

Gesamtrevision des kommunalen Richtplans (Parl.-Nr. 2024.74)

Kommissionsantrag SRP (einstimmig)

Anträge Parlamentsdebatte

Stand: 06.03.2026

Kommissionsantrag SRP (mehrheitlich)

Antrag betrifft	Antrags-Nummer Parlament	Abstimmungsnummer	Bemerkungen	Seitenzahl Richtplan	Kapitel SR-Antrag	Vorlage des Stadtrats	Antrag (Änderung, Streichung/Ergänzung) Kurzbegründung	Entscheid SRP	Fraktionsantrag
Ganzes Geschäft	1	1	Rückweisung an den Stadtrat, mit Aufträgen zur Überarbeitung.				<p>Rückweisungsantrag</p> <p>Antrag: Die SVP-Fraktion beantragt die Rückweisung des Richtplans an den Stadtrat mit folgenden Aufträgen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Reduktion des Richtplans auf das Wesentliche:</li> <li>Alles entfernen, was bereits anderswo definiert oder durch frühere Beschlüsse festgelegt worden ist. Allgemeine politische Entscheidungen sollen nicht durch die Eintragung in den Richtplan zementiert werden. Parlament und Stadtrat haben jederzeit das Recht, auf frühere Entscheide zurückzukommen.</li> <li>Alles entfernen, was nicht direkt mit dem Verkehr zu tun hat. Nur der Verkehr muss im Richtplan geregelt werden.</li> <li>Die Autobahnzufahrt nach Töss aus Sennhof, Seen, Mattenbach soll signifikant verbessert werden, zum Beispiel durch einen Tunnel (Heiligbertunnel). Keinesfalls soll die Autobahnbindung durch verkehrsberuhigte Zonen führen.</li> <li>Die Erschliessung von Neuhegi durch einen Tunnel ist in den Richtplan aufzunehmen.</li> <li>Zumindest auf allen Strassen der Kategorien Sammelstrassen, Verbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen soll mindestens Tempo 50 gelten. Ausgenommen sind zwingende Vorschriften übergeordneten Rechts für die keine andersweitige Lösung gefunden werden kann.</li> <li>Zumindest auf allen Strassen der Kategorien Sammelstrassen, Verbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen, ausserdem auf allen Strassen mit öffentlichem Verkehr (namentlich mit Busverkehr) soll bei der nächsten Sanierung aus Lärmschutzgründen ein Flüsterbelag geprüft werden. Wo notwendig können Lärmschutzwände vorgesehen werden. Auf weitergehende Lärmschutzmassnahmen ist zu verzichten.</li> <li>Das Kammerprinzip soll nicht umgesetzt werden.</li> <li>Das Konzept der «Fünf-Minuten-Stadt» (Stadt der kurzen Wege) ist vollständig aus dem Richtplan zu entfernen. Dieses Konzept funktioniert ohnehin nicht, Winterthur ist viel zu klein und wird viel zu klein bleiben. Die Beibehaltung des Konzepts führt zu massiven Fehlplanungen.</li> <li>Das Konzept des Stadtrandparks ist aus dem Richtplan zu entfernen. Es ist klar, dass wir Wälder und Erholungsgebiete haben. Dies gehört nicht als Pseudo-Park in den Richtplan. Landwirtschaftsfläche dient der Nahrungsmittelproduktion und ist nicht als Park umzuinterpretieren.</li> <li>Streichung der «Fussverkehrteppiche» aus dem Richtplan. Wo notwendig kann eine Verbesserung der Fussgängerquerung aufgenommen werden, vorzugsweise durch passive Fussgängerstreifen ohne Ampel.</li> <li>Streichung von «Kreislaufwirtschaft» aus dem Richtplan. Dies ist Sache der Privatwirtschaft.</li> <li>Streichung des «Mehrwertausgleichs» aus dem Richtplan. Dieser ist ohnehin bereits beschlossen und nicht Sache des Richtplans.</li> <li>Streichung des Zwangs zur Bewirtschaftung des Erdgeschosses. Das ist Sache der Investoren, nicht Sache der Politik. Wenn sich das lohnt, wird die Wirtschaft es tun. In Hegi, zeigt sich bereits, dass ein Zwang kontraproduktiv ist.</li> <li>Alle Referenzen zu einem «Modalsplit» sind aus dem Richtplan zu entfernen. Es ist allein Sache der Privaten, welche Verkehrsmittel sie wählen wollen. Wir lehnen die Festlegung eines Modalsplits grundsätzlich ab. Die Stadt kann und soll gute Alternativen zum motorisierten Individualverkehr unterstützen aber ohne diesen zu beschränken.</li> <li>Streichung aller Referenzen zur urbanen Logistik. Dies ist allein Sache der Privatwirtschaft. Allenfalls kann wo notwendig und sinnvoll die Sicherung des Bahnzugangs oder die Erstellung von unterstützender öffentlicher Infrastruktur im Richtplan bleiben.</li> </ol> <p>Weitere Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der vorliegende kommunale Richtplan berücksichtigt wesentliche Anliegen der Bevölkerung und der Stadtentwicklung ungenügend.</li> <li>- Wir finden, dass das Werk in der jetzigen Fassung grundlegend überarbeitet werden muss.</li> <li>- Die Stadt reisst zu viele neue zusätzliche Aufgaben an sich, welche die Privaten und der freie Markt viel effizienter und besser erledigen.</li> <li>- Die Kommission konnte die wesentlichen Differenzen bis heute nicht ausräumen; eine Weiterbearbeitung in der jetzigen Form ist daher wohl nicht zielführend.</li> <li>- Es gibt zu viele ideologische und gefährliche Punkte, welche in die Irre führen, wie beispielsweise der Modalsplit oder die 5-Minuten Stadt. Diese sind für Winterthur unter den vorliegenden Bedingungen gar nicht realisierbar und auch nicht sinnvoll.</li> <li>- Andere Themenfelder haben einen sehr starken ideologischen und programmatischen Charakter.</li> <li>- Anstatt die Zukunft zu sichern und die Verkehrsproblematik zu lösen, richten sich die Massnahmen einseitig gegen den motorisierten Individualverkehr.</li> </ul>	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SVP
Räumliche Entwicklung	1a	2		10-11	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	<p><b>Antrag:</b> Das Konzept der «Fünf-Minuten-Stadt» (Stadt der kurzen Wege) ist aus dem Richtplan zu entfernen.</p> <p><b>Begründung:</b> Dieses Konzept funktioniert ohnehin nicht, Winterthur ist viel zu klein und wird viel zu klein bleiben. Die Beibehaltung des Konzepts führt zu massiven Fehlplanungen. Das Kapitel löschen.</p>		Fraktionsantrag SVP
Redaktionell	2	3		4	Inhaltsverzeichnis Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	Winterthur 2040 – Die « <del>5-Minuten-Stadt</del> Stadt der kurzen Wege»	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	3	3		10	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	Winterthur 2040 – Die « <del>5-Minuten-Stadt</del> Stadt der kurzen Wege»	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	4	3		10	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	In 5 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo alles erreichen, was es für den Alltag braucht – das ist die Idee der 5-Minuten-Stadt.	In <del>5-Minuten</del> Innert kurzer Zeit zu Fuss oder mit dem Velo alles erreichen, was es für den Alltag braucht – das ist die Idee <del>der 5-Minuten-Stadt</del> der Stadt	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	5	3		10	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	Die Idee der 5-Minuten-Nachbarschaft beschreibt einen Lösungsansatz	Die Idee der <del>5-Minuten</del> -Nachbarschaft <del>der kurzen Wege</del> beschreibt einen Lösungsansatz	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	6	3		10	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	Wenn ein Drittel der Bevölkerung in einer 5-Minuten-Nachbarschaft lebt	Wenn ein Drittel der Bevölkerung in einer <del>5-Minuten</del> -Nachbarschaft <del>der kurzen Wege</del> lebt	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	7	3		10	Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»	Die Voraussetzungen für die 5-Minuten-Stadt sind in Winterthur hervorragend	Die Voraussetzungen für die <del>5-Minuten</del> -Stadt <del>der kurzen Wege</del> sind in Winterthur hervorragend	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	8	3		24	A.1.1	Ziele und Grundsätze Die wichtigen (privaten) Arealentwicklungen wie Rieter-Areal und Auwiesen-Areal werden durch die Stadt begleitet.	<p><b>Antrag:</b> Anpassung letzter Aufzählungspunkt: Die wichtigen (privaten) Arealentwicklungen wie <i>Vitus-Areal</i> und ....</p> <p><b>Begründung:</b> Der Name des Areals wurde von Rieter-Areal auf Vitus-Areal geändert.</p>	Zustimmung 9:0	

Redaktionell	9	3		25	A.1.1	Karteneinträge Winterthur Süd	<b>Antrag:</b> Rieterareal mit Vitus-Areal ersetzen	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	10	3		48	A.2 Ziele und Grundsätze	Winterthurs Quartiere bieten nach dem Grundsatz der «5-Minuten-Quartiere» eine hohe Lebensqualität	<b>Antrag:</b> Winterthurs Quartiere bieten nach dem Grundsatz der « <del>5-Minuten-Quartiere</del> der kurzen Wege» eine hohe Lebensqualität. <b>Begründung:</b> 5-Minuten ersetzen durch kurze Wege <b>Eventualantrag:</b> Winterthurs Quartiere bieten nach dem Grundsatz der « <del>5-Minuten-Quartiere</del> Stadt der kurzen Wege» eine hohe Lebensqualität <b>Begründung:</b> Konsequenter Stadt der kurzen Wege (siehe Protokoll vom 23.09.2025, S. 3). Allerdings geht es in diesem Kapitel explizit um die Quartiere, weshalb hier wohl Quartiere und nicht Stadt gewählt wurde. Ich mache deshalb den Hauptantrag beliebt. Ausserdem gibt es im Richtplandtext auch noch die Nachbarschaft der kurzen Wege (respektive alt 5-Minuten-Nachbarschaften) siehe S. 10 Richtplandtext.	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	11	3		59	A.2.4	Im Quartierzentrum, welches sich vom historischen Ortskern zum Bahnhof Seen aufspannt, wird die Versorgung, die Aufenthaltsqualität und die Fussverkehrsfreundlichkeit verbessert.	<b>Antrag:</b> Im Quartierzentrum, welches sich vom historischen Ortskern zum Bahnhof Seen aufspannt, wird die <i>Quartier</i> -Versorgung, die Aufenthaltsqualität und die Fussverkehrsfreundlichkeit verbessert. <b>Begründung 1:</b> Sollten in den anderen Quartieren die Aussagen betr. Quartiersversorgung stehen bleiben, so sollte auch hier von der Quartier-Versorgung gesprochen werden. Ansonsten ist unklar, welche Art von Versorgung gemeint ist.	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	12	3		67	S.1.1	Bauliche Verdichtung Massnahme 1b Rieter-Areal	<b>Antrag:</b> Rieterareal mit Vitus-Areal ersetzen,	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	13	3		71	S.2	... die im Sinne der «5-Minuten-Stadt» auf vielfältige Funktionen ...	... die im Sinne der « <del>5-Minuten</del> -Stadt der kurzen Wege» auf vielfältige Funktionen ...	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	14	3		78	S.2.2.1	Nutzungsvielfalt anstreben Massnahme 1b Rieter-Areal	<b>Antrag:</b> Rieterareal mit Vitus-Areal ersetzen	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	15	3		80	S.3 Arbeitsplatz-gebiete	2. Abschnitt: Die wirtschaftliche Standortentwicklung soll über Aufbau und Pflege von Innovationsökosystemen erfolgen. Innovationsökosysteme sind räumliche Konzentrationen von Unternehmen, Forschungsinstitutionen, Verwaltung und weiteren Akteure über verschiedene Wirtschaftszweige und über die Wertschöpfungskette hinweg.	<b>Antrag Redaktionelle Änderung:</b> 2. Abschnitt: Die wirtschaftliche Standortentwicklung soll über Aufbau und Pflege von Innovationsökosystemen erfolgen. Innovationsökosysteme sind räumliche Konzentrationen von Unternehmen, Forschungsinstitutionen, Verwaltung und weiteren Akteure über verschiedene Wirtschaftszweige und über die Wertschöpfungskette hinweg. <b>Begründung:</b> Grammatikfehler.	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	16	3		102	F.1.3.1	Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen Massnahme 2 Rieter-Areal	<b>Antrag:</b> Rieterareal mit Vitus-Areal ersetzen	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	17	3		109	F.2.1	Erholungsanlagen ordnen sich gut in die naturnahe Umgebung ein	<b>Antrag:</b> Erholungsanlagen <i>in Naturnähe</i> ordnen sich gut in diese naturnahe-Umgebung ein. <b>Begründung:</b> Die Umgebung von Erholungsanlagen dürfte eher selten eine naturnahe Umgebung sein.	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	18	3		140	M.1, letzter Abschnitt	Kombination mit der «Stadt der kurzen Wege» bzw. «5-Minuten-Stadt» (kürzere Wege infolge Dichte und Nutzungsvielfalt)	Kombination mit der «Stadt der kurzen Wege» bzw. « <del>5-Minuten-Stadt</del> » (kürzere Wege infolge Dichte und Nutzungsvielfalt)	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	19	3		158	M.3	Veloverkehr - Erweiterung Winterthurer Veloroute Nr. 4 mit zusätzlicher Verbindung über das Rieter-Areal	<b>Antrag:</b> Rieterareal mit Vitus-Areal ersetzen	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	20	3		182	M.7.2	Strategie und Weiterentwicklung Sharing Angebote: Um die bestehenden Sharing-Systeme besser ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren, werden die bestehenden Sharing-Systeme optimiert, mittelfristig wird eine entsprechende Strategie erarbeitet. Bedarf und Anforderungen an ein gesamtstädtisches Velo-/eBike/CarboBike Sharing (ggf. in Kombination mit Carsharing) werden geprüft. Teil der Strategie ist die Optimierung der Parkierung solcher Angebote.	<b>Antrag Redaktionelle Änderung:</b> Um die bestehenden Sharing-Systeme besser ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren, werden die bestehenden Sharing-Systeme optimiert, mittelfristig wird eine entsprechende Strategie erarbeitet. Bedarf und Anforderungen an ein gesamtstädtisches Velo-/eBike/CarboBike Sharing (ggf. in Kombination mit Carsharing) werden geprüft. Teil der Strategie ist die Optimierung der Parkierung solcher Angebote. <b>Begründung:</b> Schreibfehler.	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	21	3		205	Ö.6	... Es bestehen ausreichend Räumlichkeiten und Flächen für Reinigung und Unterhalt des öffentlichen Raums und der Grünanlagen.	<b>Antrag:</b> Es bestehen ausreichend Räumlichkeiten und Flächen für <i>die Bedürfnisse von</i> Reinigung und Unterhalt des öffentlichen Raums und der Grünanlagen. <b>Begründung:</b> Die bestehende Formulierung ist unklar. Es bestehend genügend Räumlichkeiten um gereinigt zu werden? "Reinigung und Unterhalt" muss als Kompetenzbereich erkennbar sein.	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	22	3		230	Glossar	5-Minuten-Stadt	<del>5-Minuten</del> -Stadt der kurzen Wege	Zustimmung 9:0	

Redaktionell	23	3		230	Glossar	In 5 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo alles erreichen, was es für den Alltag braucht – das ist die Idee der 5-Minuten-Stadt.	In <del>5-Minuten</del> <b>Innert kurzer Zeit</b> zu Fuss oder mit dem Velo alles erreichen, was es für den Alltag braucht – das ist die Idee der <del>5-Minuten</del> -Stadt <b>der kurzen Wege</b> .	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	24	3		Karte Veloverkehr			<b>Antrag Korrektur:</b> Die Technikum-, Zürcher- und Tösstalstrasse (Abschnitt Seenerstrasse – Weberstrasse) sind fälschlicherweise in der Richtplankarte Velo als Hauptverbindungen enthalten. Im regionalen Richtplan sind dies nur Nebenverbindungen. Sie sind auch in der kommunalen Richtplankarte Velo als Velonebenverbindungen darzustellen.  <b>Begründung:</b> Die Zürcherstrasse, Technikumstrasse sowie ein Teil der Tösstalstrasse sind gemäss derzeit rechtskräftigen regionalen Richtplan als geplante Neben- und nicht als geplante Hauptverbindungen festgesetzt (dünn blau statt dick blau gestrichelte Linien ohne städtische Anträge).	Zustimmung 9:0	
Redaktionell	25	3		194	Ö.3	... Freiräume wie Spielwiesen sind möglichst zu bewahren. Mehrfachnutzungen werden angestrebt (ausserschulische Aktivitäten).	<b>Antrag:</b> ... Freiräume wie Spielwiesen sind möglichst zu bewahren. Mehrfachnutzungen werden angestrebt ( <i>auch für</i> ausserschulische Aktivitäten).  <b>Begründung:</b> Mehrfachnutzungen sollen auch im schulischen Kontext angestrebt werden.	Zustimmung 9:0	
Violette Hinterlegung	26	4					<b>Antrag:</b> Verzicht auf alle violetten Hinterlegungen an folgenden Stellen: -Kap. Richtplanung, S. 7 und 8 -Ziel Modalsplit-Anteil MIV und Ziele Gebäudebestand, S. 16 -Kreislaufwirtschaft und Mehrwertausgleich, S. 17 -Sozialverträgliche räumliche Entwicklung und Ziele sozialverträgliche räumliche Entwicklung, S. 18-19 -Nächste Planungsschritte Stadtraum Bahnhof, S. 31 -Publikumsorientierte Nutzungen, S. 72 -Höhenentwicklungskonzept Winterthur, S. 86 -«Drei-Schritte-Methodik» erarbeiten und flächendeckend anwenden S. 88 -Ziele und Grundsätze, S. 24 / 28 / 36 / 39 / 43 / 48 / 50 / 54 / 56 / 59 / 65 / 72 / 76 / 81 / 84 / 87 / 94 / 97 / 100 / 105 / 109 / 119 / 124 / 130 / 135 / 141-142 / 148-149 / 157-158 / 165 / 169 / 175 / 180 / 189 / 194 / 197 / 202 / 205 / 210 / 215 / 217  <b>Begründung:</b> Programmatische Inhalte, Ziele und Grundätze sollen Information sein, nicht behördenverbindlicher Teil des Richtplans.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
Diverse	26a	5		11, 28, 36, 148, 150, 151, 156, 226	M.2.1 und weitere	Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren Fussverkehrsteppiche werden gemäss den Zielen und Grundsätzen M.2 gestaltet. Optionale Fussverkehrsteppiche liegen in Schwerpunkträumen und entlang des urbanen Rückgrats. Im Rahmen dieser Planungen (auch Sondernutzungsplanungen und Arealüberbauungen) wird die Notwendigkeit der Verdichtung und Attraktivierung des Fusswegnetzes geprüft und festgelegt.	<b>Antrag:</b> Generell: Umbenennen von «Fussverkehrsteppiche» in «Querungsmöglichkeiten für Fussgänger»  S. 151 neue Formulierung: «Fusswegnetz verdichten und attraktivieren: In Schwerpunkträumen und entlang des urbanen Rückgrats wird im Rahmen von Planungen der Fussgängerquerung mehr Bedeutung zugemessen. Wo möglich werden vorzugsweise passive Fussgängerstreifen ohne Ampeln geplant.»		Fraktions- antrag SVP
Räumliche Entwicklung	27	6		17		Kreislaufwirtschaft Ein städtisches Kreislaufwirtschaftskonzept wird erarbeitet. Es wird Aufschluss darüber geben, welche Handlungsspielräume die Stadt hat und welche Massnahmen umgesetzt werden sollen. Der Richtplan unterstützt insbesondere die Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten.	<b>Antrag:</b> Streichen der violett hinterlegten Box Kreislaufwirtschaft auf Seite 17.  <b>Begründung:</b> Mit Antrag 241 (SRP) wird unter V.3 ein separates Kapitel Kreislaufwirtschaft geschaffen.	Zustimmung 9:0	

