

Kommunaler Richtplan Winterthur

Bericht zu den Einwendungen und zur kantonalen Vorprüfung

Öffentliche Auflage vom 26. September bis 27. November 2023



Inhalt

Einleitung	3
Zentrale Punkte aus Einwendungen und kantonaler Vorprüfung	6
Winterthurer Richtplanung	6
Räumliche Entwicklung der Stadt Winterthur	6
A Schwerpunkträume und starke Quartiere	8
S Siedlung	9
F Freiraum	10
M Mobilität	12
Ö Öffentliche Bauten und Anlagen	15
V Ver- und Entsorgung	16
Beantwortung der einzelnen Anträge	17

Einleitung

Am 28. Juni 2023 hat der Stadtrat der Fassung des kommunalen Richtplans für die öffentliche Auflage und die kantonale Vorprüfung zugestimmt (SR.23.469-1). Alle interessierten Personen, Behörden, Vereine und Parteien hatten im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 26. September bis 27. November 2023 die Gelegenheit, sich zum Richtplaninhalt zu äussern. Der kommunale Richtplan wurde der Regionalplanung Winterthur und Umgebung und den Nachbargemeinden zur Anhörung zugestellt. Gleichzeitig wurde der kommunale Richtplan den kantonalen Amtsstellen unter der Federführung des Amtes für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung vorgelegt.

Begleitend zur öffentlichen Auflage hat die Stadt im Internet die Richtplanunterlagen und weitere Informationen zur Verfügung gestellt. Zudem wurden vier Informationsveranstaltungen und vierzehn Anhörungen mit Parteien und Interessensvertretungen durchgeführt. Die Broschüre «Kommunaler Richtplan Winterthur – eine kurze Einführung» und eine Ausstellung im Superblock ergänzten die formalen Dokumente.

Während der öffentlichen Auflage sind Einwendungsschreiben von Parteien, Privatpersonen, Wohn- und Baugenossenschaften, Verkehrsverbänden, Quartiervereinen, Wirtschaft, Weiteren Verbänden, Eigentümerschaften, Verkehrsunternehmen, Planungsverbänden und Nachbargemeinden eingegangen (Reihenfolge absteigend nach Anzahl der Anträge). Den Einwendenden stand ein digitales Mitwirkungs-Tool zur Verfügung.

Insgesamt liegen gut 800 Anträge von rund 90 Einwendenden vor. Davon sind gut 300 identische Anträge aus identischen Einwendungen. Einwendungen mit identischen Anträgen werden zusammengefasst behandelt. Die Anträge verteilen sich wie folgt auf die Kapitel des kommunalen Richtplans (inkl. identische Anträge):

- 20% Anträge zu den Kapiteln «Winterthurer Richtplanung» und «Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur»
- 20% Anträge zum Kapitel «Schwerpunkträume und Starke Quartiere»
- 21% Anträge zum Kapitel «Siedlung»
- 8% Anträge zum Kapitel «Freiraum»
- 28% Anträge zum Kapitel «Mobilität»
- 1% Anträge zum Kapitel «Öffentliche Bauten und Anlagen»
- 2% Anträge zum Kapitel «Ver- und Entsorgung»

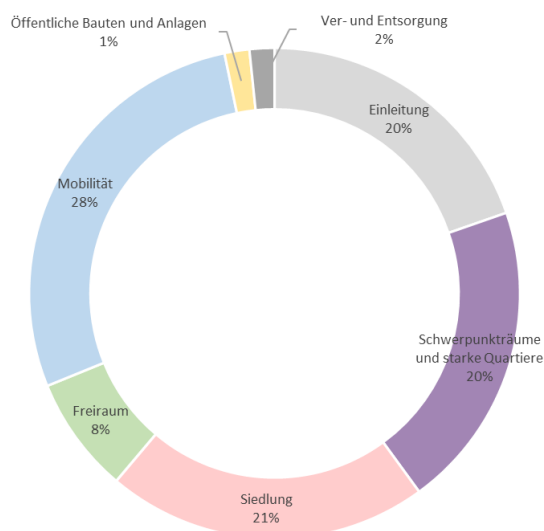


Abbildung 1: Anteil Anträge je Richtplankapitel (inkl. identische Anträge)

Die Anträge verteilen sich wie folgt auf die Berücksichtigungs-Kategorien, siehe Erläuterungen weiter unten (exkl. identische Anträge):

- 16% Anträge «berücksichtigt»
- 25% Anträge «teilweise berücksichtigt»
- 36% Anträge «nicht berücksichtigt»
- 18% Anträge «bereits im Richtplan enthalten»
- 5% Anträge «Kenntnisnahme»

Im Anschluss an die öffentliche Auflage wurde der kommunale Richtplan aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet. Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen des Hauptberichts, der Erläuterungen und der Pläne in den kommunalen Richtplan eingeflossen.

Mit dem vorliegenden Bericht nimmt der Stadtrat zuhanden des Stadtparlaments und der Genehmigungsbehörde Stellung zu den eingegangenen Einwendungen sowie zur kantonalen Vorprüfung und erläutert deren Behandlung (§ 7 Abs. 3 PBG). Dem Stadtparlament bzw. der zuständigen Kommission steht damit in den Beratungen neben den Richtplandokumenten auch der vorliegende Einwendungsbericht zur Verfügung. Der kommunale Richtplan wird vom Stadtparlament festgesetzt (§ 32 Abs. 3 PBG und Art. 18 Abs. 1 lit. a GO) und von der kantonalen Baudirektion genehmigt (§ 2 lit. b PBG).

Erläuterungen zum vorliegenden Bericht

Der vorliegende «Einwendungsbericht» nimmt Stellung zu Einwendungen, die im Rahmen der öffentlichen Auflage eingegangen sind. Zusätzlich wird einleitend zu den jeweiligen Kapiteln dokumentiert, welche wesentlichen Anpassungen aufgrund der kantonalen Vorprüfung oder weiterer laufender Arbeiten vorgenommen wurden.

Der erste Teil «Zentrale Punkte aus Einwendungen und Vorprüfung» fasst die wichtigsten Einwendungsthemen nach Kapiteln zusammen. Die Kapitelstruktur entspricht dem Hauptbericht. Es handelt sich dabei um eine Auswahl an Einwendungen und Anträgen und nicht um eine vollständige Zusammenstellung.

Zu jedem Antrag wurde zudem ein Antworttext verfasst, der dokumentiert, inwiefern die Einwendung im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Richtplans berücksichtigt bzw. nicht berücksichtigt worden ist. Die Zusammenstellung der Beantwortung der einzelnen Einwendungen ist im zweiten Teil des vorliegenden Berichts verfügbar. Einwendungen sind über das digitale Tool oder schriftlich (E-Mail, Briefpost) eingegangen. Sämtliche Einwendungen wurden mit Einwendungsnummern versehen. Die Einwendungen wurden anonymisiert und private Aussagen zu Grundstücken und Planungsabsichten weggelassen. Die in der Beantwortung der Einwendungen genannten Kapitelnummern beziehen sich jeweils auf den Stand des Richtplantextes für die öffentliche Auflage.

Kategorien für die Beantwortung der Einwendungen:

- Berücksichtigt: Der Antrag wurde aufgenommen bzw. sinngemäss berücksichtigt. Dies führt zu einer Anpassung des Hauptberichts, der Erläuterungen und/oder der Pläne.
- Teilweise berücksichtigt: Ein Teil des Antrags wurde aufgenommen bzw. sinngemäss berücksichtigt. Dies führt zu einer Anpassung des Hauptberichts, der Erläuterungen und/oder der Pläne.
- Nicht berücksichtigt: Der Antrag wurde weder aufgenommen noch sinngemäss berücksichtigt. Es erfolgt keine Anpassung im Richtplan.
- Bereits im Richtplan enthalten: Der Antrag entspricht der Stossrichtung der Stadt, das Thema ist bereits in ausreichendem Umfang im Richtplan enthalten. Es erfolgt keine Anpassung im Richtplan.
- Kenntnisnahme: Einwendungen ohne konkrete Anträge werden als generelle Äusserungen zur Kenntnis genommen. Die Stadt nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Fazit Die Gesamtrevision des kommunalen Richtplans ist auf grosses Interesse gestossen – zahlreiche konstruktive und kritische Einwendungen sind eingegangen. Die Spannbreite der Meinungen ist je nach Thema gross. Viele Anträge sind in die Überarbeitung des Richtplans eingeflossen. An der grundsätzlichen Stossrichtung des Richtplans wurde festgehalten.

Zentrale Punkte aus Einwendungen und kantonaler Vorprüfung

Winterthurer Richtplanung

Die kantonale Vorprüfung hat ergeben, dass eine abschliessende Prüfung der kantonalen Fachstellen von einigen Massnahmen – insbesondere ausserhalb des Siedlungsgebiets – aufgrund fehlender Nachweise und **Interessensabwägung** noch nicht möglich ist. Der kommunale Richtplan legt auf Grundlage des übergeordneten Raumplanungsrechts für alle Massnahmen jeweils einen Koordinationsstand fest (Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung). Der Richtplan umfasst eine breite Palette an Massnahmen, auch solche, die erst in Ansätzen bekannt sind. Dies, um Transparenz zu schaffen und um die städtischen Vorhaben besser zu koordinieren. Das Vorgehen ermöglicht auch, dass widersprüchliche Interessen frühzeitig erkannt werden. Damit klarer zum Ausdruck kommt, wie die einzelnen Koordinationsstände zu verstehen sind und welche Auswirkungen bestehen, werden die Koordinationsstände im Richtplantext neu klarer beschrieben. Bei Massnahmen mit den Koordinationsständen Vororientierung und Zwischenergebnis fehlt eine (vollständige) Interessensabwägung auf Stufe Richtplan. Die Abstimmung auf (Natur-) Gefahren (z.B. Hochwasser, Störfall) und Schutzinteressen (z.B. Wald, Boden, Gewässer) ist aufgrund noch unkonkreter Linienführung oder Perimetern und ausstehender Machbarkeitsprüfungen noch nicht möglich. Die Interessensabwägung wird in den nachfolgenden Planungsschritten dargelegt. Die entsprechenden Stellen (kantonal wie kommunal) werden in die Planung einbezogen. Bei einzelnen Massnahmen wird ein entsprechender Koordinationshinweis in den Richtplantext ergänzt (z.B. Störfall). Bei Massnahmen mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» steht die Umsetzung und Realisierung von Vorhaben an. Die Interessensabwägung auf Stufe Richtplan wurde in positivem Sinne abgeschlossen.

Fazit Die Koordinationsstände (Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung) werden einleitend im Hauptbericht klarer umschrieben und teilweise neu auf die Massnahmen zugeteilt.

Räumliche Entwicklung der Stadt Winterthur

Mehrere Einwendungen betreffen das Thema **Bevölkerungswachstum**, teilweise mit entgegengesetzten Anliegen. Einerseits wird beantragt, das Bevölkerungswachstum zu bremsen oder die Bevölkerungsprognose tiefer anzusetzen, andererseits wird beantragt, die Prognose höher anzusetzen. Grundlage für den Richtplan ist die Bevölkerungsprognose 2019-2040 der Fachstelle Statistik des Amts für Stadtentwicklung. Grundsätzlich ist selbstverständlich auch ein etwas höheres oder etwas geringeres Wachstum denkbar. Prognosen sind immer mit Unsicherheiten behaftet. Aufgrund dessen würde sich am kommunalen Richtplan und an den Stossrichtungen jedoch nichts Grundlegendes ändern. Die entsprechenden Anträge werden nicht berücksichtigt.

Mehrere Einwendungen betreffen das **Arbeitsplatzwachstum**. Das grundsätzliche Ziel, dass ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Bevölkerung und Arbeitsplätze erreicht werden soll, wird begrüsst. Es wird jedoch hinterfragt, ob dieses Ziel mit den geplanten Richtplanmassnahmen erreicht werden kann. Das im Richtplan formulierte Wachstumsziel für die Arbeitsplätze ist eine Vorgabe, die aus dem Regionalen Richtplan übernommen wurde. Der kommunale Richtplan zeigt auf, wo dieses Wachstum an Arbeitsplätzen innerhalb Winterthur aufgenommen werden soll. Die sechs Schwerpunkträume sind wichtige Arbeitsplatzgebiete und damit zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie. Die entsprechenden Anträge werden nicht berücksichtigt.

Aus einigen Einwendungen geht hervor, dass die Wachstumsstrategie in Bezug auf das urbane Rückgrat und die **Gebiete ausserhalb des Rückgrats** nicht gut vermittelt wurde. Es wird beantragt, das Wachstum nicht einzig auf die Schwerpunkträume zu lenken, sondern auch in den Quartieren ein Wachstum zu ermöglichen. Die entsprechenden Anträge werden teilweise berücksichtigt. Eine offenere Formulierung bezüglich der Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren ist sinnvoll. Wie im Richtplan dargelegt soll dort 40 % des Wachstums erfolgen.

Zum Thema **Gemeinnütziger Wohnungsbau** ist eine Sammeleinwendung mit insgesamt knapp 30 Schreiben eingegangen. Ein Kernanliegen ist die Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Richtplan. U.a. wird gefordert, dass im Rahmen vom Mehrwertausgleich neben preisgünstigem auch gemeinnütziger Wohn- und Gewerberaum gefördert wird. Die entsprechenden Anträge werden teilweise berücksichtigt. Die Stadt hat zum jetzigen Zeitpunkt keine Handhabe, Grundeigentümerschaften zu Kooperationen mit gemeinnützigen Wohnbauträgern zu verpflichten. Sie kann jedoch, und hat dies in der Vergangenheit gezeigt, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln auf Kooperationen hinwirken, wie beispielsweise in der Lokstadt.

Einige Einwendungen beantragen, dass **hochpreisiges Wohnen** stärker gefördert wird, um die Steuerkraft zu erhöhen. In den kommenden Jahren entstehen an vielen zentralen Lagen neue Entwicklungsmöglichkeiten für Wohn- und Gewerberaum auch im mittleren und höherpreisigen Segment (urbanes Rückgrat, Schwerpunkträume, Bahnhofsumfelder). Durch die gesteigerte Lagegunst und das attraktive Umfeld werden entscheidende Voraussetzungen für die Realisierung entsprechender Nutzungen geschaffen. Auf Stufe Richtplan sind keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Dennoch wird dem Anliegen teilweise Rechnung getragen, indem das grundsätzliche Ziel verankert wird, dass Winterthur über eine grosse Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten in allen Preissegmenten verfügt.

Fazit Die Stossrichtung bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird beibehalten. Gemeinnütziger Wohnungsbau wird im Richtplan verankert. Zur Förderung von hochpreisigem Wohnen bedarf es auf Stufe Richtplan keiner expliziten Massnahmen.

A Schwerpunkträume und starke Quartiere

Bezüglich der Verankerung **der neuen Fussverkehrsbrücke HB Nord** bestehen unterschiedliche Haltungen zwischen dem Kanton und der Stadt. Seitens Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU besteht die Absicht, die Verbindung in den regionalen Richtplan aufzunehmen (Teilrevision 2022). Die Stadt Winterthur hat dies im kommunalen Richtplan abgebildet. Die kantonale Fachstelle weist in der Vorprüfung darauf hin, dass der kommunale Richtplaneintrag an die ausstehende Festsetzung des regionalen Richtplans anzupassen ist. Die Stadt wird eine allfällige Anpassung nach der Festsetzung des regionalen Richtplans vornehmen. Bis dahin wird an der bisherigen Formulierung im kommunalen Richtplan festgehalten.

Gleichzeitig fordern mehrere Einwendungen die Prüfung der Realisierung einer Fuss- und **Velobrücke HB Nord**. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde untersucht, ob die Fussverkehrsbrücke HB Nord auch als Veloverbindung genutzt werden kann. Dabei hat sich gezeigt, dass die hierfür notwendigen Velorampen aufgrund des maximal zulässigen Gefälles (Befahrbarkeit) sehr lang würden und im vorhandenen Raum nicht Platz finden würden. Die sehr langen Rampen würden zudem zu Umwegen führen. Zudem bestehen bereits attraktive Veloverbindungen vom Hauptbahnhof bis zum Kantonsspital ohne grosse Höhendifferenzen, wie dies bei einer Brücke der Fall wäre. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird nun nochmals geprüft, ob mit Liften eine entsprechende Nutzung der Brücke für den Veloverkehr möglich und sinnvoll ist.

Einige Einwendungen beantragen, dass neben Gewerbe und Kultur auch **gemeinnützige Wohnnutzungen in den Zeughäusern** geplant werden. Der Richtplan sieht vor, die Zeughauswiese grundsätzlich als Freiraum im Quartier zu erhalten und nicht zu bebauen. Dort können auch die Nutzungen Platz finden, welche heute temporär auf dem Teuchelweiherplatz stattfinden und mit der Entwicklung des Platzes umgesiedelt werden müssen (z.B. Zirkusse). Die sich im Besitz von armasuisse befindlichen Zeughäuser sollen in Ergänzung bzw. als Ausgleich zur neuen Hochschulnutzung als vielseitig genutzter und lebendiger Ort für das Quartier, die Stadt und Besuchende weiterentwickelt werden. Dies in Anlehnung an die bereits heute bestehende, erfolgreiche Nutzung in den städtischen Zeughäusern. Vor diesem Hintergrund ist auf keinem Teil des Zeughausareals eine Wohnnutzung vorgesehen, unabhängig davon, ob es sich um gemeinnütziges oder kommerziell ausgerichtetes Wohnen handelt.

Mehrere Einwendungen beantragen aus unterschiedlichen Gründen, die Massnahme zum **Kleinzentrum Lindspitz** zu überdenken (A.2.2.1). Einerseits soll der Fokus mehr auf den Verkehrsfluss gelenkt werden, andererseits soll der Dorfkern Veltheim in seiner Nahversorgungsfunktion nicht konkurrenziert werden. Im Sinne einer Priorisierung von Richtplanmassnahmen wird auf die Massnahme verzichtet. Allenfalls wird sie zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen. Im Betriebs- und Gestaltungskonzept Lind- und Schaffhauserstrasse, welches zurzeit erarbeitet wird, wird geprüft, wie der Verkehrsfluss optimiert und der ÖV beschleunigt werden kann.

Fazit Der Richtplaneintrag zur Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord wird beibehalten, ebenso die Formulierung in Bezug auf den Eintrag im regionalen Richtplan. Gemeinnützige Wohnraum im Zeughausareal wird nicht aufgenommen. Die

Massnahme zum Kleinzentrum Lindspitz wird im Sinne einer Priorisierung aus dem Richtplan gestrichen.

S Siedlung

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung wird eine Interessensabwägung zwischen «Prüfgebieten für Verdichtung und Transformation» und Schutzinteressen des **Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)** gefordert. Im Gegensatz zu anderen Schutzinteressen und Gefahren (z.B. Wald, Boden, Gewässer, Störfall) sind die Vorhaben in ausreichender Flughöhe geklärt, um eine Interessenabwägung auf Stufe Richtplan vorzunehmen – wobei auch bei den «Prüfgebieten für Verdichtung und Transformation» je nach vorhandenen Grundlagen der Koordinationsstand unterschiedlich festgelegt wird. Die entsprechenden Ausführungen werden in die Erläuterungen aufgenommen.

Eine Einwendung beantragt, das Gebiet Neumühle als zusätzliches **Prüfgebiet für Verdichtung und Transformation** aufzunehmen. Auf die Verdichtung des Gleisraumes im Bereich der Überwerfung Neumühle (SBB Projekte MehrSpur Zürich-Winterthur) soll auch im angrenzenden Stadtraum eine adäquate Antwort gegeben werden. Das zusätzliche Prüfgebiet im urbanen Rückgrat und innerhalb vom Schwerpunktraum Winterthur Süd wird ergänzt.

Mehrere Einwendungen betreffen das Thema **Erdgeschoss**. Einerseits wird beantragt, auf Festlegungen zu den Erdgeschossen generell zu verzichten. An den Festlegungen von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen wird festgehalten. Die Erfahrung zeigt, dass ohne eine solche Regelung Wohnungen in Erdgeschossen an Orten entstehen, die ungeeignet sind (beispielsweise in direkter Nähe zum Hauptbahnhof). Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen an entsprechenden Orten zu sichern und an weiteren Orten (z.B. Schwerpunkträume) zu prüfen, wird deshalb als zielführend erachtet. Nur dadurch können zentrale Gebiete ihrer Bestimmung zur Belebung und ihrem Beitrag zur Versorgung und damit zur «5-Minuten-Stadt» gerecht werden. Andererseits wird beantragt, die Festlegungen zu Erdgeschossen auf die Altstadt und die Quartiere auszuweiten. Die Festlegungen im Richtplan zu Erdgeschossen fokussieren auf Orte mit hoher Publikumsfrequenzen (z.B. Zentrum Seen, Bhf. Oberwinterthur, Wülflingen Dorfkern, Stadtradien) und auf die Schwerpunkträume, wo ein massgebender Anteil der zukünftigen Entwicklung stattfinden soll. Eine generelle bzw. flächendeckende Prüfung in den Quartieren wird als nicht sinnvoll erachtet. In der Altstadt hingegen wird der Eintrag aufgenommen.

Einige Einwendungen betreffen das Thema **Nutzungsvielfalt**. Einerseits wird beantragt, eine Nutzungsvielfalt auch in den Quartieren und im Schwerpunktraum Zürcherstrasse zu prüfen. Andererseits wird beantragt, mit den Festlegungen zur Nutzungsvielfalt zukünftige Entwicklungen, sei es im Bereich Wohnen oder im Bereich Industrie/Gewerbe nicht einzuschränken. Mit dem Richtplan wird keine generelle Nutzungsvielfalt beabsichtigt. Die richtige Lösung je Gebiet soll individuell geprüft und nach Bedarf über die Nutzungs- oder Sondernutzungsplanung gesichert werden. Nutzungsvielfalt auch in den Quartieren und im Schwerpunktraum Zürcherstrasse im Sinne der «5-Minuten-Stadt» zu fördern ist richtig und wird entsprechend aufgenommen.

Mehrere Einwendungen betreffen das Thema **Arbeitsplatzgebiete**. Der Richtplan solle neben den Autobahnausfahrten Gebiete für verkehrsreiche Nutzungen vorsehen und die Voraussetzungen schaffen, dass solche Nutzungen an diesen Orten möglich sind, beispielsweise im Schwerpunktraum Winterthur Süd und im Gebiet Rosenberg. Für den Schwerpunktraum Winterthur Süd ist gemäss kommunalem Richtplan eine Testplanung - gestützt auf den Masterplan Winterthur Süd vorgesehen (A.1.1.1). Eine Festlegung im Kapitel Arbeitsplatzgebiete als «Verdichten von Gewerbe- und Industriegebieten prüfen» würde im Widerspruch zu diesem Eintrag stehen, da mit einer Verlegung der Autobahn in einen Tunnel eine weitaus umfassendere Transformation des Gebietes angestrebt und ermöglicht wird. Reine Dienstleistungsarbeitsplätze sind nicht vorgesehen. Die Reservezone Rosenberg wird als langfristige Option für ein Gewerbegebiet nahe dem Autobahnanschluss mitaufgenommen.

Fazit Eine Interessenabwägung zum ISOS wird in den Erläuterungen ergänzt. Das Gebiet «Neumühle» wird zusätzlich als Prüfgebiet für Verdichtung und Transformation aufgenommen. Die Bestimmungen zu den Erdgeschossen werden um die Altstadt ergänzt. Die Bestimmungen zur Nutzungsvielfalt werden um die Quartiere und den Schwerpunktraum Zürcherstrasse ergänzt. Die Reservezone Rosenberg wird langfristig als Gewerbegebiet in Betracht gezogen.

F Freiraum

Die kantonale Vorprüfung hält fest, dass die Verbindlichkeit **«Stadttrandpark»** im Richtplan zu definieren ist. Unter dem Begriff «Stadttrandpark» wird der bestehende grüne Saum um das Siedlungsgebiet von Winterthur beschrieben. Dieser grüne Saum ist ein Alleinstellungsmerkmal von Winterthur – sie ist als einzige Schweizer Grossstadt praktisch komplett von Wiesen und Wald umgeben, ohne Agglomerationsgürtel. Der «Stadttrandpark» ist ein konzeptioneller Begriff, der nicht als verbindliche Richtplanmassnahme zu verstehen ist. Er ist im Richtplan bereits entsprechend als orientierender Inhalt bezeichnet. Verbindlich sind hingegen einzelne Massnahmen zum Stadttrandpark wie z.B. die Prüfung der besseren Durchwegung der Püntenareale (F.2.1.1), die Verbesserung der Biodiversität an geeigneten Lagen (F.2.1.2), die Gestaltung der Kulturlandschaft (F.2.1.3) sowie einzelne Fusswegverbindungen vom Siedlungsgebiet in den Stadttrandpark / Wald (M.2.2).

Die kantonale Vorprüfung empfiehlt eine klarere **Differenzierung und Zielsetzung der Erholungsgebiete und ihrer Nutzweisen zu prüfen**. Die Zuweisung der Erholungsgebiete wird im Richtplan aufgrund der heutigen und geplanten Nutzungen aktualisiert. Bisherige Erholungsgebiete, wo der Erhalt von Freiflächen und Fruchtfolgeflächen klar im Vordergrund steht, werden im Richtplan neu den Freihaltegebieten zugeteilt. Dadurch wird bereits eine klarere Differenzierung erreicht. Einzelne Erholungsgebiete auf Fruchtfolgeflächen im Sporrer und in Dättbau werden trotz den Konflikten mit den Fruchtfolgeflächen beibehalten, aufgrund des grossen Bedarfs an Sport- und Freizeitflächen in diesen Gebieten. Das kommunale Erholungsgebiet Sporrer mit der Nutzungsfestlegung «Pferdesportanlage mit Reithalle» gemäss bisherigem Richtplan wird weiterhin so bezeichnet. Eine weitere Nutzungsdifferen-

zierung der Erholungsgebiete resp. -zonen wird in einem nächsten Schritt geprüft. Die baulichen Möglichkeiten in den Erholungsgebieten sollen zudem im Rahmen einer BZO-Revision klarer definiert werden.

Die Vereinbarkeit des **Biketrail Brüelberg** mit dem Eintrag «Biodiversität/ Vorranggebiet Natur» ist gemäss kantonalen Vorprüfung noch aufzuzeigen. Unter der Massnahme F.2.2.2 wird die Absicht der Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts für den Erholungswald Brüelberg festgehalten. Dabei ist auch die Möglichkeit für die Erstellung eines Biketrails zu prüfen. Die Darlegung der Vereinbarkeit eines solchen Trails mit den bezeichneten Flächen, bei welchen die Biodiversität verbessert und die Natur Vorrangfunktion haben soll, erfolgt im Rahmen dieser Prüfung. Entsprechend wurde die Massnahme mit dem Koordinationsstand Vororientierung festgehalten. Nachweise und Interessensabwägungen erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt. Gemäss Richtplan wird das Konzept mit Einbezug des ALN erarbeitet.

Aufgrund der kantonalen Vorprüfung werden in der orientierenden Darstellung des städtischen Waldfunktionenplan zusätzlich noch die Gebiete der **Waldstandorte von naturkundlicher Bedeutung (WNB)** dargestellt. Für die Weiterentwicklung des Waldfunktionenplans (F.2.1.6) wird neu der Auftrag zur Konfliktbereinigung zwischen Gebieten mit Vorrangfunktion Erholung und Intensiverholung und den Standorten des WNB aufgenommen. Für Massnahmen im Wald ist neben dem Richtplaneintrag die waldrechtliche Bewilligung gemäss Gesetzgebung notwendig.

Gemäss der kantonalen Vorprüfung ist über den **Boden und die Fruchtfolgeflächen** vollständig Bericht zu erstatten. Bereits mit der Zuweisung verschiedener Erholungsgebiete in Freihaltegebiete werden Fruchtfolgeflächen (FFF) mit dem Richtplan besser geschützt. Aufgrund des zunehmenden Entwicklungsdrucks auf die FFF wird im Richtplan neu der Auftrag zur Erarbeitung eines städtischen Konzepts für den Schutz und den langfristigen Umgang mit den Winterthurer FFF aufgenommen. Im Rahmen dieses Konzepts wird ein Überblick über den Bestand und den Bedarf an FFF geschaffen und das städtische Vorgehen für die Kompensation von beanspruchten FFF wird koordiniert.

Aufgrund verschiedener Einwendungen wurden die Massnahmen zur Förderung der **Biodiversität** an verschiedenen Orten präzisiert und ergänzt, so in den Zielen und Grundsätzen im Kapitel F.1.2 Grün- und Freiflächen und unter der Massnahme F.1.2.1 Freiraumstrategie. Und es wurden zusätzliche Flächen im Stadtrandpark in die Vorranggebiete für «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» aufgenommen.

Mit den Landwirten, die die **Landwirtschaft** betreffenden Richtplanmassnahmen ablehnen, wird der geforderte Dialog mit der Stadt organisiert.

Fazit Der **Stadtrandpark** wird noch klarer als konzeptioneller Begriff mit orientierendem Inhalt bezeichnet, dessen Perimeter keine rechtliche Verbindlichkeit hat. Für die Weiterentwicklung des **Waldfunktionenplans** wird neu der Auftrag zur Konfliktbereinigung zwischen Gebieten mit Vorrangfunktion Erholung und Intensiverholung und den Standorten des Waldfunktionenplans aufgenommen. Neu wird auch der Auftrag für die Erarbeitung eines städtischen Konzepts für den Schutz und den langfristigen Umgang mit den **Fruchtfolgeflächen** erteilt. Die Massnahmen zur Förderung der **Biodiversität** werden an präzisiert und ergänzt.

M Mobilität

Die kantonale Vorprüfung verweist auf noch notwendige Nachweise und Interessensabwägungen bei einigen **Fusswegverbindungen ausserhalb des Siedlungsgebiets**. Wenige geplante Fusswegverbindungen ausserhalb befinden sich auf Fruchtfolgeflächen (FFF), in Bereichen ohne Hinweis auf anthropogen veränderte Böden, entlang vom Wald oder durchqueren Waldareale. Bei diesen Verbindungen handelt es sich allesamt um Massnahmen mit dem Koordinationsstand Vororientierung oder Zwischenergebnis. Die Lage, Linienführung und die Ausbaustandards müssen noch geprüft werden. Die Prüfungen umfassen auch alternative Linienführungen, sowie eine Interessensabwägung mit vorhandenen Schutzzielen. Die kantonalen Fachstellen werden frühzeitig miteinbezogen. Die entsprechende Berichterstattung erfolgt nach Durchführung dieser Prüfungen.

Zum angestrebten **Modal-Split** gingen mehrere Einwendungen ein. Die Notwendigkeit der Reduktion des MIV-Anteils wird von allen anerkannt, die Höhe der Reduktion, deren Umsetzbarkeit sowie die Vereinbarkeit des Reduktionsziels mit dem angestrebten Arbeitsplatzwachstum wird jedoch kritisch hinterfragt. Mehrere Einwendungen begrüssen das ambitionierte Modalsplit-Ziel und die damit verbundenen Massnahmen. Die Reduktion des Modal-Splits auf 20% MIV-Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist notwendig, um die Mobilität bei steigendem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Deshalb wird am angestrebten Modal-Split weiterhin festgehalten. Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie z.B. der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden. Das angestrebte Arbeitsplatzwachstum steht nicht im Widerspruch zum angestrebten Modal-Split. Je nach Wirtschaftszweig bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Erschliessung. Im Dienstleistungssektor spielt für die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftes beispielsweise die gute ÖV-Anbindung eine wesentliche Rolle. Andere Städte wie beispielsweise Luzern machen es bereits vor, so dass trotz deutlich höherem Arbeitsplatzanteil im Vergleich zu Winterthur (Verhältnis Wohnen / Arbeitsplatz in Luzern = 1:1) Luzern einen tieferen MIV-Anteil ausweist (Grundlage: Städtevergleich Mobilität von 2015). Die Schaffung von autofreien Bereichen mit vielen Detailhandelsgeschäften wie z.B. Altstadtbereiche haben aufgezeigt, dass diese aufgrund der geschaffenen Attraktivität für zu Fussgehende und Velofahrende stark profitieren. Die Aufwertung der öffentlichen Räume und die gute und sichere fussläufige Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Detailhandelsgeschäfte.

Bei der Strategie, die Stadtautobahn als schnellste Verbindung für den motorisierten Verkehr zu nutzen (dem **Kammern-Prinzip**), werden die Nachteile für Quartiere mit fehlendem Autobahnanschluss im Rahmen der Einwendungen aufgeführt. Zudem werden Widersprüche zu

einer effizienten und ökonomischen Verkehrsführung durch die längeren Fahrten mit mehr CO₂ Ausstoss und der Entstehung von mehr Staus gesehen. Die konkrete Umsetzung des Kammer-Prinzips ist noch offen und muss in den kommenden Jahren geprüft und konkretisiert werden. Die entsprechende Massnahme ist in den Richtplan aufgenommen worden. Seen ist im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr hier ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren kann, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Die Mehrheit der Quartiere von Winterthur sind bestens an die Autobahn angeschlossen, die vermehrte Nutzung der Autobahn um von Quartier zu Quartier zu gelangen, ist möglich. Dank der Pannestreifenumnutzung stehen bereits heute fast durchgängig drei Spuren auf der Autobahn rund um Winterthur zur Verfügung. Durch dieses Prinzip kann gleichzeitig die Innenstadt entlastet werden. Dies kommt dem Verkehr zugute, welcher auf die Querung der Innenstadt zwingend angewiesen ist (z.B. Wirtschaftsverkehr). Gleichzeitig kann so der ÖV gestärkt und weitere attraktive wie auch sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Umsetzung des Kammern-Prinzips ist eine Schlüsselmassnahme, um den Verkehr so lenken zu können, dass ein Vorwärtskommen in der Stadt langfristig möglich ist. Durch die Fahrten über die Autobahn entstehen in gewissen Fällen Mehrkilometer. Die dadurch mögliche Attraktivitätssteigerung des Zentrums für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bewirkt jedoch eine Verkehrsverlagerung, so dass das Verkehrsaufkommen des MIV gesamthaft sinken dürfte. Dies dürfte einen gesamthaften Rückgang an MIV-Kilometern und so zu einer Einsparung von CO₂ Emissionen führen.

Die Absicht der Überprüfung sowie die allfällige Streichung des **Heiligbergtunnels** im kantonalen Richtplan wurde von einigen Einwendenden kritisiert. Die Realisierung des Heiligbergtunnels wird als notwendige Massnahmen zur Verkehrsberuhigung der Breitestrasse betrachtet. Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Damit der Verkehr aus und in Seen und Tösstal ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren kann, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Dabei würde der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereiche Güterbahnhof/Hauptbahnhof und Deutweg) geführt. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Zudem besteht eine erhebliche Gefahr, dass der Heiligbergtunnel in Kombination mit der Zentrumserschliessung zu einer Verlagerung des Verkehrs von der A1 auf die dadurch entstehende «Südostumfahrung» führen würde. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung und dem Ausbau des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel.

Bei der **Entwicklung der Buslinien** wurde von mehreren Einwendungen beantragt, einige Buslinien nicht mehr über den Hauptbahnhof zu führen und diesen so zu entlasten. Als mögliche alternative Erschliessung wurden die Einführung von mehr Tangentiallinien oder einen Ringkurs für Busse wie auch die Schaffung einer Stadtbahn (S-Bahn zu den Quartierbahnhöfen) und die Realisierung einer Seilbahn genannt. Die notwendige Überprüfung des heutigen Busnetzes wurde erkannt. Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen oder als zusätzliche Tangentiallinien wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie geprüft. Diese Massnahme ist im Richtplan entsprechend verankert (M.4.1).

Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich. Im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof (A.1.3.1) wird zudem die Anordnung der Bushaltestellen und die Fahrwege der Busse überprüft. Der Bahnausbau wird auf nationaler Ebene geplant. Mit dem Ausbauschritt 2035 beim Hauptbahnhof und beim Bahnhof Grüze gibt es eine starke Angebotsverdichtung auf der Linie Hauptbahnhof - Grüze (Grüze Nord) - Oberwinterthur. Weiter geplant ist die Durchbindung der S-Bahn Bülach - HB - Grüze - Oberwinterthur - Reutlingen - Seuzach - Stein am Rhein. Weitere Ausbauten sind derzeit nicht vorgesehen. Innerstädtische Seilbahnen weisen erhebliche Nachteile auf: Die Führung über Gebäude ist äusserst komplex und anspruchsvoll, die Einbindung von Stationen schwierig und die Platzierung der Stützen im bestehenden Strassenraum ebenfalls kritisch. Es wird kaum möglich sein, eine Seilbahn im Bereich des ISOS-Perimeters der Altstadt zu realisieren und eine Steilbahn im restlichen Stadtgebiet städtebaulich vernünftig einzuordnen. Untersuchungen des ZVV aus Zürich zeigen, dass innerstädtische Seilbahnen ungeeignet sind und ein stark negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Zudem können sie schlecht in den bestehenden ÖV eingebunden werden. Der Regierungsrat hat entsprechende Vorhaben in Zürich abgelehnt. Es ist deshalb nicht vorgesehen, entsprechende Lösungen voranzutreiben.

Weiter sind einige Einwendungen gegen die Einführung von flächendeckendem **Tempo 30** eingegangen. Es wird vorwiegend beantragt Hauptverkehrsachsen mit Buslinien vom Tempo 30-Regime auszunehmen. Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung des MIV (Stau). Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit reduziertem Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.

Zur Weiterentwicklung der langjährig verhandelten **Parkierungsverordnung** sowie zur Aufhebung von **öffentlichen Parkplätzen** sind einige Einwendungen eingegangen. Zudem wird der Abbau von öffentlichen Parkplätzen zugunsten der Verbesserung für flächeneffiziente Verkehrsmittel, Stadtklima oder zugunsten der Aufenthaltsqualität bemängelt. Periodische Revisionen der PPVO sollen jedoch weiterhin möglich sein und führen nicht zu Rechtsunsicherheiten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine fortschrittliche PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Die erfolgreiche Realisierung der "autoarmen und autofreien" Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht.

Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung

oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen.

Fazit Die ehrgeizigen Modal-Split-Ziele und die entsprechenden Massnahmen wie dem Kammern-Prinzip, Entwicklung der Buslinien, Tempo 30, Parkierungsgrundsätze etc. werden beibehalten. Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die flächeneffizienten und umweltverträglicheren Verkehrsträger führt zur stadtverträglichen Mobilität.

Ö Öffentliche Bauten und Anlagen

In einigen Einwendungen wird bemängelt, dass die **Standortsuchen** für Schulbauten, Sportanlagen (z.B. Rasensportfelder) oder Sicherheitsbauten zu schwammig formuliert seien. Es werden konkretere Richtplaneinträge gefordert. Übergrosse Suchgebiete seien zu vermeiden. Neue Flächen für öffentliche Infrastrukturen zu sichern ist eine Daueraufgabe. Es bedarf einer engen Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen. Es gilt das ganze Set an Massnahmen zu nutzen wie beispielsweise:

- Mehrwertausgleich: Die Stadt nutzt die Möglichkeiten und das Instrument des Mehrwertausgleichs zielgerichtet, um konkrete Massnahmen vor Ort einzufordern wie z.B. Sicherung von Flächen für öffentliche Einrichtungen.
- Zwischennutzungen: Mit der laufenden Revision des Planungs- und Baugesetz (PBG) werden befristete Zwischennutzungen künftig erleichtert bewilligungsfähig. Dies dient einer effizienten, auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmten Raumnutzung.
- Mehrfachnutzungen: Öffentliche Infrastrukturen sollen möglichst nicht mehr monofunktional ausgerichtet sein, sondern Mehrfachnutzungen zulassen.
- Wissenstransfer: Eine enge Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen hilft, Synergien zu nutzen und deren Bedürfnisse frühzeitig in räumlichen Entwicklungen einzubringen.
- Bodenpolitik: Zukauf geeigneter Flächen für konkrete, städtische Vorhaben, aber auch als potentielle «Manövriermasse».
- Konzepte: Konzepte wie beispielsweise das sich in Erarbeitung befindliche Sportanlagenkonzept Winterthur 2040 zeigen den Entwicklungsbedarf auf und leiten konkrete Massnahmen her.

Die Sicherung von öffentlichen Infrastrukturen ist zentral und muss mit der Entwicklung Winterthurs Schritt halten.

Weiter werden in mehrere Einwendungen im Kapitel «Ö.5 Kultur und Begegnung» konkrete Massnahmen zur städtischen **Quartierinfrastruktur** (Quartieranlagen) gefordert. Es müsse der Neubedarf in den Quartieren und die Sicherung von entsprechenden Standorten aufgezeigt werden. Neu werden Quartieranlagen mit Koordinationsbedarf explizit aufgelistet, wobei Flächen für einen Neubedarf nicht ausgewiesen werden können, da es im Moment keine Überlegungen für zusätzliche Anlagen gibt.

Fazit Neue Flächen für öffentliche Infrastrukturen zu sichern ist eine Daueraufgabe, die mit der Entwicklung Winterthurs Schritt halten muss. Die Quartieranlagen werden neu im Richtplan aufgenommen.

V Ver- und Entsorgung

Einige Einwendungen betreffen den **Energieplan**. Insbesondere wurde auf den Zeitpunkt der Gasstillegung hingewiesen. Richtplan und Energieplan sind behördenverbindliche Instrumente. Sie stehen nicht in Konkurrenz, sondern sind gleichberechtigt. Der Richtplan unterstützt die Umsetzung des Energieplans. Dies betrifft insbesondere die Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Für die Planung der Wärmeversorgung Winterthur ist jedoch der kommunale Energieplan (in Kraft seit 2023) massgebend. Die Teilstillegung der Gasversorgung ist auf die Ziele Netto Null Tonnen CO₂ bis 2040, bzw. 1 Tonne CO₂ bis 2033 ausgerichtet und entsprechend im kommunalen Energieplan abgebildet. Die Einwendungen zu der Gasstillegung kann nicht im kommunalen Richtplan berücksichtigt werden, da die konkrete Umsetzung ein anderes Planungsinstrument betrifft.

Mehrere Einwendungen betreffen das Thema **Kreislaufwirtschaft**. Es fehle an einer Strategie für die Kreislaufwirtschaft und es sollen im Richtplan bereits Flächen für Wertstoffsammelstellen (Recycling) gesichert werden. Es wird ein städtisches Kreislaufwirtschaftskonzept erarbeitet. Dies soll Aufschluss darüber geben, wo Handlungsspielräume der Stadt bestehen und mit welchen Massnahmen diese umgesetzt werden. Der Richtplan unterstützt insbesondere bei der Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Im Richtplan wird ein entsprechender Hinweis auf das Konzept im Kapitel Kreislaufwirtschaft aufgenommen.

Fazit Einwendungen zum Energieplan können nicht im kommunalen Richtplan berücksichtigt werden. Der Hinweis auf die Erarbeitung eines Kreislaufwirtschaftskonzepts wird neu im Richtplan aufgenommen.

Beantwortung der einzelnen Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391187-231126
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Mehrwertausgleich
Antrag	Mittel aus Mehrwertausgleich auch für Private einsetzen, die öffentliche Aufgaben übernehmen.
Begründung	Am Hauptbahnhof ist es eng und wird wohl noch enger. Im Sinne von Win-Win-Situationen sollte die Möglichkeit und ein Anreizsystem geschaffen werden, welche Anrainer-Eigentümerschaften dazu motiviert, öffentliche Aufgaben auf ihrer Parzelle zu übernehmen. Dazu sollen Mittel aus dem Mehrwertausgleich eingesetzt werden. Alternativ wären auch Entschädigungen durch individuelle Dienstbarkeiten oder Ausnahmeregelungen denkbar. Zudem unterstützen wir den Einsatz dieser Mittel auch für die Gestaltung des öffentlichen Raums und den Fuss-/Veloverkehr!
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Mehrwertausgleich erfolgt in Winterthur in erster Priorität über Projekte im näheren Umfeld der jeweiligen Planungen (z.B. Lokstadt, Umfeld Hegi und Umfeld Grüze). Neben der Bevölkerung profitieren damit auch die betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer, wenn das Umfeld der eigenen Projekte attraktiver wird. Wenn keine geeigneten Projekte vorhanden sind, wenn Verhandlungen zwischen Stadt und Privaten scheitern, oder bei kleineren Bagatellfällen kommt der Mehrwertausgleichsfonds zum Zug. Dieser steht der Stadt zur Erfüllung der mit der Verdichtung verbundenen Aufgaben zur Verfügung. Das durch Um- und Aufzonen ermöglichte Wachstum erzeugt Mehrwerte für die betroffenen Eigentümerschaften und zieht Kosten für die öffentliche Hand für den Ausbau der Infrastruktur nach sich. Die Stadt setzt deshalb die Mittel aus dem Mehrwertausgleichsfonds selber im öffentlichen Raum ein.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-003
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Mehrwertausgleich
Antrag	Auf Seite 15 schlagen wir in der Rubrik «Mehrwertausgleich» an der in Anhang 3 bezeichneten Stelle folgende Ergänzung vor: «Das Instrument des Mehrwertausgleichs (Art. 1.a und 1.b BZO) wird zielgerichtet genutzt, wobei konkrete Massnahmen vor Ort (finanzielle Beteiligung und Sachleistungen der betroffenen Eigentümerschaften an Infrastruktur, öffentlichen Einrichtungen, Gestaltung des öffentlichen Raums, Bereitstellung preisgünstigen Wohn- und Gewerberaums in Kooperation mit gemeinnützigen Wohnbauträgern usw.) gegenüber einer Zahlung in den Mehrwertausgleichsfonds bevorzugt werden.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ergänzung «Bereitstellung preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum» ist sinnvoll, da dies entsprechend auf Seite 16 bereits enthalten ist. Die Ergänzung «in Kooperation mit gemeinnützigen Wohnbauträgern» wird angepasst übernommen: «Bereitstellung preisgünstigen, vorzugsweise gemeinnützigen Wohn- und Gewerberaums». Die Stadt hat keine Handhabe, Grundeigentümerschaften zu einer Kooperation mit gemeinnützigen Wohnbauträger zu verpflichten. Sie kann jedoch, und hat dies in der Vergangenheit auch bereits gemacht, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln auf Kooperationen hinwirken. In diesem Sinne wird auch Seite 16 (Ziele Sozialverträgliche Entwicklung) ergänzt: «Die Stadt setzt sich 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.»
Gleiche Anträge	AFS-020-003, AFS-021-003, AFS-022-003, AFS-024-003, AFS-025-003, AFS-026-003, AFS-027-003, AFS-028-003, AFS-029-003, AFS-030-003, AFS-031-003, AFS-032-003, AFS-033-003, AFS-034-003, AFS-035-003, AFS-036-003, AFS-037-003, AFS-038-003, AFS-039-003, AFS-040-003, AFS-041-003, AFS-042-003, AFS-043-003, AFS-044-003, AFS-045-003, AFS-046-003, AFS-005-080

Antrags-Nr.	AFS-059-004
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Mehrwertausgleich
Antrag	
Begründung	Durch die Auf- und Umzonungen wird es Schadenersatzforderungen geben. Mit welchen Mitteln wollen Sie diese bezahlen, wenn die Stadt bereits heute knapp vor dem Konkurs steht?
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im Gegenteil, das durch Um- und Aufzonungen ermöglichte Wachstum erzeugt in der Regel Mehrwerte für die betroffenen Eigentümerschaften, die gemäss Art. 1a und 1b der Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur ausgeglichen werden. Siehe auch Stellungnahme zu AFS-1213-391187-231126.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-5
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Mehrwertausgleich
Antrag	Wir fordern, dass ein Mehrwertausgleich über Sachleistungen explizit als freiwillig deklariert wird. Er darf von der Stadt nicht als Verhandlungsgegenstand gegenüber einem Grundeigentümer eingesetzt werden, um auf ihn Druck auszuüben. Die Stadt darf mit einem Grundeigentümer einen Mehrwertausgleich über Sachleistungen aushandeln. Ein Grundeigentümer soll jedoch jederzeit die Möglichkeit haben (bzw. muss darauf hingewiesen werden), solche Verhandlungen abzulehnen und einen Mehrwertausgleich finanziellen zu bevorzugen.
Begründung	Der Mehrwertausgleich über Sachleistungen, wie er im Richtplan unter anderem durch die Stadt angestrebt wird, kann erhebliche negative Auswirkungen auf Grundeigentümer haben. Er kann sein Eigentum nicht wie geplant nutzen und sein Grundstück möglicherweise nicht komplett auslasten, was ihn in seiner Eigentumsfreiheit einschränkt, aber auch in weniger Wohnraum resultiert. Dies steht im Widerspruch zum Ziel, mehr (bezahlbaren) Wohnraum zu schaffen. Eine Änderung der Bau- und Zonenplanordnung diesbezüglich soll über die politischen Instanzen und nicht über den Richtplan erfolgen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Grundsätzlich können Private frei entscheiden, ob der Mehrwert ausgleich über Sachleistungen oder über den Mehrwertausgleichsfonds erfolgen soll. Aus Sicht Stadt erfolgt er in erster Priorität über Projekte im näheren Umfeld der jeweiligen Planungen (z.B. Lokstadt, Umfeld Hegi und Umfeld Grüze, wo sich diese Praxis bereits vor dem Mehrwertausgleichsgesetz bewährt hat). Neben der Bevölkerung profitieren damit auch die betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer, wenn das Umfeld der eigenen Projekte attraktiver wird. Erste Erfahrungen in laufenden Verfahren zeigen, dass überzeugende Lösungen zwischen Privaten und Stadt im Einvernehmen erarbeitet werden können. Wenn keine geeigneten Projekte vorhanden sind, wenn Verhandlungen zwischen Stadt und Privaten scheitern, oder bei kleineren Bagatellfällen kommt der Mehrwertausgleichsfonds zum Zug (finanzieller Ausgleich). Die Stadt weist Grundeigentümern bereits heute auf diese beiden Möglichkeiten hin. Eine Änderung der Bau- und Zonenordnung diesbezüglich ist weder notwendig noch vorgesehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-002
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Auf Seite 14 schlagen wir an der in Anhang 2 bezeichneten Stelle folgende Ergänzung vor: «Es werden keine Anreize (Aufzonung) für grossflächige Erneuerungen in den Quartieren geschaffen. Verdichtungsmöglichkeiten werden punktuell und vor allem in Gebieten mit hohem Anteil an Wohnungen von gemeinnützigen Wohnbauträgern geschaffen, mit dem Ziel, die Bereitstellung von qualitativ hochwertigem und preisgünstigem Wohnraum zu fördern. Im Übrigen wird die Verdichtung auf die Schwerpunkträume innerhalb des urbanen Rückgrats konzentriert.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine etwas offenere Formulierung bezüglich Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren ist sinnvoll, da 40 % des Wachstums auch weiterhin ausserhalb des urbanen Rückgrats erfolgen soll. Eine explizite Nennung von gemeinnützigen Wohnbauträgern ist an dieser Stelle jedoch nicht sinnvoll. In diesem Sinne wird die bezeichnete Stelle auf Seite 14 umformuliert: «Es werden keine generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.»
Gleiche Anträge	AFS-020-002, AFS-021-002, AFS-022-002, AFS-024-002, AFS-025-002, AFS-026-002, AFS-027-002, AFS-028-002, AFS-029-002, AFS-030-002, AFS-031-002, AFS-032-002, AFS-033-002, AFS-034-002, AFS-035-002, AFS-036-002, AFS-037-002, AFS-038-002, AFS-039-002, AFS-040-002, AFS-041-002, AFS-042-002, AFS-043-002, AFS-044-002, AFS-045-002, AFS-046-002, AFS-005-003

Antrags-Nr.	AFS-050-003
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	In den nächsten Jahren wird sich der motorisierte Individualverkehr von Verbrennungsmotoren auf Elektroautos wandeln. Als diesem Grund ist die im Richtplan geforderte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs nicht notwendig, damit bis 2040 das Netto-Null-Ziel erreicht werden kann.
Begründung	In den nächsten Jahren wird sich der motorisierte Individualverkehr von Verbrennungsmotoren auf Elektroautos wandeln.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist aber notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Ein höherer MIV-Anteil würde dem Volks-JA zu Netto-Null widersprechen und damit den Volkswillen missachten. Im Hinblick auf die Klimaüberlegungen kommt hinzu, dass Elektroautos zwar im Betrieb lokal CO2-neutral sind, in der Produktion jedoch ebenfalls Emissionen entstehen und so Netto-Null nur erreicht werden kann, wenn der MIV-Anteil deutlich reduziert wird. Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie z.B. der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-003
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Gebäudebestand: Das Ziel Schaffung preisgünstiger Gewerbe- raum muss überdacht und konkretisiert werden, zum Beispiel durch Schaffung von neuen Gewerbeazonen.
Begründung	Preisgünstiger Gewerberaum kann nicht einfach per se ein Ziel sein. Insbesondere, da auch nicht definiert ist, welches Gewerbe von solchem preisgünstigen Raum profitieren soll. Wenn einzelne Gewerbe von Vergünstigen profitieren, führt dies zu Marktverzer- rungen. Das Konzept, dass bei jeder Wohnüberbauung auch Gewerberäume geschaffen werden müssen, greift zu kurz und berücksichtigt die Bedürfnisse des Gewerbes zu wenig. Wir haben in Winterthur keinen Mangel an Gewerberäumen, denen ein Yoga Studio, ein Coiffeur Salon oder eine Kleiderboutique eingerichtet werden kann. Es fehlt in Winterthur an Gewerbeflächen für Hand- werker oder produzierende Unternehmen, die a) über eine gewisse Grösse verfügen, b) verkehrstechnisch gut erschlossen sind und c) auch gewisse Immissionen zulassen. Wenn man das Gewerbe in Winterthur fördern will, dann sind im Richtplan und in der Bau- und Zonenordnung entsprechende Flächen neu auszuscheiden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es wird kein neues Bauland eingezont (Ausnahme Reservezone Rosenberg langfristig) und es können keine Wohn- oder Zentrums- zonen in Gewerbe- oder Industriezonen umgezont werden. Um Flächen auch für produzierendes Gewerbe und Handwerksbe- triebe zu sichern, steht der Erhalt und die Verdichtung bestehender Industrie- und Gewerbeazonen im Vordergrund. Dabei spielen die Schwerpunkträume mit einem hohen Anteil an Flächen für Arbeits- plätze eine wichtige Rolle, siehe z.B. Oberwinterthur oder Grütze Plus. Ein Konzept, welches vorsieht, bei jeder Wohnüberbauung Gewerberäume zu schaffen, gibt es im vorliegenden kommunalen Richtplan nicht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Der MIV-Anteil bis 2040 ist auf 25% zu senken.
Begründung	Bereits ein MIV-Anteil von 25% ist eine massive Korrektur des Ziels von «max. 32%» gemäss sGVK (S. 82), mehr erscheint als nicht realistisch. Das Ziel von nur noch 20% MIV bis 2040 wird daher abgelehnt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist aber notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Ein höherer MIV-Anteil würde dem Volks-JA zu Netto-Null widersprechen und damit den Volkswillen missachten. Der Stellenwert des Modal-Splits wird im Richtplantext aufgrund der Einwendungen besser erläutert: «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): ÖV 30–35%, Fussverkehr 25–30%, Veloverkehr 20–25%» Das angestrebte Arbeitsplatzwachstum steht nicht im Widerspruch zum angestrebten Modalsplit. Je nach Wirtschaftszweig bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Erschliessung. Im Dienstleistungssektor spielt für die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftes beispielsweise die gute ÖV-Anbindung eine wesentliche Rolle. Im Schichtbetrieb oder bei Industriebetrieben spielen die Möglichkeiten der Erreichbarkeit mit dem Auto und LKW eine grössere Rolle. Andere Städte wie beispielsweise Luzern machen es bereits vor, so dass trotz deutlich höherem Arbeitsplatzanteil im Vergleich zu Winterthur (Verhältnis Wohnen / Arbeitsplatz in Luzern = 1:1) Luzern einen tieferen MIV-Anteil ausweist (Grundlage: Städtevergleich Mobilität von 2015). Die Schaffung von autofreien Bereichen mit vielen Detailhandelsgeschäften wie z.B. Altstadtbereiche haben aufgezeigt, dass diese aufgrund der geschaffenen Attraktivität für zu Fussgehende und Velofahrende stark profitieren. Die Aufwertung der öffentlichen Räume, die gute und sichere fussläufige Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Detailhandelsgeschäfte. Selbstverständlich muss auch in diesen Bereichen die Anlieferung weiterhin möglich sein. Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie z.B. der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es

per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Mittels verschiedener Projekte werden Anreize und lenkende Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Vernetzung der Mobilität geschaffen. So wird die Erreichbarkeit von Winterthur dank dem Achsen-Kammer-Prinzip weiterhin so erhalten bleiben, dass Winterthur auch mit dem MIV gut und mit kurzen Wegen zugänglich bleibt. Für das bessere Verständnis der Berücksichtigung der laufenden Entwicklung des Modal-Splits bei Mobilitätskonzepten wird die Massnahme M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie entsprechend ergänzt:

«Die weiterentwickelte Mobilitätsstrategie konkretisiert verschiedene Ziele und Massnahmen des vorliegenden Richtplans. Die Erreichung des Modal-Split-Ziels bildet die Basis für die Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie. Die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, d. h. des Güter- und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren ist Bestandteil der Strategie. ...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Wir lehnen das Ziel der Reduktion des MIV-Anteils von 42% auf 20% bis 2040, wie im kommunalen Richtplan vorgesehen, entschieden ab.
Begründung	Die Bevölkerung hat zwar dem Netto-Null-Ziel 2040 zugestimmt. Lenkungsmaßnahmen mit solch drastischen Zielen können jedoch nicht im Sinne der Bevölkerung sein. Es ist vielmehr ein planwirtschaftlicher Ansatz, der mit hohen Kosten verbunden und dessen Erreichung mit den geplanten Massnahmen ausser Reichweite ist, wie wir im Folgenden aufzeigen. Die im Richtplan genannten und auch in den letzten Jahren von der Stadt Winterthur verfolgten Massnahmen (Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, konsequente Busbevorzugung, Schaffung von attraktiven Velo- und Fusswegen, Parkraumpolitik, aktives Mobilitätsmanagement) haben bis heute nicht den gewünschten Erfolg gebracht: - 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: => Alle weiteren Anträge inklusive der Präambel sind sauber strukturiert entlang des aufgelegten kommunalen Richtplans in einem PDF aufgesetzt (alle übergeordneten Kapitel, siehe dazu Dateianlage).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist aber notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Ein höherer MIV-Anteil würde dem Volks-JA zu Netto-Null widersprechen und damit den Volkswillen missachten. Der Stellenwert des Modal-Splits wird im Richtplantext aufgrund der Einwendungen besser erläutert: «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): ÖV 30–35%, Fussverkehr 25–30%, Veloverkehr 20–25%» Das angestrebte Arbeitsplatzwachstum steht nicht im Widerspruch zum angestrebten Modalsplit. Je nach Wirtschaftszweig bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Erschliessung. Im Dienstleistungssektor spielt für die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftes beispielsweise die gute ÖV-Anbindung eine wesentliche Rolle. Im Schichtbetrieb oder bei Industriebetrieben spielen die Möglichkeiten der Erreichbarkeit mit dem Auto und LKW eine grössere Rolle. Andere Städte wie beispielsweise Luzern machen es bereits vor, so dass trotz deutlich höherem Arbeitsplatzanteil im Vergleich zu

Winterthur (Verhältnis Wohnen / Arbeitsplatz in Luzern = 1:1) Luzern einen tieferen MIV-Anteil ausweist (Grundlage: Städtevergleich Mobilität von 2015). Die Schaffung von autofreien Bereichen mit vielen Detailhandelsgeschäften wie z.B. Altstadtbereiche haben aufgezeigt, dass diese aufgrund der geschaffenen Attraktivität für zu Fussgehende und Velofahrende stark profitieren. Die Aufwertung der öffentlichen Räume, die gute und sichere fussläufige Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Detailhandelsgeschäfte. Selbstverständlich muss auch in diesen Bereichen die Anlieferung weiterhin möglich sein.

Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie z.B. der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Mittels verschiedener Projekte werden Anreize und lenkende Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Vernetzung der Mobilität geschaffen. So wird die Erreichbarkeit von Winterthur dank dem Achsen-Kammer-Prinzip weiterhin so erhalten bleiben, dass Winterthur auch mit dem MIV gut und mit kurzen Wegen zugänglich bleibt. Für das bessere Verständnis der Berücksichtigung der laufenden Entwicklung des Modal-Splits bei Mobilitätskonzepten wird die Massnahme M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie entsprechend ergänzt:

«Die weiterentwickelte Mobilitätsstrategie konkretisiert verschiedene Ziele und Massnahmen des vorliegenden Richtplans. Die Erreichung des Modal-Split-Ziels bildet die Basis für die Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie. Die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, d. h. des Güter- und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren ist Bestandteil der Strategie. ...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391228-231126
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Betreffend MIV sind realistischere Ziele zu stecken
Begründung	Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um mehr als 50% bis 2040 (von heute 42% auf 20%) ist zu gross und vermuteter Weise von der Bevölkerung gar nicht gewollt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist aber notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Ein höherer MIV-Anteil würde dem Volks-JA zu Netto-Null widersprechen und damit den Volkswillen missachten. Der Stellenwert des Modal-Splits wird im Richtplantext aufgrund der Einwendungen besser erläutert: «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): ÖV 30–35%, Fussverkehr 25–30%, Veloverkehr 20–25%» Das angestrebte Arbeitsplatzwachstum steht nicht im Widerspruch zum angestrebten Modalsplit. Je nach Wirtschaftszweig bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Erschliessung. Im Dienstleistungssektor spielt für die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftes beispielsweise die gute ÖV-Anbindung eine wesentliche Rolle. Im Schichtbetrieb oder bei Industriebetrieben spielen die Möglichkeiten der Erreichbarkeit mit dem Auto und LKW eine grössere Rolle. Andere Städte wie beispielsweise Luzern machen es bereits vor, so dass trotz deutlich höherem Arbeitsplatzanteil im Vergleich zu Winterthur (Verhältnis Wohnen / Arbeitsplatz in Luzern = 1:1) Luzern einen tieferen MIV-Anteil ausweist (Grundlage: Städtevergleich Mobilität von 2015). Die Schaffung von autofreien Bereichen mit vielen Detailhandelsgeschäften wie z.B. Altstadtbereiche haben aufgezeigt, dass diese aufgrund der geschaffenen Attraktivität für zu Fussgehende und Velofahrende stark profitieren. Die Aufwertung der öffentlichen Räume, die gute und sichere fussläufige Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Detailhandelsgeschäfte. Selbstverständlich muss auch in diesen Bereichen die Anlieferung weiterhin möglich sein. Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie z.B. der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum

attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Mittels verschiedener Projekte werden Anreize und lenkende Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Vernetzung der Mobilität geschaffen. So wird die Erreichbarkeit von Winterthur dank dem Achsen-Kammer-Prinzip weiterhin so erhalten bleiben, dass Winterthur auch mit dem MIV gut und mit kurzen Wegen zugänglich bleibt. Für das bessere Verständnis der Berücksichtigung der laufenden Entwicklung des Modal-Splits bei Mobilitätskonzepten wird die Massnahme M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie entsprechend ergänzt:

«Die weiterentwickelte Mobilitätsstrategie konkretisiert verschiedene Ziele und Massnahmen des vorliegenden Richtplans. Die Erreichung des Modal-Split-Ziels bildet die Basis für die Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie. Die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, d. h. des Güter- und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren ist Bestandteil der Strategie. ...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391188-231126
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Modalsplit-Ziele nicht anpassen
Begründung	Das Netto-Null-Ziel bis 2040 erachten wir als richtig und nicht verhandelbar. Deshalb braucht es grosse Schritte auch im Mobilitätsbereich. Die Modal-Split-Ziele sind ambitioniert, doch eine Verkehrswende ist für die Zielerreichung unabdingbar. Damit der öV seinen Beitrag an das Netto-Null-Ziel leisten kann, braucht es einen attraktiven Stadtraum Hauptbahnhof. Dafür setzen wir uns ein. Flächeneffiziente Verkehrsmittel sind wichtig. Die Antriebsart ist zweitrangig. Denn auch E-Mobile nehmen sich übermässig Raum in der Stadt, der anderen Verkehrsmitteln und Nutzungen entzogen wird bzw. bleibt. Unter dem Aspekt der Flächeneffizienz sind der öffentliche Verkehr und der Fussverkehr klar zu priorisieren vor dem Veloverkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Dabei ist die Effizienz beim MIV durch Erhöhung des Besetzungsgrades zu verbessern.
Entscheid	Kenntnisanahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-1
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Wir lehnen das Ziel der Reduktion des IV-Anteils von 42% auf 20% bis 2040, wie im kommunalen Richtplan vorgesehen, entschieden ab.
Begründung	Die Bevölkerung hat zwar dem Netto-Null-Ziel 2040 zugestimmt. Lenkungsmaßnahmen mit solch drastischen Zielen können jedoch nicht im Sinne der Bevölkerung sein. Es ist vielmehr ein planwirtschaftlicher Ansatz, der mit hohen Kosten verbunden und dessen Erreichung mit den geplanten Massnahmen ausser Reichweite ist, wie wir im Folgenden aufzeigen. Die im Richtplan genannten und auch in den letzten Jahren von der Stadt Winterthur verfolgten Massnahmen (Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, konsequente Busbevorzugung, Schaffung von attraktiven Velo- und Fusswegen, Parkraumpolitik, aktives Mobilitätsmanagement) haben bis heute nicht den gewünschten Erfolg gebracht: - 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. Studien belegen zudem, dass die Erweiterung des öffentlichen Verkehrs nicht zwangsläufig zu einer Reduktion des Individualverkehrs führt. (Christina Wolking, Öffentliche Mobilität, Kapitel "Öffentliche Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen - Rahmenbedingungen und Gestaltungsperspektiven") Ein Beispiel hierfür sind Versuche in verschiedenen Städten, bei denen festgestellt wurde, dass Pendler mit Zugang zu kostenlosem ÖV nicht weniger Autos fahren. Sie unternahmen lediglich mehr Freizeit- und Einkaufsfahrten. Eine weitere Untersuchung in Santiago ergab, dass die Nutzung kostenloser ÖV-Pässe nicht zu einer signifikanten Verringerung der Autofahrten führte, selbst unter Teilnehmern, die in der Nähe von Transitlinien lebten. Auch in Tallinn, Estland, wo der öffentliche Verkehr kostenlos gemacht wurde, sanken die Autofahrten nur um 3%, während die Busnutzung um etwa 8% stieg. Dies deutet darauf hin, dass die Massnahme zwar die Anzahl der Fahrten erhöhte, aber die Autofahrer nicht wesentlich zum Umstieg bewegte. All diese Erkenntnisse zeigen, dass die auf S.137 im Richtplantext erwähnten, dass die Erreichung von 30 bis 35% ÖV-Anteil illusorisch sind und die Reduktion des Individualverkehr-Anteils durch den Ausbau des ÖV alleine nicht garantiert ist. Vielmehr führt eine Förderung bestimmter Verkehrsträger wie den ÖV auch zu einer Überkonsumation an Mobilität, was erwiesenermassen nicht nachhaltig ist. Das vorgeschlagene Massnahme ist insgesamt nicht zielführend, um das Netto-Null-Ziel 2040 zu erreichen, wie es im Richtplan von Winterthur vorgesehen ist. Die Umsetzung kostet viel Geld und ist mit hohen Kosten für die Volkswirtschaft verbunden, welche oft

nicht direkt sichtbar sind. Sie können auftreten, wenn die freie Mobilität nicht mehr gewährleistet ist.

Das Ziel einer Reduktion des Individualverkehrs ist als solches fragwürdig, da ein grosser Teil der Autokilometer schon in absehbarer Zukunft mit Elektrofahrzeugen oder alternativen Antrieben bewältigt werden wird. Vielmehr bevormundet diese Massnahmen die Bevölkerung in Winterthur in der Wahl des für sie optimalen Verkehrsmittel. Eine Entfernung dieser unrealistischen Vorgabe ist im Sinne des nachhaltigen Einsatzes von Ressourcen, niedrigeren öffentlichen Ausgaben und der freien Wahl des Verkehrsträgers deshalb dringend erforderlich.

Entscheid

nicht berücksichtigt

Stellungnahme

Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Ein höherer MIV-Anteil würde dem Volks-JA zu Netto-Null widersprechen und damit den Volkswillen missachten. Im Hinblick auf die Klimaüberlegungen kommt hinzu, dass Elektroautos zwar im Betrieb lokal CO₂-neutral sind, in der Produktion jedoch ebenfalls Emissionen entstehen und so Netto-Null nur erreicht werden kann, wenn der MIV-Anteil deutlich reduziert wird.

Die Stadt ist nicht gegen den motorisierten Individualverkehr und betont, dass dieser auch zukünftig Teil des Gesamtverkehrssystems sein wird. Bereits heute sind die Strassen am Morgen und Abend vollständig ausgelastet - wird weiterhin so viel Verkehr mit dem Auto abgewickelt, können die zusätzlichen Einwohnerinnen, Einwohner und Beschäftigte nicht mobil sein. Dies ist unabhängig von der Nutzung von Elektroautos oder fossil betriebenen Fahrzeugen der Fall.

Damit die Mobilität weiterhin sichergestellt werden kann, soll der Verkehr auf flächeneffizientere Verkehrsmittel verlagert werden. Um das Mobilitätsverhalten zu ändern, sollen Anreize z.B. in Form von besseren Fuss- und Radwegen und schnelleren Busverbindungen geschaffen werden.

Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie insbesondere der Wirtschaftsverkehr, soll den notwendigen Platz vorfinden, um flüssig rollen zu können. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden, was wiederum die Stadt attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft macht. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin die stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Um das Mobilitätsverhalten zu ändern, sollen Anreize z.B. in Form

von besseren Fuss- und Radwegen und schnelleren Busverbindungen geschaffen werden. Es braucht neben diesen «Pull-Massnahmen» auch sogenannte «Push-Massnahmen», um den MIV zu reduzieren und die angesprochene «Überkonsumation» an Mobilität zu verhindern. Hierzu zählen insbesondere die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich der Verkehrssteuerung und der Parkierung. Kostenloser ÖV ist nicht vorgesehen.

Neben den einzelnen Massnahmen in der Mobilität kann die Stadtentwicklung mit der 5-Minuten-Stadt die optimalen Voraussetzungen zur Vermeidung von unnötigen Fahrten schaffen. Das Ziel ist eine Stadt- und Quartierentwicklung, die dazu führt, dass Bewohnerinnen und Bewohner die Anlaufstellen ihres täglichen Bedarfs innert fünf Minuten erreichen können. Dies zu Fuss oder mit dem Velo. Untersuchungen, Studien zeigen auf, dass mit zunehmender Dichte und Durchmischung (Arbeiten und Wohnen) die Weglängen und gleichzeitig der MIV-Anteil abnehmen. Selbstverständlich wird nicht jede Person innert fünf Minuten seiner Wohnung/seines Hauses Arbeit finden. Gesamthaft betrachtet führt die Verdichtung und das Konzept der 5-Minuten-Stadt dazu, dass eine Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel stattfinden kann. Eine geeignete Baudichte führt dazu, dass Wohn- und Arbeitsräume für potenzielle Kunden geschaffen werden können. Selbstverständlich soll dabei auch die Erreichbarkeit von ausserhalb mit dem Auto gewährleistet bleiben.

Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden vom Stadtrat beschlossen und sind im Zielbild Temporegime festgelegt. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und die Verlustzeiten meistens gering sind. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist schliesslich aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo 30 verbessert, so dass gravierende Unfälle verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile bestätigen, dass Lärmsanierungen hohe Priorität haben (auch aus gesundheitlichen Gründen) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-2
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Entfernung nicht umsetzbarer und im Einzelnen nicht mehrheitsfähiger Massnahmen
Begründung	- Die Bevölkerung hat am 28. November 2021 dem Klimaziel "Netto-Null 2040" zwar deutlich mit rund 60 Prozent der Stimmen zugestimmt, was anerkannt wird. - Das bedeutet jedoch nicht, dass die Bevölkerung auch automatisch hinter den einzelnen Massnahmen zur Umsetzung dieses Ziels steht. Konkrete Massnahmen wurden im Abstimmungskampf denn auch kaum diskutiert. - Viele der sehr weitreichenden Vorgaben im vorliegenden Richtplan wie die Reduktion des MIV-Anteils von 42% auf 27% beziehen sich auf die Umsetzung des Klimaziels "Netto-Null-2040". - Wir sind überzeugt, dass viele dieser Vorgaben unrealistisch, nicht umsetzbar und im Einzelnen wohl auch nicht mehrheitsfähig sind.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist tatsächlich ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist aber notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390827-231123
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Bestandesertüchtigungen werden Ersatzneubauten und Abbrüchen vorgezogen: Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung in diesem Kapitel lässt genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen. Zudem ist der Richtplan behördenverbindlich und entfaltet für Grundeigentümerschaften keine direkte Rechtswirkung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-003
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Ersatz zweitletzter Abschnitt unter Ziele Gebäudebestand: Es werden nur beschränkt Anreize (Aufzonungen) für grossflächige Erneuerungen in den Quartieren geschaffen. Die Verdichtung soll sich primär auf die Schwerpunkträume innerhalb des urbanen Rückgrats konzentrieren. Punktuell, wo quartier- und sozialverträglich, sollen durch Höherbaurecht Aufzonungen im Bestand gefördert werden.
Begründung	Siehe oben In diesem Sinne braucht es auch Anpassungen in den Kapiteln A und S. Zudem gilt es, das Thema bei der BZO angemessen zu berücksichtigen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine etwas offenere Formulierung bezüglich Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren ist sinnvoll, da 40 % des Wachstums auch weiterhin ausserhalb des urbanen Rückgrats erfolgen soll. Eine explizite Nennung von gemeinnützigen Wohnbauträgern ist an dieser Stelle jedoch nicht sinnvoll. In diesem Sinne wird die bezeichnete Stelle auf Seite 14 umformuliert: «Es werden keine generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.»
Gleiche Anträge	AFS-023-002

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-3
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	Wir fordern eine Revision des Kapitels «Ziele Gebäudebestand» im kommunalen Richtplan. Konkret sollen Anreize für grossflächige Aufzonungen geschaffen werden, um günstigen Wohn- und Gewerberaum zu fördern. Weiterhin ist eine Straffung der Baubewilligungsverfahren und ein Abbau kommunaler Vorschriften anzustreben, um die Gestaltung der Stadt verstärkt in die Hände der Grundeigentümer zu legen. Weitere bürokratische Vorgaben wie die Wiederverwendung der bestehenden Gebäudemasse, zur Fassadenbegrünung oder zur Solarenergie, die den Baubewilligungsprozess unnötig verlängern und die Bautätigkeit erschweren lehnen wir ab. Für den städtischen Gebäudepark soll eine ausgewogene Abwägung zwischen Energie- und Nutzungseffizienz sowie Kosten vorgesehen werden, wobei sowohl die Bau- als auch die Betriebskosten über die angenommene Lebensdauer berücksichtigt werden müssen. Die Stadt Winterthur soll selber keine Projekte zur Wiederverwendung von Baumaterial durchführen.
Begründung	Der bestehende Plan fokussiert zu stark auf den Erhalt und die Energieeffizienz bestehender Strukturen und vernachlässigt die Notwendigkeit von grossflächigen Erneuerungen und einer flexibleren Stadtentwicklung. Die Einschränkung der Verdichtung auf Schwerpunkträume und der fehlende Anreiz für Aufzonungen stehen im Widerspruch zum Ziel, erschwinglichen Wohnraum zu schaffen. Um eine effiziente und kostenbewusste Stadtentwicklung zu ermöglichen, müssen Grundeigentümer mehr Freiheiten erhalten und die Prioritäten bei öffentlichen Bauten neu ausgerichtet werden. Die Erteilung einer Baubewilligung dauert in Winterthur schon heute 138 Tage. Wenn es der Stadtregierung ernst ist, schnell mehr (billigen) Wohnraum zu schaffen, muss sie diese Dauer verkürzen, nicht durch weitere Vorgaben verlängern. (Forschungs- und Erprobungs-)Projekte zur Wiederverwendung von Baumaterial sind keine Staatsaufgabe und sollen Privaten überlassen werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine etwas offenere Formulierung bezüglich der Verdichtungsmöglichkeiten ist sinnvoll, da 40 % des Wachstums auch weiterhin ausserhalb des urbanen Rückgrats erfolgen soll. In diesem Sinne wird die bezeichnete Stelle auf Seite 14 umformuliert: «Es werden keine generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.». Aufzonungen können grundsätzlich zum Bau von mehr Wohnraum führen. Ohne ergänzende Regelungen führen diese aber unter dem Strich nicht unbedingt zu mehr günstigem Wohnraum (steigende Bodenwerte, Abbruch Bestandsliegenschaften usw.).

Möglichkeiten, die bestehende Vorschriften zu verschlanken, werden im Rahmen der anstehenden BZO-Revision geprüft.

Eine entsprechende Abwägung bezüglich der genannten Aspekte (u.a. Kosten- und Nutzenoptimierung) beim städtischen Gebäudepark sowohl beim Bau als auch im Betrieb ist wichtig und wird bereits heute gemacht.

Bezüglich Solarenergie und Fassadenbegrünungen sieht der Richtplan keine neuen Vorgaben vor.

Mit Pilotprojekten zur Wieder- und Weiterverwendung von Gebäudeteilen (Re-Use/Kreislaufwirtschaft) kann die Stadt, als wichtige Bauherrin bei geeigneten Projekten mit gutem Beispiel vorangehen.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-059-002
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Netto-Null 2040
Antrag	
Begründung	Wir verstehen nicht, wieso die Stadt gegen den motorisierten Individualverkehr ist. Die Nutzung von Elektroautos nimmt Jahr für Jahr zu. Diese sind leise und grundsätzlich umweltfreundlich, wenn der Strom nicht durch Kohlekraftwerke produziert wird. Wie kann mal also generell gegen Autos sein? Zudem sind wir der Meinung, dass es jedem Einwohner als freier Schweizer selbst überlassen sein sollte, welches Fortbewegungsmittel er nutzen will.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lkw in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen müssen gestärkt werden. Die Stadt Winterthur ist nicht gegen den motorisierten Individualverkehr und ist sich bewusst, dass dieser auch zukünftig Teil des Gesamtverkehrssystems sein wird. Es sind aber bereits heute die Strassen am Morgen und Abend vollständig ausgelastet - wird weiterhin so viel Verkehr mit dem Auto abgewickelt, können die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten nicht mobil sein. Dies ist unabhängig von der Nutzung von Elektroautos oder fossilen Fahrzeugen der Fall. Damit die Mobilität weiterhin sichergestellt werden kann, soll der Verkehr auf flächeneffizientere Verkehrsmittel verlagert werden. Um das Mobilitätsverhalten zu ändern, sollen Anreize z.B. in Form von besseren Fuss- und Radwegen und schnelleren Busverbindungen geschaffen werden. Im Hinblick auf die Klimaüberlegungen kommt hinzu, dass Elektroautos zwar im Betrieb lokal CO₂-neutral sind, in der Produktion jedoch ebenfalls Emissionen entstehen und so Netto-Null nur erreicht werden kann, wenn der MIV-Anteil deutlich reduziert wird.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-010
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Planungsebenen und Verbindlichkeit
Antrag	Es soll im Sinne einer Klarstellung im Richtplan festgehalten werden, dass alle im Richtplan erwähnten Zielsetzungen und Massnahmen keine absolute Geltung haben, sondern dass diese nur ein wesentliches öffentliches Interesse dokumentieren, das in jedem Einzelfall gegen sämtliche andere öffentliche und private Interessen abzuwägen ist. Beispielsweise könnte auf S. 2 des Richtplans beim ersten violett hinterlegten Abschnitt folgender Text stehen «Karteneinträge sind ebenso behördenverbindlich, ausser als «orientierend» bezeichnete Einträge oder Karten. Sowohl die unter «Ziele und Grundsätze» als auch unter «Massnahmen» oder die in den Richtplankarten festgehaltenen verbindlichen Inhalte des Richtplans gelten nicht absolut. Vielmehr ist bei der Umsetzung der Richtplaninhalte in jedem Fall eine umfassende Abwägung der auf dem Spiel stehenden Interessen vorzunehmen.»
Begründung	Planungsgrundsätze lassen sich nicht unmittelbar anwenden. Sie enthalten Planungsanliegen, die als Elemente der Entscheidungsfindung – neben anderen Belangen – im Rahmen des anwendbaren Rechts berücksichtigt werden wollen. Sie müssen aber in jedem Fall abgewogen werden und können nicht ohne Abwägung angewandt werden. Dies wird an vielen Stellen im Richtplan auch speziell erwähnt. Weil es aber nicht überall festgehalten wird und niemand (im Umkehrschluss) zur Annahme verleitet werden soll (dort wo dies nicht steht, gilt der Grundsatz oder das Ziel oder die Massnahme absolut) soll dies in allgemeiner Weise festgehalten werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Dies ist bereit im Hauptbericht festgehalten (aber nicht im Wortlaut gemäss Antrag): Der kommunale Richtplan ist nicht parzellenscharf und ist behördenverbindlich (S.7). Im Rahmen der Umsetzung und Konkretisierung findet weiterhin ein Prozess der Interessenabwägung statt, insbesondere bei Massnahmen welche den Koordinationsstand Vororientierung oder Zwischenergebnis haben.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Planungsebenen und Verbindlichkeit
Antrag	Im Sinne einer Klarstellung muss im Richtplan zu Beginn festgehalten werden, dass alle erwähnten Zielsetzungen und Massnahmen keine absolute Geltung haben. Diese dokumentieren nur ein wesentliches öffentliches Interesse dokumentieren, das in jedem Einzelfall gegen sämtliche andere öffentliche und private Interessen abzuwägen ist.
Begründung	Planungsgrundsätze lassen sich nicht unmittelbar anwenden. Sie enthalten Planungsanliegen, die als Elemente der Entscheidungsfindung - neben anderen Belangen - im Rahmen des anwendbaren Rechts berücksichtigt werden. Sie müssen aber in jedem Fall abgewogen werden. Die Abwägung wird an unterschiedlichen Stellen im Richtplan erwähnt. Weil es aber nicht überall festgehalten wird, entsteht der Eindruck, dass wo dies nicht steht, das Ziel oder die Massnahme absolut gilt. Um dem vorzubeugen, soll das Gebot der Abwägung in allgemeiner Weise festgehalten werden. Beispielsweise könnte auf S. 2 des Richtplans beim ersten violett hinterlegten Abschnitt folgender Text stehen: «Karteneinträge sind ebenso behördenverbindlich ausser als "orientierend," bezeichnete Einträge oder Karten. Sowohl die unter "Ziele und Grundsätze" als auch unter "Massnahmen" oder die in den Richtplankarten festgehaltenen verbindlichen Inhalte des Richtplans gelten nicht absolut. Vielmehr ist bei der Umsetzung der Richtplaninhalte in jedem Fall eine umfassende Abwägung der im Spiel stehenden Interessen vorzunehmen.»
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Dies ist bereit im Hauptbericht festgehalten (aber nicht im Wortlaut gemäss Antrag): Der kommunale Richtplan ist nicht parzellenscharf und ist behördenverbindlich (S.7). Im Rahmen der Umsetzung und Konkretisierung findet weiterhin ein Prozess der Interessenabwägung statt, insbesondere bei Massnahmen welche den Koordinationsstand Vororientierung oder Zwischenergebnis haben.
Gleiche Anträge	AFS-052-010

Antrags-Nr.	AFS-1213-391557-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	An geeigneter Stelle soll im Richtplantext explizit festgelegt werden, dass § 49b PBG generell bei Auf- und Umzonungen (auch durch Gestaltungspläne oder Sonderbauvorschriften), die zu erhöhten Ausnutzungsmöglichkeiten führen, angewendet werden muss und nicht nur im Rahmen von städtebaulichen Verträgen.
Begründung	Der kommunale Richtplan sieht als Ziel eine sozialverträgliche räumliche Stadtentwicklung vor. Die Schaffung von kostengünstigem Wohnraum ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die nicht nur an die Wohnbaugenossenschaften delegiert werden kann (insbesondere in der Stadt Winterthur, die sich weigert oder sich nicht im Stande sieht aus eigenem Antrieb kostengünstigen Wohnraum zu bauen). Das Ziel kostengünstigen Wohnraum mittels städtebaulicher Verträge im Rahmen der Mehrwertabgabe zu sichern ist begrüssenswert, bloss kann ein städtebaulicher Vertrag nicht in allen Fällen erzwungen werden. In Fällen, wo die Mehrwertabgabe nicht mittels städtebaulichen Vertrags geleistet wird, fehlt eine alternative Rückfallebene für die Erstellung von kostengünstigem Wohnraum.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verankerung des Grundsatzes, bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50% preisgünstiger Wohn- und/ oder Gewerberaum zu sichern, ist bereits eine Anwendung von § 49b PBG und der zugehörigen Verordnung PWV. Eine generelle Verpflichtung, §49b bei jeglichen Auf- und Umzonungen flächendeckend mit festgelegten Anteilen anzuwenden ist zu «starr» und schliesst zudem preisgünstigen Gewerberaum nicht mit ein. Zusätzliche Massnahmen, um §49b anzuwenden (Mindestanteile Gebietsweise festlegen, Ausnutzungsboni etc.) werden im Rahmen der anstehenden BZO-Revision geprüft. Das Instrument Mehrwertaussgleich ist grundsätzlich zielführender. Mit der flexiblen Vorgabe bei Auf- und Umzonungen zwischen 20 bis 50 Prozent preisgünstigen Wohn- und/oder Gewerberaum zu sichern, lassen sich massgeschneiderte Lösungen für die jeweiligen Areale realisieren. So kann fallweise preisgünstiger Wohn- und/oder Gewerberaum, ein neuer öffentlicher Park oder die Finanzierung einer Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund stehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391486-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Formulieren von klaren Zielsetzungen und Massnahmen für eine sozial- und quartierverträgliche Verdichtung - z.B. durch eine aktive Sensibilisierungstätigkeit (zu Etappierungen, früher Info, Mieter-Unterstützung) oder durch das konkrete Einfordern von sozialen Begleitmassnahmen bei Arealüberbauungen.
Begründung	Verdichten im bebauten Gebiet funktioniert in aller Regel über Bestandserweiterungen und Ersatzneubauten, d.h. es bringt naturgemäss Risiken von sozialer Verdrängung mit sich. Der RP lässt die sozialen Folgen von Verdichtung unerwähnt. Thematisiert im wird die angestrebte soziale Durchmischung und das Einfordern eines gewissen Anteils an preisgünstigem Wohnraum, was zu befürworten ist.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan ist primär ein raumwirksames Planungsinstrument. Den Hauptbeitrag, den er in diesem Kontext leisten kann, ist den Erhalt und die Förderung der sozialen Durchmischung im Rahmen der Bautätigkeit einzufordern. Seite 16 (Ziele Sozialverträgliche Entwicklung) wird wie folgt ergänzt: «Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil an preisgünstigem 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.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391444-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Preisgünstiges Wohnen soll auch ausserhalb von Arealentwicklungen, bzw. Auf- und Umzonungen gefördert werden.
Begründung	Wohnen in der Stadt wird immer teurer. Gewisse Bewohnerinnen und Bewohner werden sich in verdichteten und aufgewerteten Quartieren der Stadt in Zukunft keinen Wohnraum mehr leisten können. Es braucht darum auch generell mehr günstigen Wohnraum, der die Gentrifizierung verhindert.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Raumplanerisch beschränken sich die Möglichkeiten auf Instrumente in Kombination mit einer Mehrausnützung bzw. neuen Nutzungsmöglichkeiten (Auf- und Umzonungen, Ausnützungsboni etc.). Wo dies nicht gegeben ist, kann die Stadt im Gegenzug auch nichts einfordern, dies lässt die übergeordnete Gesetzgebung (kantonales Mehrwertausgleichsgesetz und -verordnung und Art. 49b PBG) nicht zu. Insbesondere das neue Instrument Mehrwertausgleich wird zukünftig jedoch angewandt, um die Sicherstellung eines bestimmten Anteils von preisgünstigem Wohnraum bei Auf- und Umzonungen sicherzustellen.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391148-231125

Antrags-Nr.	AFS-1213-391331-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Der Fokus sollte bei der Erhöhung der Steuerkraft liegen.
Begründung	Die Steuerkraft in Winterthur liegt unter dem Durchschnitt vom Kanton. Mit dieser Ausgangslage ist der vorgelegt Richtplan nicht umsetzbar. Erst eine erhöhte Steuerkraft ermöglicht die Umsetzung auch im Bereich des sozialen Wohnens. (Das Beispiel von der Stadt Zürich zeigt das deutlich).
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	In den kommenden Jahren entstehen an vielen zentralen Lagen neue Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnraum auch im mittleren und höherpreisigen Segment (Bahnhofsumfelder, urbanes Rückgrat, Schwerpunkträume). Durch die gesteigerte Lagegunst und das attraktive Umfeld werden entscheidende Voraussetzungen für die Realisierung entsprechender Wohnungen durch private Investorinnen und Investoren geschaffen. Die Zielsetzung wird im Hauptbericht auf S. 16 (Ziele Sozialverträgliche Entwicklung) ergänzt: «Winterthur verfügt über eine grosse Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten in allen Preissegmenten.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391257-231126
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Es sind griffigere Massnahmen zur Vermeidung von Preissteigerungen und Verdrängungsmechanismen zu ergreifen.
Begründung	S. 15 f., Sozialverträgliche räumliche Entwicklung: Es wird richtig erkannt, dass vor allem in den Schwerpunkträumen im urbanen Rückgrat, also auch entlang der Zürcherstrasse, deutliche Preissteigerungen und Verdrängungsmechanismen ausgelöst werden können. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sind mehr als bescheiden: Bei Auf- und Umzonungen soll 20 bis 50 % preisgünstiger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert werden, und ansonsten will sich die Stadt «im Rahmen ihrer Möglichkeiten» für einen substanziellen Anteil an preisgünstigem Wohn- und Gewerberaum «einsetzen». Dies reicht nicht aus. In Töss sind der Preisdruck aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum schon heute zu spüren, und dieser wird sich mit der geplanten räumlichen Entwicklung noch massiv verstärken. Hier sind griffigere Massnahmen notwendig.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan ist primär ein raumwirksames Planungsinstrument. Den Hauptbeitrag, den er in diesem Kontext leisten kann, ist den Erhalt und die Förderung der sozialen Durchmischung im Rahmen der Bautätigkeit einzufordern. Seite 16 (Ziele Sozialverträgliche Entwicklung) wird wie folgt ergänzt: Verdichtung kann auch zu unerwünschten Verdrängungseffekten und sozialer Entmischung führen. Die Stadt setzt sich deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil an preisgünstigem 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 quatiervetragliche Verdichtung ein. Beispielsweise durch eine Sensibilisierung der Investorinnen und Investoren für Massnahmen, wie frühzeitige Information, etappierte Realisierungen, Unterstützung der Mietenden etc.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391486-231127

Antrags-Nr.	AFS-1213-391149-231125
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Prüfung der Sozialverträglichkeit von Massnahmen in bestehenden Quartieren im urbanen Rückgrat, die bereits heute gut durchmischt sind und vielfältige Bedürfnisse abdecken.
Begründung	Im urbanen Rückgrat gibt es bereits dichte und gut durchmischte Quartiere, deren Qualitäten unbedingt erhalten bleiben sollen. Es braucht Massnahmen, um diese zu unterstützen und deren Funktion nicht zu zerstören.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Ergänzung auf Seiten 10/11 und S. 62/63 sinnvoll: «Es gibt jedoch auch stabile Bereiche. Dort spielen u.a. der Erhalt des städtebaulichen Erscheinungsbilds (Quartiererhaltungszonen) sowie Denkmal- und Ortsbildschutz (Kernzonen, Siedlungsinventar, Inventar der Baudenkmäler) eine wichtige Rolle.» Aufgrund der baurechtlichen Situation sind in diesen Bereichen Aufzonungen, die zu höheren Ausnutzungen führen würden, faktisch ausgeschlossen. Dies macht grossflächige Neubauten unattraktiv und führt zu einer grossen Stabilität in diesen Quartieren. Eine eigentliche Prüfung der Sozialverträglichkeit bei einzelnen Bauprojekten, die im Rahmen der BZO realisiert werden, ist nicht möglich, da die Stadt dafür keine rechtliche Handhabe hat. Zudem ist der Begriff Sozialverträglich nicht definiert und kann sehr unterschiedlich ausgelegt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390828-231123
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Preisgünstiger Bestand soll möglichst erhalten bleiben & Sicherung preisgünstiger Wohn- und/oder Gewerberaum: Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist offen formuliert und lässt ausreichend Entwicklungsspielraum. Zudem ist der kommunale Richtplan, der das Areal als Arbeitsplatzgebiet ausweist, grundsätzlich behördenverbindlich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-004
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	An den in Anhang 4 (Richtplantext S. 15 und 16) bezeichneten Stellen schlagen wir jedenfalls folgende Ergänzungen vor: «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.» «Winterthur verfügt über eine grosse Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten. Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum ein. Preisgünstiger Bestand soll möglichst erhalten bleiben. Verdichtungen in den Quartieren erfolgen prioritär in Gebieten mit einem hohen Anteil an Wohnungen von gemeinnützigen Wohnbauträgern.»
Begründung	Beim Kapitel «Sozialverträgliche räumliche Entwicklung» (Richtplantext S. 15/16) möchten wir gerne noch einmal Folgendes anmerken (vgl. bereits unsere einleitenden Bemerkungen): Wir sind der Meinung, dass dem Wohnen und vor allem dem preisgünstigen und gemeinnützigen Wohnen im gesamten Richtplanentwurf zu wenig Bedeutung beigemessen wird. Dem Arbeiten ist ein eigenes Kapitel gewidmet ist (S.3 Arbeitsplatzgebiete ab Seite 78). Demgegenüber gibt es für das Thema Wohnen kein eigenes Kapitel. Das preisgünstige Wohnen wird ausschliesslich in Zusammenhang mit preisgünstigem Gewerberaum erwähnt und hauptsächlich unter dem Titel «Sozialverträgliche räumliche Entwicklung» abgehandelt. Beim Wohnen handelt es sich um ein grundsätzlich anderes Bedürfnis als bei Gewerbe und Arbeitsplätzen. Menschen, die eine Wohnung suchen, haben nichts von Gewerberäumen - und umgekehrt. Wir regen an, grundsätzlich zwischen (preisgünstigem) Wohnraum und (preisgünstigem) Gewerberaum zu unterscheiden und die Ziele und Stossrichtungen hinsichtlich dieser beiden Themen zu schärfen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ergänzung «vorzugsweise gemeinnütziger» wird übernommen. Die Streichung «im Rahmen ihrer Möglichkeiten» ist nicht sinnvoll, da dies betont, dass die Stadt einen gesetzlichen Handlungsspielraum hat. Dafür wird folgende Ergänzung aufgenommen: «Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preistünsigen Wohn- und Gewerberaum ein. Zudem strebt die Stadt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an. Preisgünstiger Bestand soll möglichst erhalten bleiben. Es werden keine generellen Aufzonungen für Erneuerungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat,

insbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.»