Räumliche Entwicklung	28	7		16	Ziele Gebäudebestand <b>Ziele Gebäudebestand (Teil 1)</b> Winterthur hat vielerorts funktionierende, durchgrünte Stadtstrukturen mit einem qualitativ hochwertigen Gebäudebestand (► S Siedlung). Dem Bestand wird Sorge getragen, — als Beitrag zur Erreichung vom Netto Null Ziel 2040; — zum Erhalt von preisgünstigem Wohn- und Gewerberaum (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung); — zum Erhalt von bestehenden Qualitäten in den Quartieren (► A.2 Starke Quartiere, S.5 Ortsbildschutz). Es werden keine generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume konzentriert (► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation). Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.	<b>Antrag</b> : streichen: Es werden keine generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume konzentriert (► S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation). Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.  <b>Begründung</b> : Die Interessensabwägung betr. Erhalt eines Gebäude und Ersatzneubau hängt von ganz vielen Kriterien ab. Grundsätzlich muss das Interesse zwischen Bestandeserhalt und mehr Wohnraum durch Ersatzneubauten im Einzelfall in einer transparenten Interessenabwägung beurteilt werden. Dabei soll mehr Wohnraum mindestens gleich hoch gewichtet werden. Auch ökologisch kann es durchaus Sinn machen, ein Gebäude abzubauen.	Zustimmung 6:3	
Räumliche Entwicklung	29	8			<b>Ziele Gebäudebestand/Teil 2</b> Beim Städtischen Gebäudepark gilt der «Gebäudestandard 2019».	<b>Antrag (Ergänzungen/Streichung)</b> : Beim städtischen Gebäudepark gilt der <i>jeweils vom Stadtrat beschlossene aktuellste</i> «Gebäudestandard 2019» <i>oder ein analoger schweizweit gültiger Standard für ökologisches und klimaangepasstes Bauen</i> .  <b>Begründung</b> : Es macht keinen Sinn, den Richtplan wegen dieser Jahreszahl jedes Mal wieder anzupassen.	Zustimmung 5:4	
Räumliche Entwicklung	30	9		18	Ziele sozialverträgliche räumliche Entwicklung ... Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum ein. Sie strebt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten und Möglichkeiten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an. Zudem setzt sie sich für eine möglichst sozial- und quartierverträgliche Verdichtung ein. Beispielsweise durch eine Sensibilisierung der Investorinnen und Investoren für Massnahmen, wie frühzeitige Information, etappierte Realisierungen, Unterstützung der Mietenden etc....	<b>Antrag</b> : Ziele sozialverträgliche räumliche Entwicklung (neu): ... Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen <i>substanziellen Anteil genügend</i> preisgünstigen <i>und bedarfsgerechten</i> Wohn- und Gewerberaum ein. Sie <i>strebt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten und Möglichkeiten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an</i> . Zudem setzt sie sich <i>auch in Zusammenarbeit mit Privaten durch Anreizsysteme</i> für eine möglichst sozial- und quartierverträgliche Verdichtung ein. Beispielsweise durch <i>eine Sensibilisierung der Investorinnen und Investoren für Massnahmen, wie frühzeitige Information, etappierte Realisierungen, Unterstützung der Mietenden etc....</i>  <b>Begründung</b> : "Substanzieller Anteil" ist ein dehnbare Begriff. Ist 10% bereits substanziell oder nicht? Genügend orientiert sich am Bedarf. "Genügend" entspricht zudem der Formulierung aus dem Aktionsplanung Wohnungsknappheit des Bundes. Der Raum muss auch bedarfsgerecht sein. Z.B. sind derzeit rund 50% der Haushalte Singlehaushalte. Also nützt es nichts, wenn wir günstige 4 Zi-Wohnungen bauen bzw. erhalten. Betr. gemeinnützige Bauträger: <i>bereits im Satz davor steht, was das Ziel ist und dass dieses im Rahmen der Möglichkeiten der Stadt angestrebt werden soll</i> . Auf eine genauere Definition sollte verzichtet werden, um künftige Entwicklungen nicht auszuschliessen. Wir müssen das Ziel definieren, nicht den Weg.	Zustimmung 5:4	
Räumliche Entwicklung	31	10		18	Ziele sozialverträgliche räumliche Entwicklung: Die Versorgung der Bevölkerung mit sozialen Angeboten, die sich an die Gesamtbevölkerung richten, soll auch angesichts der baulichen Verdichtung und des Bevölkerungswachstums in der Stadt gewährleistet sein. Die sozialen Angebote sollen Quartierzentren und Wohngebiete zu lebendigen Orten mit allgemein hoher Wohn- und Lebensqualität machen (> Ö.5 Kultur und Begegnung).	<b>Antrag Ergänzung</b> : Die Versorgung der Bevölkerung mit sozialen Angeboten, die sich an die Gesamtbevölkerung richten, soll auch angesichts der baulichen Verdichtung und des Bevölkerungswachstums in der Stadt gewährleistet sein. Die sozialen Angebote ( <i>Quartieranlagen, Bibliotheken, Sportanlagen, Spielplätze etc.</i> ) sollen Quartierzentren und Wohngebiete zu lebendigen Orten mit allgemein hoher Wohn- und Lebensqualität machen (> Ö.5 Kultur und Begegnung).  <b>Begründung</b> : Die soziale Stadtentwicklung ist in einer wachsenden und dichter werdenden Stadt zentral. Der Begriff «soziale Angebote» soll konkretisiert werden.	Zustimmung 5:4	

Räumliche Entwicklung	32	11		18	Ziele sozialverträgliche räumliche Entwicklung: Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum ein. Sie strebt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten und Möglichkeiten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum ein. Sie strebt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten und Möglichkeiten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern <i>auf durchschnittlich 120 neue Wohnungen pro Jahr</i> an.  <b>Begründung:</b> Durch die Annahme des stadträtlichen Gegenvorschlags zur städtischen Volksinitiative «Wohnen für alle» wurde die Stadt verpflichtet, jährlich durchschnittlich 120 neue Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Wohnbauträgern zu fördern. Dieser Volksentscheid fiel erst nach Publikation der Richtplan-Weisung. Die Konsequenzen des Volksentscheids sind entsprechend nachträglich in die aktuelle Version Richtplan zu integrieren.	Zustimmung 6:3	
Räumliche Entwicklung	33	12		16	Ziele Modalsplit Der MIV-Anteil bis 2040 ist von heute 42% auf rund 20% (Gesamtverkehr innerhalb der Stadt, Wege nach Hauptverkehrsmittel) zu senken. Dies entspricht einer absoluten Reduktion der MIV-Wege um ca. 40%. Auch mit der angenommenen Antriebswende kann der Strassenverkehr nur so den nötigen Beitrag zur Erreichung des vom Winterthurer Stimmvolk beschlossenen Netto-Null-Ziels 2040 leisten.	<b>Antrag:</b> Ziele Modalsplit (neu formuliert): Der durch die wachsende Bevölkerung zusätzliche Mobilitätsbedarf wird primär durch den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr abgedeckt werden. Neue ÖV-Angebote sollten geprüft werden.  <b>Begründung:</b> Dieser Text geht in die gleiche Richtung wie der vom Stadtrat formulierte Text, richtet sich aber nicht explizit gegen den MIV. Steigt der Anteil ÖV, wird der Anteil MIV selbst bei gleichbleibendem bzw. steigendem Verkehrsaufkommen sinken.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
Räumliche Entwicklung	34	13		16	<b>Ziel Modalsplit-Anteil MIV</b> Der MIV-Anteil bis 2040 ist von heute 42% auf rund 20% (Gesamtverkehr innerhalb der Stadt, Wege nach Hauptverkehrsmittel) zu senken. Dies entspricht einer absoluten Reduktion der MIV-Wege um ca. 40%. Auch mit der angenommenen Antriebswende kann der Strassenverkehr nur so den nötigen Beitrag zur Erreichung des vom Winterthurer Stimmvolk beschlossenen Netto-Null-Ziels 2040 leisten.	<b>Antrag:</b> Ziel der Reduktion des MIV-Anteils von 42% auf 20% bis 2040 streichen.  <b>Begründung.</b> Viele der Massnahmen, die das Ziel haben den Individualverkehr zu bremsen, machen auch den ÖV langsamer. Der Anteil des ÖV ist in allen grossen Schweizer Städten inklusive Winterthur gesunken, während der Anteil des Individualverkehrs in den meisten Städten im Schnitt ähnlich hoch geblieben ist. Es ist deshalb zu erwarten, dass Tempo 30 auf den Hauptstrassen, wie im Richtplan vorgesehen, zu einer weiteren Verlangsamung des ÖV führt und diesen unattraktiver macht.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SVP
Räumliche Entwicklung	34a	14		17	Mehrwertausgleich	<b>Antrag:</b> Streichung des Kapitels «Mehrwertausgleich» aus dem Richtplan.  <b>Begründung:</b> Dieser ist ohnehin bereits beschlossen und nicht Sache des Richtplans. Das Kapitel löschen.		Fraktionsantrag SVP
Räumliche Entwicklung	35	15		18	Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50% preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.	<b>Antrag:</b> Änderung: Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird <i>in der Regel</i> – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50% preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.  <b>Begründung:</b> Die Formulierung ist zu schwammig und soll ambitionierter werden. Durch die Annahme des stadträtlichen Gegenvorschlags zur städtischen Volksinitiative «Wohnen für alle» wurde die Stadt verpflichtet, jährlich durchschnittlich 120 neue Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Wohnbauträgern zu fördern. Dieser Volksentscheid fiel erst nach Publikation der Richtplan-Weisung. Deshalb müssen die Ziele nachträglich ergänzt und erhöht werden.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SP
Räumliche Entwicklung	36	16		18	Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50% preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.	<b>Antrag Änderung:</b> Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils <i>zwischen mindestens 20 30</i> bis 50% preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.  <b>Begründung:</b> Der Zielwert soll als Mindestwert verstanden werden. Durch die Annahme des stadträtlichen Gegenvorschlags zur städtischen Volksinitiative «Wohnen für alle» wurde die Stadt verpflichtet, jährlich durchschnittlich 120 neue Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Wohnbauträgern zu fördern. Dieser Volksentscheid fiel erst nach Publikation der Richtplan-Weisung. Deshalb müssen die Ziele ergänzt und erhöht werden.	Ablehnung 3:6	Fraktionsantrag SP
Räumliche Entwicklung	37	17		18	Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50% preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.	<b>Antrag Streichung:</b> Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50% <del>preisgünstiger, vorzugsweise</del> gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.  <b>Begründung:</b> Durch die Annahme des stadträtlichen Gegenvorschlags zur städtischen Volksinitiative «Wohnen für alle» wurde die Stadt verpflichtet, jährlich durchschnittlich 120 neue Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Wohnbauträgern zu fördern. Damit hat sich die Stimmbevölkerung explizit für die Förderung von <i>gemeinnützigem</i> Wohnungsbau ausgesprochen. Dieser Volksentscheid fiel erst nach Publikation der Richtplan-Weisung. Deshalb soll die Formulierung im Sinne des Volksentscheids präzisiert werden.	Ablehnung 3:6	Fraktionsantrag SP

Räumliche Entwicklung	38	18		18		Ziele sozialverträgliche räumliche Entwicklung: Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum ein. Sie strebt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten und Möglichkeiten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen, <i>vorzugsweise gemeinnützigen</i> Wohn- und Gewerberaum ein. Sie strebt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten und Möglichkeiten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an.  <b>Begründung:</b> Es soll konkretisiert werden, dass es sich prioritär um gemeinnützigen Wohn- und Gewerberaum handelt.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SP
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	39	19		29	A.1.2.	... Eine wichtige Koordinationsaufgabe zeigt sich rund um den Hauptsitz von Stadtwerk. Zu berücksichtigen sind u. a. die Bedürfnisse von Stadtwerk, das geplante Stadtarchiv, Anforderungen an den Aussenraum (u. a. Max-Bill-Anlage) sowie denkmalpflegerische Aspekte (Gebäude Zürcherstrasse 64 und 66).	<b>Antrag:</b> ... Eine wichtige Koordinationsaufgabe zeigt sich rund um den Hauptsitz von Stadtwerk. Zu berücksichtigen sind u. a. die Bedürfnisse von Stadtwerk, das geplante Stadtarchiv, Anforderungen an den Aussenraum (u. a. Max-Bill-Anlage) sowie denkmalpflegerische Aspekte (Gebäude Zürcherstrasse 64 und 66).  <b>Begründung:</b> Für das Stadtarchiv solle eine dezentrale Lage geprüft werden.	Zustimmung 9:0	
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	40	19		33	A.1.3.1	Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof	<b>Ergänzung der definierten Aufgaben:</b> <b>Antrag:</b> <i>Die Aufwärtskompatibilität des Hauptbahnhofs für einen Tiefbahnhof ist planerisch plausibel zu sichern.</i>  <b>Begründung:</b> Der Tiefbahnhof wäre städtebaulich die Wunschlösung von Winterthur. Zudem lässt er oberirdisch sehr viel Freiräume. Aus Kostengründen wurde er kurzfristig nicht weiterverfolgt. Die Stadt muss aber sicherstellen, dass die Option eines Tiefbahnhofs in den nächsten Jahren nicht verbaut wird, damit langfristig ein Tiefbahnhof weiterhin eine Option bleibt.	Zustimmung 9:0	
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	41	19		36	A.1.4.	Ziele und Grundsätze	<b>Antrag Ergänzung:</b> .....Raumplanerisch wird stadtweit genügend zusätzlicher Wohnraum im Umfang der zu erwartenden Studierenden vorgesehen.  <b>Begründung:</b> Derzeit wird die Schaffung von Wohnraum in einem Nebensatz erwähnt. Diese ist jedoch zentral. Wird nicht genügend Wohnraum für Studierende zur Verfügung gestellt, wird unnötiger Mehr-Verkehr generiert. Zudem bringt es der Stadt wenig, wenn tausende Studierende die Stadt am Morgen fluten und am Abend wieder verlassen. Ziel muss es sein, die gut ausgebildeten Studierenden als langfristige Bewohnende der Stadt Winterthur zu gewinnen. Nur so gewinnen wir auch Arbeitskräfte für die angestammten Unternehmen	Zustimmung 9:0	
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	42	19		39	A.1.5	Der Stadtraum Grüze Plus zeichnet sich durch eine räumliche Offenheit und Durchlässigkeit aus. Als Verkehrs- und Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität spielt er eine entscheidende Rolle für die Identität dieses Stadtteils.	<b>Antrag:</b> Der Stadtraum Grüze Plus zeichnet sich durch eine räumliche Offenheit und Durchlässigkeit aus.  Antrag 1: Ergänzung: Als <i>Arbeitsplatzgebiet</i> , Verkehrs- und Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität spielt er eine entscheidende Rolle für die Identität dieses Stadtteils.  <b>Begründung:</b> In das Selbstverständnis dieses Gewerbegebietes gehören die Arbeitsplätze dringend hinein und somit auch in die aufgeführte Zusammenfassung. Damit die Grüze wirklich zu einem Arbeitsplatz werden kann, braucht es eine leistungsfähige Verkehrserschliessung.	Zustimmung 9:0	
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	43	19		41	A.1.5.1	Ein stadträumliches und nutzungsbezogenes Zielbild wird für das Gewerbegebiet zwischen St. Galler- und Industriestrasse unter Einbezug der Grundeigentümerschaften erarbeitet.	<b>Antrag:</b> Ein stadträumliches und nutzungsbezogenes Zielbild wird für das Gewerbegebiet zwischen St. Galler- und Industriestrasse <i>in Zusammenarbeit mit</i> der Grundeigentümerschaften erarbeitet.  <b>Begründung:</b> Eine sinnvolle Entwicklung des Gebietes ist nur möglich, wenn die Grundeigentümer nicht nur einbezogen werden, sondern massgeblich mitwirken können und in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. Wir möchten hier ein stärkeres Bekenntnis zu dieser Zusammenarbeit und zum Miteinander.	Zustimmung 9:0	
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	44	19		43	A.1.6	Der Bahnhof wird zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit attraktiven Umsteigebeziehungen (Bahn zu Bus, ÖV zu Fuss- und Veloverkehr) sowie Sharing- und Serviceangeboten weiterentwickelt.	<b>Antrag:</b> Der Bahnhof wird zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit attraktiven Umsteigebeziehungen ( <i>Bahn zu Bus, Carsharing-, Fuss- und Veloverkehr zu ÖV</i> ) sowie <i>weitere</i> Sharing- und Serviceangeboten weiterentwickelt.  <b>Begründung:</b> Die Eingrenzung ist nicht nötig und verhindert künftige mögliche Entwicklungen. Zudem könnte es durchaus sinnvoll sein, hier auch Car-Sharing-Angebote zu platzieren und das Umsteigen vom Auto auf den ÖV weiterhin zu ermöglichen.	Zustimmung 9:0	
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	45	19		54	A.2.2	... Die Quartiersversorgung wird sichergestellt und punktuell ergänzt.	<b>Antrag:</b> Die Stadt schafft <i>die</i> raumplanerischen Voraussetzungen, um die Quartiersversorgung sicherzustellen.  <b>Begründung:</b> Der Staat kann die Quartiersversorgung nicht sicherstellen. Er kann nur die raumplanerischen Voraussetzungen schaffen, um die Quartiersversorgung sicherzustellen	Zustimmung 9:0	
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	46	20		26	A.1.1.1	Nach Überarbeitung des Generellen Projekts des ASTRA wird die Vision für das Gebiet Winterthur Süd im Rahmen einer Testplanung plausibilisiert und konkretisiert. Basierend auf den Testplanungsergebnissen werden konkrete nächste Schritte bzw. Massnahmen definiert.	<b>Antrag Ergänzung:</b> ... definiert. <i>In der Testplanung wird den Arbeitsplätzen (Gewerbe, Dienstleistung, etc.) eine grosse Priorität eingeräumt. Reine Wohnnutzfläche soll auf ca. 30% beschränkt sein.</i>  <b>Begründung:</b> Stellungnahme Einwendungsbericht AFS-006-002: "Gemäss Masterplan Winterthur Süd soll in Winterthur Süd Wohnen und Arbeiten möglich sein. Der Masterplan enthält basierend auf einem Richtkonzept ein Mengengerüst, u.a. zu Anzahl Beschäftigten. Das Richtkonzept geht je nach Lagegunst von ca. 2/3 gemischter Nutzfläche (Gewerbefläche sowie Wohnen/Dienstleistung) und nur von 1/3 reiner Wohnnutzflächen aus. Diese Zahlen gilt es mit den folgenden Planungsschritten zu konkretisieren."	Zustimmung 5:4	

A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	47	21		28	A.1.2	Zürcherstrasse Die Zürcherstrasse soll zu einem urbanen Stadtraum mit hoher Dichte und städtebaulichen Qualitäten werden und als ÖV-Hochleistungskorridor und Teil des Fussverkehrsteppichs die Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität erfüllen. Sie soll vielfältige Nutzungen und belebte Erdgeschosse zulassen und qualitätsvolle Aussenräume aufweisen. Die Identität und der besondere Charakter der Zürcherstrasse sollen gestärkt werden und ein erheblicher Anteil an preisgünstigem Wohn- und Gewerberaum soll erhalten bleiben. Bei Auf- und Umnutzungen soll auch neuer preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohnraum gesichert werden (► Sozialverträgliche räumliche Entwicklung). ....	<b>Antrag:</b> Ergänzendes Ziel: Ziel der Struktur- und Potenzialanalyse muss eine bedarfsgerechte und effiziente Abwicklung des Verkehrs und die optimale Abstimmung der Verkehrsträger sein.  <b>Begründung:</b> Die Zürcherstrasse ist eine Einfallstrasse und gerade im Tössfeld gibt es auf Nebenrouten gute Fuss- und Velowege in Richtung Bahnhof. Diese sollen gestärkt werden. Im Bereich direkt beim Zentrum Töss (Kreuzung Zürcherstr. - E. Klöti-Strasse - Stationsstrasse) sollen gute Querungsmöglichkeiten für Fussgänger/innen sichergestellt sein. Auf die generelle Anbringung von Fussverkehrsteppichen soll jedoch verzichtet werden. Die Zürcherstrasse soll jedoch ein eine leistungsfähige Hauptverkehrsachse bleiben. Wir wollen Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen mit klaren Übergängen für die zu Fuss gehenden mit Vortrittsberechtigung. Der Begriff "erhalten werden" impliziert, dass Gebäude stehen gelassen werden müssen. Es braucht aber in jedem Einzelfall eine Interessenabwägung zwischen z.B. mehr Wohnraum schaffen und Gebäudeerhalt. "Vorzugsweise gemeinnütziger" ist ein politisches Statement, dass in einem Richtplan keine Berechtigung hat. Gerade in Winterthur haben wir auch Aktiengesellschaften, die sich das Ziel gesetzt haben, preisgünstigen Wohnraum zu schaffen.	Zustimmung 5:4	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	48	22		34	A.1.3.2	Die wichtigsten Meilensteine sind....	<b>Antrag:</b> Ergänzung durch zusätzlichen Punkt am Schluss der Aufzählung: Die wichtigsten Meilensteine sind.... - Es wird geprüft, ob die Brücke auch dazu dienen kann, um die Perrons der SBB südlich des Hauptbahnhofes zu erreichen  <b>Begründung:</b> Die Abwicklung der Personenströme ab den Perrons ist eine grosse Herausforderung. Die geplante Brücke sollte auch dazu genutzt werden, um oberirdische Abgänge von den Perrons <b>südlich des Bahnhofs</b> zu schaffen. <b>Das Brückenprojekt der Stadt soll eine direkt Anbindung zum Bahnhof haben.</b>	Zustimmung 6:3	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	49	23		34	A.1.3.5	neue Massnahme A.1.3.5	<b>Antrag neue Massnahme A.1.3.5 "Highline" Hauptbahnhof</b> Es wird geprüft, ob eine Fussverkehr-Velobrücke beim Hauptbahnhof als umfassende Nord-Süd-Verbindung vom Lindareal bis zur Vogelsangstrasse die bestehenden Langsamverkehrsprobleme im Stadtzentrum lösen könnte. Koordinationsstand: Vororientierung Gederführung* und Beteiligte: Afs*, TBA*, SBB, Private Umsetzungshorizont: Mittelfristig (bis 2030) Querverweise: >A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof > M.2 Fussverkehr > M.3 Veloverkehr  <b>Begründung:</b> Das seit Jahrzehnten angestrebte Leiterkonzept würde so vervollständigt. Im Rahmen der umfassenden Arealentwicklungen im Norden und Süden des Hauptbahnhofs gibt es die einmalige Chance, diese Idee umfassend zu prüfen. Für die Areale resultiert ein grosser Mehrwert, welcher in Form von Mehrwertabschöpfung zur Finanzierung beitragen würde. Zudem wäre die Veloparkierung mit der Integration in die Perrondächer ebenfalls gelöst.	Zustimmung 6:3	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	50	24	Nur Abstimmung über Ergänzungsantrag. Abstimmung über ganze Bestimmung: unten bei Antrag Nr. 59	36	A.1.4.	... Die Zeughausstrasse wird als zentrale, verkehrsberuhigte Achse ausgestaltet.	<b>Antrag um Ergänzung:</b> <i>Blaulichtorganisationen müssen dabei ungehindert ausrücken können.</i>  <b>Begründung:</b> Die GLP findet es berechtigt, dass man das genau anschaut in Bezug auf Blaulichtorganisationen, es kann keine Begegnungs- oder Spielzone o.ä. sein dort.	Zustimmung 6:3	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	51	25		42	A.1.5.3	Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze umsetzen	<b>Antrag Ergänzung:</b> Bei den langfristigen Massnahmen muss sichergestellt werden, dass die Erschliessung des Gebietes Neuhegi-Grüze auch für den Wirtschaftsverkehr gewährleistet ist.  <b>Begründung:</b> Die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze ist zwar im kantonalen Richtplan eingetragen. An dieser Stelle werden aber auch Massnahmen genannt, die nicht im kommunalen Richtplan einzutragen sind.	Zustimmung 6:3	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	52	26		48	A.2	Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum wird sofern zweckmässig erhalten und ausgebaut.	<b>Antrag:</b> Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum wird sofern zweckmässig <i>und wirtschaftlich tragbar</i> erhalten und ausgebaut.  <b>Begründung:</b> Ohne die wirtschaftliche Tragfähigkeit ist der Erhalt nicht nachhaltig.	Zustimmung 6:3	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	53	27		48	A.2	Ziele und Grundsätze: Sozialräumliche Aspekte werden frühzeitig erkannt und in Planungen/Projekte eingebracht (> sozialverträgliche räumliche Entwicklung).	<b>Antrag Ergänzung:</b> Sozialräumliche Aspekte <i>wie Nutzungsvielfalt, soziale Infrastrukturen, gute Nahversorgung sowie Begegnungs- und Aufenthaltsräume</i> werden frühzeitig erkannt und in Planungen/Projekte eingebracht (> sozialverträgliche räumliche Entwicklung).  <b>Begründung:</b> Die soziale Stadtentwicklung ist in einer wachsenden und dichter werdenden Stadt zentral. Der Begriff «sozialräumliche Aspekte» soll konkretisiert werden.	Zustimmung 5:4	

A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	54	28		50	A.2.1	Das Quartier- und Versorgungszentrum im historischen Ortskern wird gestärkt, weiterentwickelt und insbesondere der öffentliche Raum rund um den Lindenplatz, den Kirchplatz und das Frohsinnareal aufgewertet.	<b>Antrag:</b> Das Quartier- und Versorgungszentrum im historischen Ortskern wird gestärkt, weiterentwickelt und insbesondere der öffentliche Raum rund um den Lindenplatz, den Kirchplatz und das Frohsinnareal <i>in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern, der Bevölkerung und unter Berücksichtigung der Interessen des ansässigen Gewerbes</i> aufgewertet.  <b>Begründung:</b> Ein Versorgungsgebiet ohne Mitwirkung der Grundeigentümer und die berechtigten Interessen der Bevölkerung und des Gewerbes zu entwickeln ist nicht sinnvoll und nicht zielführend.	Zustimmung 6:3	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	55	29		58	A.2.3.1	Im ersten Schritt wird der Strassenraum mit einfachen Mitteln ohne Eingriff in die bestehende Strassenführung, aufgewertet. Im zweiten Schritt wird ein Gestaltungskonzept erarbeitet, welches aufzeigt wie der bestehende Strassenraum besser auf Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und auf Aufenthaltsqualitäten optimiert werden kann.	<b>Antrag 1:</b> Streichen des Abschnittes: Im zweiten Schritt wird ein Gestaltungskonzept erarbeitet, welches aufzeigt wie der bestehende Strassenraum besser auf Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und auf Aufenthaltsqualitäten optimiert werden kann.  <b>Begründung Antrag 1:</b> Diese Massnahmen sind nicht richtplanrelevant. Weshalb sollen hier konkrete Massnahmen definiert werden und bei den meisten anderen Strassen nicht?	Zustimmung 5:4	
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	57	30		35	A.1.3.4	Prüfung Zweirichtungsverkehr St.-Georgen-/Museumstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt	<b>Antrag:</b> Massnahme streichen;  <b>Begründung FDP:</b> Die St. Georgenstrasse ist schon beim heutigen Verkehrsaufkommen nur noch schlecht überquerbar. Die Einfahrt in die Strasse aus Nebenstrassen ist eine Herausforderung. Zudem sind beide Strassenabschnitte zu schmal für den Bus- und Veloverkehr gleichzeitig. Die Stadt muss auch mit dem MIV effizient und rasch erreichbar bleiben.  Begründung Mitte/EDU: Der Bus soll auf der Stadthausstrasse bleiben, da ansonsten die Fussgängerwege vom Bus zur Altstadt zu weit werden. Die Zusammenlegung beider MIV-Fahrtrichtungen auf der St.-Georgenstrasse führt zu einer Verschlechterung für alle auf und an dieser Strasse.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	59	31	Abstimmung über die bereinigte (s. Antrag Nr. 50) Bestimmung	36	A.1.4.	... Die Zeughausstrasse wird als zentrale, verkehrsberuhigte Achse ausgestaltet.	<b>Antrag...</b> Die Zeughausstrasse wird als zentrale, verkehrsberuhigte Achse ausgestaltet.  <b>Begründung:</b> An der Zeughausstrasse liegt die Einsatzzentrale von Schutz- & Intervention Winterthur. Auch das neue Polizeigebäude steht im Einzugsgebiet der Zeughausstrasse. Beide Organisationen sind darauf angewiesen, dass sie rasch an ihren Einsatzort kommen. Eine verkehrsberuhigte Achse wäre deshalb an diesem Ort nicht zielführend. Die künftige verkehrstechnische Entwicklung der Zeughausstrasse wollen wir im Rahmen eines Gesamtkonzeptes beantworten und nicht bereits hier behördenverbindlich Einzelmassnahme festlegen.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag FDP
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	60	32		38	A.1.4.2	Mit einer Vision für die Zeughäuser und Teile der Zeughauswiesen wird aufgezeigt, wie sich dieses Gebiet als vielseitig genutzter und lebendiger Ort für das Quartier, die Stadt und Besuchende weiterentwickeln kann.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Mit einer Vision für die Zeughäuser und Teile der Zeughauswiesen wird aufgezeigt, wie sich dieses Gebiet als vielseitig genutzter und lebendiger Ort für das Quartier, die Stadt und Besuchende weiterentwickeln kann. <i>Dabei wird geprüft, inwiefern sich Teile des Areals für eine gemeinnützige Wohnnutzung eignen.</i>  <b>Begründung:</b> Teile des Zeughausareals sollen auch für Wohnzwecke ins Auge gefasst werden; dabei ist eine Kombination von gemeinnützigem Wohnraum mit den im Entwurf formulierten Nutzungen denkbar.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag SP
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	61	33		58	A.2.3.1	Strassenraum Elise-Züblin, Barbara-Reinhart-, Ida-Sträuli-Strasse aufwerten	<b>Antrag:</b> Die SVP Winterthur fordert, dass dieser Punkt gestrichen wird.  <b>Begründung:</b> Dieses Quartier wurde in den letzten 20 Jahren neu gebaut. Es gibt dort nur Quartierverkehr, Ausweichverkehr ist gar nicht möglich. Es ist aus dem Richtplan nicht ersichtlich, welches Problem hier gelöst werden soll.	Ablehnung 3:6	Fraktions- antrag SVP
A Schwerpunkt- räume und starke Quartiere	62	34		60	A.2.4	Karteneinträge Seen	<b>Antrag:</b> Massnahme "Sanierung und Umgestaltung der Tösstalstrasse" streichen.  <b>Begründung:</b> Die Tösstalstrasse soll saniert aber nicht umgestaltet werden.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag SVP
S Siedlung	63	36		65	S.1	Auch ausserhalb des urbanen Rückgrats gibt es Bereiche, die bereits heute einen urbanen Charakter haben und gute Voraussetzungen für eine verträgliche Erhöhung der Dichte bieten. Dazu zählen Bahnhofsumfelder (Wülflingen, Töss, Seen, Hegi südlich der Bahnlinie), gut mit dem ÖV angebundene Lagen um die Quartierzentren und die grossen, auf das Zentrum zulaufenden Stadtradien.	<b>Antrag:</b> Auch ausserhalb des urbanen Rückgrats gibt es Bereiche, die bereits heute einen urbanen Charakter haben und gute Voraussetzungen für eine verträgliche Erhöhung der Dichte bieten. Dazu zählen Bahnhofsumfelder (Wülflingen, Töss, Seen, Hegi südlich der Bahnlinie), gut mit dem ÖV angebundene Lagen um die Quartierzentren und die grossen, auf das Zentrum zulaufenden Stadtradien.  <b>Begründung:</b> Die Nennungen entsprechen einer unnötigen Einschränkung und tragen nicht zu einer Klärung der Verdichtungsgebiete bei. Die Bahnhöfe Dättelnau und ehem. Försterhaus müssten, wenn schon, auch erwähnt werden. Der Richtplan soll so viel Flexibilität wie möglich erlauben.	Zustimmung 9:0	
S Siedlung	64	36		65	S.1	Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird entgegengewirkt. Preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und Gewerberaum wird durch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefördert.	<b>Antrag:</b> Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen <i>wird durch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten durch die Förderung von preisgünstigem, vorzugsweise gemeinnützigem Wohn- und Gewerberaums entgegengewirkt.</i>  <b>Begründung:</b> Förderungsmöglichkeiten sind unterstützungswürdig. Die aktuelle Formulierung lässt jedoch auch Verbote zu. Oder wie könnte die Stadt der Entmischung sonst entgegenwirken? Deshalb ist die neue Formulierung eine Klärung, dass es um die Förderung geht.	Zustimmung 9:0	