Gleiche Anträge

AFS-020-004, AFS-021-004, AFS-022-004, AFS-024-004, AFS-025-004, AFS-026-004, AFS-027-004, AFS-028-004, AFS-029-004, AFS-030-004, AFS-031-004, AFS-032-004, AFS-033-004, AFS-034-004, AFS-035-004, AFS-036-004, AFS-037-004, AFS-038-004, AFS-039-004, AFS-040-004, AFS-041-004, AFS-042-004, AFS-043-004, AFS-044-004, AFS-045-004, AFS-046-004

Antrags-Nr.	AFS-047-002
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Auflage bei Auf- und Umzonungen / Gesamtkontext (Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur, Seite 16) Die Auflage vom geforderten Wohn- oder Gewerberaum ist in einem Gesamtkontext zu stellen. Die Schaffung von Gewerberaum in einer einzelnen Liegenschaft ist kaum sinnvoll, vielversprechender ist diese Aufgabe im Kontext von einer grossen Überbauung oder im Quartier. Die geeigneten Areale sind für beide Nutzungsarten zu bezeichnen. Nicht jede Aufzonung ist für Gewerbe und/oder Wohnraum geeignet. Es sind Kriterien einzusetzen (z.B. aktuelle Grösse des Areals, aktuelle Nutzung des Areals), welche die geeigneten Areale innerhalb und ausserhalb des „urbanen Rückgrats“ bezeichnen.
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Den Aspekten der geeigneten Areale (Lage, Grösse etc.) und Kriterien wird bei der weiteren Ausgestaltung der Regelung Rechnung getragen, jedoch nicht im kommunalen Richtplan (nicht stufengerecht).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-047-003
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Auflage bei Umzonungen / Berücksichtigung Gewerbe (Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur, Seite 16) Bei Auf- und Umzonungen, welche mehr Wohn- und Arbeitsraum fördern sollten, sind jeweils 20% bis 50% preisgünstiger Wohn- und/oder Gewerberaum vorzusehen. Es bleibt fraglich, ob solche Forderungen das Angebot fördern oder aufgrund der Zurückhaltung von Investoren gegen solche Auf- und Umzonungen eher bremsen. Auf jeden Fall aber, sind die Voraussetzungen zu schaffen, das auch störende oder stark störende Betriebe bei Auf- und Umzonungen berücksichtigt werden. Auch diese Betriebe müssen in einer 5-Minuten-Stadt berücksichtigt werden. Diesbezüglich sind Areale/Gebiete auszuscheiden und zu bezeichnen, so dass alle Branchen eine Möglichkeit erhalten, von diesen Auf- und Umzonungen zu profitieren.
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum ist keine zusätzliche Forderung, sondern wird im Rahmen vom regulären Mehrwertausgleich eingefordert (keine «Doppelbelastung», ist bereits vom kantonalen Gesetz PBG, MAG, MAV so vorgesehen). Gebiete für mässig bis stark störende Betriebe sind nach wie vor Gewerbe- und Industriezonen. Auch dort sind Aufzonungen grundsätzlich denkbar, allerdings bestehen in der Regel bereits sehr hohe Ausnutzungsmöglichkeiten im Rahmen der Bau- und Zonenordnung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Dazu beantragen wir im dritten Aufzählungsstrich der behördenverbindlichen Ziele eine Ergänzung (S.16, neu, am Schluss, zusätzlicher Satz): – Winterthur verfügt über.... Langfristig wird über die ganze Stadt ein Wohnanteil von 20% in Kostenmiete angestrebt. Für gemeinnützige Wohnbauträger sind insbesondere auch in den Schwerpunktgebieten Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.
Begründung	Preisgünstiger Wohnraum (konkret Wohnraum in Kostenmiete) soll gefördert und gefordert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Quantitativen Zielvorgaben zu preisgünstigem Wohnraum über das gesamte Stadtgebiet hinweg sind im kommunalen Richtplan nicht sinnvoll, da dies nicht stufengerecht ist. Wie im Richtplan festgehalten sollen aber bei zukünftigen Auf- und Umzonungen arealbezogen jeweils 20 bis 50% preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-050-006
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Wir lehnen entschieden ab, dass Hauseigentümer bei Auf- und Umzonungen 20 bis 50 Prozent preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum schaffen müssen.
Begründung	Für Auf- und Umzonungen hat die Stadt Winterthur den maximalen Mehrwertausgleich von 40 Prozent beschlossen. Im Kantonsrat wurde für Auf- und Umzonungen ein Rahmen von 0 bis 40 Prozent einvernehmlich beschlossen. Die in Winterthur beschlossenen 40 Prozent stellt somit die maximale Abgabe dar, welche Hauseigentümer für einen erhaltenen Mehrwert durch Auf- oder Umzonungen entrichten müssen. Die im Richtplan aufgeführte zusätzliche Zwangsmassnahme, dass bei Auf- und Umzonungen neben dem Mehrwertausgleich weitere Ausgleichsleistungen geleistet werden müssen, widerspricht dem im Kantonsrat ausgehandelten Kompromiss.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum ist keine zusätzliche Forderung, sondern wird im Rahmen vom regulären Mehrwertausgleich eingefordert (keine «Doppelbelastung», ist bereits vom kantonalen Gesetz PBG, MAG, MAV so vorgesehen).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	S. 16 Textkasten (linke Spalte) Antrag: Der Text ist wie folgt zu ergänzen: «Bei Auf- und Umzonungen von geeigneten Arealen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen jeweils zwischen 20 bis 50% preisgünstiger, in erster Linie gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert.»
Begründung	Explizite Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus Im aufliegenden Entwurf ist zwar an mehreren Stellen von der Förderung «preisgünstigen» Wohn- und Gewerberaums die Rede. Der gemeinnützige Wohnungsbau wird jedoch nicht explizit erwähnt. Wir erachten es als unabdingbar, die Bedeutung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Rahmen des kommunalen Richtplans zum Ausdruck zu bringen. Die Bedingungen für preisgünstigen Wohnraum, der von nicht-gemeinnützigen Bauträgern im Rahmen von Mehrwertausgleichen im urbanen Rückgrat erstellt würde, müssen genau definiert und langfristig kontrolliert werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ergänzung «vorzugsweise gemeinnütziger» wird übernommen. Zudem wird folgende Ergänzung aufgenommen: «Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum ein. Zudem strebt die Stadt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an.»
Gleiche Anträge	AFS-023-004

Antrags-Nr.	AFS-053-002
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Seite 16 Textkasten (rechte Spalte) Antrag: Der Text ist wie folgt zu ergänzen: «Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil an preisgünstigem gemeinnützigem Wohn- sowie Gewerberaum ein. Preisgünstiger Bestand soll möglichst erhalten bleiben. Verdichtungen in den Quartieren erfolgen prioritär in Gebieten mit einem hohen Anteil an Wohnungen von gemeinnützigen Wohnbauträgern.»
Begründung	Explizite Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus Im aufliegenden Entwurf ist zwar an mehreren Stellen von der Förderung «preisgünstigen» Wohn- und Gewerberaums die Rede. Der gemeinnützige Wohnungsbau wird jedoch nicht explizit erwähnt. Wir erachten es als unabdingbar, die Bedeutung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Rahmen des kommunalen Richtplans zum Ausdruck zu bringen. Die Bedingungen für preisgünstigen Wohnraum, der von nicht gemeinnützigen Bauträgern im Rahmen von Mehrwertausgleichen im urbanen Rückgrat erstellt würde, müssen genau definiert und langfristig kontrolliert werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Streichung «im Rahmen ihrer Möglichkeiten» ist nicht sinnvoll, da dies betont, dass die Stadt einen gesetzlichen Handlungsspielraum hat. Dafür wird folgende Ergänzung aufgenommen: «Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen substanziellen Anteil preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum ein. Zudem strebt die Stadt mit den ihr zur Verfügung stehenden Instrumenten eine Erhöhung der Anzahl Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Bauträgern an. Preisgünstiger Bestand soll möglichst erhalten bleiben. Es werden keine generellen Aufzonungen für Erneuerungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.»
Gleiche Anträge	AFS-023-004

Antrags-Nr.	AFS-053-003
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Seite 15f. Antrag: Die Ziele und Stossrichtungen hinsichtlich dieser beiden Themen sind zu schärfen.
Begründung	Beim Kapitel «Sozialverträgliche räumliche Entwicklung» wird das preisgünstige Wohnen ausschliesslich in Zusammenhang mit preisgünstigem Gewerberaum erwähnt und abgehandelt. Es sollte aber grundsätzlich zwischen (preisgünstigem) Wohnraum und (preisgünstigem) Gewerberaum unterschieden werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sowohl preisgünstiger Wohn-, wie Gewerberaum kann bei Verdichtungen und Aufwertungen von Verdrängungen betroffen sein. Wo jeweils welche Nutzung im Vordergrund steht und entsprechend gefördert werden soll, wird im Rahmen der Gebiets- und Arealentwicklungen ortsspezifisch weiter vertieft und über städtebauliche Verträge gesichert. Diese werden wiederum zusammen mit Um- und Aufzonungen öffentlich aufgelegt und dem Parlament zur Festsetzung vorgelegt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-004
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Es ist eine Sozialwissenschaftliche Studie durchzuführen, die untersucht, welche Auswirkungen das angedachte Wachstum auf das Zusammenleben der Winterthurer Bevölkerung hat und welche Konsequenzen dies für die gesellschaftliche Kohärenz haben könnte.
Begründung	Der städtische Richtplan übernimmt relativ unkritisch die Vorgaben des kantonalen Richtplans, ohne dessen Prämissen in Frage zu stellen oder eigenständige Szenarien zu entwickeln. Weiter rechnet er mit einem grossen Bevölkerungswachstum, ohne darauf einzugehen, wie dieses Wachstum zustande kommt. Laut Bevölkerungsstatistik der Stadt Winterthur wuchs die Schweizer Bevölkerung in Winterthur im Jahr 2022 nur um 1%, während die ausländische Bevölkerung um 7% zugenommen hat. Es ist also anzunehmen, dass ein grosser Anteil des prognostizierten Wachstums auf Zuwanderung und auf Personen mit Migrationshintergrund entfallen wird. Dies kann, muss aber nicht, zu Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung führen. Aus diesem Grund ist es wichtig zu untersuchen, welche soziokulturellen Auswirkungen das angedachte Wachstum hat, damit eine entsprechende gesellschaftspolitische Diskussion geführt werden kann bevor planerischer Entscheidungen getroffen werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan muss die Prämissen bzw. Wachstumsvorgaben des kantonalen bzw. regionalen Richtplans grundsätzlich übernehmen. Diese sind behördenverbindlich. Der Kanton gibt vor, wie das prognostizierte Bevölkerungswachstum verteilt werden soll. Gemäss kantonalem Richtplan gehört die Stadt Winterthur zum Handlungsraum «Stadtlandschaft». Dieser zeichnet sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus. Auch in Zukunft wird hier der grösste Anteil der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung des Kantons erwartet. Der kommunalen Richtplan zeigt auf, wie das prognostizierte Wachstum stadtverträglich und nachhaltig gestaltet werden kann.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-005
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Im Richtplan sollen Gebiete für gehobenes Wohnen definiert werden.
Begründung	Winterthur braucht nicht einfach nur mehr günstigen Wohnraum, sondern auch Wohnraum für Steuerzahler mit hohen Einkommen. Rund die Hälfte der Winterthurer Steuereinnahmen stammt von Personen, die ein steuerbares Einkommen von über CHF 80'000 haben. Da die Steuerbelastung mit dem Einkommen steigt, macht diese Gruppe jedoch nur ein Fünftel der Steuerzahler der Stadt aus. Aus Gründen der Ausgewogenheit und Steigerung der Steuerkraft in der Stadt wünschen wir explizit, dass im Richtplan Gebiete definiert werden, die für gehobenes Wohnen ausgeschieden werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	In den kommenden Jahren entstehen an vielen zentralen Lagen neue Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnraum auch im mittleren und höherpreisigen Segment (Bahnhofsumfelder, urbanes Rückgrat, Schwerpunkträume). Durch die gesteigerte Lagegunst und das attraktive Umfeld werden entscheidende Voraussetzungen für die Realisierung entsprechender Wohnungen durch private Investorinnen und Investoren geschaffen. Die Zielsetzung wird im Hauptbericht auf S. 16 (Ziele Sozialverträgliche Entwicklung) ergänzt: «Winterthur verfügt über eine grosse Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten in allen Preissegmenten.»
Gleiche Anträge	AFS-1213-391331-231127

Antrags-Nr.	AFS-054-006
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Bei Auf- und Umzonungen soll die festgelegte Quote von 20-50% günstiger Wohnraum erst ab einer Arealfläche von 20'000 qm gelten.
Begründung	Nicht jedes Areal eignet sich per se für den günstigen Wohnungsbau und eine grundsätzliche Pflicht für Grundstücke, solchen zu schaffen, lehnen wir deshalb ab. Eine Arealüberbauung mit Fläche von mehr als 20'000 qm kann jedoch als Quartierentwicklung betrachtet werden, weshalb Vorgaben ab einer solchen Grösse sinnvoll sein können.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Ein solcher Schwellenwert ist nicht sinnvoll. Der Mehrwertausgleich kommt gemäss BZO bereits ab einer Grundstücksfläche von 1200 m ² zum Zug. Wo jeweils welche Ausgleichsleistungen und welche Nutzung im Vordergrund steht und entsprechend gefördert werden soll, wird im Rahmen der Gebiets- und Arealentwicklungen ortsspezifisch weiter vertieft und über städtebauliche Verträge gesichert. Diese werden wiederum zusammen mit Um- und Aufzonungen öffentlich aufgelegt und dem Parlament zur Festsetzung vorgelegt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391499-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Der Gentrifizierung, die durch die Aufwertung verschärft wird, im gesamten kommunalen Richtplan mehr Rechnung tragen.
Begründung	Die Aufwertung der Schwerpunkträume hat auch eine Auswirkung auf die umliegenden Quartiere. Diese werden ebenfalls aufgewertet, was zu einer Verdrängung für Menschen mit einem kleinen Geldbeutel führt. Hier muss die Stadt Massnahmen ergreifen um bezahlbaren Wohnraum in allen Quartieren zu erhalten und einer Gentrifizierung entgegenzuwirken. Diese möglichen Massnahmen fehlen aus unserer Sicht im gesamten Dokument.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Problematik ist der Stadt bewusst. Sie wird im Richtplan in den Kapiteln Mehrwertausgleich und Sozialverträgliche räumliche Entwicklungen abgehandelt. Die beiden Kapitel wurden aufgrund der Rückmeldungen ergänzt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-059-005
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	
Begründung	Sie sind der Meinung, dass bei Auf- und Umzonungen jeweils zwischen 20 und 50 Prozent preisgünstiger Wohnraum geschaffen wird. Ich weiss nicht, wie die zuständigen Stellen rechnen, aber ich glaube nicht, dass es, abgesehen von staatlichen Pensionskassen, Investoren gibt, die bereit sind, für so eine magere Rendite überhaupt zu investieren (sh. Berlin).
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum ist keine zusätzliche Forderung, sondern wird im Rahmen vom regulären Mehrwertausgleich eingefordert (keine «Doppelbelastung», ist bereits vom kantonalen Gesetz PBG, MAG, MAV so vorgesehen).
Gleiche Anträge	AFS-050-006

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-6
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Sozialverträgliche räumliche Entwicklung
Antrag	Wir verlangen eine grundlegende Überarbeitung der Ziele zur sozialverträglichen räumlichen Entwicklung im kommunalen Richtplan. Dabei soll sich die Stadt darauf beschränken, förderliche Rahmenbedingungen für private Initiativen zu schaffen, ohne direkt in die Gestaltung des Wohn- und Gewerberaums einzugreifen. Die Stadt Winterthur kann nach unserer Ansicht Anreize oder einen Ausgleichsmechanismus schaffen, dass Bestandsmieter mit grösseren Wohnungen und günstigen Mieten (freiwillig) in geeignete kleinere Wohnungen umziehen.
Begründung	Der aktuelle Plan, bei Auf- und Umzonungen zwischen 20 bis 50% preisgünstigen Wohn- und/oder Gewerberaum zu sichern, stellt einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsfreiheit dar und fördert eine zentralisierte Planung von Wohn- und Gewerberaum, was grundsätzlich abzulehnen ist. Mit dieser Massnahme werden nur punktuell Gewerberäume geschaffen, was an den tatsächlichen Bedürfnissen des Gewerbes vorbeigeht. Notwendig sind Gewerbe-zonen, die verkehrlich optimal erschlossen und in denen auch Emissionen wie Lärm und Schmutz möglich sind. Eine soziale Durchmischung und lebendige Quartierentwicklung sollten nicht erzwungen, sondern durch die natürliche Dynamik der Stadtentwicklung ermöglicht werden. Die Stadt sollte die Quartiervereine unterstützen, ohne jedoch direkt in deren Aktivitäten einzugreifen, und darauf abzielen, durch allgemeine Verbesserungen der Rahmenbedingungen, wie etwa die Vereinfachung von Bewilligungsverfahren und die Förderung von Bauzonen, eine Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten zu ermöglichen. Die Einfrierung der Mieten bei Einzug führt dazu, dass viele langjährige Mieter in grossen Wohnungen leben, auch wenn z.B. die Kinder bereits ausgezogen sind. Dadurch wird das Angebot unnötig verknappt und die Mieten steigen an. Ein (finanzieller) Ausgleichsmechanismus könnte dazu führen, dass solche Leute umziehen und Wohnraum freigeben. Dies führt insgesamt zu sinkenden Angebotsmieten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist Aufgabe der Stadt, z.B. bei Gestaltungsplänen Vorgaben zu Nutzungsarten bzw. der Art des Wohnens aus einer gesamtstädtischen, langfristigen Optik zu machen. Damit leistet sie einen Beitrag dazu, die soziale Durchmischung und den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu erhalten bzw. zu stärken. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum ist keine zusätzliche Forderung, sondern Bestandteil des regulären Mehrwertausgleichs. Somit handelt es sich nicht um eine «Doppelbelastung», sondern um eine Möglichkeit im Rahmen der kantonalen Gesetzgebung (Planungs- und Baugesetz, Mehrwertausgleichsgesetz und -verordnung). Gebiete für mässig bis stark störende Betriebe sind nach wie vor Gewerbe- und Industriezonen. Auch dort sind Aufzonungen grundsätzlich denkbar, allerdings bestehen in der Regel bereits sehr

hohe Ausnützungsmöglichkeiten im Rahmen der Bau- und Zonenordnung. Die Reservezone Rosenberg wird als langfristige Option für ein Gewerbegebiet nahe dem Autobahnanschluss mitaufgenommen (Planeintrag S. 80 und Ergänzung Massnahmentext S.3.1).

Die Überlegungen bezüglich eines Anreizsystems, um grosse Bestandswohnungen für Familien bereitzustellen zu können, sind interessant. Entsprechende Massnahmen werden im Rahmen der anstehenden BZO-Revision geprüft.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-050-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven
Antrag	Es braucht eine nachvollziehbare Strategie, wie das bisherige Bevölkerungswachstum gebremst und mehr Arbeitsplätze geschaffen werden können.
Begründung	Der Vergleich mit der bisherigen Entwicklung seit 2000 zeigt, dass die Einwohnerzahl stärker und die Arbeitsplätze weniger stark gewachsen sind als die Prognosen gemäss Richtplan. Weswegen die Einwohnerzahl weniger stark steigen und mehr Arbeitsplätze geschaffen werden sollen als in den vergangenen Jahren wird im Bericht zum Richtplan nicht schlüssig aufgezeigt. Damit besteht das Risiko, dass der Richtplan auf unrealistischen Annahmen basiert und die anfallenden Kosten nicht durch entsprechende Erträge finanziert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das im Richtplan formulierte Wachstumsziel der Arbeitsplätze wurde vom Regionalen Richtplan übernommen. Es handelt sich dabei nicht um eine Prognose, sondern um ein Wunschziel der RWU (Herleitung gemäss RegioROK 2011). Der kommunale Richtplan zeigt nun auf, wo dieses gewünschte Wachstum stattfinden soll. Die Schwerpunkträume, auf welche die zukünftige Entwicklung gelenkt werden soll, sind insbesondere auch wichtige Arbeitsplatzgebiete und damit zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-059-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven
Antrag	
Begründung	Die Annahme, dass in Winterthur ein Plus von 40 % an Arbeitsplätzen bis 2040 erreicht werden soll, finden wir utopisch. Eine Stadt, in der nur noch im Schneckentempo verkehrt werden kann und man mehr Zeit liegen lässt als auf der Autobahn, ist nicht wirtschaftsfördernd. Wir kennen einige Unternehmer und wissen, dass bereits heute eine Nettoabwanderung stattfindet.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Das im Richtplan formulierte Wachstumsziel der Arbeitsplätze wurde vom Regionalen Richtplan übernommen. Es handelt sich dabei nicht um eine Prognose, sondern um ein Wunschziel der RWU (Herleitung gemäss RegioROK 2011). Der kommunale Richtplan zeigt nun auf, wo dieses gewünschte Wachstum stattfinden soll. Die Schwerpunkträume, auf welche die zukünftige Entwicklung gelenkt werden soll, sind insbesondere auch wichtige Arbeitsplatzgebiete und damit zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie.
Gleiche Anträge	AFS-050-001

Antrags-Nr.	AFS-013-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven
Antrag	Es ist darzulegen, wie es die Stadt Winterthur schaffen kann, das prognostizierte Wachstum auf dem Stadtgebiet zu bewältigen. Neben der Verdichtung in den Schwerpunkträume sind dazu auch Massnahmen in den anderen Räumen nicht aus dem Auge zu verlieren.
Begründung	Es wird festgestellt, dass in den heutigen Bauzonen theoretisch rund 25'000 zusätzliche EinwohnerInnen und 30'000 zusätzliche Beschäftigte untergebracht werden können. Diese Nutzungsreserven beschränken sich hauptsächlich auf das «Bauen im Bestand». Mit dem kommunalen Richtplan wird die Grundlage gelegt, überwiegend innerhalb der Schwerpunkträume eine Erhöhung der Kapazitäten zu prüfen. Zusätzlich könnten so Kapazitäten für rund 6'000 bis 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 10'000 bis 16'000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Gemäss der Prognose ist im Jahre 2040 mit 135'000 EinwohnerInnen zu rechnen. Dies bedeutet ein Wachstum von rund 10'000 EinwohnerInnen gegenüber heute. Wir können nicht abschätzen, ob genügend Kapazitäten für das prognostizierte Wachstum bis 2040 vorhanden sind.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die städtische Kapazitätsberechnungen wurden mit den Kapazitätsberechnungen vom Kanton abgeglichen. Die Differenzen bewegen sich im tiefen einstelligen Prozentbereich. Die Zahlen sind damit belastbar. Eine Ergänzung zum Wachstum ausserhalb vom urbanen Rückgrat ist sinnvoll und wird aufgenommen, siehe AFS-023-002.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»
Antrag	Wir schlagen vor, auf Seite 11 an der in Anhang 1 bezeichneten Stelle einen ergänzenden Absatz wie folgt einzufügen: «Bei der Entwicklung und Verdichtung des «urbanen Rückgrats» und der Quartiere wird auf eine gute soziale Durchmischung geachtet. Dazu wird der Anteil preisgünstiger und insbesondere gemeinnütziger Wohnungen erhöht.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der Grundsatz der sozialen Durchmischung ist bereits bei den Zielen sozialräumliche Entwicklung (S.16) enthalten. Eine Ergänzung auf S. 11 bei den Quartieren wird aufgenommen: «Auf eine gute soziale Durchmischung wird beachtet». Das Thema wird auch an anderer Stelle aufgenommen, siehe AFS-023-004.
Gleiche Anträge	AFS-020-001, AFS-021-001, AFS-022-001, AFS-024-001, AFS-025-001, AFS-026-001, AFS-027-001, AFS-028-001, AFS-029-001, AFS-030-001, AFS-031-001, AFS-032-001, AFS-033-001, AFS-034-001, AFS-035-001, AFS-036-001, AFS-037-001, AFS-038-001, AFS-039-001, AFS-040-001, AFS-041-001, AFS-042-001, AFS-043-001, AFS-044-001, AFS-045-001, AFS-046-001

Antrags-Nr.	AFS-047-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»
Antrag	Kernbereich urbanes Rückgrat (Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur, Seite 10) Die Wachstumsstrategie wird nur auf den Kernbereich Winterthurs gelegt, es ist die Rede vom „urbanen Rückgrat“. Die Wachstumsstrategie ist auch auf den Rest der Gebiete auszuweiten und mit konkreten Aussagen und Potenzialen zu belegen, da sonst Entwicklungen und Wachstum in diesen Gebieten enorm erschwert werden und unter Umständen sehr unkoordiniert erfolgen.
Begründung	
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Potenziale ausserhalb des urbanen Rückgrats sind bereits genannt (siehe S. 63). Eine Ergänzung zur Entwicklung ausserhalb des Rückgrats wird auf S. 10 aufgenommen. Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der anstehenden BZO-Revision oder auf Initiative von privaten Eigentümerschaften.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-002-009
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»
Antrag	Die Idee der 5-Minuten-Stadt wird vom Prinzip her begrüsst, doch seien die getroffenen Annahmen zu überprüfen und sei aufzuzeigen, wo die dafür erforderlichen Zentren oder Kristallisationspunkte entstehen könnten.
Begründung	So steht beispielsweise auf S. 9 des Richtplans: «Wenn ein Drittel der Bevölkerung in einer 5-Minuten-Nachbarschaft lebt, kann das durch das Auto verursachte Verkehrsvolumen halbiert werden. Der kostbare Raum wird für Wohnungen, Spielplätze, für Begegnung und Nachbarschaft genutzt – für mehr Lebensqualität.» Weshalb soll sich das durch das Auto verursachte Verkehrsvolumen halbieren, wenn ein Drittel der Bevölkerung in einer 5-Minuten-Nachbarschaft wohnt? Wenn dieser Drittel der Bevölkerung gar kein Auto mehr brauchen würde, was wenig realistisch ist, würde sich der Verkehr durch maximal um einen Drittel reduzieren. Und weshalb soll nach einer Verkehrsreduktion dann mehr Raum für Wohnungen zur Verfügung stehen? Es ist weiter zu prüfen, ob nicht eine 10-Minuten Stadt realistischer ist. Weiter ist zu überlegen, was die dafür erforderliche Infrastruktur ist. Wenn die Gütergrundversorgung ein wichtiger Aspekt ist, stellt sich wegen der Anlieferung insbesondere die Frage der Lärmimmissionen und damit der gemäss Zonenplan zugewiesenen Empfindlichkeitsstufe. Anstelle von pauschalen Forderungen wie der Halbierung des MIV soll lieber konkret geplant werden, welche Massnahmen erforderlich sind, damit eine 5 oder 10-Minuten Stadt möglich wird. Das ist dann eine zukunftsweisende Planung im Unterschied zu einer politischen Planung, die einfach die Halbierung des MIV fordert.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das Konzept der 5-Minuten Stadt bezieht sich auf die Quartiersebene und auf die Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo. In manchen Winterthurer Quartieren sind schon heute Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen - und Naherholungsorte zu Fuss oder mit dem Velo innert 5 Minuten erreichbar. Dieses Konzept soll in allen Quartieren Fuss fassen und bei der Gestaltung und Umstrukturierung von Gebieten Beachtung finden. Die Höhe der durch das Auto verursachte Verkehrsvolumen ergibt sich aus der Reduktion der Anzahl Fahrten. Pro Einwohnerin / Einwohner und Beschäftigte werden können mehrere Fahrten pro Tag reduziert werden. Deshalb nimmt die Reduktion im Vergleich zu den Anzahl Personen im 5-Minuten-Quartier überproportional ab. Die genaue Lage von Zentren oder Kristallisationspunkten hängt immer auch mit der Standortwahl von privaten Dienstleistungsunternehmen ab und kann nicht behördenverbindlich über den Richtplan verordnet oder verortet werden. Im Richtplan werden jedoch die Gebiete mit Zentrumsfunktion (S.2.2) ausgewiesen:

«Winterthurs Gebiete mit Zentrumsfunktion – das urbane Rückgrat, die starken Quartiere und zentrale Abschnitte entlang der Stadtradien – sind Orte, die im Sinne der «5-Minuten-Stadt» auf vielfältige Funktionen ausgerichtet sind. Dichte und Nutzungsvielfalt führen zu einer besseren Versorgungsqualität vor Ort und für die angrenzenden Stadtquartiere.»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-003-005
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»
Antrag	Räumliche Entwicklung - 5-Minuten-Stadt ist unrealistisch
Begründung	In fünf Minuten zu Fuss oder mit dem Velo alles erreichen, was es für den Alltag braucht – das ist die Idee der 5-Minuten-Stadt. Winterthur bietet diese Qualität in vielen seiner Quartiere schon heute. In kurzer Distanz gibt es Läden, Restaurants und Arztpraxen, öffentliche Dienstleistungen und Plätze, Schulen, Sportanlagen und Wälder. Der kommunale Richtplan zeigt auf, wie diese Stärke weiter ausgebaut werden und noch mehr attraktiver Lebensraum entstehen soll. Die «5-Minuten-Stadt» ist als Idee richtig und bestechend. Dennoch bleibt sie ein inhaltsleeres Schlagwort, solange in unseren Quartieren Läden, Restaurants und Arztpraxen - aus unterschiedlichen Gründen - schliessen und verschwinden. Zudem sind ohnehin nicht alle Bedürfnisse im 5-Minuten-Perimeter abzudecken; der Arbeitsort findet sich ausserhalb, das Spital, das spezialisierte Geschäft, der Sportclub und die Freunde ebenso. Mit welchen Massnahmen der Stadtrat die Attraktivität der Quartiere für die Wirtschaft und die KMU erhöhen will, welche eine zentrale Rolle in der „5-Minuten-Stadt“ einnehmen, bleibt ein Rätsel. „Wenn ein Drittel der Bevölkerung in einer 5-Minuten-Nachbarschaft lebt, kann das durch das Auto verursachte Verkehrsvolumen halbiert werden (Richtplanentwurf, Seite 9).“ Eine ideologische These, die weder irgendwo in der Schweiz umgesetzt noch zu erwarten ist, weil auch die theoretische Möglichkeit („kann“) die Bereitschaft der Bevölkerung dazu nicht berücksichtigt. Die Evidenz dieser Aussage fehlt gänzlich. Nur schon ein Blick auf den Wohnort der städtischen Kader zeigt, dass eine 5-Minuten-Stadt unrealistisch ist. Auch der Blick auf das Sulzerareal Stadtmitte oder Neuhegi – wo man seit über 20 Jahren aktiv versucht, Bildung, Freizeit, Arbeiten, Wohnen und Einkaufen im fussnahen Quartier anzusiedeln – zeigt, dass dies ein sehr schwieriges und wenig erfolgreiches Unterfangen ist. Die so gewünschten Kleinläden und Restaurants für die Quartiersversorgung blieben bisher gänzlich aus oder blieben nicht lange. Wenn der Markt nicht spielt, sind Kleinbetriebe nicht zu halten.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-002
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»
Antrag	S.11 «Bei der Entwicklung und Verdichtung des «urbanen Rückgrats» und der Quartiere wird auf eine gute soziale Durchmischung geachtet. Dazu wird ein Anteil preisgünstiger und gemeinnütziger Wohnraum eingeplant.»
Begründung	Die gemeinnützigen Wohnungen in der Stadt Winterthur liegen vor allem in den Quartieren. Dort, wo ihnen das Land bereits gehört, können sie so günstig bauen, wie an keinem anderen Ort. Deshalb muss auch in den Quartieren punktuell verdichtet werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der Grundsatz der sozialen Durchmischung ist bereits bei den Zielen sozialräumliche Entwicklung (S.16) enthalten. Eine Ergänzung auf S. 11 bei den Quartieren wird aufgenommen: «Auf eine gute soziale Durchmischung wird beachtet». Das Thema wird auch an anderer Stelle aufgenommen, siehe AFS-023-004.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391492-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»
Antrag	Unserer Meinung nach wird hier mit einer zu kleinen Zahl gerechnet. Anstatt mit 135'000 Menschen sollte mit mindestens 150'000 Menschen bis 2040 gerechnet werden.
Begründung	Dies sehen wir als nötig, weil die Wohnungsnot in Winterthur schon heute sehr akut ist und in Zukunft noch mehr zunehmen wird. Wenn man hier mit zu kleinen Zahlen rechnet, trägt man dieser Not nicht Rechnung und verliert sie am Ende aus dem Blick.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das erwartete Wachstum beruht auf der Statistik Stadt Winterthur. Grundsätzlich ist selbstverständlich auch ein etwas höheres oder etwas geringeres Wachstum denkbar. Aufgrund dessen würde sich am kommunalen Richtplan jedoch nichts Grundlegendes ändern.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-059-006
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt»
Antrag	
Begründung	Wie bereits erwähnt, gibt es bereits heute eine Abwanderung von Unternehmen. Deshalb ist es ideologisches Wunschdenken, wenn behauptet wird, dass die Chancen steigen, im Umkreis von 5 Minuten eine Arbeit zu finden. Kommt hinzu, dass wir in den nächsten Jahren aufgrund der Demografie Probleme haben werden, überhaupt qualifizierte Arbeitskräfte zu finden. Wir selbst beschäftigen bereits heute Personen, die auf dem Land wohnen und die auf effiziente Strassenverbindungen und günstige Parkplätze angewiesen sind. Wenn das Tropfensystem und die Einführung einer stadtweiten 30er-Zone Realität werden, sehen wir keinen Grund mehr, in der Stadt zu bleiben.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Das Prinzip der 5 - Minuten-Stadt ist dasselbe wie die 15- Minuten Stadt, die man im internationalen Kontext kennt. Mit dem reduzierten Ansatz wird berücksichtigt, dass Schweizer Städte im internationalen Vergleich überschaubar sind. Das Ziel ist eine Stadt- und Quartierentwicklung die dazu führt, dass Bewohnerinnen und Bewohner die Anlaufstellen ihres täglichen Bedarfs innert fünf Minuten erreichen können. Dies zu Fuss oder mit dem Velo. Untersuchungen, Studien mit verfügbaren Daten (Metron SVI 2015/003, Postulat Innenentwicklung vom Bund) können aufzeigen, dass mit zunehmender Dichte und Durchmischung (Arbeiten und Wohnen) die Weglängen abnehmen und der MIV-Anteil abnimmt. Selbstverständlich wird nicht jede Person innert fünf Minuten seiner Wohnung/seines Hauses Arbeit finden. Gesamthaft betrachtet führt die Verdichtung und das Konzept der 5-Minuten-Stadt dazu, dass eine Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel stattfinden kann. Eine geeignete Baudichte führt dazu, dass Wohn- und Arbeitsraum für ausreichend potenzielle Kunden geschaffen werden kann. Selbstverständlich soll dabei auch die Erreichbarkeit von Ausserhalb mit dem Auto gewährleistet bleiben. Die Verkehrsdosierung («Tropfensystem») stellt sicher, dass der Verkehr innerhalb von Winterthur flüssig bleibt. Ohne diese Dosierung würden sich die Autos einfach im Stadtzentrum stauen, so dass der Bus behindert wird und die Aufenthaltsqualität reduziert wird. Die Dosierung ist somit im Sinne aller, denn so kommt man in Winterthur flüssig voran. Die Geschwindigkeiten werden grundsätzlich nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und

reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-002-001
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung /
Antrag	Es soll klar bestimmt bleiben, was nun genau der verbindliche Inhalt des Richtplans ist.
Begründung	Ich habe verstanden, dass neben den Planinhalten nur diejenigen Texte verbindlich sind, welche violett hinterlegt sind. Dies sowie der Grundsatz, dass die Erläuterungen zum kommunalen Richtplan nicht verbindlich sind, erscheint mir sehr wichtig. Denn die Unterlagen sind sehr umfangreich und es soll für alle klar sein, was gilt und was nicht. Hilfreich wäre deshalb, wenn am Ende ein Dokument geschaffen würde, welches nur die verbindlichen Inhalte aufweist.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Ein zusätzliches Dokument wird als nicht sinnvoll erachtet. Behördenverbindliche Inhalte und Ausführungen gehören zusammen. Der Hinweis, welche Inhalte behördenverbindlich sind, ist bereit prominent auf dem Deckblatt enthalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-002-002
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung /
Antrag	Der Richtplan soll einen Planungshorizont von grundsätzlich 20 Jahren abdecken.
Begründung	Im Stadtratsbeschluss steht auf S. 5, dass der kommunale Richtplan als dynamisches und flexibles Instrument positioniert werden soll, der in deutlich kürzeren Zeitabständen angepasst werden könne. Ein beständiges Schrauben am Richtplan kann aber nicht das Ziel sein. Im Gegenteil, der Richtplan soll Ruhe in die Planung bringen und eine zielgerichtete Planung ermöglichen und auch der Rechts- und Planungssicherheit dienen. Zu erwähnen ist weiter, dass bei der letzten Inkraftsetzung des kommunalen Richtplans im Jahr 1998, das heisst vor ziemlich genau 25 Jahren, die Stadt Winterthur ca. 90'000 Einwohner hatte und heute auf dem gleichen Siedlungsgebiet 120'000 Einwohner wohnen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan gilt in den grossen Stossrichtungen bis 2040 und darüber hinaus, also gut 20 Jahre. Dennoch sollen einzelne Planungen vorangetrieben und der Richtplan entsprechend aktuell gehalten werden, dies ist mit der «Dynamik» gemeint.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-007
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung /
Antrag	30'000 neue Arbeitsplätze – ja, aber wie ...
Begründung	Der Richtplan zeigt kaum Ansätze auf, wie dieses geplante Wirtschafts-Wachstum realisiert werden soll, obwohl es dringend notwendig ist. Die Mobilitätsstudie 2021 zeigt, dass Winterthur im Vergleich mit den anderen Städten mit Abstand das schlechteste Verhältnis von Beschäftigungsverhältnissen zur Anzahl in Winterthur beschäftigter Personen hat (0.95). Alle anderen Städte haben mindestens den Faktor 1.5. Der Richtplanentwurf thematisiert die finanziell und strategisch enorm wichtige Schaffung von Arbeitsplätzen ungenügend. Die Mobilitätsstudie zeigt eindrücklich, dass die Arbeitsplätze in Winterthur offenbar mit dem MIV verknüpft sind (Menschen in Winterthur fahren mit dem Auto zur Arbeit und Menschen aus der Agglomeration fahren nach Winterthur). Dass der Langsamverkehr nun bevorzugt werden soll und gleichzeitig von 30'000 neuen Arbeitsplätzen geträumt wird, ergibt nicht nur keinen Sinn, sondern ist ein Widerspruch in sich.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Das im Richtplan formulierte Wachstumsziel der Arbeitsplätze wurde vom Regionalen Richtplan übernommen. Es handelt sich dabei nicht um eine Prognose, sondern um ein Wunschziel der RWU (gemäss RegioROK 2011). Der kommunale Richtplan zeigt nun auf, wo dieses gewünschte Wachstum stattfinden soll. Die Schwerpunkträume, auf welche die zukünftige Entwicklung gelenkt werden soll, sind insbesondere auch wichtige Arbeitsplatzgebiete und damit zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391502-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung /
Antrag	Frage: Mit welchen Massnahmen sollen die Ziele der Kreislaufwirtschaft erreicht werden.
Begründung	Die Ziele der Kreislaufwirtschaft werden genannt. Es gibt jedoch keine nähere Umschreibung.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Ein städtisches Kreislaufwirtschaftskonzept soll Aufschluss darüber geben wo die Handlungsspielräume der Stadt sind und mit welchen Massnahmen diese umgesetzt werden können. Der Richtplan unterstützt insbesondere bei der Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Ein entsprechender Hinweis wird im Richtplan im Kapitel Kreislaufwirtschaft aufgenommen.
Gleiche Anträge	AFS-005-071

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-4
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung / Kreislaufwirtschaft
Antrag	Wir fordern eine Anpassung des Abschnitts «Kreislaufwirtschaft» im kommunalen Richtplan. Es soll festgehalten werden, dass die Stadt keine neuen Aufgaben übernimmt, die von der Privatwirtschaft ausgeführt werden können. Die Förderung der Kreislaufwirtschaft sollte durch vereinfachte Bewilligungsverfahren und die Unterstützung privater Initiativen wie Urban Mining erfolgen, ohne dabei das städtische Personal aufzustocken und öffentliche Mittel zu verwenden. Die öffentliche Beschaffung kann Kriterien der Kreislaufwirtschaft berücksichtigen. Wenn deren Umsetzung mit signifikant höheren Kosten oder Verzögerungen bei der Beschaffung verbunden ist, ist darauf zu verzichten.
Begründung	Die derzeitige Ausrichtung der Kreislaufwirtschaft im Richtplan hebt ihr Potenzial für nachhaltiges Wirtschaftswachstum hervor und betont die Bedeutung der Sicherung von Flächen für kreislauforientierte Innovationsökosystem. Wir unterstützen diesen Ansatz grundsätzlich und stehen auch für einen nachhaltigen Einsatz der Ressourcen ein, betonen jedoch, dass die Umsetzung durch die Privatwirtschaft erfolgen sollte, um öffentliche Ausgaben zu minimieren und die Effizienz zu steigern. Bestimmungen zu den Geschäftsmodellen von Firmen sind nicht Sache des Staates und gehören nicht in einen Richtplan.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Ein städtisches Kreislaufwirtschaftskonzept soll Aufschluss darüber geben, wo die Handlungsspielräume der Stadt sind und mit welchen Massnahmen diese umgesetzt werden können. Der Richtplan unterstützt insbesondere bei der Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Ein entsprechender Hinweis wird im Richtplan im Kapitel Kreislaufwirtschaft aufgenommen. Der Richtplan ist generell «nur» behördenverbindlich. Entsprechend werden keine Aussagen zu Geschäftsmodellen von Firmen gemacht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391498-231127
Kapitel / Unterkapitel	1 Einleitung /
Antrag	Der erste Teil des Richtplanberichts (z.B. Winterthurer Richtplanung) soll mit einer Absichtserklärung zu einer vermehrten regionalen Zusammenarbeit ergänzt werden. Ausgehend von gegenseitiger Information über aktuelle Entwicklungen, Problemstellungen und anstehende Aufgaben soll die gemeinsame und fokussierte Beschäftigung mit den jeweiligen Herausforderungen gefördert werden, die sich den beteiligten Nachbargemeinden im Zusammenhang mit dem anhaltenden Wachstum in seinen verschiedenen Ausprägungen stellen.
Begründung	Das prognostizierte Wachstum in der Region Winterthur soll laut Richtplan zukünftig nicht mehr über Aussen- oder Arealentwicklung abgewickelt werden, sondern soll im Siedlungsinernen stattfinden. Jedoch bilden weder die Stadt Winterthur noch die Nachbargemeinden in ihrer bisherigen Entwicklung im Inneren ein homogenes Gebilde. Vielmehr sind in allen Gemeinden vielfältige, grenzüberschreitende Situationen zu finden, die sich hinsichtlich Dynamik, Herausforderungen, Funktionen und Optionen zum Teil deutlich unterscheiden und somit spezifische Entwicklungsstrategien benötigen. Es ergeben sich etliche Ansatzpunkte für eine zielgerichtete grenzüberschreitende Zusammenarbeit.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im Unterschied zu vielen anderen grösseren Städten besitzt Winterthur keine eigentliche Agglomeration. Am Siedlungsrand besteht mit Ausnahme von Rätterschen (Elsau) eine klare Zäsur. Die funktionalen Verflechtungen über die Mobilität sind unbestritten und werden im Richtplan entsprechend thematisiert. Der Übergangsbereich zwischen Stadt und Nachbargemeinden wird im Kapitel F.3 Regiopark behandelt. Winterthur sichert und entwickelt seine Landschaft rund um die Stadt als «Regiopark» zusammen mit den Nachbargemeinden. Die Qualitäten dieser Landschaft werden im Dialog gefördert, um den zunehmenden Nutzungsdruck abzufedern. Ein Pilotprojekt, bei welchem die RWU im Lead ist und die Stadt stark eingebunden, läuft zurzeit, nämlich in Form des Regionalen Landschaftsentwicklungskonzepts (Regio LEK) Ausbau A1 Ohringen - Wiesendangen. Der Vorstand der RWU ist offen für allfällige weitere Themen und eine konstruktive Zusammenarbeit mit der Stadt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-005
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.1 Winterthur Süd
Antrag	Zusätzlicher Punkt: A.1.1.4 Wildtierkorridor
Begründung	Zwischen Rhein und dem Zürcher Oberland bis zu den Alpen wird einer der wichtigsten Wildtierkorridore in Winterthur durch die Autobahn sowie die Eisenbahnlinie unterbrochen. Dieser Mangel muss im Rahmen der Planungen Brüttenertunnels und 6-Spurausbau A1 zwingend behoben werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der im kantonalen Richtplan eingetragene Wildtierkorridor zwischen Lindau und Winterthur ist von überregionaler Bedeutung. Es braucht deshalb keinen zusätzlichen Eintrag im kommunalen Richtplan. Der Wildtierkorridor liegt ausserhalb des Schwerpunktraums von Winterthur Süd. Mit F.3.3 «Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln» wird die Umsetzung des Wildtierkorridors im Rahmen des geplanten LEK Leisental konkretisiert. Der Bau der erforderlichen Wildtierpassage muss im Zusammenhang mit der Sanierung der A1 erfolgen. Die Federführung dafür liegt bei Bund und Kanton.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391489-231127
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.1 Winterthur Süd
Antrag	Fussweg-Querung durch Rieterareal
Begründung	Die Massnahmen zum Fussverkehr wurden vertieft betrachtet und sind entsprechend detailliert im Richtplan festgesetzt. Jedoch nicht für das Rieter-Areal. Für den Fussverkehr sind die sehr unspezifische Massnahme «Fussverkehrsteppich» und im Randbereich des Areals entlang der Töss Netzverdichtungen vorgesehen. Eine ausdrückliche Querung des Areals ist nicht vorgesehen. Das Potential für eine Nord-Süd Verbindung durch das Areal ist vorhanden. Jedenfalls wird für den Fahrradverkehr eine solche Verbindung vorgeschlagen. Eine Fussverkehrsverbindung durch das Areal wäre auch ein Beitrag, um das, sich in der Transformation befindende Areal, besser in den Stadtraum Töss-Süd einzubinden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Erreichung einer besseren Durchwegung durch das Rieterareal entspricht den städtischen Zielsetzungen. Neben dem Fussverkehrsteppich wird deshalb die beantragte Fusswegquerung als Massnahme aufgenommen. Die Umsetzung erfolgt in Zusammenarbeit mit den Eigentümerinnen und Eigentümer.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391212-231126, AFS-1213-391143-231125