S Siedlung	65	36		70	S.1.3	<b>BZO-Revision Zentrumszonen</b> Die BZO wird hinsichtlich der Zentrumszonen revidiert: — Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und Mindesthöhen;...	<b>Antrag:</b> Die BZO wird hinsichtlich der Zentrumszonen revidiert: - Mindesthöhen für Erdgeschoss - Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen an geeigneten Lagen  <b>Begründung:</b> Damit eine Erdgeschossnutzung funktionieren kann, braucht es eine gewisse Dichte. Diese Dichte ist an vielen Orten noch nicht erreicht. Damit nicht über längere Zeit leerstehende Räume gebaut werden müssen, soll zwar die Höhe der Erdgeschossnutzungen an gewissen Orten definiert werden, nicht aber deren Verwendung.	Zustimmung 9:0	
S Siedlung	66	36		74	S.2.1.2	Im Stadtzentrum und in den Quartieren Oberwinterthur, Neuhegi, Seen, Töss und Wülflingen werden publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und eine Mindesthöhe für Erdgeschosse geprüft und über die Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanung gesichert.	<b>Antrag:</b> Massnahme wird ergänzt mit dem Zusatz: «Dabei ist eine befristete alternative Zwischennutzung zu ermöglichen.»  <b>Begründung:</b> Damit eine Erdgeschossnutzung funktionieren kann, braucht es eine gewisse Dichte bzw. ein Einzugsgebiet von rund 10'000 Personen, die regelmässig in einem Geschäft einkaufen/Dienstleistungen konsumieren. Diese Dichte ist an vielen Orten noch nicht erreicht. Damit nicht über längere Zeit leerstehende Räume gebaut werden müssen, soll zwar die Höhe der Erdgeschossnutzungen an gewissen Orten definiert werden, nicht aber deren Verwendung zwingend vorgegeben. Die Aufgabe S.2.1.3 wird von uns auch für diese Gebiete	Zustimmung 9:0	
S Siedlung	67	36		81	S.3	Ziele und Grundsätze — Winterthur verfügt über unterschiedliche Arbeitsplatzgebiete. So kann auf verschiedene Bedürfnisse von Unternehmen (bzgl. Flächen, Umgebung/Versorgung, Erschliessung etc.) eingegangen werden.	<b>Antrag um Ergänzung des zweiten Punktes:</b> Insbesondere wird darauf geachtet, geeignete Gebiete für wertschöpfungsärmere Nutzungen, wie z. B. Handwerksbetriebe, an gut erschlossenen Lagen zu bezeichnen, mit dem Ziel, preisgünstige Flächen zu erhalten.  <b>Begründung:</b> Für Handwerkerbetriebe ist es in der verdichteten Stadt immer schwieriger, geeigneten Raum zu finden. Als Stadt haben wir aber grosses Interesse, die Handwerksbetriebe in der Stadt halten zu können.	Zustimmung 9:0	
S Siedlung	68	37		65	S.1	Das Wachstum erfolgt innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets. Es wird kein neues Bauland eingezont und es wird von generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren abgesehen. Auch die Reservezone Rosenberg soll mittelfristig nicht eingezont werden.	<b>Antrag:</b> streichen: Auch die Reservezone Rosenberg soll mittelfristig nicht eingezont werden  <b>Begründung:</b> Steht im Widerspruch zu Massnahme S.3.1., welche die Entwicklung der Reservezone Rosenberg als Gewerbegebiet vorsieht. Grundsätzlich sollte der Handlungsspielraum im Richtplan nur wenn zwingend nötig eingeschränkt werden. Es gehört grundsätzlich keine Aussage darüber, was man nicht machen will, in einen Richtplan. Betr. Bauland definiert das RPG den Grundsatz, dass die Stadt nur Bauland einzonen darf, um das Bevölkerungswachstum der nächsten 15 Jahre aufzunehmen. Die durchgestrichenen Texte sind nicht nötig. Auf- und Umzonungen sollen ja auch ausserhalb des Rückgrates möglich sein, wenn es der Innenverdichtung dient. Es wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Thema der "Innenverdichtung" in einer weiteren BZO-Revision grundsätzlich angegangen werden soll. Deshalb macht es keinen Sinn, hier unnötigerweise Einschränkungen zu definieren, die über das RPG hinausgehen.	Zustimmung 8:1	
S Siedlung	69	38		65	S.1	Die Stadt fördert und fordert etappierte Entwicklungen, Zwischennutzungen und einen (Teil-) Erhalt des Bestands mittels Ergänzungen oder Aufstockungen	<b>Antrag:</b> Die Stadt fördert und fordert etappierte Entwicklungen, Zwischennutzungen und einen (Teil-) Erhalt des Bestands mittels Ergänzungen oder Aufstockungen.  <b>Begründung:</b> Es muss eine transparente Interessensabwägung im Einzelfall möglich bleiben, um das Entwicklungspotential der Stadt optimal zu nutzen. Insbesondere muss die Interessensabwägung zwischen Erhalt der Gebäude und Schaffung von deutlich mehr Wohnraum weiterhin möglich bleiben.	Zustimmung 5:4	
S Siedlung	70	39		65	S.1	Ziele und Grundsätze: Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird entgegengewirkt. Preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und Gewerberaum wird durch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefördert ( > Sozialverträgliche räumliche Entwicklung).	<b>Antrag Ergänzung:</b> Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird entgegengewirkt. Preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und Gewerberaum wird durch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefördert. <i>Sozialräumliche Aspekte wie Nutzungsvielfalt, soziale Infrastrukturen, gute Nahversorgung sowie Begegnungs- und Aufenthaltsräume werden frühzeitig erkannt und konsequent in Planungen/Projekte eingebracht ( &gt; Sozialverträgliche räumliche Entwicklung).</i>  <b>Begründung:</b> Die soziale Stadtentwicklung ist in einer wachsenden und dichter werdenden Stadt zentral. Die sozialräumlichen Aspekte sollen hier analog zum Kapitel «Starke Quartiere» ergänzt werden.	Zustimmung 5:4	
S Siedlung	71	40		69	S.1.2.	<b>Qualitative Aspekte der Stadtstrukturen in der Bau- und Zonenordnung einfordern</b> Im gesamten Stadtgebiet wird geprüft, welche qualitativen Aspekte der einzelnen Stadtstrukturen (► Erläuterungen zum kommunalen Richtplan) zukünftig in der BZO stärker eingefordert werden sollen und können.	<b>Antrag:</b> Massnahme vollständig streichen.  <b>Begründung:</b> Rund 80% des städtischen Gebietes sind bereits im ISOS aufgelistet. Daneben gibt es das Inventar der kantonalen und kommunal schützenswerten Bauten. Die zu erhaltenden Stadtstrukturen sind dort bereits aufgelistet und inhaltlich geregelt. Zusätzliche Regulierungen sind unnötig. Die Formulierung ist derart unspezifisch, dass sie Tür und Tor für fast sämtliche zusätzlichen Bauvorgaben öffnet.	Zustimmung 5:4	
S Siedlung	72	41		72	S.2 Gebiete mit Zentrumsfunktion  S.2.1	Die Versorgungsqualität und die Vitalität in Gebieten mit Zentrumsfunktion wird durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und adaptierbare und funktionale Erdgeschosse (Raumhöhe und -grösse, Adressierung, Vorzonen) gestärkt. Mit einem Center-Management wird die Versorgungsqualität und die Nutzungsvielfalt positiv beeinflusst.	<b>Antrag:</b> streichen: Mit einem Center-Management wird die Versorgungsqualität und die Nutzungsvielfalt positiv beeinflusst.  <b>Begründung:</b> Ein Center-Management ist nicht Aufgabe des Staates, sondern der privaten Grundeigentümer. Über den Richtplan dürfen keine neuen Stellen in der Verwaltung definiert werden. Nur BZO-relevante Themen gehören in den Richtplan.	Zustimmung 6:3	

S Siedlung	73	42		72	S.2.1	«Publikumsorientierte Nutzungen»: Publikumsorientierte Nutzungen im Sinne der Nahversorgung, als Zugang zu Waren und Dienstleistungen (insbesondere kurzfristiger Bedarf), tragen durch das Schaffen von Kundenfrequenzen wesentlich zur Vitalität der Gebiete mit Zentrumsfunktion bei. So genutzte Erdgeschosse sind essenziell für die Belebung der angrenzenden öffentlichen Räume.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Publikumsorientierte Nutzungen tragen durch das Schaffen von Kundenfrequenzen wesentlich zur Vitalität der Gebiete mit Zentrumsfunktion bei. Die Nutzungen dienen unter anderem der Nahversorgung, als Zugang zu Waren und Dienstleistungen (insbesondere kurzfristiger Bedarf) oder als nicht-kommerzielle Treffpunkte im Quartier. So genutzte Erdgeschosse sind essenziell für die Belebung der angrenzenden öffentlichen Räume. <b>Begründung:</b> Erdgeschossnutzungen sollen nicht nur für konsumorientierte Nutzungen eingesetzt werden, sondern auch für nicht-kommerzielle Nutzungen und soziale Treffpunkte, die der Quartierbevölkerung zugutekommen und somit eine wichtige Funktion für die 5/10-Minuten-Stadt erfüllen. Inhaltlich werden daher auch nicht-kommerzielle Treffpunkte ergänzt. Redaktionell wurden aus dem ersten Satz für die bessere Verständlichkeit zwei Sätze gemacht.	Zustimmung 5:4	
S Siedlung	74	43		81	S.3	Bei den Schwerpunkträumen handelt es sich meist um grosse und bedeutende Arbeitsplatzgebiete. Diese werden zu attraktiven, vielfältigen Arbeitsplatzgebieten mit eigenständigem Profil.	<b>Antrag:</b> Bei den Schwerpunkträumen handelt es sich meist um grosse und bedeutende Arbeitsplatzgebiete. Diese werden zu attraktiven, vielfältigen Arbeitsplatzgebieten mit eigenständigem Profil. <b>Begründung:</b> Arbeitsplatzgebiete mit eigenständigem Profil sind zwar wünschenswert, können aber nicht herbeientwickelt werden. Sie ergeben sich durch attraktive Standortförderung. Die Definition von eigenständigen Profilen für Arbeitsplatzgebiete in der BZO bzw. im Richtplan ist nicht sinnvoll.	Zustimmung 8:1	
S Siedlung	75	44		87	S.5	Ziele und Grundsätze	<b>Antrag zusätzliches Ziel nach dem letzten Punkt:</b> Dort, wo Zielkonflikte zwischen dem ISOS und beispielsweise den Siedlungsentwicklungsabsichten bestehen, wird eine transparente Interessensabwägung soweit möglich im Nutzungsplan vorgenommen. <b>Begründung:</b> Weder im ISOS noch bei inventarisierten Gebäuden ist der Erhalt sakrosankt. Es muss eine transparente und für alle Mitwirkenden nachvollziehbare Interessensabwägung stattfinden. Ungenügende Interessensabwägungen führen oft zu langwierigen Rechtsstreiten. Deshalb ist es wichtig, Informationen zur Interessensabwägung rechtzeitig zu liefern.	Zustimmung 6:3	
S Siedlung	75a	35		72-75	S.2.1	Erdgeschosse	<b>Antrag:</b> Kapitel streichen		Fraktionsantrag SVP
S Siedlung	76	45		74	S.2.1.1.	Ausarbeitung eines Center Management-Konzepts	<b>Antrag:</b> Aufgabe ganz streichen. <b>Begründung:</b> Die Erstellung eines Center-Management-Konzepts ist allenfalls sinnvoll. Es ist jedoch nicht Aufgabe des Staates, die Nutzung von Privatgrund zu "kuratieren". Wenn private Investoren eine solche Dienstleistung in Kauf nehmen wollen, so können sie auch private Anbieter damit beauftragen. Über den Richtplan sollen keine neue Staatsaufgaben kreiert werden.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
F Freiraum	77	46		109	F.2.1	Private und die öffentliche Hand engagieren sich, um den Stadtrandpark als attraktiven Erholungs- und Naturraum für Winterthur in Wert zu setzen.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Private und die öffentliche Hand engagiert sich in Zusammenarbeit mit Privaten, um den Stadtrandpark als attraktiven Erholungs- und Naturraum für Winterthur in Wert zu setzen. <b>Begründung:</b> Die Erstellung von städtischen Grün- und Freiräumen darf nicht im Gegensatz zum Erhalt der Fruchtfolgeflächen stehen. Die Fruchtfolgeflächen werden zwar im Lauftext erwähnt, nicht jedoch unter den Zielen.	Zustimmung 9:0	
F Freiraum	78	46		114	F.2.1.3	Freihalte- und Erholungsgebiete, Für die folgenden E2 gilt eine spezifische Nutzungsfestlegung: Sporrer (im Bereich des Gestaltungsplans): Pferdesportanlage mit Reithalle	<b>Antrag Ergänzung:</b> Freihalte- und Erholungsgebiete, Für die folgenden E2 gilt eine spezifische Nutzungsfestlegung: Sporrer (im Bereich des Gestaltungsplans): Pferdesportanlage mit Reithalle, Schweikhof, Reit- und Schiesssport, Kleintierhaltung und Familiengärten	Zustimmung 9:0	
F Freiraum	79	47		94	F.1.1	Ziele und Grundsätze: Der Versiegelungsgrad von Wegen, Strasse und Plätzen wird minimal gehalten resp. reduziert.	<b>Änderung:</b> Der Versiegelungsgrad von Wegen, Strasse und Plätzen wird minimal gehalten resp. und wo immer möglich reduziert. <b>Begründung:</b> Gemäss Annahme des Gegenvorschlags der Gute-Luft-Initiative ist die Stadt Winterthur verpflichtet, konsequenter als bisher versiegelte Flächen zu entsiegeln. Dem Volksentscheid soll mit dieser geänderten Formulierung Rechnung getragen werden.	Zustimmung 5:4	
F Freiraum	80	48		94	F.1.1	Neben verkehrlichen Anliegen sind Klima und Biodiversität, Aufenthaltsqualität und stadträumliche Qualitäten gleichberechtigte Anliegen bei Strassenprojekten.	<b>Antrag:</b> Neben den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung bzw. verkehrlichen Anliegen sind Klima und Biodiversität, Aufenthaltsqualität und stadträumliche Qualitäten zu berücksichtigen. <b>Begründung:</b> Es können in einer umfangreichen Interessenabwägung nicht alle Kriterien gleich hoch gewichtet werden. Das ist unrealistisch. Strassen dienen primär den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und des Gewerbes und sollen möglichst nachhaltig ausgestaltet werden.	Zustimmung 5:4	
F Freiraum	81	49		95	F.1.1.1.	Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum	<b>Antrag:</b> Streichung der Massnahme. <b>Begründung:</b> Eine solche Arbeitshilfe darf nicht einer Dienstanweisung gleichkommen. Bei der Parkplatzverordnung haben wir gesehen, was eine solche Dienstanweisung für Auswirkungen hat. Sollte die Arbeitshilfe trotzdem einen solchen Charakter erhalten, ist sie dem Parlament vorzulegen, da diese den Handlungsspielraum für künftige Strassenprojekt massiv einschränken könnte.	Zustimmung 6:3	
F Freiraum	82	50		98	F.1.2.2	Der städtische Baumbestand wird vertieft analysiert und eine Planung für Aufbau, Pflege und Erhalt eines resilienten Baumbestandes erstellt. Die Bedürfnisse von Gestaltung, Klimawandel, Beschattung und Biodiversität fliessen darin ein. Städtische Bäume unterliegen einem besonderen Schutz. Fällungen dürfen nur unter Ausnahmegründen vorgenommen werden. Gleichfalls werden geeignete Massnahmen zur Förderung des Baumbestandes auf privatem Grund erarbeitet.	<b>Antrag:</b> Der Baumbestand im städtischen Besitz wird vertieft analysiert und eine Planung für Aufbau, Pflege und Erhalt eines resilienten Baumbestandes erstellt. <b>Begründung:</b> Klarere Formulierung, welche Bäume gemeint sind. Es soll festgelegt werden, dass eine transparente Interessensabwägung zu Ausnahmefällen führen können (sprich dass noch anderen Interessen zu berücksichtigen sind). Betr. Bäume auf Privatgrund ist wichtig, dass es sich um einen freiwilligen Erhalt der Baumbestände handelt. Eine Fällungsverbot auf Privatgrund ab einer bestimmten Baumgrösse ist nachweislich nicht zielführend.	Zustimmung 5:4	

F Freiraum	83	51		98	F.1.2.2	Der städtische Baumbestand wird vertieft analysiert und eine Planung für Aufbau, Pflege und Erhalt eines resilienten Baumbestandes erstellt. Die Bedürfnisse von Gestaltung, Klimawandel, Beschattung und Biodiversität fliessen darin ein. Städtische Bäume unterliegen einem besonderen Schutz. Fällungen dürfen nur unter Ausnahmegründen vorgenommen werden. Gleichfalls werden geeignete Massnahmen zur Förderung des Baumbestandes auf privatem Grund erarbeitet.	<b>Antrag:</b> Fällungen dürfen nur unter Ausnahmegründen <i>nach transparenter Interessensabwägung aus wichtigen Gründen</i> vorgenommen werden. Gleichfalls werden geeignete Massnahmen zur Förderung des Baumbestandes auf privatem Grund erarbeitet.  <b>Begründung:</b> Klarere Formulierung, welche Bäume gemeint sind. Es soll festgelegt werden, dass eine transparente Interessensabwägung zu Ausnahmefällen führen können (sprich dass noch anderen Interessen zu berücksichtigen sind). Betr. Bäume auf Privatgrund ist wichtig, dass es sich um einen freiwilligen Erhalt der Baumbestände handelt. Eine Fällungsverbot auf Privatgrund ab einer bestimmten Baumgrösse ist nachweislich nicht zielführend.	Zustimmung 5:4	
F Freiraum	84	52		99	F.1.2.3	Spielplatzversorgungsplan Der Spielplatzversorgungsplan identifiziert Angebot, Bedarf und Versorgungslücken im Stadtgebiet.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Der Spielplatzversorgungsplan identifiziert Angebot, Bedarf und Versorgungslücken im Stadtgebiet. <i>Der Plan wird ergänzt mit einem Spielstrassenversorgungsplan.</i>  <b>Begründung:</b> In einer immer dichter bebauten Stadt werden die Spielmöglichkeiten für Kinder immer rarer. Es ist wichtig, dass genug Bewegungsräume geschaffen werden.	Zustimmung 5:4	
F Freiraum	85	53		132	F.3.1	<b>Städtisches Landwirtschaftskonzept mit ökologischen Vorgaben ergänzen</b> Auf den städtischen Landwirtschaftsflächen werden naturnahe und ökologische Bewirtschaftungsformen gefördert. Spätestens bei Neuverpachtungen ist auf die biologische Bewirtschaftung umzustellen, die auch eine regenerative, ressourcen- und klimaschonende Anbaumethode sowie die Ausrichtung des Tierbestands auf das lokale Futterangebot umfasst. Angestrebt wird auch der lokale Verkauf von Erzeugnissen.	<b>Antrag neue Formulierung Titel und Text:</b> <b>Städtisches Landwirtschaftskonzept im Hinblick auf Netto Null 2040 überarbeiten</b> <i>Das städtische Landwirtschaftskonzept wird umfassend auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit überprüft und mit ökologischen Vorgaben ergänzt.</i> Auf den städtischen Landwirtschaftsflächen werden naturnahe und ökologische Bewirtschaftungsformen gefördert. Spätestens bei Neuverpachtungen der städtischen Betriebe ist auf die biologische Bewirtschaftung umzustellen, die auch eine regenerative, ressourcen- und klimaschonende Anbaumethode sowie die Ausrichtung des Tierbestands auf das lokale Futterangebot umfasst. Angestrebt wird auch der lokale Verkauf von Erzeugnissen.  <b>Begründung:</b> Das städtische Landwirtschaftskonzept ist in die Jahre gekommen und muss als Ganzes überarbeitet werden.	Zustimmung 5:4	
F Freiraum	86	54		132	F.3.2	<b>Vernetzungsprojekte weiterentwickeln</b> Die intensiv genutzten Ackerflächen werden zugunsten der einheimischen Artenvielfalt und zusätzlicher Erholungsqualität aufgewertet und adäquat vernetzt. Dazu gehören beispielsweise Flächen zwischen Zinzikon, Reutlingen und Stadel, nördlich Wülflingen im Gebiet Lantig-Radhof, Birchhof und im Bereich der Hegmatten.	<b>Antrag neue Formulierung:</b> <b>Vernetzungsprojekte weiterentwickeln</b> Die intensiv genutzten Ackerflächen werden zugunsten der einheimischen Artenvielfalt und zusätzlicher Erholungsqualität aufgewertet und adäquat vernetzt. Die Vernetzung wird <i>stadtübergreifend flächendeckend geprüft und die bestehenden Vernetzungsprojekte werden ergänzt.</i> <i>Beispielsweise werden die Flächen zwischen Zinzikon, Reutlingen und Stadel, nördlich Wülflingen im Gebiet Lantig-Radhof, Birchhof und im Bereich der Hegmatten weiterentwickelt und ergänzt.</i>  <b>Begründung:</b> Im Postulat Biodiversitätskorridore wurde eine Biodiversitätsstrategie in Aussicht gestellt, bei der die Vernetzung der Grünräume innerhalb des Siedlungsgebietes, aber auch die Verbindung in die umliegenden Grünräume vertieft analysiert, Defizite aufgezeigt und entsprechende Massnahmen definiert werden. Ein Hauptaugenmerk liegt auf dem grün-grau-blauen Netz, dem Stadtrandpark und dem Regiopark.	Zustimmung 5:4	
F Freiraum	87	55		132	F.3.2	<b>Vernetzungsprojekte weiterentwickeln</b>	<b>Antrag Ergänzung bei Querverweisen:</b> F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern  <b>Begründung:</b> Der Stadtrandpark spielt in der Vernetzung eine bedeutende Rolle.	Zustimmung 7:2	
F Freiraum	88	56		99	F1.2.4	Gestützt auf die kantonale PGB-Revision zur Klimaanpassung wird die städtische BZO revidiert, wobei Vorgaben zu Kaltluftversorgung, Grünflächenziffer, Beschränkung von Unterbauung, Baumpflanzung, Erhalt nachhaltiger Baumbestand, Qualität von Freiflächen/Umgebungsgestaltung, Hitzeminderung, Regenwasser-Retention und Versickerung geprüft werden.	<b>Antrag:</b> Gestützt auf die kantonale PGB-Revision zur Klimaanpassung wird die städtische BZO revidiert, wobei Vorgaben zu Kaltluftversorgung, Grünflächenziffer, <del>Beschränkung von Unterbauung</del> , Baumpflanzung, Erhalt nachhaltiger Baumbestand, Qualität von Freiflächen/Umgebungsgestaltung, Hitzeminderung, Regenwasser-Retention und Versickerung geprüft werden.  <b>Begründung:</b> Die beiden Punkte sind im PBG geregelt und müssen in der BZO nicht nochmals neu geregelt werden.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
F Freiraum	89	57		107	F.2	Schwerpunkträume	<b>Antrag:</b> In den Schwerpunkträumen wird bei Arealüberbauungen ab einer Grundstückfläche von 3'000 m2 ein Ausnutzungsbonus von +30% gewährt, verbunden mit der Pflicht, 15% kostengünstigen Wohnungen (Kostenmiete) zu schaffen. Der Mehrwertausgleich gemäss Art. 1a BZO entfällt.  <b>Begründung:</b> Im Richtplan sind zwar die Verdichtungsgebiete definiert, es fehlen jedoch erkennbare Ansätze, wie in diesen Gebieten verdichtet werden soll. Von diesem Antrag profitieren alle Beteiligten; es kann mehr Wohnraum geschaffen werden, es entstehen Wohnungen zu Kostenmiete und Grünräume werden geschont	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP

F Freiraum	89a	58		108-118	F.2.1	Stadtrandpark	<p><b>Antrag:</b> Umbenennen des Kapitels «Stadtrandpark» in «Wald und Landwirtschaftsflächen», Streichung der Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Die Entwicklung des durchgehenden Stadtrandparks zu einem Naherholungs-, Natur- und Erlebnisraum ist ein Schlüsselement der städtischen Freiraumplanung.</li> <li>— Private und die öffentliche Hand engagieren sich, um den Stadtrandpark als attraktiven Erholungs- und Naturraum für Winterthur in Wert zu setzen.</li> <li>— Es stehen ausreichend und vielfältig nutzbare Aufenthalts- und Bewegungs-Angebote für eine aktive Naherholung zur Verfügung (► Ö.4 Sportanlagen).</li> <li>— Diese Erholungsräume sind aus den angrenzenden Quartieren zu Fuss und mit dem Velo direkt und komfortabel erreichbar. Weglücken werden geschlossen (► M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen)</li> <li>— Erholungsanlagen ordnen sich gut in die naturnahe Umgebung ein.</li> <li>— Ökologisch wertvolle Naturvorrangflächen werden konsequent geschützt, als Ausgleich zu den vielfältigen Erholungsangeboten (► F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark Verbessern).</li> </ul> <p>Begründung: Wir befürchten zusätzlichen Druck auf Natur und Landwirtschaft, sowie Einschränkungen der Eigentumsrechte von Bauernbetrieben auf nicht städtischem Grund.</p>		Fraktionsantrag SVP
F Freiraum	90	59		109	F.2.1	Die Landwirtschaftsflächen im Stadtrandpark werden aktiv gestaltet, ökologisch aufgewertet und nachhaltig bewirtschaftet.	<p><b>Antrag:</b> aufgeführtes Ziel streichen.</p> <p><b>Begründung:</b> Es liegt nicht in der Kompetenz der Stadt, den Bauern auf ihrem Landwirtschaftsland Vorschriften betr. Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen zu machen inklusive städtischem Land. Die Bewirtschaftung der Flächen ist zudem weder Richtplan- noch BZO-relevant.</p>	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SVP
F Freiraum	92	60		112	F.2.1.3	Die Landwirtschaftsflächen im Stadtrandpark werden aktiv gestaltet, ökologisch aufgewertet und nachhaltig bewirtschaftet. Damit können die Artenvielfalt der Pflanzen- und Tierwelt gesteigert und neue Naherholungsräume geschaffen werden. Dabei sind auch Möglichkeiten für eine solidarische Landwirtschaft, die auf der direkten Zusammenarbeit ...	<p><b>Antrag:</b> Die Landwirtschaftsflächen im Stadtrandpark werden aktiv gestaltet, ökologisch aufgewertet und nachhaltig bewirtschaftet. Damit können die Artenvielfalt der Pflanzen- und Tierwelt gesteigert und neue Naherholungsräume geschaffen werden. Dabei sind auch Möglichkeiten für eine solidarische Landwirtschaft, die auf der direkten Zusammenarbeit ... (inkl. Aufzählung streichen).</p> <p><b>Begründung:</b> Die solidarische Landwirtschaft soll den Bewirtschaftenden nicht aufgezwungen werden.</p>	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag Mitte/EDU
F Freiraum	93	61		122	F.2.3 Allmend Grüzefeld F.2.3.1	Allmend Grüzefeld weiterentwickeln  Umsetzungshorizont: Mittelfristig (bis 2030)	<p><b>Antrag Änderung:</b> Umsetzungshorizont: <i>Mittelfristig (bis 2030) Kurzfristig (bis 2026)</i></p> <p><b>Begründung:</b> Wie in der ursprünglichen Fassung soll der Umsetzungshorizont wieder auf kurzfristig gesetzt werden. Die Allmend Grüzefeld stellt flächenmässig eine der grössten Erholungszonen auf dem Winterthurer Stadtgebiet dar. Mit der Anbindung an den Stadtrandpark handelt es sich zudem um die grösste zusammenhängende innerstädtische Freiraumreserve. Sollte an dem vom Richtplan vorgegebenen Zeitplan festgehalten werden, würde das grosse Potenzial für etliche weitere Jahre brachliegen.</p>	Ablehnung 3:6	Fraktionsantrag EVP
M.1 Gesamtstrategie Mobilität	94	62		141	M.1	Ziele und Grundsätze	<p><b>Antrag:</b> Bei der Grafik muss der Lastwagen entfernt und die Legende ergänzt werden: Modal Split Gesamtmobilität in Winterthur nach Wegen mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet (links) und Veränderung der Anzahl Wege (rechts). <i>Die Daten basieren auf dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes, in welchem das Verkehrsverhalten der Bevölkerung untersucht wird. Dabei wird vom Wirtschaftsverkehr lediglich der sogenannte «Personenwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr ohne Waren» mitberücksichtigt, welcher vom Privatverkehr schwer abzugrenzen ist. Hingegen ist der Güterwirtschaftsverkehr und der Dienstleistungsverkehr mit Waren nicht enthalten und damit von den Modal-Split-Zielen nicht betroffen.</i></p> <p><b>Begründung:</b> Der Wirtschaftsverkehr wird nicht dem MIV zugerechnet. Entsprechend ist der Lastwagen in der Grafik falsch. Dies wird mit der Ergänzung in der Legende klar gestellt.</p>	Zustimmung 6:3	
M.1 Gesamtstrategie Mobilität	95	63		142	M.1	Ziele und Grundsätze, Strategie: (IV) Vernetzen. Aufzählungsstriche	<p><b>Antrag:</b> Zusätzlicher, vierter Aufzählungsstrich, <i>- keine P+R Angebote (MIV zu ÖV) auf Stadtgebiet. Bestehende Anlagen sollen aufgehoben werden. Ausnahme: Neu geplante S-Bahn Haltestelle Winterthur Süd</i></p> <p><b>Begründung:</b> Klärung der Ausnahme bzgl. Vernetzung, so wie sie auch im übergeordneten RP festgehalten.</p>	Zustimmung 5:4	
M.1 Gesamtstrategie Mobilität	96	64		141	M.1	Der Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll als Langfristziel und Vision bis 2040 halbiert werden.: — Wege mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet (Gesamtverkehr): Reduktion von 42% auf 20% — Wege der Stadtbevölkerung: Reduktion von 35% auf 15%	<p><b>Antrag:</b> Ganzer Absatz streichen bzw. ersetzen durch: <i>Die steigende Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung werden durch ein erweitertes und neu ausgerichtetes ÖV-Angebot abgedeckt.</i></p> <p><b>Begründung:</b> Die Zahlen des Modalsplitts entsprechen nicht den aktuellen Zahlen betr. Modalsplitt in der Stadt Winterthur. Sie basieren auf Werten vor Corona. Zudem ist es unrealistisch, dass sich der MIV bis 2040 auf weniger als die Hälfte des heutigen Standes reduziert wird.</p>	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
M.1 Gesamtstrategie Mobilität	97	65		141	M.1	Gesamtstrategie Mobilität, ergänzend zu "Ziele und Grundsätze" S. 141-142 vor "Strategie": Einfügen eines neuen Kapitels: "Kreuzungen" mit den Texten aus den Anträgen, über die einzeln abgestimmt werden soll.	<p><b>Antrag:</b> Bei jeder Überarbeitung einer Kreuzung sind die folgenden Optionen zu prüfen und abzuwägen: 1. Passive Regelung gemäss Vortrittsrechten in der StVO oder durch explizite Markierung; 2. Kreisverkehr; 3. Lichtsignalanlage.</p> <p><b>Begründung:</b> Ziel: Transparenz in der Planung, Kosteneffizienz, Zeiteffizienz. Lichtsignalanlagen unterliegen Betriebskosten und einer technischen Wartung. Dies belastet auch die laufenden Kosten. LSA sind nur dort wirklich gerechtfertigt, wo sehr hohe Komplexität an den Verkehr gestellt sind. Bei Lichtsignalanlagen gibt es Totzeiten, welche die Kapazität mindern und Wartezeiten verlängern, wenn die einen Rot, während die anderen noch nicht Grün haben. Aus ökologischer Sicht entstehen unnötige Abgase durch die Wartezeit, sowie Lärmbelästigungen durch Anfahren aus dem Stand, insbesondere bei LSA. Ökologisch gesehen ist oft der Kreisel die beste Lösung, da alle Verkehrsteilnehmer kontinuierlich zufahren können, oder aber die passive Steuerung mit Verkehrsregeln und Signalen, da auch hier der Verkehrsfluss zumindest in der Hauptachse oft am besten sichergestellt werden kann. Zum Argument, dass Kreisel für Velofahrer nicht optimal seien: Wichtig als Velofahrer ist, sich nicht an den vorderen Autos vorbei drängeln, sondern vor und im Kreisel in der Mitte fahren, nicht am Rand, die volle Spur wie ein Auto nutzen, dann ist der Kreisel auch für Velofahrer sicher und effizient. Zu beachten: Diese drei Anträge tangieren nicht die Verkehrsdosierung, da diese in die Prüfung einfließen kann. Das wäre dann möglicherweise eine begründete Abweichung von der Regel in Antrag 2.</p>	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SVP

M.1 Gesamt- strategie Mobilität	98	66		141	M.1	Gesamtstrategie Mobilität, ergänzend zu "Ziele und Grundsätze" S. 141-142 vor "Strategie": Einfügen eines neuen Kapitels: "Kreuzungen" mit den Texten aus den Anträgen, über die einzeln abgestimmt werden soll.	<b>Antrag:</b> Es soll in der Regel die Lösung gewählt werden, mit der im Vergleich der beste Durchsatz bei geringsten Wartezeiten erreicht wird. <b>Begründung:</b> Ziel: Transparenz in der Planung, Kosteneffizienz, Zeiteffizienz. Lichtsignalanlagen unterliegen Betriebskosten und einer technischen Wartung. Dies belastet auch die laufenden Kosten. LSA sind nur dort wirklich gerechtfertigt, wo sehr hohe Komplexität an den Verkehr gestellt sind. Bei Lichtsignalanlagen gibt es Totzeiten, welche die Kapazität mindern und Wartezeiten verlängern, wenn die einen Rot, während die anderen noch nicht Grün haben. Aus ökologischer Sicht entstehen unnötige Abgase durch die Wartezeit, sowie Lärmbelastungen durch Anfahren aus dem Stand, insbesondere bei LSA. Ökologisch gesehen ist oft der Kreisell die beste Lösung, da alle Verkehrsteilnehmer kontinuierlich zufahren können, oder aber die passive Steuerung mit Verkehrsregeln und Signalen, da auch hier der Verkehrsfluss zumindest in der Hauptachse oft am besten sichergestellt werden kann. Zum Argument, dass Kreisell für Velofahrer nicht optimal seien: Wichtig als Velofahrer ist, sich nicht an den vorderen Autos vorbei drängeln, sondern vor und im Kreisell in der Mitte fahren, nicht am Rand, die volle Spur wie ein Auto nutzen, dann ist der Kreisell auch für Velofahrer sicher und effizient. Zu beachten: Diese drei Anträge tangieren nicht die Verkehrsdosierung, da diese in die Prüfung einfließen kann. Das wäre dann möglicherweise eine begründete Abweichung von der Regel in Antrag 2.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag SVP
M.1 Gesamt- strategie Mobilität	99	67		141	M.1	Gesamtstrategie Mobilität, ergänzend zu "Ziele und Grundsätze" S. 141-142 vor "Strategie": Einfügen eines neuen Kapitels: "Kreuzungen" mit den Texten aus den Anträgen, über die einzeln abgestimmt werden soll.	<b>Antrag:</b> Bei jeder Lichtsignalanlage ist regelmässig zu prüfen, zu welchen Zeiten sie ausgeschaltet werden kann. Lichtsignalanlagen sollen soweit möglich nur zu Hauptverkehrszeiten aktiviert werden und sind in der Nacht generell auszuschalten. <b>Begründung:</b> Ziel: Transparenz in der Planung, Kosteneffizienz, Zeiteffizienz. Lichtsignalanlagen unterliegen Betriebskosten und einer technischen Wartung. Dies belastet auch die laufenden Kosten. LSA sind nur dort wirklich gerechtfertigt, wo sehr hohe Komplexität an den Verkehr gestellt sind. Bei Lichtsignalanlagen gibt es Totzeiten, welche die Kapazität mindern und Wartezeiten verlängern, wenn die einen Rot, während die anderen noch nicht Grün haben. Aus ökologischer Sicht entstehen unnötige Abgase durch die Wartezeit, sowie Lärmbelastungen durch Anfahren aus dem Stand, insbesondere bei LSA. Ökologisch gesehen ist oft der Kreisell die beste Lösung, da alle Verkehrsteilnehmer kontinuierlich zufahren können, oder aber die passive Steuerung mit Verkehrsregeln und Signalen, da auch hier der Verkehrsfluss zumindest in der Hauptachse oft am besten sichergestellt werden kann. Zum Argument, dass Kreisell für Velofahrer nicht optimal seien: Wichtig als Velofahrer ist, sich nicht an den vorderen Autos vorbei drängeln, sondern vor und im Kreisell in der Mitte fahren, nicht am Rand, die volle Spur wie ein Auto nutzen, dann ist der Kreisell auch für Velofahrer sicher und effizient. Zu beachten: Diese drei Anträge tangieren nicht die Verkehrsdosierung, da diese in die Prüfung einfließen kann. Das wäre dann möglicherweise eine begründete Abweichung von der Regel in Antrag 2.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag SVP
M.1 Gesamt- strategie Mobilität	100	68		141	M.1	Gesamtstrategie Mobilität, ergänzend zu "Ziele und Grundsätze" S. 141-142 vor "Strategie": Einfügen eines neuen Kapitels: "Kreuzungen" mit den Texten aus den Anträgen, über die einzeln abgestimmt werden soll.	<b>Antrag:</b> Auf Verkehrsdosierung ist zu verzichten.	Ablehnung 3:6	Fraktions- antrag SVP
M.1 Gesamt- strategie Mobilität	101	69		141	M.1	Gesamtstrategie Mobilität, ergänzend zu "Ziele und Grundsätze" S. 141-142 vor "Strategie": Einfügen eines neuen Kapitels: "Kreuzungen" mit den Texten aus den Anträgen, über die einzeln abgestimmt werden soll.	<b>Eventual-Antrag</b> (bei Ablehnung von Antrag Nr. 100): Verkehrsdosierung soll ausschliesslich am Stadtrand stattfinden.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag SVP
M.1 Gesamt- strategie Mobilität	102	70		145	M.1.2	Die weiterentwickelte Mobilitätsstrategie konkretisiert verschiedene Ziele und Massnahmen des vorliegenden Richtplans. Dies um die Erreichung des Modal-Split-Ziels zu sichern und auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, d. h. des Güter- und Dienstleistungsverkehrs mit und ohne Waren ist Bestandteil der Strategie. Die Erkenntnisse aus der Testplanung Hauptbahnhof fliessen in die Mobilitätstrategie ein. Es soll insbesondere auch geprüft werden, wie das neue Erschliessungsprinzip («Kammern-Prinzip») umgesetzt werden kann.	<b>Antrag:</b> Die weiterentwickelte Mobilitätsstrategie konkretisiert verschiedene Ziele und Massnahmen des vorliegenden Richtplans. Dies um die Erreichung des Modal-Split-Ziels zu sichern und auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, d. h. des Güter- und Dienstleistungsverkehrs mit und ohne Waren ist Bestandteil der Strategie. Die Erkenntnisse aus der Testplanung Hauptbahnhof fliessen in die Mobilitätstrategie ein. Es soll insbesondere auch geprüft werden, wie das neue Erschliessungsprinzip («Kammern-Prinzip») umgesetzt werden kann. <i>Die Mobilitätsstrategie ist dem Parlament zur Genehmigung vorzulegen.</i> <b>Begründung:</b> Die Mobilitätsstrategie 2010 wurde nie umgesetzt. Viele der darin definierten Massnahmen wurden nicht realisiert. Die Mobilitätsstrategie auf die Erreichung eines neuen Modalsplits zu reduzieren ist falsch. Wenn, dann muss die Mobilitätsstrategie auch das Ziel haben, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst optimal abzudecken. Es ist nicht Aufgabe des Staates, den Wirtschaftsverkehr zu optimieren. Wenn, dann ist es Aufgabe des Staates, in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft die notwendigen Rahmenbedingungen für einen optimierten Wirtschaftsverkehr zu klären. Das 5-Kammern-Prinzip ist Teil der nächsten Massnahme und gehört hier nicht hin.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag FDP
M.1 Gesamt- strategie Mobilität	102a	71		146	M.1.3	Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln	<b>Antrag:</b> Löschen von: Seite 146, M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln <b>Begründung:</b> Das funktioniert nur am Stadtrand nahe der Autobahnen. Ansonsten wird die Stadt zusätzlich zerrissen. Hinweis: Wenn dieser Antrag angenommen wird, ist der Begriff auch an einigen Stellen zu entfernen, wo er referenziert wird: S.168 «Langfristig soll ein neues Erschliessungsprinzip («Kammern-Prinzip») ...», S.33, S.145		Fraktions- antrag SVP
M.2 Fussverkehr	103	72		151	M.2.1	Koordinationsstand: Festsetzung	<b>Antrag: neu Koordinationsstand: Zwischenergebnis</b> <b>Begründung:</b> Die Definition von Fussverkehrsteppichen ist noch sehr vage. Einzelne Massnahmen wie Mittelstreifen und -inseln etc. sind noch zu wenig erprobt. Bei allen Massnahmen braucht es Grundsätze, wie eine Interessenabwägung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern/Strassentypen, analog dem System Veloschnellrouten (vgl. Synthesebericht Juni 2020).	Zustimmung 9:0	
M.2 Fussverkehr	104	73		148	M.2	Ziele und Grundsätze, 3. Abschnitt, 2. Aufzählungsstrich	<b>Antrag:</b> Neuer ergänzender Satz am Ende des zweiten Aufzählungsstrichs auf der Seite: «Auf übergeordneten Velorouten sind höchstens kurze Abschnitte innerhalb von Begegnungs- oder Fussgängerzonen zulässig.» <b>Begründung:</b> Begegnungs- und Fussgängerzonen sind von lokaler Bedeutung. Übergeordnete Einträge sollen davon möglichst nicht tangiert werden. Mischverkehr soll es nur dort geben wo Alternativen fehlen (WVG, 18.3.22, Art.6c).	Zustimmung 7:2	
M.2 Fussverkehr	105	74		148	M.2	Ziele und Grundsätze, 3. Abschnitt, Aufzählungsstriche	<b>Antrag:</b> Neuer ergänzender Satz (nach dem 2. einzufügender) Aufzählungsstrich: «Fussgängerwege sollen von Velorouten möglichst physisch getrennt werden» <b>Begründung:</b> Mischverkehr soll es nur noch dort geben wo Alternativen fehlen (WVG, 18.3.22, Art.6c).	Zustimmung 7:2	

M.2 Fussverkehr	106	75		149	M.2	Bei Wegen, die im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt sind, ist die historische Substanz möglichst ungeschmälert zu erhalten.	<b>Antrag:</b> Bei Wegen, die im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt sind, ist die historische Substanz möglichst ungeschmälert zu erhalten. <b>Begründung:</b> Wege müssen immer wieder mal erneuert werden. Der ungeschmälerte Erhalt ist eine zu hohe Anforderung. Bei Wegen müssen die Funktion und die Sicherheit der Fussgänger in der Interessensabwägung überwiegen.	Zustimmung 6:3	
M.2 Fussverkehr	107	76		151	M.2.1	Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren. (...) Im Rahmen von ordentlichen Strassenbauprojekten wird ein besonderes Augenmerk auf die Umsetzung der Ziele und Grundsätze gemäss M.2 gelegt. Konkret sind dem Fussverkehr mehr Raum, eine attraktive Führung und möglichst geringe Wartezeiten einzuräumen.	<b>Antrag Ergänzung:</b> (...) Im Rahmen von ordentlichen Strassenbauprojekten wird ein besonderes Augenmerk auf die Umsetzung der Ziele und Grundsätze gemäss M.2 gelegt. Konkret sind dem Fussverkehr mehr Raum, eine attraktive Führung und möglichst geringe Wartezeiten einzuräumen. <i>Fussverkehrsteppiche stellen somit eine strategische Zielvorgabe dar. Die konkrete Umsetzung (z.B. Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlage, Mehrweckstreifen, ...) wird jeweils projektspezifisch im Rahmen eines integralen Strassenraumentwurfs festgelegt und unterscheidet sich je nach ortsspezifischen Rahmenbedingungen.</i> <b>Begründung:</b> Was mit Fussverkehrsteppich gemeint ist, soll präzisiert werden. Es soll klar gemacht werden, dass es damit nicht um eine konkrete bauliche Massnahme geht, sondern mehr um eine strategische Haltung. Ausserdem soll explizit gemacht werden, dass alle Massnahmen in konkreten Strassenprojekten, d.h. mit allen nötigen Interessensabwägungen und im Rahmen der üblichen demokratischen Verfahren, umgesetzt werden.	Zustimmung 5:4	
M.2 Fussverkehr	108	77		151	M.2.1	Fussverkehrsteppiche werden gemäss den Zielen und Grundsätzen M.2 gestaltet. Optionale Fussverkehrsteppiche liegen in Schwerpunkträumen und entlang des urbanen Rückgrats. Im Rahmen dieser Planungen (auch Sondernutzungsplanungen und Arealüberbauungen) wird die Notwendigkeit der Verdichtung und Attraktivierung des Fusswegnetzes geprüft und festgelegt.	<b>Antrag:</b> Es werden Planungsgrundsätze für Fussverkehrsteppiche erarbeitet. Diese dienen auch als Grundlage für die Interessenabwägungen bei der Planung von Strassenprojekten. Optionale Fussverkehrsteppiche liegen in Schwerpunkträumen und entlang des urbanen Rückgrats. <b>Begründung:</b> Es gibt verschiedene Massnahmen, um dem Fussverkehr an belebten Orten mehr Gewicht zu geben. Diese Massnahmen sollen in Planungsgrundsätzen aufgelistet werden. Dazu werden Kriterien aufgelistet, wo welche Massnahmen geeignet sind und wie in welchen Situationen gegenüber anderen Verkehrsträgern gewichtet wird. Dies ist notwendig, da die verschiedenen Fachnormen (VSS-Normen) sich zum Teil widersprechen und für die Bedeutung der Fussverkehrsteppiche konkretisierende Hinweise für die Interessenabwägung erarbeitet werden müssen.	Zustimmung 5:4	
M.3 Veloverkehr	109	78		157	M.3	Winterthur ist und bleibt Velostadt	<b>Antrag Änderung:</b> Winterthur ist und bleibt Velostadt <i>wird Velostadt für alle</i> <b>Begründung:</b> Die Formulierung des Titels ist zu wenig ambitioniert, wenn man annimmt, dass Winterthur den Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit mindestens verdoppeln will. Mit diesem Ziel kann Winterthur nicht einfach Velostadt «sein und bleiben», sondern muss Anstrengungen unternehmen, damit es deutlich velofreundlicher wird. Die Formulierung macht deutlich, dass das Velo zu einem wichtigen Verkehrsmittel für alle Altersgruppen werden soll. Dafür braucht es attraktive und sichere Verbindungen.	Zustimmung 5:4	
M.3 Veloverkehr	110	79		157	M.3	Ziele und Grundsätze, 2. Abschnitt	<b>Antrag:</b> Neuer Satz (vor dem letzten, der Aufzählungseinleitung): « <i>Velorouten sollen von dicht begangenen Fussgänger-Bereichen oder von Routen mit hohem MIV Verkehr möglichst physisch getrennt werden.</i> » <b>Begründung:</b> Mischverkehr (mit Fussgängern) oder Parallelverkehr mit MIV (Velostreifen) soll es nur noch dort geben, wo Alternativen fehlen (WVG, 18.3.22, Art.6c).	Zustimmung 7:2	
M.3 Veloverkehr	111	80		158	M.3	Ziele und Grundsätze: Nebenverbindungen (regionale Festsetzung): Mit den Nebenverbindungen werden relevante Ziele des Alltagsveloverkehrs und des Freizeitverkehrs angebunden. Auf Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung sind Nebenverbindungen besonders für geübte Velofahrende geeignet.	<b>Antrag Änderung:</b> Nebenverbindungen (regionale Festsetzung): Mit den Nebenverbindungen werden relevante Ziele des Alltagsveloverkehrs und des Freizeitverkehrs angebunden. Auf Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung sind Nebenverbindungen besonders für geübte Velofahrende geeignet. <i>Auch auf Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung wird eine sichere und attraktive Wegführung angestrebt.</i> <b>Begründung:</b> Um die Modalsplit-Veränderung zu erreichen, müssen deutlich mehr Menschen als heute das Velo benutzen. Menschen, die momentan noch nicht bzw. wenig Velo fahren, zählen naturgemäss zu den ungeübten Velofahrenden. Diese überzeugt man nur, das Velo zu benutzen, wenn die Routen sicher und attraktiv sind. An Nebenverbindungen (die 70% des kantonalen Velonetzes ausmachen) sind deshalb zwingend auch hohe Sicherheitsanforderungen zu stellen.	Zustimmung 5:4	
M.3 Veloverkehr	112	81		158	M.3	Ziele und Grundsätze: Basisverbindungen (städtische Festsetzung): Die Basisverbindungen ergänzen die Verbindungen von regionaler Bedeutung und ermöglichen eine flächige Erschliessung mit einer Velonetzdicke von 200 bis 300 Meter. Die Basisverbindungen werden in der Regel auf untergeordneten Strassen geführt, sind sicher und attraktiv zu befahren und orientieren sich am Ausbaustandard der Nebenverbindungen.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Basisverbindungen (städtische Festsetzung): Die Basisverbindungen ergänzen die Verbindungen von regionaler Bedeutung und ermöglichen eine flächige Erschliessung mit einer Velonetzdicke von 200 bis 300 Meter. Die Basisverbindungen werden in der Regel auf untergeordneten Strassen geführt, sind sicher und attraktiv zu befahren und orientieren sich <i>mindestens</i> am Ausbaustandard der Nebenverbindungen. <b>Begründung:</b> Basisverbindungen sollen auch einen höheren Ausbaustandard als Nebenverbindungen haben können, deshalb sollen sie sich mindestens an den Nebenverbindungen orientieren.	Zustimmung 5:4	

M.3 Veloverkehr	113	82		161	M.3.3	Das Velonetz wird auf die Winterthurer Velorouten (ehemals Veloschnellrouten) abgestimmt. Neben den Veloverbindungen für den Alltagsverkehr <b>wird</b> die Verbindungen für den Freizeitverkehr abgebildet. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem regionalen Richtplan, den kantonalen Vorgaben und den Routen von Schweiz Mobil. Es werden auch die Standards der einzelnen Kategorien überprüft. Resultat ist ein aktualisierter Velonetzplan (inkl. Umsetzungsstand und Massnahmenübersicht zur Umsetzung).	<b>Antrag Korrektur und Ergänzung:</b> Das Velonetz wird auf die Winterthurer Velorouten (ehemals Veloschnellrouten) abgestimmt. Neben den Veloverbindungen für den Alltagsverkehr <i>werden</i> die Verbindungen für den Freizeitverkehr abgebildet. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem regionalen Richtplan, den kantonalen Vorgaben und den Routen von Schweiz Mobil. Es werden auch die Standards der einzelnen Kategorien <i>sowie die Zufahrten zu den Bahnhöfen</i> überprüft. Resultat ist ein aktualisierter Velonetzplan (inkl. Umsetzungsstand und Massnahmenübersicht zur Umsetzung). <b>Begründung:</b> Die Zufahrten zu den Bahnhöfen sind wichtige Zielorte für den Veloverkehr und erfordern besondere Aufmerksamkeit.	Zustimmung 7:2	
M.4 Öffentlicher Verkehr	114	83		165	M.4	Ziele und Grundsätze: Das Busnetz besteht aus den ÖV-Hochleistungskorridoren und weiteren Busstrecken (mit Stadt- und Regionalbussen). Quartierbuslinien ergänzen das Busnetz und sorgen für eine attraktive ÖV-Erschliessung in den Quartieren.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Das Busnetz besteht aus den ÖV-Hochleistungskorridoren und weiteren Busstrecken (mit Stadt- und Regionalbussen). Quartierbuslinien ergänzen das Busnetz und sorgen für eine attraktive ÖV-Erschliessung in <i>und zwischen</i> den Quartieren. <b>Begründung:</b> Momentan ist die ÖV-Erschliessung zwischen den Quartieren mangelhaft, da die ÖV-Führung zu einem grossen Teil über den HB führt. Damit der ÖV für die Mobilität zwischen den Quartieren attraktiver wird, sollen explizit auch Tangentiallinien eingeplant werden.	Zustimmung 9:0	
M.4 Öffentlicher Verkehr	115	83		166	M.4.1	Angebotsstrategie aktualisieren: - Zusätzliche Tangentiallinien und Linienverlängerungen inkl. Wendemöglichkeiten;	<b>Antrag Ergänzung:</b> - Zusätzliche Tangentiallinien, <i>Quartierlinien</i> und Linienverlängerungen inkl. Wendemöglichkeiten; <b>Begründung:</b> Quartierlinien sollen explizit bei der Angebotsstrategie erwähnt werden, da sie die Feinerschliessung sicherstellen.	Zustimmung 9:0	
M.4 Öffentlicher Verkehr	116	83		166	M.4.1	Angebotsstrategie aktualisieren	<b>Antrag:</b> Neuer ergänzender Aufzählungsstrich am Schluss: <i>«Einbezug von S-Bahn Haltestellen (insbesondere Grüze und Oberwinterthur) sowie S-Bahn Durchbindungen »</i> <b>Begründung:</b> Das S-Bahnnetz ist als Rahmenbedingung im ÖV-Netz von Winterthur miteinzubeziehen.	Zustimmung 9:0	
M.4 Öffentlicher Verkehr	117	84		165	M.4	Ziele und Grundsätze Die Bahnhöfe werden als multimodale Drehscheiben und Umsteigepunkte Bahn/Bus (ÖV-Hubs) ausgebildet.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Die Bahnhöfe werden als multimodale Drehscheiben und Umsteigepunkte Bahn/Bus/ <i>Velo/Fussverkehr</i> (ÖV-Hubs) ausgebildet. <b>Begründung:</b> Die Velozufahrt sowie die Veloabstellplätze sowie Zugänge für zu Fuss gehende sind wichtige Elemente der Hubs.	Zustimmung 8:1	
M.4 Öffentlicher Verkehr	118	85		165	M.4	Ziele und Grundsätze	<b>Antrag:</b> Neuer Punkt: Die Stadt verfügt über ein auf die Agglo Winterthur fokussiertes ÖV-Konzept auf der Schiene, welches mit dem Bussystem als Feinverteiler kombiniert wird. <b>Begründung:</b> Die Stadt Winterthur braucht eine Vision, wie das übergeordnete ÖV-System optimal auf die Stadt ausgerichtet werden soll. Diese Vision soll anschliessend Grundlage und Leitlinie für Absprachen mit Bund und Kanton sein.	Zustimmung 5:4	
M.4 Öffentlicher Verkehr	119	86		168	M.4.4	öffentlicher Verkehr, neue Massnahme	<b>Antrag neue Massnahme M.4.4: Vertiefungsstudie schienengebundene ÖV-Strategie</b> <i>Es wird ein auf die Agglo Winterthur ausgerichtetes schienengebundenes ÖV-Konzept erstellt. Dieses definiert die strategischen Bedürfnisse und Ausbauprioritäten der Stadt Winterthur gegenüber Bund und Kanton.</i> <i>Folgende Elemente sind dabei zu prüfen:</i> •Wie lassen sich bestehende und zukünftige Bahnlinien optimal durch Winterthur durchbinden und wie kann auf dem bestehenden Schienennetz der SBB eine Stadtbahn realisiert werden? •Braucht es in Winterthur andere/ergänzende schienengebundene Systeme (z.B. Tram)? •Wie kann das städtische Bussystem zur Feinverteilung umgebaut werden, damit der Hauptbahnhof unter Einbezug der 9 Quartierbahnhöfe entlastet wird und das Bussystem optimal in das Bahnsystem eingebunden wird? Welche Tangentialverbindungen braucht es dazu? •Ist die ÖV-Erschliessung des süddeutschen Raums relevant für die Stadt Winterthur und wenn ja, wie kann diese umgesetzt werden (siehe Studie Reaktivierung Etwiler-Bahn/Singen)? •Wie ist mit dem Richtplaneintrag Lindbergtunnel umzugehen?  <i>Koordinationsstand: Ø</i> <i>Federführung* und Beteiligte: TBA*, Stadtbus, AfS, ZBB</i> <i>Umsetzungshorizont: Mittelfristig (bis 2030)</i> <i>Querverweis: M.4.1 Angebotsstrategie</i>  <b>Begründung:</b> <i>Bis jetzt wurde das ÖV-System fortlaufend auf Bestehendem aufgebaut. Die stark wachsende Stadt braucht nun eine Gesamtschau und eine Vision, was für ein ÖV-System unsere Stadt braucht – dies in einer regionalen Gesamtbetrachtung zusammen mit dem Kanton wie auch einer innerstädtischen Betrachtung. Zentral ist die Weiterentwicklung</i>	Zustimmung 8:1	

M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	120	87		170	M.5	Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze Die im kantonalen Richtplan eingetragene Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze trägt zur zweckmässigen Erreichbarkeit des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze bei. Sie hilft, die Motorfahrzeuge auf die Hauptachsen zu konzentrieren, den Schleichverkehr insbesondere durch Wohnquartiere zu vermeiden und den übergeordneten Verkehr auf die Nationalstrasse zu verlagern. Aktuell werden im Rahmen einer vertieften Vorstudie durch die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Kanton die Lage, Erschliessungs- und Entlastungswirkung sowie flankierende Massnahmen überprüft. Darauf aufbauend soll in einem nächsten Schritt die Ausarbeitung des Vorprojektes erfolgen (voraussichtlich ab 2027).	<b>Antrag:</b> Die im kantonalen Richtplan eingetragene Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze soll zur zweckmässigen Erreichbarkeit des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze beitragen und helfen, die Motorfahrzeuge auf die Hauptachsen zu konzentrieren, den Schleichverkehr insbesondere durch Wohnquartiere zu vermeiden und den übergeordneten Verkehr auf die Nationalstrasse zu verlagern. Aufgrund der Ergebnisse der vertieften Vorstudie und der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde das Projekt Anfang 2025 sistiert. Die Kosten sind im Vergleich zum Nutzen zu hoch. In einem nächsten Schritt wird das städtische Tiefbauamt eine Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze erarbeiten. Nach Abschluss der Strategie wird über das weitere Vorgehen bzgl. Zentrumserschliessung entschieden. Bis dahin bleibt der Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung im Sinne der Raumsicherung unverändert. Aktuell werden im Rahmen einer vertieften Vorstudie durch die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Kanton die Lage, Erschliessungs- und Entlastungswirkung sowie flankierende Massnahmen überprüft. Darauf aufbauend soll in einem nächsten Schritt die Ausarbeitung des Vorprojektes erfolgen (voraussichtlich ab 2027).	Zustimmung 6:3	
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	121	88		169	M.5	Winterthur richtet die Verkehrskapazität auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen aus und setzt damit konsequent auf die Verlagerung (gemäss der 4V-Strategie) auf flächeneffiziente Verkehrsmittel. Damit die Gesamtleistungsfähigkeit sichergestellt werden kann, wird die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs zu Gunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel reduziert.	<b>Antrag:</b> Ziel streichen. <b>Begründung:</b> Die Kapazität des MIV darf gemäss Kantonsverfassung gesamthaft nicht reduziert werden. Die Zielsetzung ist rechtswidrig.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	122	89		169	M.5	Bei Ergänzungen des Strassennetzes darf die MIV-Kapazität gesamthaft nicht erhöht werden.	<b>Antrag:</b> Ziel streichen. <b>Begründung:</b> Die Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung steigen. Um diesen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, müssen alle Verkehrsmittel ihren Teil dazu leisten. Wo ist die rechtliche Grundlage für diese Eingrenzung?	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	123	90		169	M.5	Zusätzliche Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz sind auf dem städtischen Hauptstrassennetz zu reduzieren, um Verkehr aus der Stadt auf die Autobahn zu verlagern. Bei Kapazitätsausbauten auf dem Nationalstrassennetz werden umfassende flankierende Massnahmen umgesetzt, um das städtische Netz vom Verkehr zu entlasten.	<b>Antrag:</b> Ziel streichen. <b>Begründung:</b> Die Bevölkerung wächst und damit die Mobilitätsbedürfnisse. Die Kapazitäten auf den Nationalstrassen dienen dazu, den überregionalen Verkehr möglichst effizient abzuwickeln. Beim nächsten bereits anstehenden Ausbauschritt die innerstädtischen Kapazitäten zu reduzieren ist nicht zielführend. Bevor klar ist, wie das 5-Kammern-System umgesetzt werden soll, erachten wir es als nicht sinnvoll, solche Massnahmen im Richtplan festzuhalten.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	124	91		169	M.5	Mittel- bis langfristig wird die Kapazität im Zentrum für den MIV reduziert, so dass eine deutliche Reduktion des MIV-Aufkommens im Zentrum möglich wird.	<b>Antrag:</b> Ziel streichen. <b>Begründung:</b> Widerspricht Art. 2bis der Kantonsverfassung	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag FDP
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	124a	92		169	Ziele und Grundsätze	neu	<b>Autobahnzufahrt Sennhof, Seen, Mattenbach:</b> Es wird eine signifikante Verbesserung der Autobahnzufahrt nach Töss aus Sennhof, Seen, Mattenbach geplant, zum Beispiel durch einen Tunnel (Heiligbergunnel). Diese Autobahnbindung soll nicht durch verkehrsberuhigte Zonen führen.		Fraktionsantrag SVP
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	124b	93		169	Ziele und Grundsätze	neu	<b>Bevorzugung wichtiger Strassen:</b> Zumindest auf allen Strassen der Kategorien Sammelstrassen, Verbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen mindestens Tempo 50 gelten. Ausgenommen sind zwingende Vorschriften übergeordneten Rechts für die keine andersweitige Lösung gefunden werden kann. Durch diese Massnahme soll Schleichverkehr durch die Quartiere verhindert werden. Es soll ein Anreiz an Autofahrer sein, sich möglichst schnell über eine Sammelstrasse auf eine Verbindungs- oder Hauptverkehrsstrasse zu begeben.		Fraktionsantrag SVP
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	124c	94		169	Ziele und Grundsätze	neu	<b>Lärmschutz bei Tempo 50:</b> Zumindest auf allen Strassen der Kategorien Sammelstrassen, Verbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen, ausserdem auf allen Strassen mit öffentlichem Verkehr (namentlich mit Busverkehr) soll bei der nächsten Sanierung aus Lärmschutzgründen einen Flüsterbelag geprüft werden. Wo notwendig können Lärmschutzwände vorgesehen werden. Auf weitergehende Lärmschutzmassnahmen, namentlich eine Temporeduktion, ist zu verzichten.		Fraktionsantrag SVP