Antrags-Nr.	AFS-1213-391240-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.1 Winterthur Süd
Antrag	Entlang dem Korridor vom geplanten Bahnhof Süd ausgehend Töss - Altstadt -Oberwinterthur bis zum Jahr 2040 ist darzulegen, wie die Verdichtung gestützt auf das bisherige Wachstum umgesetzt werden kann. Zudem ist aufzuzeigen, wie im ganzen Siedlungsgebiet verdichtet werden kann
Begründung	Die Verdichtung soll grundsätzlich an allen Orten möglich sein. In der Stadt Winterthur leben Ende Dezember 2022 gemäss Medienmitteilung der Stadt Winterthur über 120'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Schon heute verzweifeln Wohnungssuchende in Winterthur am knappen Angebot? nicht einmal in erster Linie am Preis. Soll Winterthur in den nächsten Jahren dieses Wachstum stemmen können, braucht es eine bauliche Verdichtung. Wenn z.B. über grosse Teile der Stadt eine Etage höher gebaut werden darf, tangiert dies den Quartiercharakter kaum.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Das Argument, dass der Quartiercharakter kaum tangiert werden soll, greift zu kurz. Die Dachlandschaft gehört genauso zum Quartierbild wie die Freiräume, die Gebäudevolumetrie und die Gestaltung der Fassaden. Massstabssprünge und unkontrollierbare Brüche in der Stadtstruktur wären bei einer pauschalen Anhebung schwer abschätzbar, auch bezüglich Rekurse und Konflikten. Eine etwas offenere Formulierung ist jedoch sinnvoll. 40% des Wachstums soll auch weiterhin ausserhalb des Richtplans erfolgen, siehe AFS-023-002.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391150-231125
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.1 Winterthur Süd
Antrag	Im Rieterareal sind auch öffentliche Nutzungen vorzusehen. Das Rieter-Areal ist nur als Arbeitsplatzzone eingetragen, es fehlen die öffentlichen Nutzungen, wie Turnhallen, Schulen oder ähnliches eingetragen.
Begründung	Töss hat stets bei der Stadt beantragt, dass sie sich für eine entsprechende Nutzungsdurchmischung einsetzt. Das Rieterareal grenzt direkt an wichtige Tössemer Quartiere. Wachstum und Verdichtung führen zu einem Mehrbedarf an öffentlichen Infrastrukturen wie Freiräumen, Schulen oder verbesserter Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr (Richtplan S.15) soll als Sachausgleich in direktem Zusammenhang mit dem Objekt entstehen. Eine entsprechende Absicherung ist mit dem Nutzungsziel im Richtplan vorzusehen. Seit Jahren besteht z.B. der für das Quartier städtebaulich belastende Tiefparkplatz an der Klosterstrasse im ehemaligen Rieterareal, ohne dass die Stadt eine Handhabung hat.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das Rieterareal im Schwerpunktgebiet Winterthur Süd ist in den Suchgebieten für öffentliche Infrastrukturen wie Schulbauten oder Sportanlagen enthalten. Der Mehrbedarf an öffentlichen Infrastrukturen wie Freiräumen, Schulen oder verbesserter Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr wird in den weiteren Planungen vom Schwerpunktgebiet Winterthur Süd eingebracht. Die Stadt nutzt u.a. gezielt die Möglichkeiten und Instrumente vom Mehrwertausgleich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-002
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.1.1 Testplanung Winterthur Süd
Antrag	Es ist eine messbare Aussage zu machen betreffend angestrebte Zahl von Arbeitsplätzen in absoluten Zahlen oder in Relation zu den bestehenden Arbeitsplätzen. Das Ziel kann die Anzahl an Arbeitsplätzen oder die Fläche betreffen. Auch die Art der Arbeitsplätze ist zu qualifizieren. So sollen Angaben zum Anteil Gewerbe, Dienstleistung und Industrie gemacht werden und Gebiete dafür ausgeschieden werden.
Begründung	Winterthur Süd kann neu entwickelt werden. Es ist sicherzustellen, dass in diesem zentralen und verkehrlich gut erschlossenen Gebiet ab Planungsbeginn der Schaffung von Arbeitsplätzen grosse Priorität eingeräumt wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	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. Im Rahmen des kommunalen Richtplans werden grundsätzlich keine absoluten quantitativen Ziele für die einzelnen Schwerpunkträume festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-004
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.1.3 Querung Dätt nau – Nationalstrasse A1 – Bahnlinie – Reitplatz für den Fuss- und Veloverkehr
Antrag	Neuer Punkt: Schutz der Landschaft Der Raum Dätt nau-Töss ist geprägt durch Strom-Infrastruktur. In Zusammenarbeit mit übergeordneten Stellen wird ein Masterplan für die in den nächsten Jahren zu erneuernden Anlagen erstellt. Wo möglich werden Hochspannungsleitungen unter den Boden/in den Brüttenertunnel verlegt und Umspannwerke zugunsten von z.B. Sportplätzen verkleinert.
Begründung	Die Hochspannungsleitungen werden in der ganzen Schweiz zunehmend im Rahmen von grossen Infrastrukturbauten (Autobahnen/Eisenbahnlinien) in den Boden verlegt. Diese Chancen gilt es zu nutzen und gegenüber Bund und Kanton einzufordern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Stadtrat hat mit Beantwortung der Interpellation DOHA (Dätt nau ohne Hochspannungsleitungen) am 8. September 2021 bereits Stellung zur unterirdischen Verlegung der Hochspannungsleitungen im Raum Dätt nau genommen. Am bisherigen Fazit hat sich nichts geändert: Zuständig und Eigentümer der Hochspannungsleitung ist die Axpo. Aus Sicht der Axpo ist eine Verlegung der Hochspannungsleitungen ab dem Unterwerk Töss in den geplanten Bahntunnel weder technisch noch finanziell attraktiv. Der Stadtrat unterstützt das Ziel, Hochspannungs-Freileitungen über dicht besiedeltem Gebiet als Erdverkabelungen zu realisieren. So hat er auch grosses Interesse, Leitungen im Raum Dätt nau zu verkabeln. Weil die Freileitungen die NISV einhalten und keine wesentlichen Änderungen geplant sind, hat die Stadt aber keine Möglichkeit, eine Verkabelung bei den Netzbetreiberinnen einzufordern. Falls die Stadt die Kosten einer Verkabelung im Bereich Dätt nau übernehmen würde, haben beide Netzbetreiberinnen Diskussionsbereitschaft signalisiert. Weil für die Umsetzung mit Kosten im zweistelligen Millionen Bereich gerechnet werden muss, verfolgt der Stadtrat diese Option nicht weiter. Zudem ist die Netzplanung nicht Aufgabe der Stadt Winterthur. Dafür sind die Netzbetreiberinnen verantwortlich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-001
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Die Zürcherstrasse wird nicht als Schwerpunktraum definiert. Dafür wird «Töss» als starkes Quartier berücksichtigt.
Begründung	Die weitere Entwicklung soll priorisiert und Kräfte gebündelt werden. Die Definition von sechs Schwerpunkträumen führt zu einer Verzettlung anstelle von einer Bündelung.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan ist eine Weiterführung der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040. Die Zürcherstrasse ist ein wesentlicher Bestandteil des urbanen Rückgrats und hat ein grosses Potenzial für eine Weiterentwicklung. Eine Priorisierung ist tatsächlich wichtig. Der Schwerpunktraum Zürcherstrasse hat im Vergleich zu den anderen Schwerpunkträumen nicht erste Priorität und wird mittelfristig auch keine grossen Ressourcen binden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391259-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Das Gebiet nördlich der Bülacher-Bahnlinie ist in den Schwerpunktraum Zürcherstrasse zu integrieren.
Begründung	S. 21, Plan: Wie bereits bei den Karten erwähnt, ist der Schwerpunktraum Zürcherstrasse um das Geviert zwischen der Bülacher-Bahnlinie, dem Bahnhof Töss und der Einfangstrasse zu erweitern, und der Schwerpunktraum Winterthur Süd entsprechend anzupassen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist grundsätzlich eine sinnvolle Anpassung. Das Gebiet um den Bahnhof Töss, für den die Stadt 2021 einen Masterplan erarbeitet hat, wird neu beiden Schwerpunkträumen zugeordnet (Überlagerung).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-005
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Wir schlagen vor, an der in Anhang 5 mit Ziff. 5 bezeichneten Stelle folgenden Satz einzufügen: «Bei Umnutzungen und Neubauten soll neuer gemeinnütziger Wohnraum entstehen.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF. Unsere Bedenken beziehen sich insbesondere auf den Schwerpunktraum Zürcherstrasse. Wir begrüßen es, dass auf Seite 26 festgehalten wird, die Identität und der besondere Charakter der Zürcherstrasse solle gestärkt werden und ein zweckmässiger Anteil an preisgünstigem Wohn- und Gewerbe-raum erhalten bleiben.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Ergänzung ist sinnvoll, da der Schwerpunktraum Zürcherstrasse bei einer Weiterentwicklung potenziell besonders von Verdrängung betroffen sein wird. In den Zielen und Grundsätzen S. 26 wird folgende Anpassung gemacht: «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.»
Gleiche Anträge	AFS-020-005, AFS-021-005, AFS-022-005, AFS-024-005, AFS-025-005, AFS-026-005, AFS-027-005, AFS-028-005, AFS-029-005, AFS-030-005, AFS-031-005, AFS-032-005, AFS-033-005, AFS-034-005, AFS-035-005, AFS-036-005, AFS-037-005, AFS-038-005, AFS-039-005, AFS-040-005, AFS-041-005, AFS-042-005, AFS-043-005, AFS-044-005, AFS-045-005, AFS-046-005

Antrags-Nr.	AFS-053-004
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Seite 26, Massnahme A.1.2 (Zürcherstrasse, Ziele und Grundsätze). Antrag: Der Kastentext ist wie folgt zu ergänzen: «Die Identität und der besondere Charakter der Zürcherstrasse sollen gestärkt werden und ein erheblicher Anteil an preisgünstigem und gemeinnützigem Wohn- sowie Gewerberaum erhalten bleiben. Bei Umnutzungen und Neubauten soll neuer gemeinnütziger Wohnraum entstehen.»
Begründung	Explizite Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus Im aufliegenden Entwurf ist zwar an mehreren Stellen von der Förderung «preisgünstigen» Wohn- und Gewerberaums die Rede. Der gemeinnützige Wohnungsbau wird jedoch nicht explizit erwähnt. Wir erachten es als unabdingbar, die Bedeutung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Rahmen des kommunalen Richtplans zum Ausdruck zu bringen. Die Bedingungen für preisgünstigen Wohnraum, der von nicht-gemeinnützigen Bauträgern im Rahmen von Mehrwertausgleichen im urbanen Rückgrat erstellt würde, müssen genau definiert und langfristig kontrolliert werden. Sozialverträglichkeit und Durchmischung Mit der Verdichtung im urbanen Rückgrat wird es zu grossen Umwälzungen in der Bewohnerschaft kommen. An Hauptachsen, die verdichtet werden, zum Beispiel an der Zürcherstrasse, gibt es viele günstige Wohnungen. Es ist zu erwarten, dass durch die Verdichtung in diesen Gebieten hauptsächlich hochpreisiger Wohnraum entsteht, der zu Verdrängungseffekten führt. Es ist deshalb wichtig, dass es Leitplanken gibt, die zu einer sozialverträglichen Umsetzung der Verdichtung führen. Mit einem definierten Anteil an gemeinnützigem Wohnraum in aufgewerteten Gebieten kann sichergestellt werden, dass diese langfristig Wohnungen für einen gut durchmischte Gesellschaft bleiben.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Ergänzung ist sinnvoll, da der Schwerpunktraum Zürcherstrasse bei einer Weiterentwicklung potenziell besonders von Verdrängung betroffen sein wird. In den Zielen und Grundsätzen S. 26 wird folgende Anpassung gemacht: «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.»
Gleiche Anträge	AFS-023-005

Antrags-Nr.	AFS-023-006
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	An der in Anhang 6 bezeichneten Stelle schlagen wir folgende Ergänzung vor: «Bezeichnung der Grundstücke, die sich für die Bereitstellung von preisgünstigem Wohnraum durch gemeinnützige Wohnbauträger eignen.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF. Das Anliegen, gemeinnützigen Wohnraum zu fördern, sollte auch in die in Aussicht genommene Struktur- und Potenzialanalyse (Richtplantext S. 28) einfließen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird in angepasster Form aufgenommen: «Benennung von Eignungen für spezifische Nutzungen (preisgünstiger/hochpreisiger Wohnraum, Nicht-Wohnnutzungen etc.)»
Gleiche Anträge	AFS-020-006, AFS-021-006, AFS-022-006, AFS-024-006, AFS-025-006, AFS-026-006, AFS-027-006, AFS-028-006, AFS-029-006, AFS-030-006, AFS-031-006, AFS-032-006, AFS-033-006, AFS-034-006, AFS-035-006, AFS-036-006, AFS-037-006, AFS-038-006, AFS-039-006, AFS-040-006, AFS-041-006, AFS-042-006, AFS-043-006, AFS-044-006, AFS-045-006, AFS-046-006

Antrags-Nr.	AFS-006-003
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Ziele und Grundsätze: Der Fussverkehrsteppich ist zusammen mit einer MIV-Zentrumsumfahrung (siehe S. 7, Antrag zu M5) zu realisieren. Bis dahin darf die MIV-Kapazität nicht reduziert werden. Als ÖV-Hochleistungskorridor darf die Fahrzeit für Kommunal- und Regionalbusse von Töss an den HB nicht verlängert werden.
Begründung	Die Zürcherstrasse ist eine Staatsstrasse und hat als solche die Funktion einer Durchgangsstrasse zwischen Töss und Seen. Diese Funktion muss bis zur Erstellung einer MIV-Zentrumsumfahrung wie im sGVK vorgesehen erhalten bleiben. Ausserdem ist die Zürcherstrasse ein ÖV-Hochleistungskorridor. Dies ist ein Zielkonflikt mit dem Fussgängerteppich. In diesem Konflikt gilt es den ÖV stärker zu gewichten. Die Reisezeiten sollen keinesfalls durch einen Fussgängerteppich verlängert werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Im Richtplan wird bereits darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Fussverkehrsteppiche mit Rücksichtnahme auf den öffentlichen Verkehr erfolgt (Ziele und Grundsätze Fussverkehr). So stehen z.B. auf den Hauptverkehrsachsen (z.B. Zürcherstrasse) kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Fussverkehr im Vordergrund. Die Ermittlung der verträglichen Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs in Bezug zum öffentlichen Verkehr erfolgt projektspezifisch d.h. auch pro Strassenabschnitt. Derzeit entstehen die Verlustzeiten im Busnetz vorwiegend durch die MIV-Belastung. Gerade in den ÖV-Hochleistungskorridoren ist deshalb die Umsetzung von Massnahmen zugunsten der Buspriorisierung (M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement (RVS) und Busbeschleunigung umsetzen) sehr wichtig.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-001
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Auftrag Struktur- und Potentialanalyse ergänzen Primäres Ziel der Struktur- und Potenzialanalyse muss eine bedarfsgerechte und effiziente Abwicklung des Verkehrs und die optimale Abstimmung der Verkehrsträger sein. Diese Zielsetzung ist zu ergänzen.
Begründung	Primäre Aufgabe der Hauptverkehrsachsen ist die effiziente und bedarfsgerechte Abwicklung des Gesamtverkehrs. Dieser wesentliche Aspekt fehlt in der Formulierung der Massnahme.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hauptfokus der geplanten Struktur- und Potenzialanalyse liegt auf den Themen Stadtraum, Städtebau und Freiraum. Eine Ergänzung im Massnahmentext ist jedoch sinnvoll: «Dies unter Berücksichtigung der Mobilitätsaspekte, z.B. Erschliessung der Liegenschaften»...
Gleiche Anträge	AFS-003-009

Antrags-Nr.	AFS-006-004
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Ziele und Grundsätze: Es ist eine messbare Aussage zu machen betreffend angestrebte Zahl von Arbeitsplätzen in absoluten Zahlen oder in Relation zu den bestehenden Arbeitsplätzen. Das Ziel kann die Arbeitsplätze oder die Fläche betreffen. Auch der Sektor der Arbeitsplätze (Industrie, Gewerbe, Dienstleistung) ist zu qualifizieren.
Begründung	Es ist sicherzustellen, dass in diesem zentralen Gebiet ab Planungsbeginn der Schaffung von Arbeitsplätzen grosse Priorität eingeräumt wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die zukünftige nutzungsmässige Ausrichtung der Zürcherstrasse wird - basierend auf der heutigen Situation - in den folgenden Planungsschritten konkretisiert. Bei der Art der Arbeitsnutzung wird sich aufgrund der direkten Nähe zu Wohnnutzungen auf zukünftig in erster Linie um Dienstleistung, Büro und nicht störende Kleingewerbe handeln. Im Rahmen des kommunalen Richtplans werden grundsätzlich keine absoluten quantitativen Ziele für die einzelnen Schwerpunkträume festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391259-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Das Quartier ist bei der Erarbeitung einer Studie für die Zürcherstrasse mit einzubeziehen.
Begründung	A.1.2, S. 26 ff., Zürcherstrasse: Hier ist vieles noch sehr vage. Es soll eine Studie erstellt werden. Wir erwarten, dass das Quartier bei der Erarbeitung mit einbezogen wird.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Das Quartier wird in geeigneter Weise in die nächsten Planungsschritte einbezogen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391259-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Das Quartier Töss ist ebenfalls als «Starkes Quartier» zu definieren.
Begründung	A.2, S. 45 ff.: Das bestehende Quartier Töss wird mit dem Richtplan-Entwurf auf die Zürcherstrasse reduziert und nicht mehr als Quartier gesehen. Die Quartierteile im «rückwärtigen Bereich» werden weitgehend ignoriert. Im Kapitel «Starke Quartiere» wird Töss entsprechend nicht erwähnt, was zu kritisieren ist.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Quartiere Töss und Oberwinterthur befinden sich innerhalb des urbanen Rückgrats und werden im Rahmen der Schwerpunkträume A.1.1 und A.1.2 bzw. A.1.6 vertieft betrachtet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-7
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.2 Zürcherstrasse
Antrag	Wir fordern, dass der Verkehrsfluss auf der Zürcherstrasse nicht durch Tempo 30, einer Reduktion der Kapazität oder Verbauungen wie "Fussgängerteppiche" beeinträchtigt wird.
Begründung	Die Zürcherstrasse ist eine der am stärksten beanspruchten Verkehrsachsen in der Stadt, welche jedoch ein wichtiger Zubringer und relevant für den (überregionalen) Verkehrsfluss ist. Wir anerkennen, dass gewisse Verbesserungen möglich und nötig sind. Diese sollen jedoch nicht zulasten der Verkehrskapazität gehen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Richtplan wird bereits darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Fussverkehrsteppiche mit Rücksichtnahme auf den öffentlichen Verkehr erfolgen soll (Ziele und Grundsätze Fussverkehr). So stehen z.B. auf den Hauptverkehrsachsen (wie bei der Zürcherstrasse) kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Fussverkehr im Vordergrund. Die Ermittlung der verträglichen Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs in Bezug zum öffentlichen Verkehr erfolgt projektspezifisch d.h. auch pro Strassenabschnitt. Derzeit entstehen die Verlustzeiten im Busnetz vorwiegend durch die MIV-Belastung. Gerade in den ÖV-Hochleistungskorridoren ist deshalb die Umsetzung von Massnahmen zugunsten der Buspriorisierung (M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement (RVS) und Busbeschleunigung umsetzen) sehr wichtig. Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Hauptstrassennetzes wird von den Knotenpunkten bestimmt. Innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit üblicherweise bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h. Für unregelmässige Knoten und Rechtsvortritt nimmt die Leistungsfähigkeit mit geringeren Geschwindigkeiten zu. Davon profitieren die untergeordneten Strassen. Befürchtungen, Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen führe zu Stau, sind fachlich unbegründet.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391189-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Durchlässigkeit des Hauptbahnhofs erhöhen
Begründung	Die 5-Minuten-Stadt stellt hohe Anforderungen an die Ausstattung (auch mit öffentlicher Infrastruktur) und ist ein hehres Ziel, aber vermutlich wäre eine 10-Minuten-Stadt realistischer. Und: die Zentren der 5- oder 10-Minuten-Städte müssen verbunden werden, und zwar in erster Priorität mit Veloverkehr und Busverkehr (s.u. das braucht auch bei Stadtbus ein Umdenken?). Der Stadtraum HB braucht wenig, um eine 5-Minuten-Stadt zu sein. Dazu muss die Durchlässigkeit über und unter, quer und parallel zu den Gleisen deutlich verbessert werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das Konzept der 5-Minuten Stadt bezieht sich auf die Quartiersebene und auf die Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo. In manchen Winterthurer Quartieren sind schon heute Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen - und Naherholungsorte zu Fuss oder mit dem Velo innert 5 Minuten erreichbar. Dieses Konzept soll in allen Quartieren Fuss fassen und bei der Gestaltung und Umstrukturierung von Gebieten Beachtung finden. Im Stadtraum HB ist die verbesserte Durchlässigkeit ein erklärtes Ziel. Im kommunalen Richtplan Fussverkehr sind entsprechend der angestrebten neuen Brücken über das Gleis beim Lindareal und beim Vogelsangareal verankert. Und mit der geplanten Testplanung zum Stadtraum HB werden gute Lösungen für den Ausbau der PU Süd als Quartierverbindung und für die Wegverbindungen und Zugänge rund um den Bahnhof angestrebt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391195-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Reisebusterminal an Stadtrand verlagern
Begründung	Im Zusammenhang mit der Auslagerung von Funktionen, die nicht zwingend im Stadtzentrum sein müssen, ist zu prüfen, ob das Reisebusterminal derart zentral sein muss. Andere Städte verlagern diese Funktion an einen Bahnhof am Stadtrand.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Haltestellenfrequenzen der Reisebusse sind in Winterthur im Vergleich mit anderen Schweizer Städten (z.B. Luzern, Bern, Zürich) sehr tief (2018: durchschnittlich 17 Halte pro Tag). Die Verknüpfung mit dem ÖV ist heute dank der Lage der Haltekanten gut. Störungen des Verkehrsablaufs gibt es heute nur in Ausnahmefällen. Heute sind nur zwei Haltekanten vorhanden. Die Einrichtung eines Terminals am Stadtrand wäre aus heutiger Sicht nicht verhältnismässig. Falls die Frequenzen deutlich zunehmen sollten, ist eine Ersatzhaltestelle an einem umliegenden Bahnhof mit möglichst guten ÖV-Verbindungen in das Stadtzentrum und guter Autobahnanbindung zu prüfen. Dabei müsste für eine Verlagerung eine sorgfältige Interessensabwägung vorgenommen werden: Eine Verschiebung an peripherere Bahnhöfe würde zu einer schlechteren Verknüpfung mit dem ÖV führen und dieser Nachteil müsste dem Platzgewinn durch eine Verlagerung gegenübergestellt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-011
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Stadtbahn: Im Rahmen der Testplanung muss geklärt werden, ob das bestehende Schienennetz dazu verwendet werden kann, in Zusammenarbeit mit dem ZVV eine Stadtbahn (innerstädtischer Shuttlezug zwischen den 9 Quartierbahnhöfen/oder Teilen davon) zu realisieren.
Begründung	Zentral ist die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofes durch die SBB (Bund). Neben dem Kapazitätsausbau ist auch die Entlastung des HB von grösster Bedeutung. Eine solche ist durch Verkehrsverlagerungen auf die übrigen 9 bestehenden und zusätzlich 2 geplanten Stadtbahnhöfe zu erreichen. Eine konsequente Ausrichtung des städtischen ÖV auf eine solche Entlastung fehlt. Weder ist eine Nutzung der Stadtbahnhöfe für den innerstädtischen Verkehr abgebildet noch die Erschliessung aller Stadtbahnhöfe durch den Busverkehr. Vielmehr wird am radialen Bussystem festgehalten. Konsequenz: alle Buslinien treffen sich am HB (meist gleichzeitig), und behindern sich gegenseitig die Anfahrt zur Haltestelle während in der Zeit zwischen den Busversammlungen auf dem Bahnhofplatz zwischen Hauptpost und Bahnhofgebäude gähnende Betonwüste herrscht. Eine intelligente und zeitnahe Verknüpfung der Träger des öffentlichen Verkehrs ist deshalb einem wohl milliardenteuren und zukunftsfernen Ausbau des Hauptbahnhofes vorzuziehen. Weitere Busabstellflächen oder gar die Einrichtung eines Bushofs im Raume Hauptbahnhof sind jedenfalls nicht vorzusehen. Als alternative Verkehrsverbindung sollte das Thema „Seilbahn“ nochmals geprüft werden. Das von Climathon geförderte und 2015 am UN-Klimagipfel in Paris präsentierte ZHAW-Projekt „fly to work“ wäre ein gutes Konzept für die Grobverteilung der PendlerInnen in unserer Stadt.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der Bahnausbau wird auf nationaler Ebene geplant. Mit dem Bahnausbau 2035 (HB) und dem Bahnhofausbau Grüze gibt es eine starke Angebotsverdichtung zwischen dem HB-Grüze (Grüze Nord) und Oberwinterthur. Weiter geplant ist die Durchbindung der S-Bahn Bülach - HB - Grüze - Oberwinterthur - Reutlingen - Seuzach - Stein am Rhein. Weitere Ausbauten sind nicht vorgesehen. Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich. Im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof (A.1.3.1) wird zudem die Anordnung der Bushaltestellen und die Fahrwege der Busse überprüft.
Gleiche Anträge	AFS-001-002, AFS-001-003

Antrags-Nr.	AFS-003-010
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Tiefbahnhof: Im Rahmen der Testplanung für den Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof ist ein Tiefbahnhof nochmals zu prüfen.
Begründung	Zentral ist die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofes durch die SBB (Bund). Neben dem Kapazitätsausbau ist auch die Entlastung des HB von grösster Bedeutung. Eine solche ist durch Verkehrsverlagerungen auf die übrigen 9 bestehenden und zusätzlich 2 geplanten Stadtbahnhöfe zu erreichen. Eine konsequente Ausrichtung des städtischen ÖV auf eine solche Entlastung fehlt. Weder ist eine Nutzung der Stadtbahnhöfe für den innerstädtischen Verkehr abgebildet noch die Erschliessung aller Stadtbahnhöfe durch den Busverkehr. Vielmehr wird am radialen Bussystem festgehalten. Konsequenz: alle Buslinien treffen sich am HB (meist gleichzeitig), und behindern sich gegenseitig die Anfahrt zur Haltestelle während in der Zeit zwischen den Busversammlungen auf dem Bahnhofplatz zwischen Hauptpost und Bahnhofgebäude gähnende Betonwüste herrscht. Eine intelligente und zeitnahe Verknüpfung der Träger des öffentlichen Verkehrs ist deshalb einem wohl milliardenteuren und zukunftsfernen Ausbau des Hauptbahnhofes vorzuziehen. Weitere Busabstellflächen oder gar die Einrichtung eines Bushofs im Raume Hauptbahnhof sind jedenfalls nicht vorzusehen. Als alternative Verkehrsverbindung sollte das Thema „Seilbahn“ nochmals geprüft werden. Das von Clima-thon geförderte und 2015 am UN-Klimagipfel in Paris präsentierte ZHAW-Projekt „fly to work“ wäre ein gutes Konzept für die Grobverteilung der PendlerInnen in unserer Stadt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Option Tiefbahnhof wurde im Rahmen der gemeinsamen Entwicklungsplanung Bahnhof 2045+ von Stadt und SBB für den nächsten Ausbau des Bahnhofs eingehend untersucht und für diesen Planungshorizont qualifiziert verworfen. Das Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+ mit dreigleisigem Wendebahnhof und sieben oberirdischen Durchgangsgleisen erfüllt die Kapazitätserfordernisse des bis nach 2050 geplanten weiteren Angebotsausbau gemäss Konzept der Zürcher «S-Bahn 2G». Wenn das Bahnangebot in der weiteren Zukunft zusätzlich ausgebaut werden soll, besteht die Möglichkeit für den Bau eines Tiefbahnhofs unter den heutigen Gleisen. Als Vorbereitung zur geplante Testplanung Stadtraum HB und als Basis für das folgende Angebotskonzept Stadtbus untersucht die Stadt bis im Herbst 2024 mit einer Grundlagenstudie zum ÖV, wie das ÖV-Angebot im Zeithorizont 2040 und 2050 ausgebaut werden muss, um mit der wachsenden Verkehrsnachfrage und den Modalsplit-Zielen im Richtplan Schritt zu halten. Dabei werden die Stadtbahnverbindungen mitberücksichtigt.

Welche betrieblichen und baulichen Anpassungen am Busbahnhof HB notwendig sein werden, wird im Rahmen der Testplanung Stadtraum HB untersucht.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391192-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Perimeter Stadtraum Hauptbahnhof ausdehnen
Begründung	Die Abgrenzung des Stadtraums Hauptbahnhof deckt sich mit unseren Vorstellungen des von uns vertretenen Quartiers. Eine Erweiterung des Perimeters in Richtung Stadtpark und Altstadt ist jedoch zu prüfen. Auch gilt es, einen Fokus auf Verbindungen zu setzen, die am, unter oder über den Hauptbahnhof hinweg führen. Dabei sollen die Wege parallel zu den Gleisen, vom Lagerplatz und Vogelsang direkt zum Gleisdreieck und Spital sowie zum Rosen- und Rychenberg ersichtlich sein.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Es wird der neue Bearbeitungsperimeter aus der geplanten Testplanung zum Stadtraum HB übernommen, der um die ersten Häuserzeilen im Umfeld des Bahnhofs erweitert worden ist. Der weitere Betrachtungsperimeter der Testplanung umfasst aber auch das Quartier Neuwiesen, das KSW-Areal, den Stadtpark, die Altstadt und das Vogelsang-Areal. Dort werden z.B. auch die Verkehrswege aller Verkehrsarten mit untersucht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-013
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3 Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Stadt-Seilbahn: Im Rahmen der Testplanung soll nochmals geprüft werden, wie eine Seilbahn in das städtische Gesamtverkehrskonzept integriert werden könnte und welche Vorteile/Nachteile und Kostenfolgen daraus resultieren. Als Basis dazu dient das Projekt „fly to work“ der ZHAW.
Begründung	Zentral ist die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofes durch die SBB (Bund). Neben dem Kapazitätsausbau ist auch die Entlastung des HB von grösster Bedeutung. Eine solche ist durch Verkehrsverlagerungen auf die übrigen 9 bestehenden und zusätzlich 2 geplanten Stadtbahnhöfe zu erreichen. Eine konsequente Ausrichtung des städtischen ÖV auf eine solche Entlastung fehlt. Weder ist eine Nutzung der Stadtbahnhöfe für den innerstädtischen Verkehr abgebildet noch die Erschliessung aller Stadtbahnhöfe durch den Busverkehr. Vielmehr wird am radialen Bussystem festgehalten. Konsequenz: alle Buslinien treffen sich am HB (meist gleichzeitig), und behindern sich gegenseitig die Anfahrt zur Haltestelle während in der Zeit zwischen den Busversammlungen auf dem Bahnhofplatz zwischen Hauptpost und Bahnhofgebäude gährende Betonwüste herrscht. Eine intelligente und zeitnahe Verknüpfung der Träger des öffentlichen Verkehrs ist deshalb einem wohl milliardenteuren und zukunftsfernen Ausbau des Hauptbahnhofes vorzuziehen. Weitere Busabstellflächen oder gar die Einrichtung eines Bushofs im Raume Hauptbahnhof sind jedenfalls nicht vorzusehen. Als alternative Verkehrsverbindung sollte das Thema „Seilbahn“ nochmals geprüft werden. Das von Clima-thon geförderte und 2015 am UN-Klimagipfel in Paris präsentierte ZHAW-Projekt „fly to work“ wäre ein gutes Konzept für die Grobverteilung der PendlerInnen in unserer Stadt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie von Stadtbus werden die Themen der öV-Nachfrage (u.a. Wunschlinien) und damit Bedeutung der öV-Hubs (Umsteigepunkte des öV) aufgegriffen. Innerstädtische Seilbahnen weisen erhebliche Nachteile auf: Die Führung über Gebäude ist äusserst komplex und anspruchsvoll, die Einbindung von Stationen schwierig und die Platzierung der Stützen im bestehenden Strassenraum ist ebenfalls kritisch. Es wird kaum möglich sein, eine Seilbahn im Bereich des ISOS-Perimeters der Altstadt zu realisieren und eine Seilbahn im restlichen Stadtgebiet städtebaulich vernünftig einzuordnen. Untersuchungen des ZVV aus Zürich zeigen, dass innerstädtische Seilbahnen ungeeignet sind und ein stark negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Zudem können sie schlecht in den bestehenden ÖV eingebunden werden. Der Regierungsrat hat entsprechende Vorhaben in Zürich abgelehnt. Es ist deshalb nicht vorgesehen, entsprechende Lösungen voranzutreiben.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-048-002
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Wir schlagen deshalb vor, im ersten Aufzählungsstrich diese Themen expliziter aufzunehmen (S.31, Änderungen markiert): - Gesamtstrategie für den Stadtraum Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der relevanten Themenbereiche wie langfristig deutliche Steigerung der Leistungsfähigkeit von Fernverkehr sowie Bahn-, Bus- und Fussgängerverbindungen, Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum, Sozialräume, (Erdgeschoss-) Nutzungen, Stadtklima, Gestaltung und Städtebau, innerstädtische Verkehrsführung, urbane Logistik, Anbindung Buslinien (benutzerfreundliche Umsteigebeziehungen), Veloparkierung, Quartierverbindungen, Personenflüsse etc.
Begründung	Die Thematik der Anpassungen an erwartetes Wachstum und geforderte Modalsplit-Verschiebungen insbesondere betreffend Kapazitätsentwicklung des ÖV ist in der bisherigen Planung zu wenig berücksichtigt, sowohl bzgl. Fussgängerströmen, Umsteigeleistungsfähigkeit Bahn-Bus, Bahn-Velo wie auch Hochleistungskorridor Fernverkehr. Aus unserer Sicht muss eine Testplanung für den Raum HB viel umfassender und mit allen verkehrlichen (nicht nur städtebaulichen) Aspekten sowie Zielsetzungen durchgeführt werden. Die bisherigen Testplanungsergebnisse überzeugen uns weder städtebaulich noch verkehrlich (bzw. haben zu gewissen Themen wie die Umsteigeleistungen zwischen Bus und Fernverkehr sowie langfristig genügender Kapazitätssteigerung Bahn) noch keine Antworten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die geplante Testplanung zum Stadtraum HB soll alle für die Entwicklung dieses Raums relevanten Themen behandeln. Verkehrsthemen, wie die Neukonzeption des Bushofes, das innerstädtische Verkehrsregime, die Wegverbindungen für Fuss- und Veloverkehr und die Umsteigebeziehungen sind für diesen Raum zentral und werden auch in der Testplanung behandelt. Die Themenaufzählung unter A.1.3.1 ist beispielhaft und nicht abschliessend. Eine noch detailliertere Aufzählung wäre für den Richtplan nicht stufengerecht, zumal die Programmerarbeitung für die Testplanung noch nicht abgeschlossen ist. Bis zum Start der Testplanung wird das Programm für die Testplanung noch ergänzt und geschärft u.a. auch mit einem Echoraum mit verschiedensten Interessengruppen im Umfeld Bahnhof im Februar 2024. Auch als Basis für die Testplanung wird das Angebotskonzept Stadtbuss überarbeitet. Das neue Angebotskonzept wird darlegen, wie das städtische ÖV-Angebot im Zeithorizont 2040 und 2050 ausgebaut werden muss, um mit der wachsenden Verkehrsnachfrage und den Modalsplit-Zielen im Richtplan Schritt zu halten.

Eine Neuorganisation des Bushofs ist unter diesen Voraussetzungen unausweichlich und muss daher unter A.1.3.1 auch als Thema der Testplanung erwähnt bleiben.

Betreffend Ausbau des Bahnverkehrs und des Bahnhof SBB stützt sich die Testplanung auf das gemeinsam von Stadt und SBB erarbeitete Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+ ab, welches 2021 veröffentlicht worden ist.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-005
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Die Testplanung ist so anzupassen, dass folgende Anforderungen aufgenommen werden: a) Ein Wendebahnhof Vogelsang und die Ausweitung der Personenunterführung Süd sind zeitlich zu priorisieren und möglichst mit der Eröffnung von MSZW zu realisieren. b) Ein effizientes Umsteigen (auch für gehbehinderte Personen) zwischen Bahn und Bahn, aber auch zwischen Bus und Bus und zwischen Bus und Bahn muss möglich sein. c) Für den Kapazitätsausbau des Bushofs soll ein Hochhof geprüft werden. Also ein Bushof über der Bahnhofstrasse und/oder über dem Archplatz. d) In die Testplanung einfließen müssen auch die Themen MIV-Parkierung, Kiss and Ride, Taxiregime und Carsharing-Plätze.
Begründung	Im Modalsplit streben wir einen ÖV-Anteil von 30-35% an. Um dies zu erreichen, muss die ÖV-Drehscheibe HB-Winterthur bis 2040 einen massiven Kapazitätsausbau auf der Schiene und beim Bus erfahren. Ausserdem muss das Umsteigen effizient und komfortabel möglich sein. Trotzdem muss der HB auch per MIV, per Taxi und Carsharing erreichbar sein.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Wie der Stadtrat in seiner Antwort vom 31.1.24 auf die Schriftliche Anfrage aus dem Stadtparlament «HB Winterthur - Erweiterung Kopfbahnhof Vogelsang» (Parl-Nr. 2023.83) darlegt, setzt sich der Stadtrat für einen möglichst zeitnahen Kapazitätsausbau des Bahnhofs Winterthur ein. Darum wird die Stadt mittels Testplanung einen neuen Masterplan für den Stadtraum Bahnhof entwickeln, der die Vorgaben für die langfristige Weiterentwicklung der stadt-räumlichen und verkehrlichen Themen am Bahnhof definiert. Das Ziel des neuen Masterplans ist eine zeitgerechte und sinnvoll aufeinander abgestimmte Umsetzung der notwendigen Ausbau- und Entwicklungsschritte beim Bahnhof und im zugehörigen Stadtraum. Die Themenauzählung für die Testplanung unter A.1.3.1 ist beispielhaft und nicht abschliessend. Eine noch detailliertere Aufzählung wäre für den Richtplan nicht stufengerecht, zumal die Programmerarbeitung für die Testplanung noch nicht abgeschlossen ist. Bis zum Start der Testplanung wird das Programm für die Testplanung noch ergänzt und geschärft u.a. auch mit einem Echoraum mit verschiedensten Interessengruppen im Umfeld Bahnhof im Februar 2024.

Die meisten im Antrag aufgeführten Themen werden mit der Testplanung behandelt. Aber ein Bushof über der Bahnhofsstrasse und/oder über dem Archplatz kann nicht als Anforderung festgeschrieben werden. Die Machbarkeit dafür ist im städtebaulichen und rechtlichen Kontext (ISOS A-Gebiet etc.) und mit dem fehlenden Raum z.B. für die Erschliessungsrampen klar nicht gegeben.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-008-001
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Als weiteren Punkt ist anzufügen: Weiterentwicklung Rudolfstrasse als Verbindung zwischen den Städtischen Velorouten 4, 5 und 6 und der Querung Nord als Teil des City-Rings.
Begründung	Die Städtischen Velorouten sind untereinander nicht verbunden und führen nicht ins Zentrum bei der Querung Nord. Der City-Ring stellt die Verbindung her – unter anderem auf der Rudolfstrasse. Die Rudolfstrasse ist damit eine Hauptachse für den Veloverkehr. Wenn sie nicht als solche ausgebaut ist, ist sie für alle gefährlich und weist weder Aufenthaltsqualität noch Attraktivität für den Fussverkehr auf.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Diese Fragestellung wird im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof geprüft. Da sie für die Rudolfstrasse von hoher Bedeutung ist, wird ein Zusatz in der Massnahme ergänzt: «Weiterentwicklung Rudolfstrasse im Hinblick auf Aufenthaltsqualität, Zugänge zu Personenunterführungen, Prüfung Veloführung und Abstimmung der verkehrlichen Funktionen inkl. Veloparkierung.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391200-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	offene Wettbewerbe
Begründung	Der Stadtraum Bahnhof ist und bleibt das Zentrum des urbanen Rückgrats. Die bauliche Verdichtung im Norden und Süden ist richtig. Für diese prominenten Bereiche ist ein breites Lösungsspektrum nötig. Deshalb sind im Verfahren wie auch im Ergebnis offene Wettbewerbe und nicht Konkurrenzverfahren mit Präqualifikation durchzuführen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Für ein breites Lösungsspektrum zu den verschiedenen Themen im Stadtraum HB braucht es ein offenes dialogorientiertes Verfahren. Dafür ist eine Testplanung das bestgeeignete Verfahren. Das Ziel der Testplanung sind umsetzbare und breit abgestützte Lösungsansätze. Die genaue Ausgestaltung des Verfahrens wird in der laufenden Vorbereitphase ermittelt. Die Umsetzung der nachfolgenden Projekte im öffentlichen Raum wird nach der gängigen Praxis der Stadt mit geeigneten Varianzverfahren erfolgen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-006
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Seite 31, Massnahme A1.3.1. (Testplanung Bahnhof). Antrag: Der Text (Aufzählung ist wie folgt zu ergänzen: «– Neukonzeption und Kapazitätsausbau bzw. -umbau und Entflechtung Busanbindungen im Bushof.»
Begründung	Stadtbus: Tangential- und Querverbindungen fördern: Das städtische Verkehrssystem ist bis heute sternförmig auf den Hauptbahnhof hin ausgerichtet und führt zur Überlastung der Verkehrsinfrastruktur. Dieser Knotenpunkt muss durch zusätzliche Knotenpunkte entlastet werden. Das Problem ist zwar erkannt, die angestrebte Lösung wird aber in der Angebotsplanung von Stadtbus und ZVV noch nicht konsequent abgebildet. Im Richtplan sind daher verkehrliche und behördenverbindliche Planungsgrundlagen zu schaffen, um Tangential- und Querverbindungen im Stadtraum zu schaffen, die dann in die Angebotsplanung einfließen müssen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der Antrag entspricht der Massnahme (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren), welche im Kapitel Öffentlicher Verkehr festgehalten ist. Im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie von Stadtbus werden die Themen der öV-Nachfrage (u.a. Wunschlinien) und damit auch Tangentiallinien und Querverbindungen geprüft und aufgegriffen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-004
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof
Antrag	Im Rahmen der Testplanung für den Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof, Teil „Erweiterung Fussverkehrszone im Rahmen Verkehrskonzept Altstadt Nord (A.1.3.4)“, ist auch eine UG-Nutzung des Bahnhofplatzes mit Shops zu prüfen.
Begründung	Der Bahnhofplatz ist ein hochfrequentierter Ort von Fussgängern und Bussen. Mit einer Entflechtung von Fussgängern zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bushof sowie der Altstadt kann eine gefahrenmindernde Entmischung von Personenströmen und Busverkehr gewährleistet werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Diese Fragestellung wird im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof geprüft und ist in Massnahme A.1.3.1. beim 5. Aufzählungspunkt implizit enthalten. Da das Thema bereits sehr konkret ist, wird es jedoch nicht näher in der Massnahme ausgeführt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-006
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord
Antrag	Es ist zu prüfen, ob die Fussverkehrsbrücke als Fuss- und Velo- brücke realisiert werden kann, wobei eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr eingehalten werden muss.
Begründung	Eine direkte Veloverbindung aus der Region KSW auf beide Seiten des HBs steigert die Attraktivität des Veloverkehrs.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde untersucht, ob die Fuss- verkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord auch als Veloverbindung genutzt werden kann. Dabei hat sich gezeigt, dass die hierfür notwendigen Velorampen aufgrund des maximal möglichen Gefälles (Befahrbarkeit) so lang würden, dass diese nicht in den vorhandenen Raum passen. Dies sehr langen Rampen würden zudem zu Umwegen führen. Zudem bestehen bereits attraktive Veloverbindungen vom Hauptbahnhof bis zum KSW ohne grosse Gefällwechsel. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird nun geprüft, ob mit Liften die Nutzung für den Fuss- und Veloverkehr möglich und sinnvoll ist. Diese Aspekte haben dazu geführt, dass eine Fussverkehrsbrücke und keine Kombibrücke weiterverfolgt werden
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-001
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord
Antrag	Das Vorhaben ist als Vororientierung aufzunehmen (anstatt als Zwischenergebnis). Der Umsetzungshorizont ist auf mittelfristig (bis nach 2030) zu setzen. Die Texte auf Seiten 30 und 32 sind entsprechend anzupassen. In einem nächsten Schritt ist zuerst die technische Machbarkeit in enger Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur nachzuweisen
Begründung	Entgegen der Aussage im Richtplantext ist die technische Machbarkeit der Fussgängerbrücke noch nicht nachgewiesen. Die der SBB vorliegenden Unterlagen genügen noch bei Weitem nicht dafür. Ob für den Nachweis der technischen Machbarkeit ein Ingenieur- und Architekturwettbewerb das richtige Mittel ist, wurde unter den Beteiligten noch nicht ausdiskutiert. Eine Umsetzung bis 2026 ist auf jeden Fall nicht realistisch. Die Finanzierung über den Mehrwertausgleich ist mit den Arealentwicklungen noch nicht abgeglichen. Ebenso entspricht die Aussage, wonach das Vorhaben im regionalen Richtplan verankert ist, nicht den Tatsachen. Die Revision des regionalen Richtplanes ist noch nicht abgeschlossen. Die SBB hat im Rahmen von dessen öffentlicher Auflage die gleiche Einwendung eingebracht. Es ist noch nicht bekannt, in welcher Form die RWU darauf eintreten wird.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stadt Winterthur hat eine technische Machbarkeitsstudie über die Fussgängerbrücke durchgeführt, welche mit der SBB Infrastruktur aufgegleist wurde. Eine weitere Vertiefung zusammen mit der SBB als Grundlage für einen Wettbewerb ist zielführend und im Sinne der Stadt Winterthur. Somit sollen vor einem Ingenieur- und Architekturwettbewerb die Untersuchungen zur Machbarkeit zusammen mit den SBB vertieft werden. Der RWU unterstützt die Aufnahme der Brücke in den regionalen Richtplan einstimmig. Im Kommunalen Richtplan sind die Meilensteine im Präsens formuliert jedoch beziehen sich darauf, was mit den Meilensteinen zu erreichen ist. Dies hat zum Missverständnis geführt. Uns ist sehr wohl bewusst, dass die Revision des Richtplans noch nicht abgeschlossen und somit die Festlegung noch nicht erfolgt ist. Ob der Eintrag vom Kanton bewilligt wird, ist noch offen, jedoch wurde der Antrag gestellt. Dasselbe gilt für die Aussagen zur Finanzierung. Der Umsetzungshorizont (bis 2026) ist falsch und wird auf mittelfristig korrigiert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391197-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord
Antrag	Funktion und Einbettung der Fussverkehrsbrücke klären - grosszügigere Lösung ist angezeigt
Begründung	Dass im Stadtraum Bahnhof zwingend Fussverkehrsteppiche gestaltet werden ist richtig. Der Neuen Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord fehlt jedoch die Grosszügigkeit der Fussverkehrsteppiche sowie das Bewusstsein zur EG-Potentialsteigerung. Der Nutzen einer Weggabelung verpufft über den Gleisen. Sich kreuzende Wege im Gleisdreieck könnten entscheidend zu dessen qualitativen Entwicklung beitragen. Aus unserer Sicht wäre zuerst die Funktion und Einbettung in den Stadtraum zu klären gewesen und nicht die technische Machbarkeit (vgl. auch unsere Stellungnahme zum regionalen Richtplan in der Beilage).
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die städtebauliche Einpassung wird im Rahmen des anstehenden Wettbewerbs geprüft. Diese behandeln sowohl die Einbettung ins städtebauliche Umfeld wie auch gestalterische Möglichkeiten der Brücke selber. Ein solcher Wettbewerb ist sowohl in zeitlicher wie auch kostenmässiger Hinsicht aufwändig. Deshalb wurde im Vorfeld die technische Machbarkeit der Brücke geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-002
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord
Antrag	Der erste Satz ist wie folgt zu ändern: Zur Verknüpfung «.....ist die Langsamverkehrsverbindung mit einer Brücke über»
Begründung	Diese fehlende Verbindung wurde in verschiedenen städtischen Papieren (Leiterkonzept) als Defizit im Langsamverkehrsnetz beschrieben. Es braucht eine Verbindung für den Fuss- und für den Veloverkehr.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde untersucht, ob die Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord auch als Veloverbindung genutzt werden kann. Dabei hat sich gezeigt, dass die hierfür notwendigen Velorampen aufgrund des maximal möglichen Gefälles (Befahrbarkeit) so lang würden, dass diese nicht in den vorhandenen Raum passen. Dies sehr langen Rampen würden zudem zu Umwegen führen. Zudem bestehen bereits attraktive Veloverbindungen vom Hauptbahnhof bis zum KSW ohne grosse Gefällwechsel. Diese Aspekte haben dazu geführt, dass eine Fussverkehrsbrücke und keine Kombibrücke weiterverfolgt werden. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird nun geprüft, ob mit Liften die Nutzung der Brücke für den Fuss- und Veloverkehr möglich und sinnvoll ist.
Gleiche Anträge	AFS-005-006

Antrags-Nr.	AFS-008-003
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord
Antrag	Der zweite Punkt ist wie folgt zu ändern: – Die Langsamverkehrsverbindung ist im regionalen Richtplan zu verankern.
Begründung	Diese fehlende Verbindung wurde in verschiedenen städtischen Papieren (Leiterkonzept) als Defizit im Langsamverkehrsnetz beschrieben. Es braucht eine Verbindung für den Fuss- und für den Veloverkehr.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde untersucht, ob die Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord auch als Veloverbindung genutzt werden kann. Dabei hat sich gezeigt, dass die hierfür notwendigen Velorampen aufgrund des maximal möglichen Gefälles (Befahrbarkeit) so lang würden, dass diese nicht in den vorhandenen Raum passen. Dies sehr langen Rampen würden zudem zu Umwegen führen. Zudem bestehen bereits attraktive Veloverbindungen vom Hauptbahnhof bis zum KSW ohne grosse Gefällwechsel. Diese Aspekte haben dazu geführt, dass eine Fussverkehrsbrücke und keine Kombibrücke weiterverfolgt werden. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird nun geprüft, ob mit Liften die Nutzung der Brücke für den Fuss- und Veloverkehr möglich und sinnvoll ist.
Gleiche Anträge	AFS-005-006

Antrags-Nr.	AFS-1213-391196-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen
Antrag	Multimodale Drehscheiben im Gesamtplan und im kommunalen Richtplan Velo eintragen
Begründung	Die multimodalen Drehscheiben dürfen nicht nur im Richtplantext mit einer Abbildung auf S. 176 abgehandelt werden. Sie gehören sowohl in den Gesamtplan als auch in den kommunalen Richtplan Velo. Ansonsten besteht die Gefahr, dass dieses wichtige Thema zu wenig präsent ist.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die multimodalen Drehscheiben werden in den Richtplan Velo aufgenommen. Zugunsten der Lesbarkeit wird im Gesamtplan aber auf den Eintrag weiterhin verzichtet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-003
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen
Antrag	Wir beantragen deshalb die Änderung des Umsetzungshorizonts auf kurz- bis mittelfristig (statt mittel- bis langfristig).
Begründung	Wir erwarten, dass die Evaluation weiterer/zusätzlicher Pendlerparkierungsmöglichkeiten gemäss geplanter Modalsplitverschiebung und erwartetem Wachstum gemeinsam mit A.1.3.1. rasch vorangetrieben wird. Dazu muss - in kurzer Gehdistanz von den Geleisen - neuer Raum evaluiert und gesichert werden. Auch damit (gemäss Konzept) bahnhofsnah mehr Plätze für Kurz-, bzw. Besucherparkierungen ausgeschieden werden können.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Erstellung neuer Veloabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof sind Teil der laufenden Planungen und werden bereits heute umgesetzt. Damit diesem Aspekt besser Rechnung getragen werden kann, wir die Massnahme im Zeithorizont auf Kurz- bis langfristig (bis nach 2030) geändert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-004
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen
Antrag	Wir beantragen deshalb einen ergänzenden Satz am Schluss des Textes im Kasten (S.32): «Sie sorgt dafür, dass die bestehenden, gedeckten Anlagen gut ausgelastet sind (u.a. mit attraktiven Preisen für die Benutzung).»
Begründung	Die Strategie soll auch enthalten, dass Velostationen und andere gedeckte Anlagen genügend ausgelastet werden können, so dass nicht mehr als nötig gebaut werden muss. Ein Ansatzpunkt dazu sind attraktive Preise für die bewachten Stationen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Mit einer guten Platzierung und entsprechend qualitativem Ausbau (Nutzbarkeit) sollen die Velostationen gut ausgelastet werden können. Preisvorstellungen sind subjektiv und je nach Lage angemessen bzw. attraktiv. Deshalb wird der beantragte Zusatz in Bezug auf die gute Auslastung aber nicht in Bezug auf den Preis angenommen: «Die Stadt Winterthur setzt sich beim Ausbau des Hauptbahnhofs in Zusammenarbeit mit der SBB sowie bei privaten Projekten dafür ein, dass die entsprechenden Infrastrukturanlagen für eine genügende Anzahl Veloabstellplätze in attraktiver Qualität geschaffen werden. Bei städtischen Projekten rund um den Hauptbahnhof erstellt sie eine angemessene Anzahl von Veloabstellplätzen. Sie sorgt dafür, dass die bestehenden, gedeckten Anlagen gut ausgelastet sind.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-007
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen
Antrag	Den Punkt «Bei städtischen Projekten rund um den Hauptbahnhof erstellt sie (die Stadt) eine angemessene Anzahl von Veloabstellplätzen» ist zu präzisieren mit Anzahl benötigter Veloparkplätze, um den Modalsplit zu erreichen. Dabei gilt es, auch neue Formen wie «bike lofts» zu prüfen.
Begründung	«Eine angemessene Anzahl» ist zu schwammig formuliert. Will man den Modalsplit erreichen, müsste die Zahl errechenbar sein.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Eine konkrete Zahl kann erst genannt werden, wenn die einzelnen Projekte ausgeschaffen worden sind. Vorher sind die räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten nur schwer abschätzbar.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-004
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.3 Strategie Veloparkierung HB umsetzen
Antrag	Der Satz ist wie folgt zu ändern: «Die Stadt für eine genügende Anzahl Veloabstellplätze in attraktiver Qualität (verschiedene Systeme, Spezialvelos, verteilt gedeckte,...) geschaffen werden.»
Begründung	Eine nur zahlenmässige Angabe genügt nicht, die Qualität ist ein ebenso entscheidender Punkt, um das Velofahren zu fördern.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Einwendung kann gefolgt werden und der qualitative Aspekt wird übernommen: «Die Stadt Winterthur setzt sich beim Ausbau des Hauptbahnhofs in Zusammenarbeit mit der SBB sowie bei privaten Projekten dafür ein, dass die entsprechenden Infrastrukturanlagen für eine genügende Anzahl Veloabstellplätze in attraktiver Qualität geschaffen werden. Bei städtischen Projekten rund um den Hauptbahnhof erstellt sie eine angemessene Anzahl von Veloabstellplätzen. Sie sorgt dafür, dass die bestehenden, gedeckten Anlagen gut ausgelastet sind.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-007
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.4 Erweiterung Fussverkehrszone im Rahmen Verkehrskonzept Altstadt Nord prüfen
Antrag	Antrag: Der Text ist wie folgt zu ergänzen: «Die Museumsstrasse soll als neue Bus- und Veloachse in Gegenrichtung befahrbar sein; für den MIV ist die Museumsstrasse gesperrt. Auf der St. Georgenstrasse wird ein Zweirichtungsverkehr eingerichtet.»
Begründung	Mobilität: Entflechtung von öV / MIV im Innenstadtbereich: Der Strassenraum ist im Innenstadtraum begrenzt und muss verschiedene Verkehrsträger aufnehmen. Namentlich öV und MIV behindern sich gegenseitig. Es kommt deshalb in Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Stausituationen, die den exakten Fahrplan umsetzende öV massiv behindern. Eine der Massnahmen ist, wo dies möglich ist, die Entflechtung von öV und MIV, wie dies bereits an der Stadthausstrasse erfolgreich erfolgt ist. Wir unterstützen hier weitere Massnahmen im Umfeld der Altstadt mit demselben Ziel (Museumsstrasse, Technikumstrasse, General-Guisanstrasse).
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Massnahme und der Titel werden inhaltlich geschärft, um die Verständlichkeit zu verbessern. Der Titel wird folgendermassen geändert: «Prüfung Zweirichtungsverkehr St. Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt» Der Text wird folgendermassen angepasst: «Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, ob der MIV auf der St. Georgenstrasse im Gegenverkehr geführt werden kann und im Gegenzug die Museumstrasse als neue Bus- und Velo-Achse in Gegenrichtung befahren werden kann. Die Museumsstrasse wäre für den MIV gesperrt. So könnte die bestehenden Fussgängerzone Altstadt erweitert und damit die Aufenthaltsqualität massiv gesteigert werden. Geprüft werden die Auswirkungen auf die Erschliessung, den MIV und den Bus- und Veloverkehr.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-005
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.4 Erweiterung Fussverkehrszone im Rahmen Verkehrskonzept Altstadt Nord prüfen
Antrag	Der Titel sollte treffender formuliert werden.
Begründung	Der Titel entspricht nicht dem was folgt. Was im Aufgabenbereich beschrieben wird, entspricht nicht einer Fussverkehrszone.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Titel wird folgendermassen geändert: «Prüfung Zweirichtungsverkehr St. Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-007
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.4 Erweiterung Fussverkehrszone im Rahmen Verkehrskonzept Altstadt Nord prüfen
Antrag	Die Sperrung der Museumsstrasse und die gegenseitige Verkehrsführung auf der St. Georgen-Strasse wird abgelehnt.
Begründung	Die Verlagerung des MIV von der Museumsstrasse auf die St. Georgen-Strasse würde eine zu starke Kapazitätseinbusse für den MIV nördlich der Altstadt bedeuten. Die Folge wäre eine massive Mehrbelastung auf anderen Strassen. Einschränkungen sind ausserdem weder gewerbefreundlich noch ideal für die Blaulichtorganisationen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Ablehnung wird zur Kenntnis genommen. Die Leistungsfähigkeiten und allfällige Verlagerungen werden in der erwähnten Massnahme geprüft. Der Entscheid wird anhand der Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt gefällt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-8
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.3.4 Erweiterung Fussverkehrszone im Rahmen Verkehrskonzept Altstadt Nord prüfen
Antrag	Wir sind gegen eine Erweiterung der Fussverkehrszone um die Altstadt. Die gegenwärtig untragbare Verkehrsführung auf der Stadthausstrasse ist jedoch zu beheben.
Begründung	Die Fussverkehrszone ist auf die Altstadt zu beschränken. Es sollen im Umfeld der Altstadt keine weiteren Strassen für den Individualverkehr gesperrt werden. Schon jetzt stellt dieser Bereich ein Nadelöhr bei der Durchfahrt durch die Stadt Winterthur dar. Die Sperrung einer weiteren Strasse erhöht die Staufrequenz auf anderen Strassen. Die Verkehrsführung auf der Stadthausstrasse ist verwirrend und Fuss-, Velo- und Busverkehr geraten häufig miteinander in Konflikt. Zudem sind die aufgestellten Verkehrspoller in der Stadthausstrasse zusätzliche Hindernisse im ohnehin schon dichten Raum. Aus diesem Grund der Unübersichtlichkeit werden diese auch ständig umgefahren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan enthält der Auftrag zur Prüfung und nicht bereits eine allfällige Umsetzung. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll zunächst geprüft werden, ob der MIV auf der St.-Georgen-Strasse im Gegenverkehr geführt und im Gegenzug die Museumstrasse als neue Bus und Velo-Achse in Gegenrichtung befahren werden kann. Geprüft werden auch die Leistungsfähigkeit und allfällige Verlagerungen auf andere Strassen. Ein Entscheid wird basierend auf diesen Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt gefällt. Die Massnahme und ihre Bezeichnung werden präzisiert, um die Verständlichkeit zu verbessern. Titel und Text werden wie folgt geändert: "Prüfung Zweirichtungsverkehr St. Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung Fussgängerzone Altstadt". "Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, ob der MIV auf der St. Georgen-Strasse im Gegenverkehr geführt und im Gegenzug die Museumsstrasse als neue Bus- und Velo-Achse in Gegenrichtung befahren werden kann. Die Museumsstrasse wäre für den MIV gesperrt. So könnte die bestehenden Fussgängerzone Altstadt erweitert und damit die Aufenthaltsqualität massiv gesteigert werden. Geprüft werden die Auswirkungen auf die Erschliessung, den MIV sowie den Bus- und Veloverkehr." Die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse ist nicht Inhalt des Richtplans. Die Verkehrsberuhigung ist die Umsetzung der Motion betreffend «Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse» (GGR-Nr. 2027.161).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-007
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.4 Wissensquartier
Antrag	Für die Konkretisierung der Vision Zeughäuser und Teil der Zeughauswiesen, Richtplandtext S. 36, schlagen wir an der in Anhang 7 bezeichneten Stelle folgende Ergänzungen vor: «Mit einer Vision für die Zeughäuser und Teile der Zeughauswiesen wird auf-gezeigt, wie dieses Gebiet verdichtet und als vielseitig genutzter und lebendiger Ort für das Quartier, die Stadt und Besuchende weiterentwickelt werden kann. Es soll ein bunter Nutzungsmix aus Bildung, Gewerbe, Kultur und gemeinnützigem Wohnraum entstehen.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF. Die Zeughäuser und Zeughauswiesen bieten sich für gemeinnützigen Wohnungsbau an.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die kleine Zeughauswiese soll grundsätzlich als Freiraum im Quartier erhalten und nicht bebaut werden. Wie einleitend zu Kapitel A.1.4 erwähnt, können dort auch Nutzungen Platz finden, welche heute temporär auf dem Teuchelweiherplatz stattfinden und mit der Entwicklung des Platzes umgesiedelt werden müssen (z.B. Zirkusse). Die sich heute noch im Besitz von armasuisse befindlichen Zeughäuser sollen in Ergänzung bzw. als Ausgleich zur neuen Hochschulnutzung als vielseitig genutzter und lebendiger Ort für das Quartier, die Stadt und Besuchende weiterentwickelt werden. Dies in Anlehnung an die bereits heute bestehende, erfolgreiche Nutzung in den städtischen Zeughäusern. Vor diesem Hintergrund ist auf keinem Teil des Zeughausareals eine Wohnnutzung vorgesehen, unabhängig davon, ob es sich um gemeinnütziges oder kommerziell ausgerichtetes Wohnen handelt.
Gleiche Anträge	AFS-020-007, AFS-021-007, AFS-022-007, AFS-024-007, AFS-025-007, AFS-026-007, AFS-027-007, AFS-028-007, AFS-029-007, AFS-030-007, AFS-031-007, AFS-032-007, AFS-033-007, AFS-034-007, AFS-035-007, AFS-036-007, AFS-037-007, AFS-038-007, AFS-039-007, AFS-040-007, AFS-041-007, AFS-042-007, AFS-043-007, AFS-044-007, AFS-045-007, AFS-046-007

Antrags-Nr.	AFS-005-008
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.4 Wissensquartier
Antrag	Absatz zu Viehmarkt: Der Viehmarkt besitzt hohe städtebauliche Qualitäten und einen eindrucklichen Baumbestand und wird deshalb als Freihaltezone vorgesehen.
Begründung	Es bedarf keiner weiteren Prüfung, sondern einer direkten Umzonung mit entsprechend verbindlichem Eintrag im Richtplan.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Einer Umzonung ist immer eine Interessenabwägung voranzustellen. In diesem Fall braucht es eine Gesamtbetrachtung im Zusammenhang mit den Entwicklungen und Freiräumen im Wissensquartier. Gemäss Richtplanentwurf gilt eine Freihaltezone als Nichtbaugebiet für den Schutz von Aussichts- und Hanglagen, dem Umgebungsschutz wertvoller Naturräume sowie Orts- und Landschaftsbilder, der Trennung von Siedlungs- und Landschaftsräumen sowie dem Erhalt von Freiflächen im Siedlungsgebiet und extensiver Landwirtschaftsflächen in Siedlungsnähe. Bauten und Anlagen wären somit nicht erlaubt (auch nicht z.B. für Erholungsnutzungen).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-008
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.4 Wissensquartier
Antrag	Die Zeughausstrasse ist so zu gestalten, dass der Bus nicht behindert wird. Tempo 50 muss grundsätzlich beibehalten werden.
Begründung	Auf der Zeughausstrasse verkehrt der Bus als Zubringer vom Quartier Breite, Waldegg und Langgasse zum Hauptbahnhof und als Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Bruderhaus. Um den angestrebten ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu erreichen, dürfen die Fahrzeiten des Busses nicht verlängert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-9
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.4 Wissensquartier
Antrag	Wir lehnen die Umwandlung der Nutzung des Viehmarkts in eine Erholungszone und des Zeughausplatzes (Nutzung ungeklärt?) ab.
Begründung	Grosse Plätze in Zentrumsnähe sind rar. Diese werden heute vielseitig genutzt (bspw. Zirkusse), was durch eine Umwandlung der Nutzung verhindert wird. Die beiden Plätze sind zudem fussläufig vom Zentrum bzw. vom Bahnhof erreichbar. Eine Verlegung dieser Nutzung (bspw. ausserhalb der Stadt) hat erheblichen Mehrverkehr und eine schlechtere Anbindung an den ÖV zur Folge.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Viehmarkt ist heute einer Bauzone zugewiesen. Um seine heutige Nutzung als Freiraum und Veranstaltungsort im Quartier für die Zukunft zu sichern, soll eine Umzonung in eine Erholungszone (mit genau diesem Zonenzweck) geprüft werden. Wir gehen davon aus, mit dem «Zeughausplatz» ist der «Teuchelweiherplatz» gemeint. Der Hochschulstandort Winterthur ist für die Stadt von grosser strategischer Bedeutung. Im Wissensquartier sollen etappenweise die dringend benötigten zusätzlichen Flächen für Hochschulnutzungen geschaffen werden. Als erste Etappe ist die Überbauung des Teuchelweiherplatzes vorgesehen. Wie einleitend zu Kapitel A.1.4 erwähnt, können Nutzungen, welche heute temporär auf dem Teuchelweiherplatz stattfinden und mit der Entwicklung des Platzes umgesiedelt werden müssen (z.B. Zirkusse), künftig auf der kleinen Zeughauswiese Platz finden. Es erfolgt somit keine Verdrängung solcher Nutzungen aus der Stadt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-014
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.4.2 Vision Zeughäuser und Teil der Zeughauswiesen konkretisieren
Antrag	Die Nutzung des Zeughausareals soll gemäss aktueller Nutzung beibehalten werden.
Begründung	Das Zeughausareal beherbergt heute Kleingewerbe und Kultur. Eine zusätzliche Nutzung für Hochschulen passt vom Mix her nicht. Besser sollte hier weiter kostengünstiger Raum für Kleinunternehmen angeboten werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der heutige Nutzungsmix von Kleingewerbe und Kultur in den städtischen Zeughäusern soll beibehalten und in den armsasuisse-Zeughäusern im mittleren Teil eine Fortsetzung finden werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-009
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5 Grüze Plus
Antrag	Zusätzlicher Punkt Ziele und Grundsätze: «Mit der weiteren Verdichtung und Aufwertung soll die bereits bestehende gewerbliche Nutzung erhalten bleiben und nicht verdrängt werden.»
Begründung	Industriell und gewerblich genutzte Betriebe dürfen nicht aus der Stadt gedrängt werden. Eine Stapelung von gewerblicher Nutzung begrüssen wir.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hauptfokus der zukünftigen Positionierung liegt klar auf gewerblichen Nutzungen, bestehende Nutzungen sollen nicht verdrängt werden. Eine Ergänzung erfolgt in den Zielen und Grundsätzen: «Ausgehend vom Bestand und den bestehenden Betrieben: Hohe bauliche Dichte und Diversität, Fördern von Stapelung von gewerblichen Nutzungen.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-010
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5 Grüze Plus
Antrag	Zusätzlicher Punkt A.1.5.4 Das Potenzial für einen Einbezug der Eulach ins blaue Netz wird geprüft.
Begründung	Die Eulach ist in der Grüze sehr unscheinbar. Einerseits hat sie das Potenzial für mehr Zugänglichkeit und zudem hat sie durch ihren Querverlauf allenfalls das Potenzial, Routen des Langsamverkehrs anzubinden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im Bereich vom Gestaltungsplan Umfeld Grüze ist die Aufwertung bereits vorgesehen und wird mit der Entwicklung der einzelnen (privaten) Baufelder umgesetzt. Eine eigene Massnahme im Umfeld des Bahnhofs Grüze ist daher nicht notwendig.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-001
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5.2 Gestaltungswettbewerb öffentlicher Raum Bahnhof Grüze Süd
Antrag	Bei der Massnahme A.1.5.2 Gestaltungswettbewerb Bahnhof Grüze Süd sei auch private Eigentümerschaften in den Prozess miteinzubeziehen.
Begründung	Die Gestaltung dieses Perimeters und auch die Abstimmung mit der geplanten Velo- und Fussverkehrsquerung hat erheblichen Einfluss auf den Betrieb der angrenzenden Betriebe. Namentlich die Führung des Velo- und Fussverkehrs ist entscheidend, damit der Recyclingbetrieb und der Bahnverlad gewährleistet bleiben kann. In Art. 51 des Gestaltungsplans «Umfeld Grüze» ist überdies festgehalten, dass der Hauptzugang zum östlichen Gebäude ab dem Bahnhofplatz Grüze zu erstellen ist.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Grundstückseigentümerschaften angrenzend an den öffentlichen Raum werden im Vorfeld des Wettbewerbs einbezogen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-002
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi /Grüze umsetzen
Antrag	Bei der Massnahme A.1.5.3 sei der Verzicht auf einen Linksabbieger für den MIV in die Industriestrasse zu streichen.
Begründung	Der angrenzende Betrieb transportiert zwar viele Güter auch mit der Bahn, doch bleiben LKW Transporte für das Funktionieren des Betriebs von grosser Bedeutung. Wichtig ist insbesondere die Strassenverbindung von der Rudolf-Diesel-Strasse über die Industriestrasse. Lastwagen, die mit Mulden von der Rudolf-Diesel Strasse in die Kehrichtverbrennungsanlage gelangen sollen, müssen so einen exorbitanten Umweg über den Ohrbühlkreisel fahren. Dieser ist bereits heute nicht nur zu Stosszeiten an den Kapazitätsgrenzen. Mit dieser Massnahme wird der Zugang zur KVA massiv erschwert und Schwertransporte fahren unnötigerweise mehr Kilometer.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Aufhebung des Linksabbiegers ist für die Buspriorisierung wichtig und wurde im Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze so festgehalten und entspricht damit einer fachlich fundiert geprüften Massnahme.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-015
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi /Grüze umsetzen
Antrag	Bei den langfristigen Massnahmen ist die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze zu ergänzen.
Begründung	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. Also gehört hier auch die Erschliessungsstrasse als langfristige Massnahme genannt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In dieser Massnahme sind nur die kommunalen Massnahmen aufgelistet. Die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze ist an anderer Stelle im Richtplan erwähnt und nicht Teil des Verkehrskonzepts Neuhegi-Grüze. Sie ist zudem im kantonalen Richtplan festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-009
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi /Grüze umsetzen
Antrag	Die Massnahmen «Rudolf-Diesel-Strasse (Verzicht auf Linksabbieger für MIV in Industriestrasse)» und «Grüzefeld-/Rudolf-Diesel-Strasse (Zusätzliche Verbindung MIV)» sind zeitlich aufeinander abzustimmen.
Begründung	Im Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze ist die zusätzliche MIV-Verbindung zwischen Rudolf-Diesel-Strasse und Grüzefeldstrasse als Ersatz für die Einfahrt von der Rudolf-Dieselstrasse in die Industriestrasse vorgesehen. Damit wird erreicht, dass der MIV der verkehrsintensiven Nutzungen entlang der Rudolf-Diesel-Strasse, welcher Richtung Westen fährt, nicht über den Knoten Rudolf-Diesel-Strasse / Seenerstrasse geleitet werden muss. Diese Infrastruktur ist schon stark belastet. Der Mehrverkehr dort würde den Bus ausbremsen und so den Zeitgewinn bei der Einfahrt in die Industriestrasse mehr als vernichten.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Nicht richtplanrelevant, wird bei Projektumsetzung nach Möglichkeit koordiniert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391230-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi /Grüze umsetzen
Antrag	Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und ein Heiligbergtunnel können einen Beitrag dazu leisten. Entsprechend könnte die Breitestrasse verkehrsberuhigt werden. Aus diesem Grund ist das Projekt Heiligbergtunnel in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Bund weiterzuverfolgen. Im Zentrum hat nur rund die Hälfte des MIV-Verkehrsaufkommens Quelle oder Ziel im Stadtzentrum. Dieser Quell- und Zielverkehr soll deshalb auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz geführt werden, um die Innenstadt zu entlasten
Begründung	Die Quartiere sollen über einen vernünftigen Zugang zur Autobahn verfügen, damit Staus vermieden werden können.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplantext wird entsprechend angepasst: «Die Stadt strebt an, dass diese überprüft und gegebenenfalls aus dem Richtplan gestrichen werden: — Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-010
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi /Grüze umsetzen
Antrag	Die Massnahme «Strassenprojekt St. Gallerstrasse mit Busbevorzugung» ist ohne Strassenverengung zu realisieren.
Begründung	Eine Strassenverengung würde alle Verkehrsteilnehmenden ausbremsen und sie zusätzlich gefährden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Einwendung ist nicht richtplanrelevant, wird jedoch im entsprechenden Projekt geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391488-231127
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.6 Oberwinterthur
Antrag	Es ist eine zusätzlichen Gleisquerung zwischen dem Gewerbe-Areal (Technoramastrasse 15, 19) und dem Entwicklungsschwerpunkts Hegi zu prüfen.
Begründung	Der Masterplan Bahnhof Oberwinterthur 2022 zeigt u.a. auf, wie der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe und Ankunftsort zukünftig neu organisiert und gestaltet und wie die stark angewachsenen Quartiere Hegi und Oberwinterthur in diesem Kontext besser miteinander verbunden werden sollen. Als wichtige Ziele für den Raum werden attraktive Fuss- und Veloverbindungen sowie die Verringerung der Trennwirkung von Bahnlinie und Frauenfelderstrasse genannt. Als eine wichtige Massnahme ist die Prüfung der Machbarkeit der Wegverbindung entlang des Bahngleises nordöstlich des Bahnhofs Winterthur zum Naturschutzgebiet Hegmatten eingetragen (vgl. M 2.2 Nr. 14).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Anbindung von Hegi wie auch des Hobelwerks Richtung Oberwinterthur und dem Stadtzentrum hat eine hohe Bedeutung. Aus diesem Grund ist eine öffentlich nutzbare Fuss- und Veloverbindung via Deltastrasse zum Hobelwerkweg Richtung Bahnhof Oberwinterthur und Hegifeldstrasse geplant. Diese Verbindung ermöglicht die direktere Führung Richtung Oberwinterthur und Stadtzentrum. Die Querungsdichte der Gleise in diesem Bereich ist im Vergleich zum restlichen Stadtgebiet verhältnismässig gut und eine zusätzliche Querung wird zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig erachtet, zumal eine solche Querung mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Offen wäre weiter, ob für eine entsprechende Verbindung überhaupt ein Potential besteht. Deshalb wird von einer solchen Verbindung abgesehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-389975-231117
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.6 Oberwinterthur
Antrag	Es ist die Prüfung einer zusätzlichen Gleisquerung zwischen dem Gewerbe-Areal (Technoramastrasse 15, 19) und der Siedlung Hobelwerk zu prüfen. Die in diesem Jahr vollendete, als autoarm deklarierte Siedlung Hobelwerk der Genossenschaft mehr als wohnen hat heute eine sehr unbefriedigende Erschliessungssituation in einer Art Sackgasse.
Begründung	Der Masterplan Bahnhof Oberwinterthur 2022 zeigt u.a. auf, wie der Bahnhof zukünftig als Mobilitätsdrehscheibe und Ankunftsart neu organisiert und gestaltet werden soll. Zudem wird darauf hingewiesen, wie die stark angewachsenen Quartiere Hegi und Oberwinterthur in diesem Kontext besser miteinander verbunden werden sollen. Als wichtige Ziele für den Raum werden attraktive Fuss- und Veloverbindungen sowie die Verringerung der Trennwirkung von Bahnlinie und Frauenfelderstrasse genannt. Ein kürzerer und direkterer Anschluss über/unter den Gleisen vom Hobelwerkweg zur Frauenfelderstrasse an das Zentrum Römertor käme nicht nur den Bewohnenden des Hobelwerks, sondern auch den zahlreichen Menschen des neuen Entwicklungsschwerpunkts Hegi zugute.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Anbindung von Hegi wie auch des Hobelwerks Richtung Oberwinterthur und dem Stadtzentrum hat eine hohe Bedeutung. Aus diesem Grund ist eine öffentlich nutzbare Fuss- und Veloverbindung via Deltastrasse zum Hobelwerkweg Richtung Bahnhof Oberwinterthur und Hegifeldstrasse geplant. Diese Verbindung ermöglicht die direktere Führung Richtung Oberwinterthur und Stadtzentrum. Die Querungsdichte der Gleise in diesem Bereich ist im Vergleich zum restlichen Stadtgebiet verhältnismässig gut und eine zusätzliche Querung wird zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig erachtet, zumal eine solche Querung mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Offen wäre weiter, ob für eine entsprechende Verbindung überhaupt ein Potential besteht. Deshalb wird von einer solchen Verbindung abgesehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-011
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.6 Oberwinterthur
Antrag	Ziele und Grundsätze: Auf der Frauenfelderstrasse muss die MIV- und die ÖV-Kapazität erhalten bleiben.
Begründung	Die Frauenfelderstrasse ist eine wichtige ÖV-Verbindung von Oberwinterthur ins Stadtzentrum und in die Grüze. Gleichermassen wichtig ist die Frauenfelderstrasse als MIV-Zubringer zur Autobahnausfahrt Oberwinterthur. Bis die Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze erstellt ist, was leider erst nach dem Zeithorizont dieses Richtplans der Fall sein dürfte.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die optimale Gestaltung und Steuerung der Frauenfelderstrasse wird im Rahmen der Massnahme A.1.6.1 geprüft, auch im Hinblick auf einen fliessenden ÖV und MIV. Selbstverständlich wird im Rahmen des Projekts geprüft, wie der Verkehrsfluss und die ÖV-Priorisierung optimiert werden kann. Die Ergänzung des Kapazitätserhalts in den Zielen und Grundsätzen als einziges Ziel zur Frauenfelderstrasse ist jedoch nicht zielführend.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-005
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.6.1 BGK Frauenfelderstrasse
Antrag	Attraktive Umsteigebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer schaffen „betriebliche Bedürfnisse Busbetrieb“ in der Massnahmenbeschreibung zu ersetzen durch „betriebliche Bedürfnisse aller Verkehrsträger“
Begründung	Dieser zentralen Zielsetzung A.1.6 ist ohne Vorbehalt zuzustimmen, gerade auch im Hinblick auf die Entwicklungen in Neuhegi und im Umfeld Nord. Sie ist allerdings unvollständig und wird kaum erfolgreich umsetzbar sein, wenn der Hauptverkehrsträger (der MIV) völlig ausser Acht gelassen und nicht einmal erwähnt wird. Der Bahnhof muss nicht nur eine alle Verkehrsträger umfassende Mobilitätsdrehscheibe werden, sondern muss im Hinblick auf funktionierende und attraktive Umsteigebeziehungen auch den ruhenden Verkehr berücksichtigen und dafür entsprechende Angebote enthalten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist klar, dass der MIV in diesem Bereich eine hohe Bedeutung hat, gerade beim Bahnhof ist der Bus jedoch prioritär zu berücksichtigen, weil er der wichtigste Zubringer (auch Mengenmässig) zum Bahnhof ist. Die Massnahme wird jedoch leicht angepasst, damit auch der MIV erwähnt wird: «Als Fragestellungen sind die Ausgestaltung der Knoten, die Führung des MIV, die MIV-Anschlüsse Dorfstrasse, Hegistrasse und Baubereiche (gemäss Masterplan Bahnhof Oberwinterthur), die betrieblichen Bedürfnisse des Busbetriebs und die Ausgestaltung der Haltebereiche zu beantworten.»
Gleiche Anträge	AFS-003-016

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-10
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.6.1 BGK Frauenfelderstrasse
Antrag	Wir fordern, die Erkenntnisse aus dem Masterplan sind im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts vertieft zu prüfen. Als Fragestellungen sind die Ausgestaltung der Knoten, die Individualverkehrs-Anschlüsse Dorfstrasse und Hegistrasse sowie Baubereiche (gemäss Masterplan Bahnhof Oberwinterthur), die betrieblichen Bedürfnisse des Busbetriebs, des Individualverkehrs und die Ausgestaltung der Haltebereiche zu beantworten.
Begründung	Auch der Individualverkehr dient betrieblichen Bedürfnissen, die bei den Gestaltungskonzepten bei allen Hauptachsen ebenfalls zu berücksichtigen sind (Text durch fett gedruckten Teil im Richtplan ist zu ergänzen).
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der MIV hat in diesem Gebiet eine hohe Bedeutung, gerade beim Bahnhof ist der Bus jedoch prioritär zu berücksichtigen, weil er der wichtigste Zubringer (auch Mengenmässig) zum Bahnhof ist. Die Massnahme wird leicht angepasst, damit auch der MIV erwähnt wird: "Als Fragestellungen zu beantworten sind die Ausgestaltung der Knoten, die Führung des MIV, die MIV-Anschlüsse Dorfstrasse, Hegistrasse und Baubereiche (gemäss Masterplan Bahnhof Oberwinterthur), die betrieblichen Bedürfnisse des Busbetriebs und die Ausgestaltung der Haltebereiche zu beantworten."
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-002
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.1.6.3 Testplanung Umfeld Bahnhof Oberwinterthur
Antrag	In den Texten auf Seiten 42 und 44 ist «SBB Immo» durch «SBB» zu ersetzen.
Begründung	Neben SBB Immobilien ist auch SBB Infrastruktur in diesem Vorhaben involviert
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Antrag wird berücksichtigt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391442-231127
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Es soll geprüft werden, ob neben dem urbanen Rückgrat noch eine weitere Entwicklungsachse von Seen (entlang Tösstalstrasse) bis Wülflingen (entlang Wülflingerstrasse) definiert werden soll.
Begründung	Sowohl die Tösstalstrasse als auch die Wülflingerstrasse unterscheiden sich in ihren Voraussetzungen nicht wesentlich von demjenigen Gebiet, das als urbanes Rückgrat bezeichnet wird. Diese unterschiedliche Einstufung darf nicht dazu führen, dass diese wichtigen Achsen weniger stark entwickelt und auf die künftigen städteplanerischen und städtebaulichen Herausforderungen vorbereitet werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Ergänzung um die entsprechenden Abschnitte ist nicht sinnvoll. Ein wesentlicher Unterschied zu den anderen Entwicklungsachsen ist die Abdeckung mit der Bahn bzw. mit wichtigen Umsteigeknoten. Punktuelle Verdichtung entlang der Stadtradien sind jedoch auch an der Tösstalstrasse und der Wülflingerstrasse möglich und sinnvoll. Zudem sind auch auf diesen Abschnitten Massnahmen vorgesehen, so beispielsweise in den Themen Erdgeschoss und Fussverkehrsteppiche.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391239-231126
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Es muss aufgezeigt werden, inwiefern die Schaffung der angestrebten 30'000 Arbeitsplätze bis 2040 ein realistisches Szenario ist.
Begründung	Der Erkenntnis, dass die Stadt Winterthur über im Vergleich zur Wohnbevölkerung tendenziell zu wenige Arbeitsplätze verfügt, stimmen wir zu. Dazu sind vertiefte Analysen notwendig.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das im Richtplan formulierte Wachstumsziel der Arbeitsplätze wurde vom behördenverbindlichen Regionalen Richtplan übernommen. Es handelt sich dabei um ein Wunschziel der RWU (Herleitung gemäss Regio ROK 2011) und nicht um eine Prognose. Der kommunale Richtplan zeigt nun auf, wo dieses Wachstum stattfinden soll. Insbesondere die Schwerpunkträume, auf welche die zukünftige Entwicklung primär gelenkt werden soll, sind auch wichtige Arbeitsplatzgebiete mit grossem Entwicklungspotenzial und damit zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie. Um nicht nur Flächenpotenziale für Arbeitsplätze zu schaffen, sondern an diesen Standorten auch effektiv neue, innovative Arbeitsplätze anzusiedeln wird die Stadt im Bereich Wirtschaftspolitik zudem viel aktiver und integriert z.B. das Thema Innovationsökosystem bei Arealplanungen in enger Zusammenarbeit mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern von Beginn weg (bsp. die beiden Prozesse Bahnhof Oberwinterthur A.1.6.2 und Umfeld Grüze A.1.5.2).
Gleiche Anträge	AFS-054-007