M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	126	95		171-172	M.5.1	Zielbild Temporegime schrittweise Umsetzen	<b>Antrag:</b> Streichen. <b>Begründung Mitte/EDU:</b> Dies ist nicht richtplanrelevant. <b>Begründung FDP:</b> Verkehrsanordnungen liegen in der Kompetenz des Stadtrates. Es ist weder sinnvoll, zielführen noch nötig, die Karte als Teil des Richtplans zu verabschieden, zumal sie den Handlungsspielraum des Stadtrates auch einschränken kann (siehe aus zweiten Antrag zu M.5.1.)	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag Mitte/EDU
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	127	96		172	M.5.2	Verkehrsberuhigung Breitestrasse – Unterer Deutweg	<b>Antrag:</b> Massnahme streichen. <b>Begründung:</b> Bei den genannten Strassen handelt es sich um Hauptverbindungsachsen in der Stadt Winterthur. Die Granularität des Richtplans scheint sehr unterschiedlich zu sein.	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SVP
M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	128	97		172	M.5.3	Massnahmen MIV	<b>Antrag:</b> Die Erschliessungsstrasse Neuhegi/Grüze ist als konkrete Massnahme unter M.5.3 aufzuführen. <b>Begründung:</b> Die Stadt Winterthur hat sich vollumfänglich für eine Individualverkehrs-Erschliessung einzusetzen. Es geht nicht um die Frage ob, sondern lediglich um die Frage "wie".	Ablehnung 4:5	Fraktionsantrag SVP
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	128a	98		174-178	M.6	Urbane Logistik	<b>Antrag:</b> Kapitel streichen		Fraktionsantrag SVP
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	129	99		180	M.7	Autoarmes /autofreies Wohnen wird gefördert und eingefordert.	<b>Antrag:</b> Autoarmes /autofreies Wohnen wird gefördert <b>und die Einhaltung sichergestellt.</b> <b>Begründung:</b> Wir unterstützen die Freiwilligkeit, nicht aber den Zwang.	Zustimmung 9:0	
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	130	99		180	M.7	... Es werden Sharing-Angebote in den Quartieren (z. B. an multimodalen Quartierhubs und bei Neubauarealen) geprüft, damit möglichst attraktive Alternativen zum privaten Auto-Besitz angeboten werden können.	<b>Antrag:</b> ...Es werden Sharing-Angebote in den Quartieren (z. B. an multimodalen Quartierhubs und bei Neubauarealen) <b>in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern</b> geprüft, damit möglichst attraktive Alternativen zum privaten Auto-Besitz angeboten werden können. <b>Begründung:</b> Die Grundeigentümer von Arealen sollen solche Angebote zur Verfügung stellen, nicht die Stadt. Die Stadt kann das nicht so organisieren, dass das dann funktioniert. Das ist Sache der Grundeigentümer.	Zustimmung 9:0	
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	131	99		183	M.7.3	Parkraumplanung weiterentwickeln	<b>Antrag:</b> Es wird ein Parkierungskonzept für den Gewerbeverkehr erstellt. <b>Begründung:</b> Handwerker, Servicefahrzeuge und Lieferwagen müssen ihre Zielorte zuverlässig und effizient erreichen können. In dicht bebauten oder stark frequentierten Stadtteilen ist es zunehmend schwierig, Fahrzeuge in Gehdistanz zu den Baustellen/Geschäften abzustellen. Entsprechend braucht es ein Netz an speziell bezeichneten Liefer- und Handwerkerparkplätzen.	Zustimmung 9:0	
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	132	99		183	M.7.3.	Parkraumplanung weiterentwickeln	<b>Antrag:</b> Einfügung am Schluss des ersten Satz des letzten Aufzählungsstrichs <i>(Ausnahme: Neu geplante S-Bahn Haltestelle Winterthur Süd)</i>	Zustimmung 9:0	
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	133	100		182	M.7.1	Neue Fachstelle Mobilität	<b>Antrag:</b> Änderung: Die Bezeichnung der neuen Fachstelle ist anstelle von «Mobilitätsmanagement» auf « <b>Fachstelle für nachhaltige Mobilität</b> » zu ändern. Die Aufgaben sind gemäss der ursprünglichen Definition (SR.21.139-1) auf Themen auch ausserhalb der Stadtverwaltung zu erweitern. <b>Begründung:</b> Das Parlament hat im letzten Budget bewilligt, dass diese erweiterte Definition verfolgt wird. Die Projekte sind entsprechend zusammenzuführen.	Zustimmung 5:4	
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	134	101		182	M.7.2	Strategie und Weiterentwicklung Sharing Angebote: Um die bestehenden Sharing-Systeme besser ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren, werden die bestehenden Sharing-Systeme optimiert, mittelfristig wird eine entsprechende Strategie erarbeitet. Bedarf und Anforderungen an ein gesamtstädtisches Velo-/eBike/CarboBike Sharing (ggf. in Kombination mit Carsharing) werden geprüft. Teil der Strategie ist die Optimierung der Parkierung solcher Angebote.	<b>Antrag:</b> Ergänzung: Um die bestehenden Sharing-Systeme besser ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren, werden die bestehenden Sharing-Systeme optimiert, mittelfristig wird eine entsprechende Strategie erarbeitet. Bedarf und Anforderungen an ein gesamtstädtisches Velo-/eBike/CargoBike Sharing (ggf. in Kombination mit Carsharing) werden geprüft. Teil der Strategie ist die Optimierung der Parkierung solcher Angebote. <b>Insbesondere für die Abstellplätze werden Kooperationen mit Partnerinstitutionen und -firmen, deren Mitglieder potenzielle Zielgruppen des Sharing-Angebots sind, angestrebt.</b> <b>Begründung:</b> Velo-Sharing-Angebote sind vor allem für Personen interessant, die in Winterthur arbeiten oder studieren, aber nicht in der Stadt leben und hier ein Velo besitzen. Deshalb sollen diese Angebote in enger Kooperation mit grösseren Institutionen (z.B. ZHAW) und ansässigen Firmen entwickelt werden, um die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeitenden und Studierenden möglichst gut abzudecken.	Zustimmung 5:4	

M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	135	102		184	M.7.5	Autoarmes/autofreies Wohnen, Mobilitätskonzepte fördern: Für Velo- und Motorradabstellplätze sind höhere Ausbaustandards (Überdeckung, Abschliessbarkeit) anzustreben.	<b>Antrag Ergänzung:</b> Für Velo- und Motorradabstellplätze sind höhere Ausbaustandards ( <i>Anzahl</i> , Überdeckung, Abschliessbarkeit, <i>Zugänglichkeit</i> ) anzustreben.  <b>Begründung:</b> Damit Veloabstellplätze attraktiv sind, müssen genügend davon vorhanden sein, denn viele Personen besitzen mehr als ein Velo. Ausserdem ist es zentral, dass sie einfach zugänglich sind und man vom Abstellplatz schnell losfahren kann.	Zustimmung 5:4	
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	136	103		180	M.7	Parkplätze im öffentlichen Raum können im Rahmen von Verkehrsprojekten sowie öffentlichen und privaten Bauvorhaben aufgehoben werden, wenn dies Verbesserungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, für Aufenthaltsqualität oder Klimaanpassung ermöglicht.	<b>Antrag:</b> Ziel streichen.  <b>Begründung:</b> Hochbauprojekte sollen nicht zur Aufhebung von PP führen (schon gar nicht private Bauvorhaben). Da eine "Verbesserung" der Aufenthaltsqualität eine subjektive Wahrnehmung ist, könnte dieses Ziel inskünftig zum radikalen Abbau von PP führen.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag FDP
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und	137	104		182	M.7.1	Aufbau neue Fachstelle Mobilität	<b>Antrag:</b> Streichen.  <b>Begründung Mitte/EDU:</b> Dies ist bereits umgesetzt. <b>Begründung FDP:</b> Unabhängig davon, ob man eine solche Stelle grundsätzlich unterstützt oder nicht, es ist weder Aufgabe des Richtplans noch der BZO, neue Stellen in der Stadtverwaltung zu schaffen.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	138	105		183	M.7.3	Parkraumplanung Weiterentwickeln	<b>Antrag:</b> Streichen.  <b>Begründung:</b> Mit der Umsetzung der blauen Zone ist eine genügend restriktive Parkraumplanung erreicht. Weitergehende Parkplatzabbauten sind zu vermeiden.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
M.6 Urbane Logistik M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung	139	106		184	M.7.5.	Autoarmes /autofreies Wohnen, Mobilitätskonzepte fördern  ... Die PPVO wird weiterentwickelt. Der Normbedarf für Parkplätze (Personenwagen Nutzung Wohnen) wird reduziert, die Reduktionsgebiete werden überprüft und, wenn möglich, ausgeweitet (z. B. entlang der «Winterthurer Velorouten» und im urbanen Rückgrat).  ... Entlang des urbanen Rückgrats soll autoarmes und -freies Wohnen Standard werden, neue Überbauungen sind entsprechend zu planen.	<b>Antrag:</b> beide Absätze ganz streichen.  <b>Begründung:</b> Die PPVO regelt das Parkieren auf Privatgrund. Die aktuelle Vorlage wurde über Jahre diskutiert und ein minimaler Konsens geschaffen. Eine Vorgängerversion wurde von der Bevölkerung klar abgelehnt. Über den Richtplan festzuschreiben, dass sie erneut revidiert werden muss, erachten wir als nicht sinnvoll. Die maximale PP von Autos entlang der Velorouten gegenüber heute zusätzlich zu reduzieren ist nicht sinnvoll, zumal die regelmässige Nutzung des Velos die Nutzung des Autos zu anderen Zwecken nicht ausschliesst.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag FDP
Ö Öffentliche Bauten und Anlagen	140	107		197	Ö.4	Die Stadt verfügt über eine adäquate Versorgung an Sportinfrastruktur für den Wettkampf-, Breiten-, Freizeit-, sowie Gesundheitssport und sorgt für eine attraktive Bewirtschaftung. Bestehende Anlagen werden optimiert oder erweitert, Flächen für neue Anlagen gesichert.	<b>Antrag:</b> Die Stadt verfügt über eine adäquate Versorgung an Sportinfrastruktur für den Wettkampf-, Breiten-, Freizeit-, sowie Gesundheitssport und sorgt für eine attraktive Bewirtschaftung. <i>Mehrfachnutzungsmöglichkeiten der bestehenden und neuen Infrastrukturen werden angestrebt (Multisportanlagen)</i> . Bestehende Anlagen werden optimiert oder erweitert, Flächen für neue Anlagen gesichert.  <b>Begründung:</b> Der Grundsatz, dass Multisportanlagen angestrebt werden, gehört zwingend zu den Zielen betr. Sportanlagen. Dies gilt es aber der Planung bis zur Realisierung von Bauten zu berücksichtigen. Die Mehrfachnutzung ist auch ein zentrales Element, um die Nachhaltigkeit der Sportanlagen zu fördern. Das Bekenntnis gehört deshalb in den behördenverbindlichen Teil des Dokumentes und nicht nur in den Begleittext.	Zustimmung 9:0	
Ö Öffentliche Bauten und Anlagen	141	108		201	Ö.4.7	«Campus Schützenwiese» Die Stadionerneuerung gibt den Anstoss, um eine Stakeholder- Analyse für das erweiterte Umfeld des Stadions durchzuführen. Die verschiedenen Interessen fliessen anschliessend koordiniert in die weiteren Planungs- und Projektierungsschritte ein.	<b>Antrag:</b> Folgende Massnahme wird ergänzt: Die Stadionerneuerung gibt den Anstoss, um eine Stakeholder-Analyse für das erweiterte Umfeld des Stadions durchzuführen. <i>Der Perimeter soll sich bis und mit Eulachhallen erstrecken.</i> Die verschiedenen Interessen...  <b>Begründung:</b> Auch die Zukunft des städtischen Landes bei den Eulachhallen muss mitgedacht werden.	Zustimmung 5:4	
Ö Öffentliche Bauten und Anlagen	142	109		202	Ö.5	Ziele und Grundsätze: [zusätzlichen Aufzählungspunkt <b>nach dem zweiten Strich</b> einfügen]	<b>Antrag Ergänzung:</b> <i>- Insbesondere in stark wachsenden und verdichteten Gebieten werden auch neue Quartieranlagen frühzeitig geprüft und eingeplant. Dafür werden auch Mehrfachnutzungen in Betracht gezogen. (Verweis auf Kap. Sozialverträgliche räumliche Entwicklung und A.2 Starke Quartiere)</i>  <b>Begründung:</b> Im Moment fehlt das Commitment für neue Quartieranlagen; im Richtplan ist praktisch nur von bestehenden Quartieranlagen oder von Zwischennutzungen und Pop-ups die Rede. Gerade in den verdichteten Gebieten wird es aber in Zukunft auch Bedarf geben für solche nicht-kommerziellen Orte, die über Zwischennutzungen und Pop-ups hinausgehen. Neue Quartieranlagen sollen deshalb explizit im Richtplan mitgedacht werden.	Zustimmung 5:4	