Antrags-Nr.	AFS-1213-390829-231123
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	5-Minuten-Stadt: Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung im gegenseitigen Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung in diesem Kapitel lässt genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen. Zudem ist der Richtplan behördenverbindlich und entfaltet für Grundeigentümerschaften keine direkte Rechtswirkung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-009
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Seite 46, Massnahme A.2 (Starke Quartiere, Ziele und Grundsätze). Antrag: Der Text (Aufzählung) ist wie folgt zu ergänzen: «Bestehende Quartier- und Begegnungsräume werden gestärkt und in wachsenden oder verdichteten Quartieren neue gesichert (Verweis auf Ö.5).»
Begründung	Quartierinfrastruktur vorsehen und planen Im Richtplanentwurf fehlt jeder Hinweis auf die notwendige, von der Stadt zur Verfügung gestellte oder zusammen mit Dritten bereitgestellte Quartierinfrastruktur (Quartierzentren, Quartiertreffpunkte). Dies ist ein Element, das gerade für die 5-Minuten-Stadt von zentraler Bedeutung ist und der Identitätsbildung in den Quartieren dient. Solche Infrastruktur muss, wie andere städtische Infrastrukturen, bei der weiteren räumlichen Entwicklung gesichert und planerisch ausgewiesen werden. Die Standorte der bestehenden Quartieranlagen werden ergänzt. Inklusive der wichtigsten anstehenden baulichen Sanierungs- und allenfalls Erweiterungsmassnahmen (gemäss Immobilienstrategie, 2021).
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das Anliegen ist mit dem Aufzählungspunkt «Zusätzliche öffentliche Infrastrukturen wie Sport-, Quartier- und Schulanlagen werden frühzeitig und konsequent eingeplant.» (S.46) bereits im kommunalen Richtplan enthalten. Zudem auch bei den sozialräumlichen Zielen (2. Aufzählungspunkt, S. 16).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-011
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Ziele und Grundsätze: Anpassung Punkt 2: «Die bauliche Entwicklung der Quartiere findet grösstenteils innerhalb der bestehenden Strukturen und Dichten statt. Verdichtungen sind an ausgewählten Lagen unter Anwendung qualitätssichernder Verfahren bzw. Instrumente möglich und in der BZO festzuhalten. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum wird, sofern zweckmässig, erhalten und ausgebaut (Sozialverträgliche räumliche Entwicklung).»
Begründung	Gestaltungspläne sind schwerfällig und aufwändige Verfahren. Vielerorts kann bereits über die BZO der Rahmen gesteckt werden. Die Aussage Verdichtung an ausgewählten Lagen soll präzisiert werden. Die Verdichtung in die Höhe ist für die Schaffung von zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum und der gleichzeitigen Schonung der Ressource Boden von grosser Bedeutung. Eine Verdichtung soll insbesondere bei Gebieten mit einem hohen Anteil an genossenschaftlichen Bauten möglich sein. Dadurch wird den Genossenschaften die Möglichkeit gegeben, zusätzlicher kostengünstiger Wohnraum zu schaffen ohne weitere Versiegelung.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung ist bewusst offengehalten und schliesst die Bau- und Zonenordnung und Gestaltungspläne mit ein. Die jeweils geeigneten Instrumente werden im nächsten Schritt gewählt. Die Bau- und Zonenordnung kommt genauso in Frage wie Sondernutzungsplanungen. Wichtig ist, dass diese Verdichtungen qualitativ einen Mehrwert bringen. Dies heisst nicht zwingend immer ein Gestaltungsplan, kann aber im Einzelfall durchaus sinnvoll sein.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-012
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Ziele und Grundsätze: Einfügen eines zusätzlichen Punktes: - In den Quartieren werden kleinmaschig Strassenabschnitte als «Spielstrassen» ausgeschieden. Diese werden aus Sicherheitsgründen optisch vom übrigen Strassenraum klar unterschieden.
Begründung	Auf den Schulanlagen und in den Quartieren werden immer mehr die Spielmöglichkeiten durch Gebäudeerweiterungen überbaut. Damit geht wichtiger Bewegungsraum für Kinder verloren. In den Quartieren sind Möglichkeiten für Spiele in Quartier-Gruppen (streetfootball, streetfloorball, picleball etc.) zu schaffen
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Als Grundsatz auf Seite 164 ist festgehalten, dass innerhalb der Wohnquartiere auf Anfrage der Anwohnenden Begegnungszonen geprüft werden. Dieser Grundsatz wird auch im Kapitel zu den starken Quartieren bei den Zielen und Grundsätzen ergänzt: «In den Quartieren können auf Anfrage der Anwohnenden kleinmaschig Strassenabschnitte als Begegnungszonen ausgeschieden werden.» Eine flächendeckende Ausscheidung von Begegnungszonen (sogenannte «Spielzonen») ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht vorgesehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-013
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Ziele und Grundsätze: Einfügen eines zusätzlichen Punktes: «- Dem Element Wasser wird in allen Quartieren Rechnung getragen. Der Zugang zu Gewässern soll wo immer möglich verbessert und der entsprechende Raum gesichert werden.»
Begründung	Gewässer sind wichtiger Natur-, Erholungs- und Erlebnisort, auch Kleingewässer. Entsprechend soll auch bei den Quartierbächen der Zugang erleichtert werden, mit Ausnahme derjenigen Stellen, wo die Natur Vorrang hat. Beispiele sind der Oberseemer Dorfbach im Quartier Grüntal, der Krebsbach im Bereich der Sekundarschule Oberseen und die Töss in Sennhof. Aus gleichem Grund begrüßen wir auch die Aufwertung bei der Mündung der Eulach in die Töss.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Schaffung von Gewässerzugängen ist bereits in den Zielen und Grundsätzen unter F.1.3 Gewässer verankert. Um dieses Ziel zu stärken, werden diese Ziele und Grundsätze hier wie folgt ergänzt: - « Es werden zusammenhängende Grünräume und Wege entlang der Gewässer geschaffen. - Uferbereiche von Fluss- und Bachläufen werden naturnah gestaltet und aufgewertet - Gewässer werden wo immer möglich zugänglich gemacht, wo dies mit ökologischen Schutzzielen und Sicherheitsaspekten zu vereinbaren ist.» Aktuell werden solche Aufwertungsmassnahmen auch im Rahmen des kantonalen Förderprogramms #hallowasser umgesetzt. Da alle Gewässerräume kantonal od. kommunal gesichert sind, ist eine zusätzliche Raumsicherung weder notwendig noch sinnvoll. Bauliche Massnahmen für Gewässerzugänge brauchen aber immer eine Ausnahmegewilligung durch das AWEL.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-014
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	A.2. S. 46 Ziele und Grundsätze Antrag: «Verdichtung an ausgewählten Lagen» soll präzisiert werden. Verdichtung soll ermöglicht werden, insbesondere auch für genossenschaftliches Wohnen.
Begründung	Die Gentrifizierung findet statt. Um sie zu entschärfen braucht es Konzepte. Gemeinnütziges und genossenschaftliches Wohnen ist – unter klar definierten Vorgaben – ein wichtiges Instrument dazu
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Ausgewählte Lagen sind auf S. 63 bereits beschrieben. Dies wird im A.2 Ziele und Grundsätze ergänzt: «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 Stadtradiälen.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-015
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Ziele und Grundsätze, Antrag zusätzlicher Punkt: «Öffentlicher Raum wird möglichst vielfältig genutzt. Anlagen wie Parkanlagen von Schwimmbädern im Winter, Tennisplätze im Winter, Friedhofanlagen für Ruhesuchende etc. sollen möglichst multifunktional genutzt werden.»
Begründung	Der Bewegungsraum in einer dichter besiedelten Stadt wird immer kleiner, weshalb der Freiraum optimal genutzt werden soll.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Dieses Ziel wird unter den Zielen und Grundsätzen von A.2 «Starke Quartiere» wie folgt aufgenommen: «Öffentliche Freiräume und Freizeitinfrastrukturen werden möglichst multifunktional gestaltet, damit breite Bevölkerungsschichten davon profitieren können und überlagernde Nutzungen möglich sind.» Das Ziel einer vielfältigen und multifunktionalen Nutzung von öffentlichen Anlagen ist der Stadt sehr wichtig und wird im Grundsatz z.B. bei den Schulanlagen seit längerem so praktiziert. Auch einzelne Parks von Schwimmbädern werden im Winter geöffnet, z.B. bei den Schwimmbädern Oberwinterthur und Töss. Unter den Zielen und Grundsätzen zu Ö Öffentliche Bauten und Anlagen ist bereits als verwandtes Ziel verankert, dass bei öffentlichen Bauten und Anlagen Mehrfachnutzungen anzustreben sind.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-016
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Ziele und Grundsätze: Über die ganze Stadt verteilt gibt es öffentliche «Sozialplätze» mit Sitzgelegenheit, allenfalls Kiesflächen für Pétanque-Spiel, Tischtennistischen etc.
Begründung	Der spontane soziale Austausch ist sehr wichtig, weshalb kleinräumige Treffpunkte sehr wertvoll sind.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Ergänzung A.2 Starke Quartiere unter «Ziele und Grundsätze»: «Zusätzliche öffentliche Infrastrukturen wie Sport-, Quartier- und Schulanlagen werden frühzeitig und konsequent eingeplant. Dazu gehören auch Freizeitinfrastrukturen und Räume, in denen Quartierleben – insbesondere auch für Kinder und Jugendliche – stattfindet. Dies beinhaltet auch soziale Treffpunkte über die ganze Stadt verteilt.» Aussagen zu kleinräumigen Treffpunkten sind zudem unter F.1.2, F.1 und Ö.5 enthalten
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-017
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2 Starke Quartiere
Antrag	Ziele und Grundsätze: Es ist zu prüfen, ob es nebst dem inneren Lind noch weitere Quartiere gibt, wo Baumschutzzonen einführt werden sollten.
Begründung	Der Gartenstadt Winterthur gilt es als Ganzes Sorge zu tragen. Zudem leisten Bäume einen wichtigen Beitrag fürs Stadtklima.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Baumschutzzonen sind in der BZO verankert. Anpassungen wären in diesem Instrument (BZO Revision) zu vollziehen. Der Baumbestand ist bereits jetzt gem. BZO Art. 66 Abs 2 auch auf privaten Parzellen zu schonen. Es gibt derzeit zwei Baumschutzzonen (Geisselweid/Lind sowie entlang der Technikumstrasse) die im Zonenplan erfasst sind. Gleichzeitig ist ebenfalls in den QE-Zonen und Kernzonen die Grundstrukturen zu erhalten. Zusammen mit den aufgrund der laufenden Revision erwarteten Anpassungen im PBG (Abstandsänderungen und Baumschutz) stehen ausreichende Grundlagen für den Baumschutz zur Verfügung. Allerdings ist neben dem Baumschutz die Förderung von ausreichend Stadtbaumnachwuchs an bestehenden und zusätzlichen Baumstandorten entscheidend. Deshalb wird Stadtgrün gemäss Massnahme F.1.2.2 ein Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie für den Schutz stadtgener Bäume erarbeiten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-006
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2.2.1 Potenzial für Kleinzentrum Lindspitz aktivieren
Antrag	Optimierung des Verkehrsflusses statt künstliches Kleinzentrum Auf die Potentialstudie Kleinzentrum ist zu verzichten und stattdessen eine Studie betr. Optimierung des Verkehrsflusses (insbesondere des ÖV) am Lindspitz durchzuführen.
Begründung	Die Hauptverkehrsachsen müssen dem Verkehr dienen. Es ist nicht umschrieben, welche Folgen dies für die Strassenführung für den von allen Verkehrsteilnehmern heute stark frequentierten Lindspitz hätte. Noch mehr Stau muss verhindert werden. Der Verkehr staut sich schon heute vom Lindspitz zeitweise bis zum Stadthaus zurück.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im BGK Lind- und Schaffhauserstrasse wird geprüft, wie der Verkehrsfluss optimiert und der ÖV beschleunigt werden kann, das Anliegen wird dort vollumfänglich abgedeckt. Im Sinne einer Priorisierung von Richtplanmassnahmen wird auf die Massnahme A.2.2.1 Potenzialstudie Kleinzentrum verzichtet. Allenfalls wird sie zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen.
Gleiche Anträge	AFS-003-017

Antrags-Nr.	AFS-005-018
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2.2.1 Potenzial für Kleinzentrum Lindspitz aktivieren
Antrag	Überdenken des ganzen Punktes.
Begründung	Das Kleinzentrum im Gebiet Lindspitz ist aufgrund der Verkehrssituation mit mehreren Fussquerungen mit LSA suboptimal gelegen. Eine Verschiebung des Kleinzentrums in den Kern von Veltheim erachten wir als sinnvoller. Publikumsintensives Gewerbe (Coop) ist bereits im Kern angesiedelt. Die Nähe zum öffentlichen Verkehr (Lindspitz) ist genauso gegeben wie die Zugänglichkeit für den MIV und den Veloverkehr. Die geringere Verkehrsdichte mit dem MIV erhöht die Attraktivität für den Fussverkehr was für eine Zentrumsfunktion im Sinne der 5min-Stadt von Bedeutung ist.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Es besteht keinesfalls die Absicht, den historischen Ortskern zu konkurrenzieren. Dieser funktioniert bereits sehr gut und benötigt keine ergänzenden Massnahmen (auf Richtplanstufe). Im Sinne einer Priorisierung von Richtplanmassnahmen wird auf die Massnahme A.2.2.1 verzichtet. Allenfalls wird sie zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-11
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2.3.1 Strassenraum Else-Züblin, Barbara-Rheinhardt-, Ida-Sträuli-Strasse aufwerten
Antrag	Wir fordern, dass dieser Punkt gestrichen wird.
Begründung	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.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist richtig, dass die Bebauung und das Strassenkonzept noch relativ neu sind. Einige gestalterische Ansätze sowie die Anordnung von Parkplätzen stehen jedoch mittlerweile in gewissem Widerspruch zu den Erdgeschossnutzungen (z.B. Parkplätze direkt vor Restauranteingängen). Der Bedarf zur Aufwertung dieser Strassenzüge ergibt sich aus den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort und wird daher als Massnahme im Richtplan beibehalten. Es geht dabei nicht darum, den motorisierten Individualverkehr (MIV) weiter einzuschränken. Es ist im Kosten-Nutzen-Verhältnis der neuwertigere Zustand der Strassen entsprechend zu berücksichtigen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-012
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2.4 Seen
Antrag	Ziele und Grundsätze: Fokus der Zentrumsentwicklung sollte der Raum Tösstalstrasse im Abschnitt Waldeggstrasse, Kanzleistrasse, Zentrum Seen und Bahnhof sein. Hier sind Voraussetzungen zu schaffen, dass Einkaufsmöglichkeiten und Gastwerbe entstehen. Es ist zu prüfen, ob alle öffentlichen Einrichtungen im Perimeter Kanzleistrasse – Bahnhof Seen angesiedelt werden können.
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Karteneintrag auf S. 58 wird angepasst. Der Perimeter wird zur Tösstalstrasse erweitert (Kernzone Seen). In den im Richtplan vorgesehenen Massnahmen werden die angesprochenen Themen der Zentrumsentwicklung (Einkaufsmöglichkeiten, EG-Nutzungen, öffentliche Einrichtungen, etc.) untersucht: A.2.4.2, A.2.4.1. Der Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Einrichtungen jeglicher Art wird in den Planungen ein zentraler Teil der Fragestellung sein.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-018
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2.4.1 Masterplan Bahnhof Seen erarbeiten
Antrag	Auf einen neuen Masterplan Bahnhof Seen ist zu verzichten.
Begründung	Es besteht offensichtlich kein Handlungsbedarf. Sonst wären der längst bestehende Masterplan oder Teile davon umgesetzt worden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die fehlende Umsetzung des bestehenden Gestaltungsplans kann auch dahingehend gedeutet werden, dass diese Planung nicht mehr zeitgemäss und eine grundlegende Überarbeitung notwendig ist. Der Bahnhof Seen als einer der wichtigsten Bahnhöfe auf Stadtgebiet verdient eine Masterplanung, nicht zuletzt aufgrund seines nicht ausgeschöpften Potenzials.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-003
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / A.2.4.1 Masterplan Bahnhof Seen erarbeiten
Antrag	In den Texten auf Seiten 58 und 59 ist auch die SBB als Beteiligte aufzuführen.
Begründung	Die SBB ist in geeigneter Form in die Erarbeitung des Masterplanes einzubeziehen
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die SBB wird als Beteiligte aufgeführt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-005
Kapitel / Unterkapitel	2 A Schwerpunkträume und starke Quartiere / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	Neben den beiden Gebieten 1a Auwiesen und 1b Rieter-Areal soll auch ein Verdichtungsraum 1c Neumühle ausgeschieden werden.
Begründung	Auf die raumrelevante Verdichtung des Gleisraumes im Bereich der Brücke Neumühle soll auch im angrenzenden Stadtraum eine adäquate Antwort dazu gegeben werden, damit Gleisraum und Stadtraum harmonisch miteinander korrespondieren.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ergänzung ist sinnvoll und wird übernommen, inkl. Siedlung und Areal Neumühle.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391487-231127
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Formulieren einer Wohnstrategie mit klaren Zielsetzungen, wo welche Art von Wohnungen geschaffen werden soll. Und ermöglichen, dass die Genossenschaften auch ausserhalb der Fokusgebiete verdichten können.
Begründung	Es fehlt eine klare Strategie, wo neuer Wohnraum entstehen soll. Der Richtplan setzt seinen Fokus deutlich stärker auf das Erweitern der Arbeitsplatzgebiete, das Wohnen wird marginal behandelt, obwohl ein klarer, grosser Bedarf an Wohnraum vorhanden ist. Die Fokusgebiete im RP und auch die kleineren Flächen mit möglicher Verdichtung über die BZO hinaus sind grösstenteils der Erweiterung von Infrastrukturen oder dem Gewerbe gewidmet. Beim urbanen Rückgrat gibt es momentan praktisch keine gemeinnützigen Wohnungen. So wird die eigene städtische Strategie blockiert (gemäss Gegenvorschlag zur WohnInitiative), mehr gemeinnützigen Wohnraum zu schaffen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine etwas offenere Formulierung bezüglich Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren ist sinnvoll, da 40 % des Wachstums auch weiterhin ausserhalb des urbanen Rückgrats erfolgen soll. In diesem Sinne wird die bezeichnete Stelle auf Seite 14 umformuliert: «Es werden keine generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.»
Gleiche Anträge	AFS-023-002

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-12
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / Alle
Antrag	Wir fordern die Überarbeitung des Kapitels «Siedlung» mit Schwerpunkt auf die Reduktion der Regulierungsdichte und Stärkung privater Initiativen und Investitionen: - Ablehnung der Förderung preisgünstigen Wohn- und Gewerberaum durch die Stadt. - Förderung durch Anpassungen in der BZO und vereinfachte Baubewilligungsverfahren. - Ablehnung der «Publikumsorientierten Erdgeschossnutzung», des «Schwammstadt-Prinzips» und des «Center Management-Konzepts» zur Vermeidung von zusätzlichen Regulierungen und Verwaltungsausweitungen. - Ablehnung des Höhenentwicklungskonzepts Winterthur. Vorschlag zur Einführung eines an New York angelehnten Zonierungssystem, bei dem Bauherren Höhenmeter auf einem freien Markt handeln können. - Beibehaltung und Unterstützung der Nutzung der Schiessanlage Ohrbühl.
Begründung	Private Entwicklungsprojekte und reduzierte Regulierungsdichte tragen effizient zur Stadtentwicklung bei, ohne Eigentumsrechte zu beeinträchtigen. Die Förderung preisgünstigem Wohn- und Gewerberaums durch die Stadt kann die Eigentumsrechte einschränken. Eine Liberalisierung der Baubestimmungen ist vorzuziehen. «Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung», «Schwammstadt-Prinzip» und «Center Management-Konzept» erhöhen die Regulierungsdichte und beschränken die Freiheiten der Eigentümer. Sie kommen mit hohen bürokratischen Kosten, brauchen viel zusätzliches Personal und haben einen beschränkten, kaum messbaren Nutzen. Manche der Massnahmen geben vor, für Vielfalt zu sorgen, töten in Wahrheit jegliche aus der Bevölkerung kommende Kreativität ab. Bei vielen dieser Konzepte ist zudem fragwürdig, ob ausserhalb der Verwaltung ein öffentliches Interesse dafür besteht. Das Höhenentwicklungskonzept Winterthur ist zu verwaltungslastig. Ein Zonierungssystem, ähnlich demjenigen von New York, wo unterschiedliche Zonen für verschiedene Nutzungsdichten existieren, könnte eine effizientere Lösung darstellen. Die Schiessanlage Ohrbühl ist wichtig für die lokale Kultur und die Gemeinschaft.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Möglichkeiten, die bestehende Vorschriften zu verschlanken, werden im Rahmen der anstehenden BZO-Revision geprüft. 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. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum ist keine zusätzliche Forderung, sondern wird im Rahmen vom regulären Mehrwertausgleich eingefordert. Es handelt sich nicht um eine «Doppelbelastung», sondern ist bereits

im Rahmen der kantonalen Gesetzgebung so vorgesehen (Planungs- und Baugesetz, Mehrwertausgleichsgesetz und -verordnung).

An den Festlegungen von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen wird festgehalten. Die Erfahrung zeigt, dass ohne eine solche Regelung Wohnungen in Erdgeschossen an Orten entstehen die dafür nicht geeignet sind, beispielsweise in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen an entsprechenden Orten zu sichern und an weiteren Orten (Schwerpunkträume) zu prüfen, wird deshalb als zielführend erachtet. Nur dadurch bleiben zentrale Gebiete lebendig und leisten ihren Beitrag zur Versorgung und damit zur «5-Minuten-Stadt».

Ein Center Management Konzept ist kein Planungs- oder Regulierungsinstrument, sondern - wie der Name sagt - ein Konzept. Es soll auch den Grundeigentümerinnen und -eigentümern Hinweise geben, wie publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen gezielter und kommerziell erfolgreicher eingesetzt werden können. Die Erfahrungen vor Ort - z.B. in Neuhegi - zeigen, dass auch professionelle Immobilienbewirtschafter nicht immer über genügend Know-how in Bezug auf die Vermietung und Zusammenstellung von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen verfügen. Zudem findet zwischen den unterschiedlichen Eigentümerschaften bzw. Bewirtschaftenden oft keine Koordination über EG-Nutzungen statt. Publikumsorientierte Nutzungen sind in der Planung nicht neu. Da die Stadt bereits heute an bestimmten Lagen im Rahmen von Gestaltungsplänen (Umfeld Grüze und Hegi, Sulzerareal, etc.) publikumsorientierte EG-Nutzungen vorschreibt, steht sie auch in einer gewissen Verantwortung, die Eigentümerinnen und Eigentümer zu unterstützen. Ein Center Management Konzept soll diese Aufgabe übernehmen.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391446-231127
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Auf- und Umzonungen zur Verdichtung sollen prioritär im urbanen Rückgrat stattfinden. Für andere Zonen soll eine Verdichtung aber nicht zum vornherein ausgeschlossen werden.
Begründung	Es gibt viele Genossenschaftssiedlungen, aber auch andere locker bebaute Zonen, in denen ohne relevante Einbussen der Wohnqualität verdichtet werden könnte. Ein Beispiel ist das Talgut, das vier Bauträger mit einem privaten Gestaltungsplan aufgewertet und verdichtet haben oder noch transformieren werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine etwas offenere Formulierung bezüglich Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren ist sinnvoll, da 40 % des Wachstums auch weiterhin ausserhalb des urbanen Rückgrats erfolgen soll. In diesem Sinne wird die bezeichnete Stelle auf Seite 14 umformuliert: «Es werden keine generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren angestrebt. Die Verdichtung wird primär auf das urbane Rückgrat, insbesondere auf die Schwerpunkträume, konzentriert. Gebietsweise, wo quartier- und sozialverträglich, sollen Verdichtungen im Bestand auch ausserhalb vom Rückgrat gefördert werden.»
Gleiche Anträge	AFS-023-002

Antrags-Nr.	AFS-1213-391490-231127
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Es braucht mehr Aussagen und konkretere Hinweise zu allfälligen Massnahmen und Vorkehrungen, wie die bestehende Qualität der Quartiere trotz hoher AZ-Reserven und Verdichtungsdynamik erhalten werden kann.
Begründung	In Gebieten, in denen gemäss Karteneinträge eine Verdichtung über die BZO 2000 hinaus und eine Transformation der Stadtstruktur geprüft wird, sollen geeignete Planungsprozesse (z. B. Testplanungen) durchgeführt und die Ergebnisse mit Instrumenten der Nutzungs- bzw. der Sondernutzungsplanung (insbesondere auch öffentliche Gestaltungspläne) verbindlich festgesetzt werden. Jedoch wird im Richtplantext auch darauf verwiesen, dass laut rechtskräftiger Bau- und Zonenordnung 2000 auch in den Gebieten noch ausreichend Reserven vorhanden sind, die zukünftig nicht zur Verdichtung vorgesehen sind. Was bedeutet das für die Quartiere? Wie soll die bestehende Qualität der unterschiedlichen Quartiere vor dem Hintergrund der grossen vorhandenen Reserven in der rechtsgültigen BZO erhalten werden? Gibt es Überlegungen, Gebiete zukünftig einer geringeren Ausnutzung zuzuführen?
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Es sind generell keine Rückzonungen vorgesehen, etwa um die Dynamik abzubremesen. In der Regelbauweise gilt eine «befriedigende Gesamtwirkung» gemäss § 238 PBG. Der Handlungsspielraum der Stadt in entsprechend begrenzt. Gerade in Zentrumszonen ist dieses Problem besonders gross und bekannt. Im Rahmen der Massnahme S.1.2 soll jedoch geprüft werden, wie bestehende Qualitäten zukünftig besser erhalten und ausgebaut werden können.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391260-231126
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	S1, S. 63: Wie bereits erwähnt, sind griffigere Massnahmen zur Vermeidung von Preissteigerungen und Verdrängungsmechanismen zu ergreifen.
Begründung	S1, S. 63: Wie bereits erwähnt, sind griffigere Massnahmen zur Vermeidung von Preissteigerungen und Verdrängungsmechanismen zu ergreifen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Ergänzung unter Ziele und Grundsätze ist sinnvoll: «Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird entgegengewirkt. Preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und Gewerberaum wird durch die Stadt gefördert»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391152-231125
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Die Töss soll als prägendes stadträumliches Element explizit erwähnt werden.
Begründung	Der Fokus ist zu stark auf den Strassenraum Winterthur Süds gelegt. Die punktuelle Platzierung von Hochhäusern entlang der Zürcherstrasse bis zum Bahnhofplatz wird begrüsst. Es braucht aber auch entsprechende Gewichtung des prägenden stadträumlichen Elements der Töss.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Dies ist bereits in Kapitel F.1.3 Gewässer enthalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390832-231123
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Erhalt des Bestands mittels Ergänzung oder Aufstockung: Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung in diesem Kapitel lässt genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen. Zudem ist der Richtplan behördenverbindlich und entfaltet für Grundeigentümerschaften keine direkte Rechtswirkung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391151-231125
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Die Tössemer Quartiere, die nicht Teil des urbanen Rückgrats sind und in denen keine Verdichtung vorgesehen ist, müssen im Ausgleich zu den Zentrumsgebieten besonders geschützt werden, damit sie ihren Charakter behalten.
Begründung	In Töss sind die beiden Zentrumsgebiete Winterthur-Süd und Zürcherstrasse Schwerpunkträume für Verdichtung und Transformation. Die Konzentration auf das urbane Rückgrat birgt die Gefahr, dass die angrenzenden Quartiere Eichliacker und Chrugeler in ihrer Funktion für die Bevölkerung und ihren Besonderheiten zu wenig berücksichtigt werden und die gewünschte Durchlässigkeit nicht gegeben ist.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Diese Gebiete sind bereits zu grossen Teilen Quartiererhaltungszonen und Kernzonen und damit entsprechend vor einem grossen Entwicklungsdruck geschützt. Der Grundsatz, dass umliegende Quartiere vom Wachstumsdruck entlastet werden sollen, ist bereits verschiedentlich im Richtplan verankert, bspw. im Kapitel Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-008
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Bei den einleitenden Ausführungen auf Seite 62 des Richtplantextes schlagen wir daher bei der in Anhang 8 bezeichneten Stelle folgende Ergänzung vor: «Es wird kein neues Bauland eingezont, und es wird grundsätzlich von flächigen Auf- und Umzonungen in den Quartieren abgesehen. Zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus sollen jedoch punktuell Auf- und Umzonungen auch in den Quartieren erfolgen. Dem urbanen Rückgrat.....»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF. Wir weisen noch einmal darauf hin, dass die gemeinnützigen Wohnungen in der Stadt Winterthur vor allem in den Quartieren liegen (vorn Ziff. I/2).
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Ergänzung wie folgt sinnvoll: «Es wird kein neues Bauland eingezont und es wird von generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren abgesehen.»
Gleiche Anträge	AFS-020-008, AFS-021-008, AFS-022-008, AFS-024-008, AFS-025-008, AFS-026-008, AFS-027-008, AFS-028-008, AFS-029-008, AFS-030-008, AFS-031-008, AFS-032-008, AFS-033-008, AFS-034-008, AFS-035-008, AFS-036-008, AFS-037-008, AFS-038-008, AFS-039-008, AFS-040-008, AFS-041-008, AFS-042-008, AFS-043-008, AFS-044-008, AFS-045-008, AFS-046-008

Antrags-Nr.	AFS-023-009
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Im Weiteren schlagen wir folgende Ergänzungen vor: Richtplantext S. 63, Anhang 9: «In Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und inventarisierten Siedlungen werden grundsätzlich keine Verdichtungen angestrebt. Verdichtungen zur Bereitstellung preisgünstigen, vorzugsweise gemeinnützigen Wohn- und Gewerberaums bleiben vorbehalten.» «Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird entgegen-gewirkt. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum, vorzugsweise mit gemeinnützigen Wohnbauträgern als Trägerschaft, wird durch die Stadt gefördert.
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Diese Ergänzung ist an dieser Stelle nicht sinnvoll. Das Thema wurde aber bereits an verschiedenen Stellen aufgegriffen, siehe AFS-023-002, AFS-023-003, AFS-023-004, AFS-023-005.
Gleiche Anträge	AFS-020-009, AFS-021-009, AFS-022-009, AFS-024-009, AFS-025-009, AFS-026-009, AFS-027-009, AFS-028-009, AFS-029-009, AFS-030-009, AFS-031-009, AFS-032-009, AFS-033-009, AFS-034-009, AFS-035-009, AFS-036-009, AFS-037-009, AFS-038-009, AFS-039-009, AFS-040-009, AFS-041-009, AFS-042-009, AFS-043-009, AFS-044-009, AFS-045-009, AFS-046-009

Antrags-Nr.	AFS-048-004
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Wir beantragen deshalb, den zweiten Aufzählungsstrich in den Grundsätzen zu ergänzen (S.63, Änderungen markiert, Anpassung dann natürlich auch im ersten Satz des Abschnitts): Winterthur konzentriert das Wachstum auf das urbane Rückgrat (70% gegenüber 30% in der übrigen Stadt) und baut sein urbanes Profil durch die Entwicklung und die qualitativ hochwertige Gestaltung der dichter werdenden Stadt aus.
Begründung	Gemäss Text (erster Satz) soll 60% des Wachstums im urbanen Rückgrat stattfinden (jenes Gebiet das, gemäss anderen Textstellen, die Hauptlast des künftigen Wachstums tragen soll). Das ist eine kaum merkliche und zu schwache Differenzierung. Zudem soll das Ziel etwas verbindlicher in den behördenverbindlichen Grundsätzen verankert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die heutige Entwicklung läuft im ganzen Stadtgebiet verteilt. Mit zusätzlichen Entwicklungsmöglichkeiten in den Schwerpunkträumen wird zukünftig eine gewisse Lenkung erzielt. Die Schwerpunkträume werden jedoch nicht alle gleichzeitig entwickelt, gerade Winterthur Süd hat eine sehr langen Umsetzungshorizont. Andere sind nun in der Umsetzung. Aber auch ausserhalb des Rückgrats gibt es sinnvolle Gebiete für eine zusätzliche Entwicklung, siehe Ziele und Grundsätze in Kapitel S.1. Schliesslich ist der genannte Anteil vom 60% innerhalb des urbanen Rückgrats eine Grössenordnung / Zielrichtung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-050-002
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Wir fordern, dass das Angebot an Wohneigentum und Mietwohnungen im gehobenen Segment aktiv gefördert wird.
Begründung	Die Finanzierung der zukünftigen Ausgaben der Stadt Winterthur erfordern entsprechende Steuereinnahmen. Damit diese in ausreichender Höhe anfallen, braucht es aufgrund der geplanten Entwicklungen Steuereinnahmen bei den neu geschaffenen Arbeitsplätzen und ein hohes steuerbares Einkommen bei den Einwohnern. Aus diesem Grund müssen neue Arbeitsplätze von privaten Unternehmen und nicht von der öffentlichen Hand geschaffen werden. Damit zusätzliche Einwohner mit einem hohen steuerbaren Einkommen nach Winterthur kommen, braucht es ein passendes Wohnungsangebot. In den vergangenen Jahren hat die Stadt Winterthur grosse Anstrengungen unternommen, damit der Anteil vom genossenschaftlichen Wohnungsbau erhöht wird, mit Darlehen und der Zurverfügungstellung von Bauland. Obwohl das Angebot beim Wohneigentum wesentlich tiefer ist als bei Mietwohnungen, wurde Wohneigentum in der Stadt Winterthur dagegen nicht gefördert. Wohneigentum bietet sowohl den Eigentümern wie auch der Wohngemeinde viele Vorteile. Mit einem guten Angebot beim Wohneigentum wird das Wohnungsangebot in der Stadt Winterthur im gehobenen Segment erweitert, was zu einer positiven Durchmischung der Bevölkerungsstruktur führt und dank dem zusätzlichen Steuersubstrat die Finanzierung der weiteren Entwicklung von Winterthur ermöglicht.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	In den kommenden Jahren entstehen an vielen zentralen Lagen neue Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnraum auch im mittleren und höherpreisigen Segment (Bahnhofsumfelder, urbanes Rückgrat, Schwerpunkträume). Durch die gesteigerte Lagegunst und das attraktive Umfeld werden entscheidende Voraussetzungen für die Realisierung entsprechender Wohnungen durch private Investorinnen und Investoren geschaffen. Die Zielsetzung wird im Hauptbericht auf S. 16 (Ziele Sozialverträgliche Entwicklung) ergänzt: «Winterthur verfügt über eine grosse Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten in allen Preissegmenten.»
Gleiche Anträge	AFS-1213-391331-231127

Antrags-Nr.	AFS-053-010
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Seite 62 (S.1 Bauliche Verdichtung, Leadtext). Antrag: Der Text wird wie folgt ergänzt: «Es wird kein neues Bauland eingezont, und es wird von flächigen Auf- und Umzonungen in den Quartieren abgesehen. Zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus sollen aber an geeigneten Orten massvolle Auf- und Umzonungen, auch in den Quartieren, erfolgen.»
Begründung	Explizite Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus Im aufliegenden Entwurf ist zwar an mehreren Stellen von der Förderung «preisgünstigen» Wohn- und Gewerberaums die Rede. Der gemeinnützige Wohnungsbau wird jedoch nicht explizit erwähnt. Wir erachten es als unabdingbar, die Bedeutung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Rahmen des kommunalen Richtplans zum Ausdruck zu bringen. Die Bedingungen für preisgünstigen Wohnraum, der von nicht-gemeinnützigen Bauträgern im Rahmen von Mehrwertausgleichen im urbanen Rückgrat erstellt würde, müssen genau definiert und langfristig kontrolliert werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Ergänzung wie folgt sinnvoll: «Es wird kein neues Bauland eingezont und es wird von generellen Auf- und Umzonungen in den Quartieren abgesehen.»
Gleiche Anträge	AFS-023-008

Antrags-Nr.	AFS-048-005
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Wir beantragen, einen entsprechenden Aufzählungsstrich hinzuzunehmen (S.63, neu): Die Transformation hat das Netto-Null Ziel sowie den Rahmenplan Stadtklima zu berücksichtigen.
Begründung	Die Siedlungsentwicklung ganz besonders muss sich künftig stärker an den klimatischen Rahmenbedingungen orientieren. Wir regen deshalb an, dies auch in den Grundsätzen aufzunehmen (wie schon beim Freiraum und den öffentlichen Bauten bereits eingelastet).
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Diese Ergänzung ist sinnvoll und wird übernommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-011
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Seite 63 (Ziele und Grundsätze, zweitletzter Absatz). Antrag: Der Text wird wie folgt ergänzt: «Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird entgegengewirkt. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum, vorzugsweise mit gemeinnützigen Wohnbauträgern als Trägerschaft, wird durch die Stadt gefördert.»
Begründung	Explizite Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus Im aufliegenden Entwurf ist zwar an mehreren Stellen von der Förderung «preisgünstigen» Wohn- und Gewerberaums die Rede. Der gemeinnützige Wohnungsbau wird jedoch nicht explizit erwähnt. Wir erachten es als unabdingbar, die Bedeutung des gemeinnützigen Wohnungsbaus im Rahmen des kommunalen Richtplans zum Ausdruck zu bringen. Die Bedingungen für preisgünstigen Wohnraum, der von nicht-gemeinnützigen Bauträgern im Rahmen von Mehrwertausgleichen im urbanen Rückgrat erstellt würde, müssen genau definiert und langfristig kontrolliert werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Vorschlag ist sinnvoll: «Grossflächigen Verdrängungs- und Entmischungsprozessen wird entgegengewirkt. Preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und Gewerberaum wird durch die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefördert», siehe auch AFS-023-004.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-019
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Ziele und Grundsätze: Anpassung des Punktes: «In Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und inventarisierten Siedlungen werden grundsätzlich keine Verdichtungen angestrebt.» soll abgeschwächt werden in: «In Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und inventarisierten Siedlungen werden Verdichtungen zurückhaltend angestrebt.»
Begründung	Aufstockungen sollen auch in Quartiererhaltungszonen möglich bleiben. Im Rahmen der BZO soll aufgezeigt werden, wo dies auch mit Blick auf Ortsbildschutz trotzdem möglich ist, beispielsweise auf befestigten Plätzen oder in Form von Dachaufbauten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Etwas offenere Formulierung ist durchaus sinnvoll: «In Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und inventarisierten Siedlungen ist eine Weiterentwicklung unter besonderer Rücksichtnahme auf die bestehenden Qualitäten möglich.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-013
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Ziele und Grundsätze: Im Grundsatz macht eine bauliche Verdichtung Sinn. Damit für junge Familien Wohneigentum erschwinglich wird, sollen zusätzliche Wohnzonen für qualitativ hochstehende Familienwohnungen ausgeschieden werden.
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan geht nicht auf spezifische Wohnformen, Wohnungsgrössen etc. ein, da dies nicht stufengerecht ist.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-014-001
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation der Stadtstruktur
Antrag	Ich finde, dass Überbauungen, v.a. an Verkehrsachsen Blockrandbebauungen sein sollten mit Wohn- und Schlafräumen gegen den Hof. Lärm und Unruhe durch Verkehr ist eine nicht zu unterschätzende Ursache für viele Krankheiten.
Begründung	Ich habe meine mündlichen Einwände schon mehrmals, einerseits beim Depot Deutweg und bei der Schleife, aber auch bei der Präsentation des Richtplans angebracht, aber immer, abgeblitzt. Die Einwände waren immer dass es einen geschlossenen Riegel gibt. Aber Riegel können a) Durch Geschäfte strassenseitig belebt werden und b) durchbrochen werden. Beispiele: Sagi Hegi, Giesserei und die anschliessenden Gebäude am Eulachpark etc. Solche können auch noch phantasievoller und einladender gestaltet werden. Ich hoffe, dass meine Überlegungen doch in die Köpfe der Planer:innen einfliessen. Sie sollten sich einfach vorstellen, sie würden dort wohnen, mit Kindern oder im Pensionsalter, also Menschen, die nicht um 7h aus dem Haus gehen und um 18h zurückkehren, wenn es dann wieder ruhiger wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Je nach Situation können geschlossene Bauweisen durchaus sinnvoll und hochwertig gestaltet sein. Dies wird ja auch bereits verschiedentlich umgesetzt, wie die genannten Beispiele zeigen. Es ist jedoch nicht stufengerecht, dies im kommunalen Richtplan vorzuschreiben. Dies wird im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen untersucht, beispielsweise im Rahmen von Testplanungen und dann in der Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanung verbindlich gesichert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-021
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	3a Vogelsang Süd: Ein Endbahnhof ist eine schlechte Lösung und soll möglichst vermieden werden. Es müssen mehr Alternativen geprüft werden
Begründung	Ein Endbahnhof ist für die Pendlerinnen und Pendler nicht attraktiv. Alternativen wie ein zusätzliches Gleis durch das Bahnhofsgebäude oder auch eine Optimierung der Auslastung der Geleise kann den Hauptbahnhof entlasten bzw. eine erhöhte Pendlerkapazität schaffen. Zudem ist der öffentliche Verkehr am gesamten urbanen Rückgrat auszurichten und der Hauptbahnhof zu entlasten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+, das einen Ausbau mit den sieben bestehenden Durchgangsgleisen und einem zusätzlichen Wendebahnhof vorsieht, ist das Ergebnis einer umfassenden Variantenstudie. In einem mehrstufigen Auswahlverfahren haben Stadt und SBB von 2019 bis 2021 alle möglichen Ausbauvarianten für den Bahnhof untersucht. Auch Hoch- und Tiefbahnhof-Lösungen oder die Erweiterung auf acht oberirdische Gleise sind eingehend geprüft worden. Diese Lösungen wurden aus qualifizierten Gründen verworfen, weil sie entweder betrieblich, in Bezug auf das Kosten-/Nutzenverhältnis oder aus Gründen der Eingriffe in den Stadtraum und in denkmalgeschützte Bauten als nicht umsetzbar oder sinnvoll beurteilt worden sind. Das vorliegende Ausbaukonzept mit sieben oberirdischen Durchgangsgleisen und dem Wendebahnhof im Bereich des heutigen Güterschuppens hat sich in der Variantenevaluation als die zielführendste strategische Stossrichtung erwiesen. Es erlaubt eine hohe Flexibilität bezüglich des langfristigen Bahnhofausbaus auch über 2045 hinaus. Auch ein zusätzlicher, späterer Tiefbahnhof bleibt für den Fall einer weiteren Zunahme der Verkehrsmengen als Langfristoption möglich. Es wird zudem nur ein kleiner Teil der Bahnpassagiere am Wendebahnhof ein- und aussteigen. Mit künftig direkten Zugangsrampen zur PU-Süd von Süden her können zudem die Umsteigewege verkürzt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-004
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	3a Vogelsang Süd: Die Bezeichnung des Areals lautet «Vogelsang Nord»
Begründung	Die Bezeichnung des Areals lautet «Vogelsang Nord»
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	i.O.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-020
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	S. 65 Punkt 1b «Weiterentwicklung und teilweise Transformation des Industrieareals» muss ersetzt werden durch «Weiterentwicklung des Industrieareals».
Begründung	Das Gebiet ist ein regionales Arbeitsplatzgebiet im kantonalen Richtplan. Dies muss im kommunalen Richtplan ausdrücklich gesichert berücksichtigt werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Im beschriebenen Abschnitt geht es nicht um die Transformation der Nutzung, sondern um eine bauliche Transformation. Das Anliegen ist bereits berücksichtigt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391071-231124
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	Im Schwerpunktraum «Grüze Plus» sollen die Massnahmen zur Weiterentwicklung des Arbeitsplatzgebiets «5a Grüze Süd» bezüglich der Nutzungsart etwas offener formuliert werden: «Es wird eine hohe Nutzungsdichte und -vielfalt und angestrebt.». Der Zusatz «verschiedener Arbeitsplatznutzungen» soll weggelassen werden.
Begründung	Der in Kap. A.1.5.1 beschriebene, zu erstellende Masterplan «Grüze Süd» umfasst ein rund 12 ha grosses Gebiet, welches heute sehr heterogen bebaut und genutzt ist. Angesichts seiner Lageeigenschaften mit der angestrebten Dichte ist davon auszugehen, dass eine Transformation von gewerblichen zu Dienstleistungsnutzungen stattfinden wird, was wiederum die Frage nach dem geeigneten Nutzungsmix aufwirft. Eine attraktive Quartierentwicklung sollte bei hoher Nutzungsdichte auch Wohnnutzungen ermöglichen, insbesondere neue Wohnformen, die mit Arbeitsplatzgebieten kombinierbar sind, damit das Gebiet insgesamt nicht zu monofunktionalen Charakter erlangt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Gebiet ist im regionalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet erfasst. Übergeordnetes Ziel ist es, insbesondere auch in den Schwerpunkträumen die Zahl der Arbeitsplätze zu erhöhen, dazu braucht es auch weiterhin Industrie- und Gewerbezone. Eine Umzonung führt in der Regel zu einem starken Preisanstieg und damit auch zur Verdrängung von produzierenden Nutzungen. Allfällige ergänzende Wohnnutzungen sind jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen, wenn sich im Rahmen der Masterplanung Grüze Süd zeigt, dass dies lokal sinnvoll ist. So ist dies auch bereits in W2040 festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-010
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	Richtplantext S. 65, Anhang 10: «... verbindlich festgesetzt. In sämtlichen Verdichtungsgebieten wird eine gute soziale Durchmischung angestrebt. Dazu soll unter anderem der Anteil Wohnungen von gemeinnützigen Bauträgern erhöht werden.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ergänzung «In sämtlichen Verdichtungsgebieten wird eine gute soziale Durchmischung angestrebt.» ist sinnvoll und wird aufgenommen.
Gleiche Anträge	AFS-020-010, AFS-021-010, AFS-022-010, AFS-024-010, AFS-025-010, AFS-026-010, AFS-027-010, AFS-028-010, AFS-029-010, AFS-030-010, AFS-031-010, AFS-032-010, AFS-033-010, AFS-034-010, AFS-035-010, AFS-036-010, AFS-037-010, AFS-038-010, AFS-039-010, AFS-040-010, AFS-041-010, AFS-042-010, AFS-043-010, AFS-044-010, AFS-045-010, AFS-046-010

Antrags-Nr.	AFS-002-007
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	Es sei darzustellen, wie sich eine Verdichtung entlang dem Korridor Töss - Altstadt -Oberwinterthur bis zum Jahr 2040 darstellen könnte, anstelle einer Verdichtung im ganzen Siedlungsgebiet, gestützt auf ein Wachstum wie bisher.
Begründung	Auf einer Korridorlänge von ca. 6 km ergäbe dies bei gleichem Wachstum wie bisher, die Anforderung, pro Kilometer 5'000 neue Wohn- und Arbeitsplätze erstellen zu können.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Ist bereits im Richtplan Kapitel S.1 berücksichtigt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-019
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	Die bauliche Verdichtung soll auch in den Stadtkreisen und –quartieren erfolgen und nicht lediglich entlang des urbanen Rückgrats. Dies soll direkt durch Anhebung der Baumassenziffer und durch die Schaffung einer Durchlässigkeit und Durchmischung von Gewerbe- und Wohnzonen in der BZO verankert werden.
Begründung	Ziel muss es sein, mit der Verdichtung rasch auch den dringend benötigten zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Der Ansatz, nur entlang des urbanen Rückgrats baulich zu verdichten, wird hinsichtlich der steigenden Bevölkerungsentwicklung nicht genügen. Die hier angestrebten Schwerpunkträume sind aber grundsätzlich zu begrüßen, da dort die hauptsächliche Verdichtung stattfinden soll. Bauliche Verdichtung soll jedoch auch an geeigneten Stellen in allen Stadtkreisen ermöglicht und direkt in der BZO verankert werden. Dabei wird auf Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und Inventarobjekte Rücksicht genommen. Die harte Trennung von Arbeits- und Wohnzonen diene ursprünglich auch dem Schutz vor schädlichen Immissionen. Doch heute sind viele gewerbliche Tätigkeiten emissionsarm. Deshalb soll die Trennung von Arbeits- und Wohnzonen gelockert werden, um Umnutzungen einfacher und damit rascher zu ermöglichen. So sollen auch Büroräume und Hotelzimmer zu Wohnungen umgenutzt werden können.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Eine etwas offenere Formulierung ist sinnvoll. 40% des Wachstums soll auch weiterhin ausserhalb des urbanen Rückgrats erfolgen (siehe AFS-047-001). Eine generelle undifferenzierte Anhebung Baumassenziffer ist hingegen nicht sinnvoll. Gewerbebezonen lassen gemäss kantonalem Recht kein Wohnen zu. Zentrumszonen würden beides zulassen, führten aber in der Regel zu einer Verdrängung von Gewerbe durch Wohnen. Übergeordnetes Ziel ist es, insbesondere auch in den Schwerpunkträumen die Zahl der Arbeitsplätze zu erhöhen, dazu braucht es auch weiterhin Industrie- und Gewerbebezonen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-022
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1 Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen und mittels BZO/Gestaltungsplänen umsetzen
Antrag	Punkt 8, S. 67 Antrag: Die Arealtransformation wird der Industrie/dem produzierenden Gewerbe oder der Zone für öffentliche Bauten zugeschlagen (Schulraum/Sport).
Begründung	
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Entsprechende Überlegungen werden in die künftigen Planungen einfließen. Dies bereits jetzt festzulegen, ohne entsprechende Vertiefungen, wäre jedoch verfrüht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-020
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1.1 3a Vogelsang Süd
Antrag	Bei der Entwicklung des Areals ist zu beachten, dass die im Richtplan vorgesehene Umsetzung der Heiligbergtunnels nicht verunmöglicht wird.
Begründung	Die Einträge im kantonalen Richtplan sind bei der Entwicklung des städtischen Richtplans zu beachten, und es ist kein Antrag auf Streichung des Heiligbergtunnels aus dem kantonalen Richtplan zu stellen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Haltung zum Heiligbergtunnel wird bereits unter dem Antrag AfS-009-004 festgehalten: Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei jedoch der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf./HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Die Überprüfung soll aber auch unter Berücksichtigung der Zentrumserschliessung erfolgen. Entsprechend wird bei der Überprüfung der Richtplaneinträge dieser Bezug ergänzt
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-021
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.1.1 3b Hauptbahnhof Nord
Antrag	
Begründung	Hier ist zu beachten, dass die Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord (A.1.3.2.) ausschliesslich im Zusammenhang mit der baulichen Erschliessung des Areals Sinn macht, gleichzeitig zu realisieren und durch die Bauträgerschaft – allenfalls teilweise verbunden mit der Mehrwertabschöpfung – zu finanzieren ist.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Wir stimmen dem Hinweis zu. Die Koordination mit der Arealentwicklung sowohl in zeitlicher wie auch in finanzieller Hinsicht wird im Rahmen der Planungen sichergestellt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391237-231126
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.2 Qualitative Aspekte der Stadtstrukturen in der Bau- und Zonenordnung einfordern
Antrag	Mit dem neuen Richtplan könnten entsprechende Gebiete für gehobenes Wohnen neu definiert und ihre Realisierung vereinfacht werden.
Begründung	Winterthur mangelt es an zahlungskräftigen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Projekte für gehobenes Wohnen haben es schwer.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	In den kommenden Jahren entstehen an vielen zentralen Lagen neue Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnraum auch im mittleren und höherpreisigen Segment (Bahnhofsumfelder, urbanes Rückgrat, Schwerpunkträume). Durch die gesteigerte Lagegunst und das attraktive Umfeld werden entscheidende Voraussetzungen für die Realisierung entsprechender Wohnungen durch private Investorinnen und Investoren geschaffen. Die Zielsetzung wird im Hauptbericht auf S. 16 (Ziele Sozialverträgliche Entwicklung) ergänzt: «Winterthur verfügt über eine grosse Vielfalt an Wohn- und Gewerbeangeboten in allen Preissegmenten.»
Gleiche Anträge	AFS-1213-391331-231127

Antrags-Nr.	AFS-003-022
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.2 Qualitative Aspekte der Stadtstrukturen in der Bau- und Zonenordnung einfordern
Antrag	Auf die Einforderung qualitativer Aspekte der Stadtstrukturen in der BZO ist zu verzichten
Begründung	Der Begriff „qualitativ“ ist ein unklarer Begriff. Er eröffnet viel Interpretationsspielraum für die Verwaltung und damit rechtliche Unsicherheit. Die Prüfung der qualitativen Aspekte gehört zu den Standardaufgaben im Baubewilligungsverfahren. Ziel muss es sein, die Baubewilligungsverfahren mit klaren Regelungen zu beschleunigen und nicht durch weitere nicht klar definierte Rechtsbegriffe zu verkomplizieren und damit zu verlängern und zu verteuern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es geht nicht darum, einen neuen Begriff in der Bau- und Zonenordnung einzuführen. Es sollen aber Aspekte der bestehenden Stadtstrukturen, welche für die heutigen und zukünftigen Qualitäten entscheidend sind, stärker in der BZO verankert werden. Dadurch sollen diese im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens einfach und effizient geprüft werden können.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-023
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.2 Qualitative Aspekte der Stadtstrukturen in der Bau- und Zonenordnung einfordern
Antrag	Ergänzung S.1.2: Die BZO soll bereits wo immer möglich klare Aussagen zu diesen Stadtgebieten machen. Dies soll zukünftig Gestaltungspläne überflüssig machen.
Begründung	Auch wenn in Bezug auf Gestaltungspläne die Qualität der Siedlungen erhöht werden kann, muss deren Anzahl durch eine vorausschauende BZO eingedämmt werden. Gestaltungspläne sind schwerfällig und für alle Beteiligten sehr aufwändig.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Massnahme ist bereits so formuliert, dass diese Aspekte direkt in der BZO umgesetzt werden. Im Zusammenhang mit dieser Massnahme sind Gestaltungspläne kein Thema.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-049-003
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.3 BZO-Revision Zentrumszonen
Antrag	Antrag zu Kapitel S 1,3 BZO Revision Zentrumszonen: Der Querverweis wird mit S 5 Ortsbilschutz erweitert.
Begründung	Der Ortsbilschutz spielt bei Verdichtungen und Gebietstransformationen eine wichtige Rolle und die gegebenenfalls überarbeiteten kommunalen BZO – Grundlagen sollen an dieser Stelle genannt werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist eine sinnvolle Ergänzung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-023
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.1.3 BZO-Revision Zentrumszonen
Antrag	Auf zusätzliche Vorschriften bezüglich publikumsorientierter Erdgeschosse in den Zentrumszonen ist in der BZO zu verzichten.
Begründung	Im Rahmen der Ausarbeitung von Gestaltungsplänen (in grösseren Projekten) sind solche Vereinbarungen heute schon möglich. Eine Regelung für die Errichtung und/oder Nutzung publikumsorientierter Erdgeschosse wäre ein massiver Eingriff in den Markt und die Eigentumsrechte. Das Ziel einer Nutzungsvielfalt teilen wir, nur lässt sich diese nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit einem Investor und anhand eines konkreten Projekts erarbeiten. Entscheidenden Einfluss darauf haben die dannzumaligen Marktbedürfnisse, die sich laufend ändern können.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	An den Festlegungen von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen wird festgehalten. Die Erfahrung zeigt, dass ohne eine solche Regelung Wohnungen in Erdgeschossen an Orten entstehen die ungeeignet sind, beispielsweise in direkter Nähe zum Hauptbahnhof. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen an entsprechenden Orten zu sichern und an weiteren Orten (Schwerpunkträume) zu prüfen, wird deshalb als zielführend erachtet. Nur dadurch können zentrale Gebiete ihrer Bestimmung zur Belebung und ihrem Beitrag zur Versorgung und damit zur «5-Minuten-Stadt» gerecht werden.
Gleiche Anträge	AFS-003-026

Antrags-Nr.	AFS-003-025
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.1 Erdgeschoss
Antrag	Auf Vorschriften zur Nutzung der Erdgeschoss ist zu verzichten
Begründung	Im Rahmen der Ausarbeitung von Gestaltungsplänen (in grösseren Projekten) sind solche Vereinbarungen heute schon möglich. Eine Regelung für die Errichtung und/oder Nutzung publikumsorientierter Erdgeschosse wäre ein massiver Eingriff in den Markt und die Eigentumsrechte. Das Ziel einer Nutzungsvielfalt teilen wir, nur lässt sich diese nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit einem Investor und anhand eines konkreten Projekts erarbeiten. Entscheidenden Einfluss darauf haben die dannzumaligen Marktbedürfnisse, die sich laufend ändern können.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	An den Festlegungen von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen wird festgehalten. Die Erfahrung zeigt, dass ohne eine solche Regelung Wohnungen in Erdgeschossen an Orten entstehen die ungeeignet sind, beispielsweise in direkter Nähe zum Hauptbahnhof. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen an entsprechenden Orten zu sichern und an weiteren Orten (Schwerpunkträume) zu prüfen, wird deshalb als zielführend erachtet. Nur dadurch können zentrale Gebiete ihrer Bestimmung zur Belebung und ihrem Beitrag zur Versorgung und damit zur «5-Minuten-Stadt» gerecht werden.
Gleiche Anträge	AFS-003-026

Antrags-Nr.	AFS-1213-391448-231127
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.1 Erdgeschosse
Antrag	In den «starken Quartieren» sollen der Umgang und die Nutzung der Erdgeschosse grossflächiger geprüft und nach Möglichkeit gesichert werden. Die Karteneinträge sollen entsprechend ergänzt werden.
Begründung	Um die Idee der «5-Minuten-Stadt» umsetzen zu können, müssen die besagten Gebiete über ein funktionierendes Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Einkaufen, Freizeit und Kultur verfügen, um eine hohe Nutzungsvielfalt und Belebung des öffentlichen Raums zu erreichen sowie kurze Wege zu ermöglichen (vgl. Prinzip der «5-Minuten-Quartiere» der räumlichen Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040»). Dies würde das Sicherheitsgefühl und die Attraktivität in den betroffenen Gebieten erhöhen, wovon insbesondere auch Velorouten und der Langsamverkehr profitieren dürften. Ausserdem könnte damit das Ziel der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in Winterthur unterstützt werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Festlegungen zu Erdgeschossen fokussieren auf Orte mit hoher Publikumsfrequenzen (z.B. Zentrum Seen, Bhf Oberwinterthur, Wülflingen Dorfkern, Stadtradiälen) und auf die Schwerpunkträume, wo ein massgebender Anteil der zukünftigen Entwicklung stattfinden soll. Eine generelle bzw. flächendeckende Prüfung in den Quartieren wird als nicht sinnvoll erachtet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-024
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.1.1 Ausarbeitung eines Center-Management-Konzepts
Antrag	Verzicht auf die Erarbeitung eines separaten Konzepts
Begründung	Ein allfälliger Handlungsbedarf ergibt sich situativ und kann nicht sinnvoll vorausgeplant werden. Die Realität wird ein solches Konzept überholen. Das AfS macht diese Aufgabe laufend und gut. Ein zusätzliches Konzept ist nicht notwendig.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Erfahrungen vor Ort - z.B. in Neuhegi - zeigen, dass auch professionelle Immobilienbewirtschafter nicht immer über genügend Know-how in Bezug auf die Vermietung und «Kuratierung» von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen verfügen. Zudem findet zwischen den unterschiedlichen Eigentümerinnen und Eigentümern bzw. Bewirtschaftenden oft keine Koordination (und keine Kooperation bzw. Absprachen) über EG-Nutzungen statt. Da die Stadt an bestimmten Lagen aus übergeordneten Überlegungen - z.B. vor dem Hintergrund der «5-Minuten Stadt» - publikumsorientierte EG-Nutzungen vorschreibt, steht sie auch in einer gewissen Verantwortung, die Eigentümerinnen und Eigentümer zu unterstützen. Ein Center Management Konzept soll diese Aufgabe übernehmen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-014
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.1.1 Ausarbeitung eines Center-Management-Konzepts
Antrag	Diese Planungsinstrumente sind zurückhaltend einzusetzen. Allenfalls sollte die Gewerbenutzung nicht flächendeckend in den Erdgeschossen, sondern als Prozentsatz über ein Gebiet festgelegt werden.
Begründung	Eine Durchmischung findet auch statt, wenn in einem Gebäude ausschliesslich eine Wohnnutzung stattfindet, in der Nachbarschaft dafür ein höherer Anteil Gewerbe ist. Die Emissionen des Gewerbes würden so aber in den Wohngebäuden weniger wahrgenommen. Bei einer Überregulierung sinkt das Interesse von Investierenden, sich auf Winterthur einzulassen. Schaffung von Gewerberäume als Erdgeschossnutzung verteuert auch den Wohnungsbau. Vielmehr sind bei Arealüberbauungen spezifische Flächen für Gewerbenutzungen auszuscheiden, da insbesondere das produzierende Gewerbe in Wohnliegenschaften wenig Sinn macht.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Das Center Management Konzept ist kein Planungsinstrument, sondern - wie der Name sagt - ein Konzept. Es soll (und kann) deshalb gar keine verbindlichen fixen Nutzungsanteile festlegen, weder bezogen auf eine Fläche, noch als Prozentsatz. Das Instrument soll auch den Grundeigentümerinnen und -eigentümern Hinweise geben, wie publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen gezielter und kommerziell erfolgreicher eingesetzt werden können. Der Text wird mit folgender Ergänzung präzisiert: «Damit innerhalb der Gebiete mit Zentrumsfunktion an Schlüsselstellen in den Erdgeschossen vielfältige und attraktive Nutzungen erhalten bleiben und/oder neu entstehen,»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391199-231126
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.1.2 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sichern
Antrag	Altstadt in den Perimeter Erdgeschossnutzungen aufnehmen
Begründung	Für eine durch Fussgänger*innen belebte Stadt sind attraktive Erdgeschossnutzungen äusserst wichtig und der Umgang mit Erdgeschossen prüfen: Der Perimeter «Erdgeschossnutzungen» ist deshalb über den Stadtraum Hauptbahnhof hinaus auf die Altstadt auszudehnen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist sinnvoll und wird aufgenommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390833-231123
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.1.3 Umgang mit Erdgeschossen prüfen
Antrag	Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung in diesem Kapitel lässt genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen. Zudem ist der Richtplan behördenverbindlich und entfaltet für Grundeigentümerschaften keine direkte Rechtswirkung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-027
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.1.3 Umgang mit Erdgeschossen prüfen
Antrag	Auf dieses Ansinnen ist zu verzichten.
Begründung	Die künftige BZO muss möglichst grosse Freiräume für die Nutzung des bestehenden Baugrundes und damit zur dringend geforderten Verdichtung schaffen. Die geplante Sicherung von Erdgeschossnutzungen bewirkt genau das Gegenteil – es schafft Inflexibilität. Nur weil viele Gewerberäume gebaut werden, heisst das noch nicht, dass diese auch genutzt werden. Freibleibende Räume, für die über längere Zeit keine Markt-Nachfrage vorhanden ist, würden sich zudem preistreibend auf den Wohnungsmarkt auswirken, weil die für die Gewerberäume fehlenden Erträge mit den Wohnungsmieten kompensiert werden. Ohnehin: Wenn die Wohnungen über den Gewerberäumen (gemäss Aussage des AfS) inskünftig die kostengünstigen Gewerberäume mitfinanzieren sollen, wird dies den Wohnraum über den Gewerberäumen verteuern. Was nicht funktionieren wird ist, dass kostengünstiger Wohnraum auch noch kostengünstige Gewerberäume mitfinanziert.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Wie aktuelle Beispiele im Umfeld des Hauptbahnhofs zeigen, führen die Marktkräfte nicht zwingend zu städtebaulich und stadträumlich guten Lösungen, es braucht an solchen zentralen Orten im öffentlichen Interesse eine Regulierung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391449-231127
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2 Nutzungsvielfalt
Antrag	Auch in den «starken Quartieren» soll die Nutzungsvielfalt geprüft und nach Möglichkeit gesichert werden. Die Karteneinträge sollen entsprechend ergänzt werden.
Begründung	Um die Idee der «5-Minuten-Stadt» umsetzen zu können, müssen die besagten Gebiete über ein funktionierendes Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Einkaufen, Freizeit und Kultur verfügen, um eine hohe Nutzungsvielfalt und Belebung des öffentlichen Raums zu erreichen sowie kurze Wege zu ermöglichen (vgl. Prinzip der «5-Minuten-Quartiere» der räumlichen Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040»). Dies würde das Sicherheitsgefühl und die Attraktivität in den betroffenen Gebieten erhöhen, wovon insbesondere auch Velorouten und der Langsamverkehr profitieren dürften. Ausserdem könnte damit das Ziel der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in Winterthur unterstützt werden. Des Weiteren könnte dies je nach Voraussetzung auch ein Hebel zur Sicherung von zusätzlichem Schulraum darstellen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Nutzungsvielfalt auch in den starken Quartieren zu fördern ist richtig und wird aufgenommen Ergänzung in Ziele und Grundsätze: «Im urbanen Rückgrat und in den Quartieren wird das Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Einkaufen, Freizeit und Kultur gefördert, um eine hohe Nutzungsvielfalt und Belebung des öffentlichen Raums zu erreichen sowie kurze Wege zu ermöglichen.» Eine zusätzliche Zeile in Massnahme S.2.2.1 für die Quartier-Perimeter wird aufgenommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390834-231123
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2 Nutzungsvielfalt
Antrag	Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung in diesem Kapitel lässt genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen. Zudem ist der Richtplan behördenverbindlich und entfaltet für Grundeigentümerschaften keine direkte Rechtswirkung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391261-231126
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2 Nutzungsvielfalt
Antrag	S2.2, S. 74 ff. Nutzungsvielfalt: Wie erwähnt, muss unbedingt auch im Schwerpunktraum Zürcherstrasse eine Nutzungsvielfalt angestrebt werden. Dazu ist ein Karteneintrag 1c aufzunehmen. Als Text beantragen wir vor: «Ausgewogene Nutzungsvielfalt sichern».
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Ergänzung der Zürcherstrasse ist sinnvoll und wird aufgenommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-016
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2 Nutzungsvielfalt
Antrag	Auf eine generelle Nutzungsvielfalt in den Arbeitsplatzgebieten ist zu verzichten. Hingegen sollen Instrumente geschaffen werden, die pro Gebiet individuelle Lösungen ermöglichen, ohne dass das Flächenangebot für produzierende Unternehmen stark eingeschränkt wird.
Begründung	Der Richtplan sieht in bestehenden Arbeitsplatzgebieten eine Erhöhung der Nutzungsvielfalt vor. Diese Mischnutzung gibt sicher mehr Flexibilität, schränkt aber auch die Möglichkeiten der Industrie und des produzierenden Gewerbes ein. Einerseits werden dadurch die Möglichkeiten für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen eingeschränkt, was dem Wachstumsziel deutlich mehr Arbeitsplätze als neue Bewohner, vgl. Einleitung des Richtplans auf S. 13 widerspricht. Andererseits bergen Mischnutzungen ein hohes Konfliktpotential (Lärm, Verkehr).
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Es wird keine generelle Nutzungsvielfalt beabsichtigt. Die richtige Lösung je Gebiet soll individuell geprüft werden und in den anschliessenden Prozessen über Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanung entsprechend gesichert werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-013-002
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2 Nutzungsvielfalt
Antrag	Es ist aufzuzeigen, wo Differenzen zu den regionalen Festlegungen bestehen.
Begründung	Die Abstimmung auf den regionalen Richtplan bei Abweichungen ausserhalb des Anordnungsspielraumes (z.B. Öffnung Arbeitsplatzgebiete in Winterthur Süd für Wohnnutzung) ist noch vorzunehmen. Der RWU-Vorstand erwartet einen entsprechenden Antrag im Rahmen der nächsten Teilrevision des regionalen Richtplanes.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich in einem nächsten Planungsschritt, wenn sich die Stossrichtung in den einzelnen Gebieten gefestigt hat.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391301-231127
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben
Antrag	Im Bereich der heutigen Z3 im Gebiet Grüze Plus soll auch zukünftig ein hoher Wohnanteil möglich sein. Die entsprechenden Stellen im kommunalen Richtplan (insbesondere in den Kapiteln S.2.2 & S.2.2.1) sollen diesbezüglich präzisiert werden.
Begründung	Das Zentrumsgebiet Z3 der Umgebung Grüze Plus ist gegenüber dem restlichen Gewerbegebiet speziell hervorzuheben. Es ist durch seine stadträumliche Lage und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr weiterhin geeignet zur Realisierung von Entwicklungen mit einem hohen Wohnanteil. Dies ist kein Widerspruch zu den Zielen des neuen Richtplans, zumal die 5-Minuten-Stadt und die Stärkung der Zentren Teil der Strategie sind. Grüze Süd, welches als solches Zentrum ausgeschieden ist, kann somit helfen dem mangelnden Wohnangebot in Winterthur entgegenzuwirken und kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten anzubieten. Im Richtplan fehlt demnach eine nötige Präzisierung. Dass der Parameter der Z3 sich in einem Gebiet zur Prüfung eines Landmarks befindet, unterstützt diese Aussage. Die hohe Wohnnutzung, welche heute in der Zentrumszone Z3 möglich ist, soll also auch in Zukunft realisierbar sein und die Weichen für eine solche Entwicklung sollen im Richtplan verankert werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die heutige Grundzonierung Z3 lässt einen unbegrenzten Wohnanteil zu, dies muss nicht entsprechend im Richtplan verankert werden. Welches Nutzungsverhältnis Wohnen / nicht-Wohnen bei einer allfälligen Änderung der Zonierung festgesetzt werden soll, wird in einem nächsten Schritt mit der Masterplanung Grüze Süd vertieft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391073-231124
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben
Antrag	Im Schwerpunktraum «Grüze Plus» ist das orange gepunktete Gebiet innerhalb der Zentrumszone «Grüze Süd» auf die gesamte Zentrumszone auszuweiten, um die Sicherung der ausgewogenen Nutzungsvielfalt im Gesamtkontext zu ermöglichen.
Begründung	Der in Kap. A.1.5.1 beschriebene, zu erstellende Masterplan «Grüze Süd» umfasst ein rund 12 ha grosses Gebiet, welches heute sehr heterogen bebaut und genutzt ist. Angesichts seiner Lageeigenschaften mit der angestrebten Dichte ist davon auszugehen, dass eine Transformation von gewerblichen zu Dienstleistungsnutzungen stattfinden wird, was wiederum die Frage nach dem geeigneten Nutzungsmix aufwirft. Eine attraktive Quartierentwicklung sollte bei hoher Nutzungsdichte auch Wohnnutzungen ermöglichen, insbesondere neue Wohnformen, die mit Arbeitsplatzgebieten kombinierbar sind, damit das Gebiet insgesamt nicht zu monofunktionalen Charakter erlangt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Gebiet ist im regionalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet erfasst. Übergeordnetes Ziel ist es, insbesondere auch in den Schwerpunkträumen die Zahl der Arbeitsplätze zu erhöhen, dazu braucht es auch weiterhin Industrie- und Gewerbezone. Eine Umzonung führt in der Regel zu einem starken Preisanstieg und damit auch zur Verdrängung von produzierenden Nutzungen. Allfällige ergänzende Wohnnutzungen sind jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen, wenn sich im Rahmen der Masterplanung Grüze Süd zeigt, dass dies lokal sinnvoll ist. So ist dies auch bereits in W2040 festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-023-011
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.2.2.1 Nutzungsvielfalt anstreben
Antrag	Wir schlagen auf Seite 76 des Richtplantexts an der in Anhang 11 bezeichneten Stelle folgen-de Ergänzung vor: «... In sämtlichen Verdichtungsgebieten wird eine gute soziale Durchmischung angestrebt. Dazu soll unter anderem der Anteil Wohnungen von gemeinnützigen Bauträgern erhöht werden.»
Begründung	Explizite Verankerung des gemeinnützigen Wohnungsbaus, Ersatz- und Verdichtungsmöglichkeiten in den Quartieren, Sozialverträglichkeit und Durchmischung, siehe PDF. Auch hier scheint uns ein Hinweis darauf, es werde ein Anteil preisgünstiger genossenschaftlicher Wohnungen angestrebt, sinnvoll.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ergänzung « In sämtlichen Verdichtungsgebieten wird eine gute soziale Durchmischung angestrebt.» ist sinnvoll und wird übernommen.
Gleiche Anträge	AFS-020-011, AFS-021-011, AFS-022-011, AFS-024-011, AFS-025-011, AFS-026-011, AFS-027-011, AFS-028-011, AFS-029-011, AFS-030-011, AFS-031-011, AFS-032-011, AFS-033-011, AFS-034-011, AFS-035-011, AFS-036-011, AFS-037-011, AFS-038-011, AFS-039-011, AFS-040-011, AFS-041-011, AFS-042-011, AFS-043-011, AFS-044-011, AFS-045-011, AFS-046-011, AFS-053-013

Antrags-Nr.	AFS-1213-390835-231123
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.3 Arbeitsplatzgebiete
Antrag	Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung in diesem Kapitel lässt genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen. Zudem ist der Richtplan behördenverbindlich und entfaltet für Grundeigentümerschaften keine direkte Rechtswirkung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-051-002
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.3 Arbeitsplatzgebiete
Antrag	Der Richtplan soll neben den Autobahnausfahrten Gebiete für verkehrsreiche Nutzungen vorsehen und die Voraussetzungen schaffen, dass solche Nutzungen an diesen Orten möglich sind. Und zwar unabhängig davon, ob diese Orte auch an den ÖV angeschlossen sind. Das Gebiet Winterthur-Süd muss für die gewerbliche, industrielle und verkehrsreiche Nutzung reserviert bleiben. Eine Durchmischung mit Wohnraum würde die Schaffung von Arbeitsplätzen gefährden. Das Püntenareal Rosenberg (aktuell Freihalte- und Reservezone) würde sich ebenfalls hervorragend als Gewerbezone eignen.
Begründung	Neben den Autobahnanschlüssen soll Platz für verkehrsreiche Nutzungen reserviert werden. Auf gewisse verkehrsreiche Nutzungen ist die Gesellschaft auch in Zukunft angewiesen. Um die Verkehrswege dieser Nutzungen zu minimieren, eignen sich Standorte unmittelbar neben der Autobahn am besten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Für das Gebiet Winterthur Süd / Auwiesen ist gem. kommunalem Richtplan eine Testplanung - gestützt auf die erarbeitete Vision (Masterplan Winterthur Süd) vorgesehen (A.1.1.1). Eine Schraffierung als «Verdichten von Gewerbe- und Industriegebieten prüfen» würde im Widerspruch zu diesem Eintrag stehen, da mit einer Verlegung der Autobahn in einen Tunnel eine weitaus umfassendere Transformation des Gebiets angestrebt und ermöglicht wird, als mit einer Verdichtung des heutigen Gewerbe- und Industriegebiets. Reine Dienstleistungsarbeitsplätze sind nicht vorgesehen. Bereits der Masterplan Winterthur Süd sieht deshalb - abhängig von der Lage der zukünftigen Baufelder - auf konzeptioneller Stufe verschiedene Fokusnutzungen im Gebiet vor. U.a. («Fokus Mischnutzung»: u.a. mit Gewerbe, «Fokus Arbeitsplätze»: u.a. mit Gewerbe und Industrie). Die Reservezone Rosenberg wird als langfristige Option für eine Gewerbegebiet nahe dem Autobahnanschluss mitaufgenommen (Planeintrag S. 80 und Ergänzung Massnahmentext S.3.1).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-024
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.3 Arbeitsplatzgebiete
Antrag	Karteneintrag: Entlang der heutigen Autobahn und der Bahnlinie fehlt die Schraffierung «Verdichten von Gewerbe- und Industriegebieten prüfen». Auch beim Rieterareal fehlt dies.
Begründung	Töss ist mit seiner verkehrlichen Lage ausgezeichnet gelegen für Gewerbe- und Industrienutzung. Wir erachten reine Dienstleistungsarbeitsplätze in diesem Gebiet als falschen Fokus (falls dies so wäre).
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das Rieterareal ist in der Karte auf S.80 bereits als «Verdichten von Gewerbe- und Industriegebieten prüfen» schraffiert. Wir gehen davon aus, mit dem Gebiet «Entlang der heutigen Autobahn und der Bahnlinie» ist das Gebiet Winterthur Süd / Auwiesen gemeint. Für dieses Gebiet ist gem. kommunalem Richtplan eine Testplanung - gestützt auf die erarbeitete Vision (Masterplan Winterthur Süd) vorgesehen (A.1.1.1). Eine Schraffierung als «Verdichten von Gewerbe- und Industriegebieten prüfen» würde im Widerspruch zu diesem Eintrag stehen, da mit einer Verlegung der Autobahn in einen Tunnel eine weitaus umfassendere Transformation des Gebietes angestrebt und ermöglicht wird, als mit einer Verdichtung des heutigen Gewerbe- und Industriegebietes. Reine Dienstleistungsarbeitsplätze sind nicht vorgesehen. Bereits der Masterplan Winterthur Süd sieht deshalb - abhängig von der Lage der zukünftigen Baufelder - auf konzeptioneller Stufe verschiedene Fokusnutzungen im Gebiet vor. U.a. («Fokus Mischnutzung»: u.a. mit Gewerbe, «Fokus Arbeitsplätze»: u.a. mit Gewerbe und Industrie).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390837-231123
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.3.1 Gewerbe- und Industriegebiete verdichten
Antrag	Gewerbe- und Industriegebiete verdichten / Ersatzneubauten fehlen und müssen möglich sein: Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Selbstverständlich sind unter Verdichtungen in Industrie- und Gewerbebezonen auch Ersatzneubauten zu verstehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390838-231123
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.3.2 Profilierung Arbeitsplatzgebiete
Antrag	Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung in diesem Kapitel lässt genügend Spielraum für zukünftige Entwicklungen. Zudem ist der Richtplan behördenverbindlich und entfaltet für Grundeigentümerschaften keine direkte Rechtswirkung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391153-231125
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.3.2 Profilierung Arbeitsplatzgebiete
Antrag	Rieterareal: Karteneinträge Arbeitsplatzgebiete: Die Verdichtung für Industrie und Gewerbe im Bereich des Rieterareals ist in Anbetracht der grossen Entwicklung die in Töss / Süd vorgesehen ist, direkt angrenzend an das Wohnquartier Eichliacker nicht sachgerecht.
Begründung	Das Rieterareal auf dem ehemaligen Klosterareal ist historisch an diesem Ort gewachsen, aber schrumpft in der Nutzung seit Jahrzehnten. Es grenzt direkt an das reine Wohnquartier Eichliacker. Es ist hier unbedingt eine vielfältige Nutzung anzustreben, um eine abgestimmte Entwicklung von Töss zu ermöglichen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Gebiet ist im regionalen Richtplan als Arbeitsplatzgebiet erfasst. Übergeordnetes Ziel ist es, insbesondere auch in den Schwerpunkträumen die Zahl der Arbeitsplätze zu erhöhen, dazu braucht es auch weiterhin Industrie- und Gewerbebezonen. Eine Umzonung führt in der Regel zu einem starken Preisanstieg und damit auch zur Verdrängung von produzierenden Nutzungen. Auch in Zukunft soll im Rieter-Areal der Hauptfokus auf Arbeitsnutzungen liegen. Im Gebiet Auwiesen hingegen soll gemäss Masterplan Winterthur Süd längerfristig ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeiten & Wohnen erzielt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-006
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.4 Höhenentwicklung
Antrag	Es ist deshalb angemessen, dieses dort zu hinterlegen. Wir regen als ersten Antrag an, das HK dort noch explizit zu referenzieren.
Begründung	Das Höhenentwicklungskonzept (HK) aus 2021 soll künftig die Leitlinie für die Ermöglichung von Hochhäusern bilden. Dies mit Gebäude-Höhenklassierung und Zuordnung zu Arealen im Stadtgebiet. Im Richtplan fehlt aber die konkrete Referenz auf das HK im behördenverbindlichen Kasten (Ziele und Grundsätze, S.82).
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist eine sinnvolle Ergänzung, das Höhenentwicklungskonzept wird explizit referenziert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-007
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.4 Höhenentwicklung
Antrag	Weil es u.E. bisher noch keine offizielle Möglichkeit gab, zum HK eine Rückmeldung zu geben, und weil dieses gemäss Text im Richtplan nun aber behördenverbindlichen Richtliniencharakter haben soll, schlagen wir hier nun als zweiten Antrag erstens vor, das HK im Grundsatz um eine Stufe zurückzufahren. D.h. die Plan-Bereiche, die jetzt für die Kat.IV (Landmarks, bis 100m) vorgesehen sind, auf bis 60m zurückzustufen. Für Kat.III wäre dann bis 45m vorgesehen, Kat.II würde ganz wegfallen. Hochhäuser ab 60 bis 100m sind zweitens als Einzelfälle (wenn wirklich gewünscht) mit einem Prozess so zu begleiten, dass die ganze Stadt in die Mitwirkung/Entscheidung (allenfalls sogar mittels fakultativem Referendum) miteinbezogen wird.
Begründung	Hochhäuser ab rund 30m sind allerdings weder ökologisch noch bzgl. Aufenthaltsqualität in der Umgebung für eine qualitätsvolle Entwicklung wirklich zielführend. Landmarks schliesslich tragen im Gesamtbild des Entwicklungs- und Transformationsprozesses nur sehr marginal zur Verdichtung bei. Im Gegenteil, sie benötigen einen so grossen Freiraum als Kompensation, dass allenfalls sogar ein Verdichtungsverlust entsteht.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Wie im Höhenentwicklungskonzept (HEK) der Stadt Winterthur beschrieben, sieht der Stadtrat Winterthurs Stadtsilhouette als eine Stadtlandschaft mit einzelnen, präzise gesetzten Höhenakzenten, welche über das Stadtgebiet verteilt sind. Wenige Hochhäuser mit teilweise überregionaler oder lokaler Strahlkraft wirken als kompositorische Elemente in der Stadtsilhouette. Es gibt keine Cluster und nur seltene moderate Häufungen von Hochpunkten an zentralen Orten. Die maximale Obergrenze von Hochhäusern orientiert sich an Winterthurs Topographie sowie an den bestehenden Hochhäusern und ist bei 100 m angesetzt. Die weiteren Kategorien leiten sich davon ab. Das HEK Winterthur weist im dazugehörigen Plan dargestellt Prüfgebiete aus, in denen Hochpunkte von unterschiedlicher Höhe unter Berücksichtigung der Standards für die Höhenentwicklung grundsätzlich denkbar sind. Der Plan wiedergibt eine gesamtheitliche Betrachtung der Höhenentwicklung in Winterthur. Für jedes Hochhaus ist ein mehrstufiger Prozess festgelegt, der die Qualitätssicherung von Anfang an zum Ziel hat. In Winterthur ist das Erstellen eines Hochhauses ausschliesslich über Sonderbauvorschriften oder einen Gestaltungsplan zulässig (Art. 72 BZO). Sonderbauvorschriften und Gestaltungspläne müssen immer vom Stadtparlament verabschiedet werden und somit besteht bei jedem Hochhaus, unabhängig von seiner Höhe, die Möglichkeit des fakultativen Referendums. Mit dem HEK verfügt der Stadtrat über ein solides Instrumentarium, Hochhäuser in Winterthur in Abstimmung mit den übergeordneten

Entwicklungszielen und unter strengen Anforderungen bezüglich Qualität und Nachhaltigkeit, kontrolliert zu ermöglichen. So wird die konkrete Höhe der einzelnen Hochhäuser immer im Einzelfall betrachtet und im begleitenden Prozess (Testplanung, Gestaltungsplan, Wettbewerb) erarbeitet. Eine Reduktion der definierten Höhenkategorien wirkt in diesem Zusammenhang willkürlich und wird als nicht zielführend betrachtet.