V Ver- und Entsorgung	143	110		210	V.1	— Umbau respektive Dekarbonisierung der Wärme- und Kälteversorgung; — Ausbau des Fernwärmenetzes und von Quartierwärmeverbänden; — Gebäudebestand: Sanierungen (Verbesserung der Wärmedämmung), Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien;	<b>Antrag:</b> — <b>Förderung des Umbaus</b> respektive <b>der</b> Dekarbonisierung der Wärme- und Kälteversorgung; — Ausbau des Fernwärmenetzes <b>und Förderung von privaten</b> Quartierwärmeverbänden; — Gebäudebestand: Sanierungen (Verbesserung der Wärmedämmung), Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien; <b>Begründung:</b> Derzeit ist zwar das Ziel der Dekarbonisierung definiert, aber an diversen Orten fehlt eine machbare Lösung für die betroffenen Gebäude. Es braucht dringend gute Lösungsansätze und eine Förderung des Umbaus. Der Staat soll insbesondere die private Initiative von Quartieren unterstützen, wenn diese Quartierwärmeverbände erstellen wollen. Bezüglich Förderung sehen wir insbesondere eine Unterstützung bei der Planung der privaten Quartierwärmeverbände (inkl. rechtliche Begleitung).	Zustimmung 8:1	
V Ver- und Entsorgung	144	111		212	V.1.1	Die Energiezentrale wird im Anschluss an das bestehende Regenwasser-Rückhaltebecken erstellt. Die vorhandenen Bauwerke und Leitungen des Regenwasser-Beckens sind beim Bau zu berücksichtigen. Beim Ausbau des Fussball-Stadions Schützenwiese ist die Realisierung einer überirdischen Zentrale zu prüfen.	<b>Antrag:</b> Die Energiezentrale wird im Anschluss an das bestehende Regenwasser-Rückhaltebecken erstellt. <del>Die vorhandenen Bauwerke und Leitungen des Regenwasser-Beckens sind beim Bau zu berücksichtigen.</del> Beim Ausbau des Fussball-Stadions Schützenwiese ist die Realisierung einer überirdischen Zentrale zu prüfen. <b>Begründung:</b> Es ist nicht richtplangerecht, bauliche Massnahmen festzuhalten. Gibt es einen Notwendigkeit aus raumplanerischer Sicht, im Richtplan die Lage einer möglichen Energiezentrale bereits zu definieren?	Zustimmung 5:4	
V Ver- und Entsorgung	145	112		219	V.3	Kreislaufwirtschaft	<b>Antrag: Neues Kapitel Kreislaufwirtschaft:</b> V.3 Kreislaufwirtschaft Kreislaufwirtschaft steht für eine nachhaltige Wirtschaft. Sie schont Ressourcen, nutzt erneuerbare Energie und stärkt die regionale Wertschöpfung, was die Stadt effizienter, klimaverträglicher und widerstandsfähiger macht. Im Gegensatz zum heute verbreiteten System der linearen Produktionsprozesse hat die Kreislaufwirtschaft das Ziel, Material- und Energiekreisläufe zu schliessen. Die Nutzungs- und Lebensdauer von Ressourcen werden maximiert und Verluste minimiert. Zirkuläre Geschäftsmodelle beschränken sich nicht auf das Recycling von Sekundärrohstoffen. Sie integrieren vielmehr Kreislaufüberlegungen bereits in frühe Designphasen von Produkten und Dienstleistungen. Dadurch lassen sich Materialien und (graue) Energie nach der Nutzung wieder in beliebige vorgelagerte Phasen der Wertschöpfungskette zurückführen. Die Kreislaufwirtschaft birgt damit ein hohes Innovationspotenzial und nachhaltige Wachstumschancen für eine Vielzahl von Unternehmen. Sie trägt zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und zur Positionierung von Winterthur als Standort für Technologie und Innovation bei. Rund die Hälfte der «Abfälle» sind heute schon Wertstoffe, welche in den Kreislauf zurückgeführt werden. Der Anteil der zurückgeführten Materialien wird in Zukunft zunehmen. Für die Bewirtschaftung dieser «Abfälle» gilt es, die Flächen sicherzustellen. Die Sicherung von Flächen für entsprechende Infrastrukturen ist eine wichtige Voraussetzung für das Entstehen von kreislauforientierten Innovationsökosystemen. So können durch die räumliche Nähe von Wiederaufbereitung, Reparieren und Recyceln wertvolle Kooperationen entstehen. Der Ausbau von Recyclinghöfen hin zu Plattformen der Kreislaufwirtschaft und Wertstoffgewinnung (Urban Mining) sind Grundlage für die Erschliessung von in der Schweiz begrenzt verfügbaren Ressourcen. Um das Klimaziel Netto-Null zu erreichen, bedarf es auch einer neuen Haltung im Umgang mit Gebäudeerneuerungen und Neubauten. Es gilt Rahmenbedingungen zu schaffen, welche den kreislauforientierten Umgang mit Materialien und Produkten im Bausektor fördern. Zudem hat das öffentliche Beschaffungswesen mit dem konsequenten Einkauf nach Kriterien der Kreislaufwirtschaft ein grosses Potential, den Transformationsprozess zu begünstigen. <b>Ziele und Grundsätze:</b> — Mit der Annahme von Art. 106a mit dem Randtitel «Stoffkreisläufe» in die Zürcher Kantonsverfassung hat die Stimmbeköpfung den Auftrag erteilt, dass Kanton und Gemeinden günstige Rahmenbedingungen für einen schonenden Umgang mit Rohstoffen, Materialien und Gütern sowie für die Schliessung von Stoffkreisläufen schaffen. Die Stadt möchte diesen Auftrag als strategisches Ziel und grundlegenden Leitgedanken in ihrer Planung verankern. Dazu setzt sie einen klaren strategischen Rahmen, der unter anderem die räumlichen, baulichen und materiellen Auswirkungen berücksichtigt und eine nachhaltige Nutzung von Materialien sowie die Vermeidung und Verwertung von Abfällen fördert. Die entsprechenden Vorgaben sollen in geeignete Planungs- und Steuerungsinstrumente – insbesondere den Richtplan und weitere Fachplanungen – integriert werden, um eine kohärente und wirkungsvolle Umsetzung sicherzustellen. <b>Massnahme:</b> V.3.1 Grundlagen zur Kreislaufwirtschaft erarbeiten (violett hinterlegt): Erarbeitung von Grundlagen, welche die notwendigen strategischen, organisatorischen und prozessualen Voraussetzungen schafft, um die Kreislaufwirtschaft künftig systematisch in den städtischen Strategien und Abläufen zu verankern. Ziel davon ist es, durch eine koordinierte Zusammenarbeit eine wirksame und kohärente Umsetzung auf dem gesamten Stadtgebiet zu ermöglichen. Auf Basis dieser Grundlagen kann beurteilt werden, welche spezifischen Massnahmen sinnvoll, fachlich abgestützt und langfristig wirkungsvoll sind. Die Kostenfolgen für die Stadt werden ausgewiesen. <b>Koordinationsstand:</b> Ø Federführung* und Beteiligte: UGS, DBM* TBA, Stadtwerk, AFS, STE Umsetzungshorizont: Mittelfristig (bis 2030)	Zustimmung 5:4	
V Ver- und Entsorgung	146	113		219	V.4	Stromversorgung	<b>Antrag: Schaffung eines neuen Kapitels «Stromversorgung»:</b> V.4 Stromversorgung Im kantonalen Richtplan werden bestehende oder geplante Kraftwerke, Unterwerke, sowie Hochspannungsleitungen (50 bis 220 kV) und Höchstspannungsleitungen (220 kV und mehr) aufgenommen. Ebenso werden die Planungsgrundsätze wie z.B. die Bündelung entlang bestehender und zukünftiger Infrastrukturanlagen sowie die Regel Hoch- und Höchstspannungsleitungen unterirdisch zu führen erarbeitet. In den untenstehenden Zielen und Grundsätzen wird die städtische Grundhaltung für die Hoch- und Höchstspannungsleitung für eine bessere Zusammenarbeit mit dem Kanton aufgeführt. <b>Ziele und Grundsätze:</b> — Die Stadt strebt gemeinsam mit übergeordneten Stellen an, Hochspannungsleitungen im Zuge von Erneuerungen möglichst unterirdisch zu verlegen. — Umspannwerke sollen mittel- bis langfristig entsprechend dem technologischen Fortschritt verkleinert werden. Zudem ist zu prüfen, ob in stark wachsenden Gebieten zusätzlicher Raumbedarf für Strominfrastruktur besteht. <b>Massnahme:</b> — Die Stadt verfügt über Kenntnisse zur Lebensdauer und zum Erneuerungsbedarf von Hoch- und Mittelspannungsleitungen. — Die Stadt kennt die Lebensdauer und den Erneuerungsbedarf der Umspannwerke. — Die Stadt hat einen Überblick über den Bedarf an zusätzlicher Strominfrastruktur, insbesondere in Entwicklungsgebieten. — Die Stadt klärt bei grösseren Infrastrukturprojekten, ob sich ein gleichzeitiges Verlegen von Strominfrastruktur aufdrängt (Beispiel A1 im Tunnel) <b>Koordinationsstand:</b> Ø Federführung* und Beteiligte: Stadtwerk* TBA, AFS Umsetzungshorizont: Daueraufgabe	Zustimmung 7:2	
Karten- einträge	147	114		Gesamtkarte		Parzelle Schweikhof: Biodiversität verbessern / Vorrang Natur	<b>Antrag:</b> Parzelle Schweikhof: <b>E2</b> <b>Begründung:</b> SBK-Protokoll vom 17.02.2025, S. 8: "Motion betreffend Festsetzung Erholungsgebiet Schweikhof, Reit- und Schiesssport, Festsetzung im kommunalen Richtplan: Die SBK beantragt der Spezialkommission, den Eintrag im Zuge der aktuellen Richtplanrevision wie vom Stadtrat beantragt im Richtplan vorzunehmen." (Motion 2024.1, am 16.04.2024 vom Stadtparlament erheblich erklärt).	Zustimmung 9:0	
Karten- einträge	148	115		Karte Fussver- kehr	P3	Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen	<b>Antrag Ergänzung:</b> Die Fusswegverbindung Eigenheimquartier - Sidiareal - Adlergarten bis Äusserer Rettenbachweg ist im Plan Fussverkehr zu ergänzen. <b>Begründung:</b> Dies ist eine wichtige Wunschbeziehung für den Fussverkehr und Fortsetzung des bestehenden Richtplaneintrags.	Zustimmung 5:4	
Karten- einträge	149		<b>Nur Voten, kein Antrag</b>	162	M.3.4	Velonetz und Standards konkretisieren	<b>Allgemeine Begründung für die folgenden Anträge:</b> Das Bundesgesetz über Veloweg (Veloweggesetz VWG) vom 18. März 2022 verpflichtet Kantone und Gemeinden bis Ende 2027 behördenverbindliche Velonetzpläne für Alltag und Freizeit zu erstellen und bis 2042 lückenlos umzusetzen. Das Städtische Velowegnetz weist noch Lücken auf, welche deshalb jetzt geschlossen werden müssen. Die Massnahme M.3.3 dient der Konkretisierung.		Diverse

Karten-einträge	150	116		163	M.3.4	Kommunale Velowege erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Wegverbindung ab Einmündung Neftenbacherstrasse in Wülfingerstrasse direkt gegen Süden auf die Hauptverbindung Tössuferweg. <b>Begründung:</b> Die Einfahrt ab Neftenbacherstrasse Richtung Stadtzentrum wäre so abseits der Hauptstrasse möglich. Der Tössuferweg stellt eine direkte Verbindung zur städtischen Veloroute 5 dar.	Zustimmung 6:3	
Karten-einträge	151	117		163	M.3.4	Kommunale Velowege erstellen	<b>Antrag: Neu aufzunehmen ist:</b> Archstrasse und Untere Vogelsangstrasse (Abschnitt Salzhausgasse). <b>Begründung:</b> Alle Veloverbindungen zum Hauptbahnhof und den Veloabstellanlagen weisen eine im Richtplan festgelegte Zufahrt auf. Einzig von Seen und von Töss her fehlt aktuell das letzte Teilstück.	Zustimmung 5:4	
Karten-einträge	152	118		163	M.3.4	Kommunale Velowege erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Verbindung Wallrüti- zur Stadlerstrasse über Schorenwaldstrasse und westlichem Waldrand entlang. <b>Begründung:</b> Die Verbindung besteht an sich und wird benutzt. Sie ist aber nicht signalisiert obwohl sie eine sinnvolle Alternative auch für SchweizMobil 45 zur Fahrt über Stadler- und Guggenbühlstrasse ist.	Zustimmung 6:3	
Karten-einträge	153	119		163	M.3.4	Kommunale Velowege (Basisverbindungen) erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Ruhtalstrasse <b>Begründung:</b> Das Esse-Veloparkhaus ist jetzt nur für die Zufahrt ab Winterthurer Veloroute 6 (Rosenberg) attraktiv. Um Velos ab Veltheim über die Feldstrasse auch auf das Esse-Parkhaus zuzuführen ist eine gute Verbindung durch die Ruhtalstrasse unerlässlich.	Zustimmung 5:4	
Karten-einträge	154	120		163	M.3.4	Kommunale Velowege (Basisverbindungen) erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Bettenstrasse (Abschnitt Schaffhauser- bis Zielstrasse) <b>Begründung:</b> Das Rosenbergwohnquartier braucht hier einen guten Anschluss an die Winterthurer Veloroute 6, da alle anderen Verbindungen von Richtung Stadtzentrum eine Steigung von bis zu 13% aufweisen.	Zustimmung 5:4	
Karten-einträge	155	121		163	M.3.4	Kommunale Velowege (Basisverbindungen) erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Talgutstrasse <b>Begründung:</b> Die angestrebte Netzdichte wird in diesem Bereich nicht erreicht, und der Deutweg ist bei vielen Velofahrenden unbeliebt, da sehr eng und viele Autos. Ebenso kann der Zwingliplatz umfahren werden. Es ist die logische Quartieranbindung an die Winterthurer Veloroute 3 und die Sportplätze können auch besser erreicht werden.	Zustimmung 5:4	
Karten-einträge	156	122		163	M.3.4	Kommunale Velowege (Basisverbindungen) erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Weststrasse, ganze Länge <b>Begründung:</b> Diese Route ist eine wichtige Alternative zur Wülfingerstrasse analog zur Wartstrasse.	Zustimmung 6:3	
Karten-einträge	157	123		163	M.3.4	Kommunale Velowege erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Ida-Sträuli-Strasse mit Verbindungen zur Solar- und zur Rümikerstrasse (nördlich Schulhaus) <b>Begründung:</b> Das ist eine wichtige Verbindung zwischen Neuhegi, Sulzer-Areal, Schulhaus Neuhegi und Stadtzentrum (mindestens so lange die SVR 2 im Bereich Bahnhof Grüze nicht befahrbar ist). Das Sulzer-Areal Oberwinterthur mit seinen hohen Wohnungsbestand ist jetzt schlecht in das Velonetz eingebunden.	Zustimmung 5:4	
Karten-einträge	158	124		163	M.3.4	Kommunale Velowege erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Verbindung Waldeggstrasse- Eidbergstrasse <b>Begründung:</b> Mit einer solchen Verbindung kann Sennhof und weiter das Tösstal bequem, sicher und abseits vom Hauptverkehr im Siedlungsgebiet erreicht werden. Das ist insbesondere auch für den Freizeitveloverkehr ein starker Anreiz.	Zustimmung 6:3	
Karten-einträge	159	125		163	M.3.4	Kommunale Velowege erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Stäffelstrasse <b>Begründung:</b> Der Anschluss Hegi an die städtische Veloroute 2 ist bisher via Ohrbühlstrasse vorgesehen. Diese Strasse ist heute schon gefährlich zu befahren. Auch an der Stäffelstrasse sind Bauvorhaben geplant, darum soll diese Verbindung jetzt gesichert werden.	Zustimmung 6:3	
Karten-einträge	160	126		Karte Velo- verkehr		Veloroutenführung über Bahnhof Töss	<b>Antrag:</b> Kommunale Radwegverbindung soll neu von der Tössfeldstrasse über die Güterstrasse in die Stationsstrasse geführt werden. <b>Begründung:</b> Entflechtung Fuss- und Veloverkehr, Bahnhofplatz (Begegnungszone) und kommunale Radroute auf separater Strasse.	Zustimmung 6:3	
Karten-einträge	161	127		Gesamt- karte	Bauliche Verdich- tung und Transfor- mation prüfen	Eintrag Schiessanlage Ohrbühl (und S.1.1, Massnahme 8)	<b>Antrag:</b> Rote Kreuze streichen. <b>Begründung:</b> Der Schiessplatz ist zentral für die Sicherheit (Übung Polizei, Armee und Milizdienstpflichtige).	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
Karten-einträge	162	128		Karte Velo- verkehr	Veloba- sisroute	Velobasisroute Bahnhof Grüze - im Link (und M.3.4 Massnahmen Nr. 1)	<b>Antrag:</b> Streichen. <b>Begründung:</b> Die Veloverbindung soll mit der zu erstellenden Velounterführung der Velobahn den Bahnhof Grüze queren. Die Querung Grüze (Leonie Moser-Brücke) soll dem ÖV vorbehalten werden (siehe Argumentation bei der Planung und Abstimmung). Konflikte zwischen Bus und Velo sollen so minimiert werden.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
Karten-einträge	163	129		Karte Velo- verkehr	Veloba- sisroute	Velobasisroute Schiessplatz Ohrbühl (und M.3.4 Massnahmen Nr. 2)	<b>Antrag:</b> Streichen. <b>Begründung:</b> Es gäbe zu viele Schliessungen aufgrund des Schiessbetriebs. Eine Velobasisroute kann so keine Atractivität entfalten.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
Karten-einträge	164	130		Karte MIV	Abklas- sierung Sammel- strasse	Ohrbühlstrasse	<b>Antrag:</b> Ohrbühlstrasse ist als Sammelstrasse zu belassen. <b>Begründung:</b> Mit der Verlegung der Strasse "im Schönengrund" nach Osten bleibt die Ohrbühlstrasse eine wichtige Sammelstrasse als Verbindung nach Hegi und Grüze/Seen.	Ablehnung 4:5	Fraktions- antrag Mitte/EDU
Karten-einträge	164a	131		163	M.3.4	Kommunale Veloweg erstellen	<b>Antrag:</b> Neu aufzunehmen ist: Seenerstrasse hoch <b>Begründung:</b> Diese Verbindung ergänzt die Seenerstrasse abseits der MIV-Hauptstrasse. Zudem stellt sie eine Anbindung an die SVR 2 her. Mit Ausnahme der Anbindung an die SVR 2 ist die Verbindung bereits jetzt befahrbar, kurz nach dem Ohrbühlkreisel zweigt ein Fuss-/Radweg zur Sulzerallee ab. In diesem Bereich braucht es zum Teil Landerwerb, bzw. Wegrechte.		Fraktions- antrag EVP

Schlussabstimmung	165	132	Nur Bereinigung. Schlussabstimmung unten Antrag Nr. 168	Weisung	Antrag zu Ziff. 3	Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen am kommunalen Richtplan und seinen dazugehörigen Dokumente gemäss Ziffer 1 in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich dies als Folge im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen sollte. Solche Beschlüsse sind zu publizieren.	<p><b>Antrag:</b> Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen am kommunalen Richtplan und seinen dazugehörigen Dokumente gemäss Ziffer 1 in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich dies als Folge im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen sollte. Solche Beschlüsse sind <i>amtlich</i> zu publizieren <i>und der zuständigen Sachkommission des Stadtparlaments vorgängig zur Kenntnis zu bringen</i>.</p> <p><b>Begründung:</b> Die Mitglieder der zuständigen Sachkommission müssen diese Information rechtzeitig erhalten, damit sie bei Bedarf angemessen reagieren können.</p>	Zustimmung 9:0	
Schlussabstimmung	166	133		Weisung	Ziff. 1		1. Der gesamtrevidierte kommunale Richtplan wird mit den gegenüber dem Stadtratsantrag (Beilagen 1 bis 6 der Weisung 2024.74) beschlossenen Änderungen festgesetzt.	Zustimmung 5:4	
Schlussabstimmung	167	134		Weisung	Ziff. 2		2. Der Stadtrat wird eingeladen nach Ablauf der Referendumsfrist die Genehmigung durch die Baudirektion einzuholen.	Zustimmung 5:4	
Schlussabstimmung	168	135		Weisung	bereinigte Ziff. 3		3. Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen am kommunalen Richtplan und seinen dazugehörigen Dokumenten gemäss Ziffer 1 in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sich dies als Folge im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen sollte. Solche Beschlüsse sind amtlich zu publizieren und der zuständigen Sachkommission des Stadtparlaments vorgängig zur Kenntnis zu bringen.	Zustimmung 6:3	
Schlussabstimmung	169	136		Weisung	Ziff. 4		4. Der kommunale Richtplan wird durch den Stadtrat mit separatem Beschluss in Kraft gesetzt.	Zustimmung 5:4	
Schlussabstimmung	170	137	Neue Ziff. 5				<p><b>Antrag:</b> Zusätzliche Ziffer 5. "Die Motion betreffend Festsetzung Erholungsgebiet Schweikhof, Reit- und Schiesssport (Parl.-Nr. 2024.1) wird als erledigt abgeschrieben."</p> <p><b>Begründung:</b> Die Abschreibung der Motion 2024.1 «Festsetzung Erholungsgebiet Schweikhof, Reit- und Schiesssport» erfolgt erst mit der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans.</p>	Zustimmung 9:0	
Schlussabstimmung	171	138	Neue Ziff. 6				<p><b>Antrag:</b> Zusätzliche Ziffer 6: "Die Spezialkommission «Richtplan» (SRP) wird aufgelöst."</p> <p><b>Begründung:</b> Nach Abschluss des Geschäfts kann die eingesetzte Spezialkommission aufgelöst werden.</p>		Antrag Parlaments- leitung