Aus den oben erwähnten Gründen sieht der Stadtrat keinen Handlungsbedarf das HEK anzupassen. Der Antrag wird abgelehnt.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-048-008
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.5 Ortsbildschutz
Antrag	Wir beantragen deshalb, dies als zusätzlichen Strich in den Kasten «Ziele und Grundsätze» explizit aufzunehmen. Vorschlag (S.85, neu): Die klimapolitischen Grundsätze (energetische Optimierung und erneuerbare Betriebsenergie) sind bei Objekt-Sanierungen angemessen zu berücksichtigen.
Begründung	Bei allem Verständnis sowie der Unterstützung zum Erhalt gewachsener Strukturen oder Gebäuden als wertvolle Zeitzeugen müssen auch bei geschützten Objekten Massnahmen zur Umsetzung der klimapolitischen Global-Ziele (Netto-Null) umgesetzt werden können.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	ISOS befasst sich mit dem Ortsbildschutz und nicht mit dem Schutz vom Einzelobjekt. Das Thema «Objekt-Sanierungen» ist daher beim Kapitel Ortsbildschutz nicht stimmig. In der 3-Schritt-Methodik beim ISOS werden «bewahrende Aspekte» und «entwickelnde Aspekte» einander gegenübergestellt. Es erfolgt eine Interessensabwägung sowie eine einzelfallweise Betrachtung. Eine Ergänzung wird im Text Kapitel Netto-Null 2040 (S.14) aufgenommen: «Beim Bauen wird zudem viel graue Energie eingesetzt, wenn Bestandsbauten abgebrochen werden, während Neubauten zu zusätzlichen Treibhausgasemissionen führen. Bestehende Bauten sind entsprechend ihrer Baustruktur möglichst zu erhalten. Die klimapolitischen Grundsätze sind auch bei Sanierungen von inventarisierten Objekten angemessen zu berücksichtigen. Bei Neubauten ist auf einen umwelt- und ressourcenschonenden Materialeinsatz, Rückbaubarkeit sowie eine Verwertung von Aushub-, Ausbruch- und Rückbaumaterialien zu achten. Sowohl beim Gebäudebestand als auch bei Neubauten ist die Solarenergie – in Kombination mit Dach- und Fassadenbegrünungen – möglichst aktiv zu nutzen.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-049-001
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.5 Ortsbildschutz
Antrag	Im Richtplantext ist das Kapitel S 5 Ortsbildschutz dahingehend zu ergänzen, dass beim Vorgehen in drei Schritten neben dem ISOS auch kantonale und kommunale Inventare der schützenswerten Bauten und Siedlungen, geschützte Bauten aber auch weitere Dokumente und Richtlinien der städtischen Denkmalpflege mitgemeint sind.
Begründung	Die Fokussierung auf ISOS hat uns ein wenig überrascht. Es gibt kantonale und kommunale Inventare und Richtlinien, sowie Schutzobjekte, die mit Beschränkung auf das ISOS grossenteils ausgeklammert wären, aber für die Diskussion bezüglich Ortsbildschutz ebenfalls wichtig sind und in den drei Schritten berücksichtigt werden müssten. Dieser Aspekt gehört unserer Meinung nach unbedingt in einen Richtplan. Dabei ist es selbstverständlich, dass sowohl kantonale wie kommunale Denkmalpflege in solche planerischen Fragen einbezogen werden müssen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	S.5 Ortsbildschutz, Richtplantext, S. 85, Ziele und Grundsätze: «Nachvollziehbare Umsetzung des ISOS basierend auf den bestehenden kantonalen und kommunalen Vorgaben (PBG, BZO, Einzel- und Siedlungsinventar) und der langjährigen Bewilligungspraxis.» S.5 Ortsbildschutz, Erläuterungsbericht (S. 41) sind ebenfalls explizit die Einzel- und Siedlungsinventare, Unterschutzstellungen erwähnt: «Die Denkmalpflege (kommunal und kantonale) und deren Instrumente sind im Prozess der «3-Schritte-Methodik» miteinbezogen.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-049-002
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.5 Ortsbildschutz
Antrag	Der Verein wird im beschriebenen Prozess in drei Schritten in geeigneter Form angehört.
Begründung	In Ergänzung wäre es wünschenswert (auch mit Blick auf bisherige Erfahrungen), wenn auch der Verein hier nicht aussen vor bleibt.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Interessensverbände werden in geeigneter Form angehört.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-015
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.5 Ortsbildschutz
Antrag	
Begründung	Wir vermissen eine eingehende Auseinandersetzung zum Thema Ortsbildschutz und Denkmalschutz. Es kann nicht das Ziel sein, dass Bauten aus früheren Zeiten einfach geschützt werden und so dringend notwendige Infrastrukturen unnötig verteuert oder verunmöglicht werden. Eine Stadt im Wandel muss auch die Möglichkeit haben, ältere Gebäude durch neue Gebäude zu ersetzen. Zentrum Töss und Schulhaus Steinacker sind Beispiele, bei denen Neubauten nicht nur ökonomischer wären, sondern auch einen architektonischen Mehrwert schaffen würden. Ebenfalls fehlt uns im ganzen Richtplantext eine Aussage zu den Aussenwachen. Werden diese im Bestand «eingefroren» oder soll auch in den Aussenwachen eine Entwicklung und allenfalls eine Verdichtung stattfinden? Welche Leitlinien für die Entwicklung der Aussenwachen gibt es?
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Denkmalpflege / Ortsbildschutz sind wichtige öffentliche Interessen unter vielen anderen Interessen (bspw. erneuerbare Energien, Verdichtung etc.) und gründen auf Bundesgesetz. Bundesgerichtsentscheide haben die Wirkung des ISOS in den letzten Jahren gestärkt. Das ISOS ist aber keine «Käseglocke». Es bedarf einer einzelfallweiser Interessensabwägung zwischen den bewahrenden Aspekten wie der Denkmalpflege / dem Ortsbildschutz und entwickelnden Aspekten (Verdichtung, Innenentwicklung). Diese Arbeit im Rahmen der ISOS-Umsetzung steht noch bevor. Das Zentrum Töss ist ein überkommunales Inventarobjekt und liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Winterthur. Die Aussenwachen in Winterthur gelten in der Regel als Kleinsiedlungen. Die historisch gewachsenen Kleinsiedlungen bilden einen wichtigen Bestandteil des Landschaftsbildes in Winterthur und sollen grundsätzlich in dieser Form erhalten bleiben. Der Kanton Zürich hat die Verordnung über die Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzone (VKaB) 2023 in Kraft gesetzt. Die VKaB regelt bis zur Änderung des kantonalen Richtplans, des Planungs- und Baugesetz (PBG) und der kommunalen Nutzungsplanungen (z.B. Kernzonenpläne) die Bau- und Nutzungsvorschriften von Bauvorhaben in den Kleinsiedlungen. Das heisst, der Kanton regelt die Entwicklung in den Kleinsiedlungen. Der kommunale Richtplan ist nicht das stufengerechte Planungsinstrument für die Entwicklung der Aussenwachen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390840-231123
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.5.1 «Drei-Schritte-Methodik» erarbeiten und flächendeckend anwenden
Antrag	Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das ISOS ist ein Bundesinventar. Bundesgerichtsentscheide haben die Wirkung vom ISOS in den letzten Jahren gestärkt. Es bedarf einer einzelfallweiser Interessensabwägung zwischen den bewahrenden Aspekten und entwickelnden Aspekten. Das ISOS ist aber keine «Käseglocke». Eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen und eine sorgfältige Auseinandersetzung mit dem Bestand wird angestrebt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-028
Kapitel / Unterkapitel	3 S Siedlung / S.5.1 «Drei-Schritte-Methodik» erarbeiten und flächendeckend anwenden
Antrag	Auf die Erarbeitung der Methodik ist zu verzichten.
Begründung	Im Rahmen der innerstädtischen Verdichtung, des Lärmschutzes, der Grünraumplanung sowie der angestrebten Energiewende ist ISOS/Denkmalschutz nur eines der Elemente, die es in einer transparenten Interessenabwägung zu berücksichtigen gibt. Es macht deshalb keinen Sinn ein Konzept zu erarbeiten, welches die anderen vier zukunftsorientierten Aspekte nicht berücksichtigt. Solche Konzepte verteuern das Bauen, da erfahrungsgemäss auch in der Umsetzung viel Planungsaufwand, verbunden mit Expertisen, generiert wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das ISOS ist ein Bundesinventar. Bundesgerichtsentscheide haben die Wirkung vom ISOS in den letzten Jahren gestärkt. Es bedarf einer einzelfallweiser Interessensabwägung zwischen den bewahrenden Aspekten und entwickelnden Aspekten. Das ISOS ist aber keine «Käseglocke». Es ist keine «einseitige» Interessensabwägung. Und es bedarf unbedingt einer transparenten, einzelfallweisen Interessensabwägung. Den Umgang mit dem ISOS zu klären, dient der öffentlichen Hand und insbesondere den Privaten / Bauwilligen Planungssicherheit zu schaffen. Es ist also genau das Gegenteil der Fall: Verzichtet man auf eine Methodik für den Umgang mit dem ISOS, verteuert dies aufgrund der drohenden Rechtsmittelverfahren das Bauen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391191-231126
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.1 Wege, Strassen, Plätze
Antrag	klare Vorgaben für Strassenprojekte
Begründung	Wege, Strassen, Plätze sind wichtige öffentliche Räume und müssen einen Beitrag an die Verbesserung des Stadtklimas leisten. Für künftige Strassenprojekte sind klare Vorgaben zur Berücksichtigung von Aspekten wie Aufenthaltsqualität, Gestaltung etc. zu machen. Dies kann auch dazu führen, dass die ursprüngliche verkehrliche Funktion angepasst werden muss
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Gemäss F.1.1.1 werden künftig Wege, Strassen und Plätze auf Grundlage der Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum projektiert. Diese zeigt auf, wie die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Strassen- und Platzräume langfristig verbessert wird, u.a. durch klimatische Massnahmen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391134-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.1 Wege, Strassen, Plätze
Antrag	Stadtklimatische Aufwertung von Strassen und Wegen: Die Pflanzschulstrasse zwischen St. Gallerstrasse bis Deutweg über die gesamte Länge stadtklimatisch aufwerten. Hier ist eine durchgängige Begrünung mit Bäumen auf der Strassenparzelle anzustreben.
Begründung	Vereinzelte begleiten Baumreihen den genannten Strassenabschnittes der Pflanzschulstrasse. Die wenigen Bäume stehen weit neben der Strassenparzelle, sodass der Strassenraum bzw. das Trottoir im Sommer nicht verschattet werden und sich stark aufheizt.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Pflanzschulstrasse gilt als bestehende Allee im Alleenkonzept. Der genannte Abschnitt zwischen St.Gallerstrasse und Deutweg weist in der Tat Lücken im Baumbestand auf. Die gesamte Strasse wird neu in der Themenkarte «Alleenkonzept und stadtklimatisch aufzuwertende Wege und Strassen» als stadtklimatisch aufzuwertende Strasse markiert. Lückenschlüsse werden bei Strassen des Alleenkonzeptes prioritär umgesetzt. Ebenfalls werden auch bei privaten Bauvorhaben Bäume in entsprechenden Bereichen wo immer möglich vorgeschrieben.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-009
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.1 Wege, Strassen, Plätze
Antrag	Wir beantragen deshalb die folg. Ergänzung (Ziele und Grundsätze, S.92, fünfter Aufzählungsstrich, am Schluss, neu): «Wichtige Fuss.... Wenn keine Baumbepflanzungen möglich sind, sind stattdessen auch filigrane Dachkonstruktionen mit PV-Anlagen zu prüfen.»
Begründung	Beschattung gemäss den in diesem Abschnitt aufgeführten Grundsätzen, soll wenn immer möglich mit Bäumen erfolgen. Sie erreichen die maximale Wirkung für das Stadtklima wie auch bzgl. CO2-Bindung. Wo dies nicht funktioniert sind auch PV-Dächer zu prüfen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Ziele und Grundsätze sind im Richtplan bewusst offen und für den Richtplan stufengerecht formuliert: «Wichtige Fuss- und Velowegenetze werden möglichst durchgängig verschattet. Städtische Plätze werden mit beschatteten Zonen gestaltet.» Welche Beschattung im Einzelfall umgesetzt werden kann, muss situativ geprüft werden. PV-Dächer können situativ eine gute Lösung sein, wenn Bäume oder sonstige vegetative Elemente nicht umsetzbar sind. Dies muss jedoch im Einzelfall geprüft werden und es wäre für den Richtplan nicht stufengerecht, in den Zielen und Grundsätzen bereits solch konkrete Lösungen festzuschreiben.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-029
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.1.1 Arbeitshilfe öffentlicher Raum umsetzen
Antrag	Auf die Erstellung von behördenverbindlichen Arbeitshilfen ist zu verzichten.
Begründung	„Arbeitshilfen“ sind keine demokratisch legitimierten Instrumente. Gemäss Beschreibung sollen diese für die Planer einen verbindlichen Charakter erhalten. Ein solches Instrument braucht es nicht und es gehört schon gar nicht in den Richtplan. Für die Gestaltung von Wegen, Strassen und Plätzen gibt es bereits ausreichend Normen. Primäres Ziel müsste sein, diese einzuhalten bzw. verhältnismässig umzusetzen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum gemäss F.1.1.1 dient dazu, klare und einheitliche städtische Kriterien für die Projektierung von Wegen, Strassen und Plätzen zu schaffen. Sie ist in einem breit abgestützten departementsübergreifenden Prozess erarbeitet worden. Mit dieser Arbeitshilfe sollen die städtischen Projektverfahren vereinfacht und beschleunigt werden, was auch hilft, Kosten zu sparen. Mit der Arbeitshilfe soll auch die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Strassen- und Platzräume langfristig verbessert werden, u.a. durch klimatische Massnahmen. Sie ist damit eine sinnvolle Ergänzung zu den bestehenden Normen, die weiterhin ihre Gültigkeit behalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390564-231122
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.1.2 Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln
Antrag	Die Ausführungen bezüglich Baumartenwahl sollen konkreter vorgegeben werden. Aus unserer Sicht ist als Ziel die Wahl möglichst einheimische sortenreine Baumarten (keine Hybridpflanzen) vorzugeben.
Begründung	Einheimische Bäume und Nicht-Hybriden sind ökologisch wertvollere Baumarten als Hybridarten, die von vielen Insekten nicht genutzt werden können (z.B. Linden oder Pappeln).
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Unter F.1.1.2 «Alleenkonzept umsetzen und weiterentwickeln» sind Ökologie und Biodiversität als wichtige Ziele enthalten. Dazu gehört auch die Wahl von einheimischen Baumarten, wo dies die Standorterfordernisse zulassen. Daneben sind auch gestalterische, klimatische und funktionale Auswahlkriterien zu beachten, weshalb einheimische Arten nicht an allen Standorten erfolgreich eingesetzt werden können. Die Vorgabe von konkreten Baumarten wäre im Richtplan nicht stufengerecht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391154-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2 Grün- und Freiflächen
Antrag	In Winterthur Süd ist ein konkretes Ziel für einen grossen Stadtpark oder mengenmässig gesicherte mehrere öffentliche Plätze/Pärke einzutragen.
Begründung	Es fehlt auf Richtplan Ebene eine strategische Zielsetzung eines Stadtparks und von öffentlichen Plätzen im neuen Gebiet Winterthur Süd.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	In der langfristigen Transformation des Gebietes Winterthur Süd spielen die Frei- und Gewässerräume eine entscheidende Rolle, wobei ein grosser neuer Stadtpark nicht im Zentrum steht, sondern ein Netzwerk verschiedener Freiräume. Wichtige Freiräume sind der Tösspark, bestehende Wälder, der Stadtrandpark, direkt anschliessende Naherholungsgebiete und Freizeitnutzungen. Diese gilt es mit einer hochwertigen Grünraumvernetzung, kleineren Parks und Plätzen sowie öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität, welche der Bildung von Hitzeinseln entgegenwirken, zu verbinden. Ein mengenmässiges Festlegen öffentlicher Plätze und Parks im Richtplan ist nicht stufengerecht. Diese Arbeit muss in den nachfolgenden Prozessen erfolgen, wenn es darum geht, die Vision aus dem Masterplan Winterthur Süd zu konkretisieren. Dieser Schritt ist nach Festlegung der übergeordneten infrastrukturellen Rahmenbedingungen, u.a. nach der Erarbeitung des Generellen Projekts durch das Astra, gemeinsam mit Stadt und Kanton geplant. Der hohe Stellenwert der Freiraumversorgung für Winterthur Süd ist an verschiedenen Stellen im Richtplan verankert. In der Freiraumstrategie, welche sich in Erarbeitung findet, wird dieser Stellenwert bestätigt und konkretisiert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390567-231122-1
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2 Grün- und Freiflächen
Antrag	Die ehemalige Kiesgrube Ganzenbühl soll in der nächsten Revision der Zonenplanung als Naturvorranggebiet eingetragen (z.B. in die Freihaltezone umgezont) werden. Das wichtige Gebiet Dättnau Weiertal sollte auf jeden Fall um die Flächen bei Stöcklirüti und der Ebene zwischen den Chalets an der Rumstalstrasse, den Rotaryweiher und dem Steinbach ergänzt werden.
Begründung	Heute ist das Gebiet der ehemaligen Kiesgrube Ganzenbühl noch in der Reservezone
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Kiesgrube Ganzenbühl ist im Natur- und Landschaftsschutzinventar als Naturschutzobjekt eingetragen. Im Richtplan ist das Gebiet unter F.2.1.2 «Biodiversität im Stadtrandpark verbessern» aufgeführt und im Plan als Fläche mit der Signatur «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» versehen. Der Schutz ist also gesichert. Die bewilligte Betonmisanlage der Eigentümerin geniesst jedoch Bestandsgarantie. Diese Nutzung wäre in einer Freihaltezone nicht zonenkonform. Der Antrag zur Erweiterung des Perimeters Landschaftsschutzobjekt Schmelwasserrinne Dättnau wird aufgenommen. Das Dättnau/Rumstal ist ein Landschaftsschutzgebiet von kantonaler Bedeutung und die Rotary-Weiher sind ein Naturschutzobjekt von kantonaler Bedeutung. Die Fläche zwischen Rotary-Weiher und Steinbach sind noch weitgehend strukturarme Flächen der Intensiv-Landwirtschaft. Die Verbesserung der Biodiversität als wichtiges Ziel ist dort zusammen mit der Revitalisierung des Steinbachs anzustreben. Das unter F.2.1.2 aufgeführte Landschaftsschutzobjekt Schmelwasserrinne Dättnau mit der Planbezeichnung «Biodiversität verbessern / Vorrangfunktion Naturer» wird um diesen Bereich erweitert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-025
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2 Grün- und Freiflächen
Antrag	Bei den Zielen und Grundsätzen muss bei den ersten beiden Punkten auch der ökologische Aspekt einfließen. Dies ist parallel zu Freizeit möglich (Beispiel Wildbienenförderung).
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die ersten beiden Punkte unter Ziele und Grundsätze werden wie folgt ergänzt: - «Eine stadtweite Versorgung mit adäquat und ökologisch hochwertig gestalteten und gut erreichbaren Grünräumen - wird angestrebt. (...) - Öffentliche Grün- und Freiflächen sowie Schul- und Sportanlagen werden möglichst so gestaltet, dass sie vielfältig nutzbar sind und einen hohen Erlebniswert sowie eine hohe ökologische und stadtklimatische Qualität aufweisen.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390567-231122-2
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2 Grün- und Freiflächen
Antrag	Dem potenziell hohen Naturwert des Reutlinger Ried und der angrenzenden Fläche, soll mit einem Eintrag als Biodiversitätsfläche Rechnung getragen werden.
Begründung	Das Reutlinger Ried ist das grösste erhaltene Riedgebiet der Stadt und ist aktuell in einem alles andere als optimalen Zustand.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Das Reutlinger-Ried wird in der Richtplankarte neu mit der Signatur «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» bezeichnet und in der Liste unter F.2.1.2 «Biodiversität im Stadtrandpark verbessern» ergänzt. Das Reutlinger Ried ist im Inventar der kommunalen Naturschutzobjekte eingetragen. Die Stadt ist bestrebt, mit geeigneter Bewirtschaftung und periodischen Wirkungskontrollen die ökologische Qualität des Reutlinger Rieds zu verbessern.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390567-231122-3
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2 Grün- und Freiflächen
Antrag	Die heutige Nutzung des Gebietes Hegifeld, mit der Zuweisung einer intensiven Sport- und Freizeitnutzung soll nicht vorweggenommen werden.
Begründung	Trotz der intensiven Freizeitnutzung weist das Gebiet Hegifeld mit dem Naturschutzgebiet, den Ökoflächen des Hochwasserrückhaltebeckens und dem Toggenburger-Weiher sowie den zahlreichen Hecken über sehr wertvolle Naturflächen auf. Diesem Umstand wird im vorliegenden Plan keine Rechnung getragen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Dem Antrag betreffend Ökoflächen im Hochwasser-Rückhaltebecken Hegmatten wird zugestimmt. Ihr hohes Biodiversitätspotenzial soll in Abstimmung mit dem wichtigen Naherholungsgebiet gefördert werden. Dieses Gebiet wird neu unter F.2.1.2 als Hochwasser-Rückhaltebecken Hegmatten aufgeführt und mit der Signatur «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» bezeichnet. Auf der Liste wird auch der bisher schon markierte Bereich der Hegi Moränenhang Nordost ergänzt, der in der Aufzählung vergessen gegangen war. Die Flächen für intensive Sport- und Freizeitnutzungen im Bereich der heutigen Sportanlagen und des Segelflugplatzes entsprechen der heutigen Nutzung und sind keine Vorwegnahme dieser Nutzung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-010
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
Antrag	Z.B. so (2.Satz, S.96, markiert): «Zu den städtischen Freiräumen gehören Parkanlagen, Plätze, Spielplätze, Quartieranlagen, die Umgebung von Schul- und Sportanlagen,»
Begründung	Wir regen an, Spielplätze noch explizit in die Auflistung aufzunehmen. Sie gehen sonst gerne vergessen!
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Aufzählung unter «F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten» wird gemäss Antrag mit Spielplätzen ergänzt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-011
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
Antrag	Z.B. so: «.... Brachen usw.). Weiterhin ist auch bodengebundene Vertikalbegrünung an Fassaden (öffentlich und privat) als Freiraum zu betrachten und miteinzubeziehen. Für Nutzung und Gestaltung...»
Begründung	Wir beantragen weiterhin, auch die Option Fassadenbegrünung in die Liste aufzunehmen. Sie ist bei der Strategieerstellung angemessen zu berücksichtigen, weil sie, wie die horizontale Begrünung, einen Anteil zu Ökologie-, Biodiversitäts- und Stadtklima-Leistungen beisteuern kann. Allenfalls mit einem zusätzlichen Satz nach der bisherigen Auflistung eingefügt.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Wir stimmen zu, dass die Fassadenbegrünung einen grossen Mehrwert für die angesprochen Themen leisten kann. Sie wird im Rahmenplan Stadtklima als wirkungsvolle Massnahme aufgeführt. Gestützt auf den Rahmenplan wird die Umsetzung von Fassadenbegrünungen bei städtischen Bauvorhaben geprüft und das bestehende städtische Merkblatt zur Fassadenbegrünung, das auch für die Beratung von privaten Bauherrschaften dient, zurzeit aktualisiert. Im Richtplan sind die generellen Ziele der Freiraumstrategie verankert. Eine spezifische Aufzählung aller stadtklimatisch und ökologisch wirksamen Massnahmen wäre hier nicht stufengerecht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-012
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
Antrag	In der nachfolgenden Aufzählung (zweiter Strich) ist auch die Biodiversität explizit aufzunehmen: «Stadtklima, Biodiversität, Ökologie und Schwammstadt.»
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Aufzählung unter F.1.2.1 «Freiraumstrategie erarbeiten» wird mit Biodiversität ergänzt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-030
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
Antrag	Private Räume wie «Gärten, Vorplätze, Brachen etc.» gehören nicht zu den städtischen Freiräumen und sind deshalb von einer Freiraumstrategie auszuschliessen.
Begründung	Der Antrag ist im Kontext des Ziels «Verbesserte Zugänglichkeit und Öffnung zweckgebundener Freiräume» zu sehen. Private Areale sollen nicht öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Eigentumsgarantie sowie die Rechte von Mietenden/Pachtenden sind vorrangig zu wahren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Mehr als die Hälfte der Freiflächen in Winterthur sind in privater Hand. Diese privaten Freiflächen sind von hoher Relevanz für Stadtbild, Ökologie und Stadtklima. In gewissen Fällen, insbesondere bei grossen privaten Arealen und Siedlungen ist der öffentliche Zugang sehr wichtig für die Freiraumversorgung im Quartier. Private Freiräume sind daher in der Strategie mit zu betrachten, die Umsetzung ist aber im Einzelfall mit der Grundeigentümerschaft auszuhandeln.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-13
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten
Antrag	Wir lehnen die Bildung von «Freiräumen» ab, die private (z.B. Gärten) oder privat genutzte (z.B. Pünten) Räume betreffen.
Begründung	Privat (genutzte) Rückzugsräume sollen vom Staat auch als solche respektiert werden. Ein Zugang von privat (genutzten) Räumen widerspricht fundamental den in der Bundesverfassung aufgeführten Eigentumsrechten. Die Nutzung dieser Räume soll den Eigentümern oder den Mietern vorbehalten bleiben.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Mehr als die Hälfte der Freiflächen in Winterthur sind in privater Hand. Diese privaten Freiflächen sind von hoher Relevanz für Stadtbild, Ökologie und Stadtklima. In gewissen Fällen, insbesondere bei grossen privaten Arealen und Siedlungen ist der öffentliche Zugang sehr wichtig für die Freiraumversorgung im Quartier. Private Freiräume sind daher in der Strategie mit zu betrachten, die Umsetzung ist aber im Einzelfall mit der Grundeigentümerschaft auszuhandeln.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-026
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2.2 Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie den Schutz stadteigener Bäume erarbeiten
Antrag	Die Baumschutzzone Inneres Lind wird erweitert durch weitere Baumschutzzonen, wie insbesondere auch auf dem Viehmarktplatz.
Begründung	Grosse Bäume sind für das Stadtklima von grosser Bedeutung. Nicht nur die Bäume, sondern deren Standorte sind zu schützen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Bäume auf dem Viehmarktplatz befinden sich in städtischem Eigentum. Diese Bäume sind wie sämtliche stadteigenen Bäume im städtischen Baumkataster verzeichnet und stehen daher unter besonderer Aufmerksamkeit sowie Pflege und Schutz durch Stadtgrün. Baumschutzzonen sind vor allem für den Baumbestand auf privaten Parzellen relevant. Eine Ausweitung der Zone auf den benannten Viehmarktplatz hätte keine Auswirkung auf den Umgang mit den dort vorhandenen Bäumen. Gemäss Massnahme F.1.2.2 «Konzept für einen nachhaltigen städtischen Baumbestand sowie den Schutz stadteigener Bäume» erarbeitet Stadtgrün eine Spezialplanung für einen zunehmenden Bestand an Stadtbäumen mit einem nachhaltigen Altersaufbau. Der private Baumbestand wird in die Betrachtung mit einbezogen und der Baumnachwuchs mit geeigneten Anreizen gefördert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-027
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.2.3 Spielplatzversorgungsplan erarbeiten
Antrag	Der Spielplatzversorgungsplan wird ergänzt mit einem Spielstrassenversorgungsplan.
Begründung	Die Quartierstrassen spielen für die Bevölkerung eine wichtige Rolle und sollen vielseitig nutzbar sein, nicht nur für die Mobilität, sondern auch als Treffpunkt für die Quartierbevölkerung.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der Spielplatzversorgungsplan gibt Hinweise auf den örtlichen Bedarf an Flächen für unterschiedliche Spielformen. Eine Möglichkeit stellen dabei Spielstrassen dar. In Abstimmung mit den Planungen des TBA werden Potentialflächen identifiziert und wo möglich umgesetzt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390566-231122
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3 Gewässer
Antrag	Die Töss als grösseres Gewässer unter Kantonalen Hoheit soll als wichtiger Grünkorridor zwischen unterem und oberem Tössstal besser gefördert werden. Die Revitalisierung der Eulach hat aus Sicht Ökologie ebenfalls ein hohes Potenzial. Entsprechende Bestrebungen sind zu fördern.
Begründung	In jüngster Zeit gab es lediglich Bestrebungen die Ufer für die Erholung zugänglicher zu machen. Eingeklemmt zwischen Autobahn und Schlosstalstrasse ist die Töss mehr Abflussgerinne und ihr Potenzial bezüglich Naturwerten wird heute leider zu wenig gefördert. Mit lediglich mittel- bis langfristigen punktuellen Revitalisierungen (vgl. 1.3.1 Punkt 8) wird diesem Umstand viel zu wenig Rechnung getragen. So ist die Töss zwischen Töss und Wülflingen durchgehend als Lebensraum des Eisvogels geeignet und die Eisvögel nutzen diesen Gewässerabschnitt auch ausserhalb der Brutzeit. Mangels geeigneter Uferabrissse fehlen aber Brutnester bis vor die Eulachmündung.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Planung und Umsetzung der Massnahmen unter Einbezug der Fischerei- und Naturschutzverbände benötigt entsprechende Zeit, weshalb eine kurzfristige Umsetzung (bis 2026) unrealistisch ist. Gemäss Leitbild Naherholung Töss sind der Abschnitt zwischen Reitplatz und Neumühle und das Westufer im Schlosstal als Abschnitte mit Vorrang Natur bezeichnet. Hier haben Revitalisierungsmassnahmen zugunsten der einheimischen Fauna Priorität.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-389971-231117
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3 Gewässer
Antrag	Das Kapitel F 1.3. Gewässer oder F 2.1 Stadtrandpark soll mit der Handlungsmassnahme «Prüfung eines Standorts für einen See (ggf. mit Badenutzung) in Winterthur» ergänzt werden. Je nach Standort sind Querverweise zu weiteren Themenbereichen im Richtplan sinnvoll bzw. denkbar: Exemplarisch sind hier die Kapitel Erarbeitung der Freiraumstrategie (F 1.2), Ziele für Starke Quartiere (z.B. A 2.4. Seen, Waldegg-See) oder die Einbettung in den Regiopark (F3) zu nennen.
Begründung	Am 7. Februar 1999 sagten 74,4 Prozent der Winterthurer Stimmbeteiligten NEIN zur Idee des Künstlers Erwin Schatzmann, in Winterthur einen Badesee umzusetzen. Damals dachte der Künstler leider noch in Kategorien, die dem Grossteil der Öffentlichkeit anscheinend zu utopisch bzw. teuer waren, so dass der Vorschlag nicht weiterverfolgt wurde. Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen in Bezug auf Klimaanpassung und Hitzeminderung (F 1.2.4) kann dieser Vorschlag zukünftig jedoch ein wichtiger Baustein in der Transformation der Stadtstrukturen in die 5-Minuten- bzw. Schwammstadt (F 1.1.3) werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass ein neuer Badesee in Winterthur kaum umsetzbar ist. Heute kann z.B. in den Walche-weiern und im Kemptweiher gebadet werden. Neu sollen auch Bademöglichkeiten beim Schützeweier geschaffen werden mit der Umsetzung des Masterplans Erholungsgebiet Rosenberg (F.2.4.1). Vor allem soll das Potenzial der zahlreichen Fliessgewässer für die Erholungsnutzung und die Hitzeentlastung gestärkt werden. Dazu gehört auch die Badenutzung. Der Richtplan definiert entsprechende Massnahmen für die Aufwertung verschiedener Fliessgewässer.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-004
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3 Gewässer
Antrag	Bei den Zielen und Grundsätzen auf S. 98 des Richtplans sei auch festzuhalten, dass bei der Aufwertung von Gewässerräumen auch auf die Anforderungen und Bedürfnisse der angrenzenden Zonen Rücksicht genommen wird. Namentlich bei angrenzenden Industriezonen seien die Massnahmen flächensparend umzusetzen.
Begründung	Das Anliegen gilt generell für alle Gewässerräume in der Stadt Winterthur. Die Platzverhältnisse für den Recyclingbetrieb sind schon heute beengt. Falls auf der rechten Eulachseite ein grosszügiger Gewässerraum ausgeschieden würde, wäre die Fortführung des Recycling-Betriebs am bestehenden Standort nicht mehr möglich. Da die Stadt ohnehin über keine Reserven an Industrieland verfügt und trotzdem viele neue Arbeitsplätze ermöglichen will, soll im Richtplan entsprechend festgehalten werden, dass die Gewässerräume und die Revitalisierungen in Industrie- und Gewerbeazonen auf das zulässige Minimum zu beschränken seien.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Für die Festlegung der Gewässerräume Töss und Eulach ist der Kanton zuständig. Weil das Verfahren für die Festlegung der Gewässerräume schon vor der Richtplanrevision gestartet wurde und weit fortgeschritten ist, werden die Gewässerräume im Richtplan nicht behandelt. Bei der Festlegung des Gewässerraums im besagten Bereich wurden die bestehenden Bauten berücksichtigt (nicht im Gewässerraum). In diesem Sinne ist der Antrag bereits berücksichtigt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391157-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen
Antrag	Frage: Zu den Massnahmen S. 100 Welche Form von Zusammenarbeit mit wesentlichen Stakeholdern wie Quartiersvertretung / SBB / Stadt / AWEL wird vorgeschlagen, um abzusichern, dass alle Interessen abgeholt werden?
Begründung	Frage siehe oben.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die zweckmässige Form des Einbezugs der jeweiligen Stakeholder ist noch offen und muss projektabhängig bestimmt werden. Dies kann z.B. in Form von Projekt-Begleitgruppen, von Workshops oder mit gezielten Konsultationsgesprächen erfolgen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391156-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen
Antrag	Frage: Wie wird der Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Kanustrecke und deren Interessensvertretung abgesichert?
Begründung	Frage Siehe oben.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die zweckmässige Form für den Einbezug der relevanten Stakeholder ist noch offen und muss projektabhängig bestimmt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391155-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen
Antrag	Die Qualitätssicherung und die Aufwertung des Naherholungsgebiets Töss bei der Überwerfung Auwiesen ist aktuell auszuarbeiten.
Begründung	Gewisse Massnahmen können auf Grund der neuen Planung MSZW nicht gemäss Töss Leitbild umgesetzt werden. Eine landschaftsverträgliche Umsetzung vom Projekt MSZW ist für Auwiesen und der Querung bei der Töss von zentraler Bedeutung.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Umsetzung des Leitbildes Naherholung Töss ist durch das Projekt MSZW nicht gross betroffen. Es wird eine neue Bahnbrücke und die Überwerfung Neumühle über die Töss gebaut. Der Fluss und die Wege entlang der Töss werden dadurch höchstens während der Bauzeit aber nicht dauerhaft beeinträchtigt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390842-231123
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen
Antrag	Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung in gegenseitigem Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Massnahmen Nr. 2 unter F.1.3.1 formuliert das Ziel, im Rahmen der Arealentwicklung die Rieter-Terrasse an der Töss mit einer durchgängigen Fusswegverbindung zu öffnen, den Zugang beim Wehr zu verbessern und den dortigen Badeplatz aufzuwerten. Die Massnahme basiert auf dem 2013 vom Stadtrat verabschiedeten Leitbild Naherholung Töss. Sie ist bewusst offen formuliert, damit gemeinsam mit den Grundeigentümerschaften gute Lösungen im Interesse einer attraktiven Arealentwicklung und eines öffentlichen Mehrwerts umgesetzt werden können.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-028
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen
Antrag	Die Revitalisierung soll kurz- bis mittelfristig erfolgen.
Begründung	Eingeklemmt zwischen Autobahn und Schlosstalstrasse ist die Töss mehr Abflussgerinne und ihr Potenzial bezüglich Naturwerten wird heute leider zu wenig gefördert. Mit lediglich mittel- bis langfristigen punktuellen Revitalisierungen (vgl. 1.3.1 Punkt 8) wird diesem Umstand viel zu wenig Rechnung getragen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Planung und Umsetzung der Massnahmen unter Einbezug der Fischerei- und Naturschutzverbände benötigt die entsprechende Zeit, weshalb eine kurzfristige Umsetzung (bis 2026) unrealistisch ist (Analog Antwort Zeile 501).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-016
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen
Antrag	Auf eine Kanustrecke in der Töss ist zu verzichten.
Begründung	Eine geplante Gewässerrevitalisierung soll vor allem der Biodiversität dienen und Rückzugsorte für seltene Fische und Landtiere schaffen. Eine sanfte Nutzung (Wandern) ist möglich. Eine intensive Kanunutzung widerspricht allen Zielen einer Revitalisierung und Renaturierung.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Leitbild Naherholung Töss strebt einen Ausgleich zwischen Erholungsnutzungen und Schutzzielen an. Während gewisse Bereiche als Naturvorranggebiete bezeichnet werden (insbesondere Westufer Schlosstal und Abschnitt zwischen Reitplatz und Neumühle), sollen andernorts neue Angebote für die Naherholung entstehen. Dazu gehört auch die angestrebte Kanustrecke.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390299-231120
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.2 Projekt Gewässeraufwertung Mattenbach erarbeiten
Antrag	1. Expliziter Vermerk auf Neubeurteilung des Projekts für eine Veloschnellroute entlang des Mattenbachs 2. Ausarbeitung des Projekts der Bachrevitalisierung am Mattenbach unter der Bedingung «Keine Veloschnellroute entlang des Mattenbachs» (gilt insbesondere für den von der Stadt angekündigten Wettbewerb um das Projekt)
Begründung	1. Äusserungen aus der Bevölkerung und der Anwohner, dass Veloschnellroute entlang des Mattenbachs nicht erwünscht ist (Eingaben aus der Mitwirkung, öffentliche Reaktion auf Bekanntgabe des Projekts, Beschluss der Mattenbach-Allianz) 1.1 Erhalt des Naherholungsgebiets Mattenbach 1.2 Ermöglichung Zugang für alle Anspruchsgruppen, nicht nur für Velofahrer 1.3 Verkehrstechnisch für (schnelle) Velofahrer ungeeignet 1.4 Gesamtbetrachtung der Projekte Veloschnellroute und Bachrevitalisierung des Mattenbachs
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Wir nehmen den Hinweis bzw. die Einwendung auf. Im Landschaftszug entlang des Mattenbachs zwischen Eindolung Seen und der Einmündung Eulach (Projektperimeter), soll ein wertvoller Naherholungsraum mit einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung entstehen. Im Rahmen eines Studienauftrags «Aufwertung Mattenbach» soll ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs sowie für die Fuss- und Veloverbindung Altstadt–Seen entwickelt werden. Im Bereich des Projektperimeters soll der Mattenbach revitalisiert und hochwassersicher ausgebaut werden, sowie der Bevölkerung den Zugang zum Erholungsraum ermöglichen. Im Planungssperimeter – in einem grösseren Betrachtungsbereich, der sich zwischen der Altstadt und Oberseen sowie zwischen dem Waldrand des Eschenbergs über das Naherholungsgebiet bis zur Tösstalstrasse aufspannt – wird ein Projektvorschlag für die städtische Veloroute Altstadt–Seen gefordert. Hierbei sind die im regionalen Richtplan festgehaltene Veloroute und Fusswege entlang des Mattenbachs kritisch zu hinterfragen. Anpassung der Massnahme F.1.3.2: «Ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs mit Massnahmen zu Hochwasserschutz, Ökologie und Naherholungswerten (inkl. attraktive Fuss- und Veloverbindungen) wird mittels qualitätssichernder Verfahren (Studienauftrag) erarbeitet. Für die städtische Veloroute wird ein

Projektvorschlag erwartet, der in den Richtplan aufgenommen werden kann. (Querverweis neu auch auf städtische Velorouten) Das Kapitel Veloverkehr M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen, wird ebenfalls textlich ergänzt. (Linienführung bleibt). Zum jetzigen Zeitpunkt macht es wenig Sinn, eine neue Linienführung zu beantragen, weil noch unklar ist, wo diese zu liegen kommen soll.

Die Einträge der Velorouten werden im regionalen Richtplan vorgenommen. Bei einer Linienführung besteht ein gewisser Anordnungsspielraum. Der kommunale Richtplan befasst sich «nur» mit der Umsetzung und zeigt die angestrebten Ergänzungen auf. Die genaue Lage der Linienführung der Veloroute Nr. 3 soll im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens eruiert werden (F.1.3.2). Sobald eine Linienführung festgelegt werden konnte, wird diese als Änderungsantrag an den regionalen Richtplan gestellt. Kurzfristig werden auf der bestehenden Route Instandsetzungsmassnahmen durchgeführt und Gefahrenstellen behoben.

Bei der Massnahme M.3.1 wird ein Verweis auf die laufende Planung aufgenommen:

«Veloroute Nr. 3: Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen (F.1.3.2).»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-005-029
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.2 Vernetzungsprojekte weiterentwickeln
Antrag	Die Aufwertung des Mattenbachs soll nicht nur linear erfolgen. Es soll eine Vernetzung der Gebiete vom Mattenbach bis zum Eschenbergwald geben.
Begründung	Dies schafft eine grossflächige Gebietsaufwertung für einen Mattenbachpark. Für die Verbindung mit dem grün-blauen-Netz müssen angrenzende Landwirtschaftsflächen und Pünten-Areale zu einer «Freihaltezone Mattenbach» umgezont und die Gewässer mit dem Waldrand und den noch bestehenden Grünflächen strukturiert vernetzt werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Im Landschaftszug entlang des Mattenbachs zwischen Eindolung Seen und der Einmündung Eulach (Projektperimeter), soll ein wertvoller Naherholungsraum mit einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung entstehen. Im Rahmen eines Studienauftrags «Aufwertung Mattenbach» soll ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs sowie für die Fuss- und Veloverbindung Altstadt-Seen entwickelt werden. Im Bereich des Projektperimeters soll der Mattenbach revitalisiert und hochwassersicher ausgebaut werden, sowie der Bevölkerung den Zugang zum Erholungsraum ermöglichen. Im Planungssperimeter – in einem grösseren Betrachtungsbereich, der sich zwischen der Altstadt und Oberseen sowie zwischen dem Waldrand des Eschenbergs über das Naherholungsgebiet bis zur Tösstalstrasse aufspannt – wird ein Projektvorschlag für die städtische Veloroute Altstadt–Seen gefordert. Hierbei sind die im regionalen Richtplan festgehaltene Veloroute und Fusswege entlang des Mattenbachs kritisch zu hinterfragen.
Gleiche Anträge	AFS-1213-390299-231120

Antrags-Nr.	AFS-048-013
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.3 Leitbild für Eulach erarbeiten
Antrag	Deshalb beantragen wir, die Erarbeitung von mittel- auf kurzfristig zu ändern (Umsetzungshorizont).
Begründung	Die Revitalisierung des Eulachlaufes ist ein grosses Anliegen breiter Kreise, das schon sehr lange pendent ist.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Anliegen ist der Stadt bewusst. Aus Ressourcengründen ist die kurzfristige Erarbeitung (bis 2026) eines Leibildes für die Eulach leider nicht realistisch.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391551-231127
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.5 Kommunale Fließgewässer revitalisieren
Antrag	Dieser Abschnitt ist wie folgt abzuändern: Im Generellen Wasserbauplan sind für die kommunalen Fließgewässer Revitalisierungsmassnahmen für den Hochwasserschutz, die ökologische Aufwertung und die Stärkung des Erholungswertes definiert. In erster Priorität sollen folgende kommunale Gewässer im Siedlungsgebiet revitalisiert werden: - Veltheimer Dorfbach - Tössertobelbach - Mockentobelbach - Eichwaldgraben - Berentalbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen) - Mattenbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen) - Riedbach (im Abschnitt Technorama bis Bahnhof Oberwinterthur gemäss Masterplan - Bahnhof Oberwinterthur) In zweiter Priorität sollen folgende Gewässer renaturiert werden: - Tössrainbach - Steinbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen) - Chrebsbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen)
Begründung	Folgende Gewässer sind gemäss der Gewässer-Ökomorphologie des Kantons Zürichs grösstenteils stark beeinträchtigt: - Mattenbach (auch im regionalen Richtplan eingetragen) - Riedbach (im Abschnitt Technorama bis Bahnhof Oberwinterthur gemäss Masterplan Bahnhof Oberwinterthur) Im Siedlungsgebiet von Winterthur sind nur sehr wenige Fließgewässer in natürlich, naturnah oder wenig beeinträchtigten Zustand. Durch die Revitalisierung der Fließgewässer im Siedlungsgebiet können enorm viele Lebensräume zurückgewonnen werden und gleichzeitig der Zugang der Bevölkerung an die Gewässer ebenfalls erheblich erleichtert werden. Dies verbessert sowohl die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten im Stadtgebiet und schafft zusätzlich neue innerstädtische Erholungsräume für die Bevölkerung von Winterthur.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Aus der Begründung geht nicht hervor, weshalb die Priorisierung für die Renaturierungen von Tössrainbach, Steinbach und Chrebsbach herabgestuft werden soll. Aus Sicht Stadt ist die Zuordnung in die erste Priorität weiterhin richtig.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-030
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.1.3.5 Kommunale Fliessgewässer revitalisieren
Antrag	Das Projekt Steinbach gilt es zu priorisieren.
Begründung	Das mit Abstand grösste ökologische Potenzial hat die Renaturierung des Steinbachs.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der Steinbach ist unter F.1.3.5 bereits in erster Priorität aufgeführt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391106-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1 Stadtrandpark
Antrag	Wir lehnen vorliegenden Richtplanentwurf in allem was die Landwirtschaft betrifft in dieser Form ab. Von Stadtrandpark, Regiopark, Gewässer-, Wegenetz-, Verkehrsplanung, Naherholungsgebiete, Landwirtschaftskonzept, Landschaftsentwicklung, Waldfunktionsplan usw.
Begründung	Zwingend ist das weitere Vorgehen diesbezüglich nur zusammen mit uns. Start dazu eine Diskussion/Orientierung mit allen Landwirten v. Winti mit Verantwortlichen der Planung/Verwaltung. Reaktivierung Landwirtschaftskommission.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Wegen der fehlenden Begründung für die Ablehnung aller Richtplanmassnahmen, welche die Landwirtschaft betreffen, kann inhaltlich nicht auf die Einwendung eingegangen werden. Das geforderte Gespräch zwischen Stadt und Landwirten wird gerne organisiert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-031
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.1 Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen
Antrag	Es ist darauf zu verzichten, die Püntenareale öffentlich zugänglich zu machen. Stattdessen soll hier (und an anderen geeigneten Orten) eine Umzonung in Gewerbezone geprüft werden, um so unmittelbar an der Autobahn Gewerberaum zur Realisierung der angestrebten Arbeitsplätze zu schaffen, ohne das Verkehrsnetz der Stadt zu belasten. Dies gilt auch für die Allmend Schützenwiese
Begründung	Die Eigentumsgarantie sowie die Rechte von Mietenden/Pachtenden sind zu wahren und damit die Anlagen auch vor Vandalismus zu schützen. Solche Lösungen beeinträchtigen die subjektive Sicherheit und sind nicht sozialverträglich.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan sieht vor, dass zusammen mit den Püntenvereinen Massnahmen geprüft werden, wie die städtischen Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg für die Öffentlichkeit zugänglicher gemacht werden können. Es geht nicht um eine umfassende Öffnung dieser städtischen Areale, sondern um punktuelle zusätzliche Aufenthalts- und Bewegungsangebote für die wachsende Stadtbevölkerung. Weil das heutige Siedlungsgebiet von Winterthur noch genügend innere Entwicklungsreserven aufweist, braucht es für das weitere Wachstum vorerst keine Einzonungen von Bauland. Gemäss den Zielen und Grundsätzen in S1. «Bauliche Verdichtung und Transformation» wird deshalb die Reservezone Rosenberg mittelfristig nicht eingezont. Sie verbleibt so vorderhand als wichtige strategische Entwicklungsreserve bestehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-14
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.1 Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen
Antrag	Wir fordern, auf eine öffentliche Durchwegung der Püntenareale zu verzichten.
Begründung	Die Pünten werden privat genutzt und sollen keine öffentlich zugänglichen Parks werden. Schon heute haben viele Pünten grosse Probleme mit Diebstählen und sind auch aus diesem Grund nicht öffentlich zugänglich. Bei einer öffentlichen Zugänglichkeit erhöht sich das Problem, dass es für die Püntennutzer viel schwieriger wird, zwischen pünteninternen und -externen Personen zu unterscheiden. Der Nutzen dieses Unterfangens ist unklar, da die Püntten als solches ja nicht betreten werden dürfen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan sieht vor, dass zusammen mit den Püntenvereinen Massnahmen geprüft werden, wie die städtischen Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg für die Öffentlichkeit zugänglicher gemacht werden können. Es geht nicht um eine umfassende Öffnung dieser städtischen Areale, sondern um punktuelle zusätzliche Aufenthalts- und Bewegungsangebote für die wachsende Stadtbevölkerung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391533-231127
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
Antrag	Die Gebiete im Stadtrandpark mit besonders hohem Biodiversitätspotenzial werden gefördert. Dazu gehören insbesondere magere Trockenwiesen an den Südhängen, Hochstammobstbäume, Feuchtbiotope und strukturreiche Waldränder. Vollwertige Fruchtfolgeflächen (FFF) im Stadtgebiet sind zu erhalten. Auf der offenen Ackerfläche (oAF) sind zeitlich begrenzte Biodiversitätsförderflächen vorzusehen. Die konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Biodiversität sind zusammen mit den Landpächterinnen und Landpächter zu erarbeiten. Dabei ist auch die Vernetzung mit anderen Grünflächen zu berücksichtigen (Vernetzungskorridore). Entsprechende Massnahmen können im Rahmen eines Vernetzungsprogram oder eines Nachfolgeprojekts von der Stadt Winterthur finanziell unterstützt werden.
Begründung	Der Kanton Zürich muss gemäss des «Sachplan Fruchtfolgeflächen» des Bundes über mindestens 44'400 Hektaren Fruchtfolgefläche (FFF) verfügen. Fruchtfolge sind die wertvollsten Ackerflächen der Schweiz. Aktuell verfügt der Kanton Zürich nur noch über 39'488 Hektaren vollwertige FFF und 10'233 Hektaren bedingt geeignete FFF, welche zur Hälfte angerechnet wird. Gemäss der landwirtschaftlichen Nutzungseignungskarte (überarbeitet Juni 2012) sollte auf bedingt geeignete FFF der Futterbau bevorzugt werden, da der Ackerbau diesen Flächen stark eingeschränkt ist. Der Kanton Zürich übertrifft die Vorgaben des Bundes bezüglich der FFF aktuell noch um 204 Hektaren beziehungsweise 0.46 %. Aufgrund diverser Bauprojekte (Mehrspur Zürich- Winterthur: Bahnausbau via Brüttenertunnel, Umgestaltung Allmend Grüzefeld oder durch bauliche Erweiterungen an den Stadträndern. Der Anbau von Acker- oder Gemüsekulturen für die direkte menschliche Ernährung leistet zudem einen positiven Beitrag für ein nachhaltiges Ernährungssystem. Deshalb ist der Schutz dieser Fläche unerlässlich, obwohl die FFF auf kantonaler Ebene ausgeschieden werden. Saat- und Pflanzgut für Biodiversitätsfördermassnahmen zur Aufwertung sind verhältnismässig teuer.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Erhalt der FFF ist ein vorrangiges Ziel der Stadt. Zugunsten des Erhalts werden deshalb die meisten Erholungsgebiete, die auf FFF liegen, in Freihaltegebiete umgezont. Die bestehenden FFF sind unter Druck. Derzeit werden im Rahmen von konkreten Projekten verschiedene Aufwertungsmassnahmen zur Schaffung von weiteren bzw. Schaffung von Kompensationsflächen für FFF geprüft. Dies mit dem Ziel, das FFF-Kontinent zu erhalten. Gewisse Massnahmen wie z.B. Revitalisierung von Bächen oder andere Ersatzmassnahmen z.B. für die Erweiterung

von wichtigen Infrastrukturen können Auswirkungen auf bestehende FFF haben. In solchen Fällen ist im Rahmen einer Interessensabwägung zu ermitteln, welche Interessen Vorrang haben. Diese Interessensabwägungen erfolgen jeweils projektspezifisch (nicht auf Richtplanebene) und unter Einbezug der direkt

Die Anträge werden sinngemäss wie folgt übernommen:

Ziele und Grundsätze unter F.2.1 «Stadtrandpark» werden wie folgt ergänzt:

«Die Landwirtschaftsflächen im Stadtrandpark werden aktiv gestaltet, ökologisch aufgewertet und nachhaltig bewirtschaftet. Frucht-
folgeflächen sind möglichst zu erhalten.»

der Text unter F.2.1.2 «Biodiversität im Stadtrandpark verbessern» wird wie folgt ergänzt:

«...Dazu gehören insbesondere magere Trockenwiesen an den Südhängen, Hochstammobstbäume, Feuchtbiotope und strukturreiche Waldränder und auf offenen Ackerflächen zeitlich begrenzte Biodiversitätsförderflächen. ...» Entsprechende Massnahmen können von der Stadt Winterthur im Rahmen eines Vernetzungsprogramms oder eines Nachfolgeprojekts finanziell unterstützt werden.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-048-014
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
Antrag	Wir beantragen deshalb, die Aufzählung im Kasten mit diesem zu ergänzen und in den beiden Plänen präziser/konsistenter auszuweisen (S.109, neu): Natur und Erholungsraum Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten
Begründung	Das Gebiet Hegmatten im Raum des neu erstellten Hochwasserrückhaltebeckens und seiner Zuflüsse von Norden und Osten weist heute schon eine wertvolle Naturqualität auf. Die Planeinträge im Gesamtplan und im Detailplan (Hauptbericht S.108) weisen u.E. Differenzen bzgl. den Arealpriorisierungen auf. Der erwähnte Bereich sollte nicht als intensiv genutztes Sportgebiet, sondern klar als Biodiversitätsvorrangareal ausgewiesen werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ökoflächen des Hochwasserrückhaltebeckens Hegmatten werden neu mit der Signatur «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» bezeichnet. Die Flächen für intensive Sport- und Freizeitnutzungen stimmen mit der heutigen zonenkonformen Nutzung im Bereich der heutigen Sportanlagen und des Segelflugplatzes überein und werden so beibehalten. Die genannten Differenzen in den Planeinträgen sind nicht erkennbar.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-015
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
Antrag	Auch hier beantragen wir Aufnahme in die Liste und die Pläne: • Reutlinger Ried
Begründung	Auch das Reutlinger Ried als wertvolles aber teils etwas vernachlässigtes, grösstes Feuchtbiotop der Stadt sollte hier aufgenommen werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Das Reutlinger-Ried wird in der Richtplankarte neu mit der Signatur «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» bezeichnet und in der Liste unter F.2.1.2 «Biodiversität im Stadtrandpark verbessern» ergänzt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-016
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
Antrag	Auf dem Plan soll schliesslich auch das Gebiet südlich des Weilers Weiertal (Dättnau) mit den dort gelegenen Rotaryweihern bis inklusive Steinbach ebenfalls als Naturvorranggebiet ausgeschieden bzw. eingezeichnet werden.
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Karte wird angepasst. Das Gebiet ist bereits auf der Liste unter F.2.1.2 «Biodiversität im Stadtrandpark verbessern» im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzobjekt Schmelzwasserrinnen Dättnau aufgeführt und auf der Richtplankarte mit der Signatur «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» bezeichnet
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-031-1
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
Antrag	Folgende Naturräume sind in der Aufzählung ebenfalls aufzunehmen: - Dättnau Weiertal Rumstal
Begründung	Das Gebiet im Westen von Winterthur (Dättnau Weiertal Rumstal) ist eines mit sehr gutem Biodiversitätspotenzial. Dies auch im Zusammenhang mit der Revitalisierung des Steinbachs. Dies muss zusammen mit dem Kanton prioritär angegangen werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Dem Antrag zur Erweiterung des Perimeters für das Landschaftsschutzobjekt Schmelwasserrinne Dättnau wird aufgenommen. Das Dättnau/Rumstal ist ein Landschaftsschutzgebiet von kantonaler Bedeutung und die Rotary-Weiher sind ein Naturschutzobjekt von kantonaler Bedeutung. Die Fläche zwischen Rotary-Weiher und Steinbach sind noch weitgehend strukturarme Flächen der Intensiv-Landwirtschaft. Die Verbesserung der Biodiversität als wichtiges Ziel ist dort zusammen mit der Revitalisierung des Steinbachs anzustreben. Die unter F.2.1.2 aufgeführte Landschaftsschutzobjekt Schmelwasserrinne Dättnau mit der Planbezeichnung «Biodiversität verbessern / Vorrangfunktion Naturer» wird um diesen Bereich erweitert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-031-2
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
Antrag	Folgende Naturräume sind in der Aufzählung ebenfalls aufzunehmen: - Reutlinger Riet
Begründung	Auch beim Reutlinger Riet sowie dem Hegifeld liegt ein grosses Biodiversitätspotenzial brach.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Das Reutlinger Riet und die Ökoflächen des Hochwasserentlastungsbeckens Hegmatten werden neu als Gebiete «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» aufgeführt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-031-3
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.2 Biodiversität im Stadtrandpark verbessern
Antrag	Folgende Naturräume sind in der Aufzählung ebenfalls aufzunehmen: - Hegifeld
Begründung	Auch beim Reutlinger Riet sowie dem Hegifeld liegt ein grosses Biodiversitätspotenzial brach.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Das Reutlinger Riet und die Ökoflächen des Hochwasserentlastungsbeckens Hegmatten werden neu als Gebiete «Biodiversität verbessern / Vorrang Natur» aufgeführt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391535-231127
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten
Antrag	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 von Landwirtinnen/ Landwirten sowie Konsumenten/Konsumentinnen basiert, anzustreben. Dies betrifft insbesondere: - Niderfeld/Hard ist zu streichen - Ackerflächen im Gebiet Sporrer, Taggenberg, Lantig, Radhof; - Rebkulturen am Wolfensberg und am Goldenberg; - Ackerflächen am Stadtrand von Zinzikon und Hegi; - Gotzenwil, Iberg, Eidberg; - Eschenberg-Wiese.
Begründung	Die Kompensation der Waldrodung aufgrund der ARA-Erweiterung hat auf einem Gebiet zur erfolgen, welches nicht zu den Fruchtfolgeflächen (FFF) gehört. Die landwirtschaftlichen Flächen um das Hardholz gehören mit Ausnahme von ca. 0.5 Hektaren zu den Fruchtfolgeflächen der Nutzungseignungsklassen 2 bis 4. Da die FFF im Kanton Zürich ohnehin schon unter Druck sind, gilt es den Wald auf einer Nicht-FFF an einem anderen Standort aufzuforsten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Bedeutung und Erhaltungsziel der bestehenden Fruchtfolgeflächen (FFF) sind hoch. Im Rahmen der Richtplanrevision werden verschiedenen FFF-Flächen von den Erholungsgebieten in Freihaltegebiete umgewidmet und so langfristig besser geschützt. Die Stadt erteilt sich im Richtplan auch den Auftrag ein FFF-Konzept für die Verbesserung des Schutzes und die gesamtstädtische Koordination bei der Beanspruchung von FFF zu erarbeiten. Es ist nicht vorgesehen, Fruchtfolgeflächen pauschal zugunsten von ökologischen Aufwertungen aufzuheben. Das wäre auch nicht nötig. Die Fruchtfolgeflächen sollen auch bei einer ökologischen Aufwertung möglichst erhalten werden. Ersatzaufforstungen sind nicht als ökologische Aufwertungen geplant, sondern primär für den gesetzlich vorgeschriebenen Erhalt des Waldes notwendig. Die Massnahmen zur ökologischen Aufwertung werden zusammen mit den jeweils betroffenen Landwirtinnen und Landwirten ermittelt und berücksichtigen die Sicherstellung deren wirtschaftlichen Grundlagen. Für die Aufwertungsmassnahmen werden separate Projekte erarbeitet und sind nicht Bestandteil des Richtplans. Die Fläche im Niderfeld/Hard ist eine wichtige Potenzialfläche für die ökologische Aufwertung. Sie wird in der Liste unter F.2.1.3 beibehalten. Die FFF sind unter Druck. Wegfallende FFF sind gemäss Sachplan FFF des Bundes und des kantonalen Richtplans zu kompensieren. Derzeit werden im Rahmen von konkreten Projekten verschiedene

Aufwertungsmassnahmen zur Schaffung von weiteren bzw. Schaffung von Kompensationsflächen für FFF geprüft. Dies mit dem Ziel, das FFF-Kontinent zu erhalten. Gewisse Massnahmen wie z.B. Revitalisierung von Bächen oder andere Ersatzmassnahmen z.B. zur Erweiterung der ARA können Auswirkungen auf bestehende FFF haben. In solchen Fällen ist im Rahmen einer Interessensabwägung zu ermitteln, welche Interessen Vorrang haben. Diese Interessensabwägungen erfolgen jeweils projektspezifisch (nicht auf Richtplanebene) und unter Einbezug der direkt Betroffenen.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-017
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten
Antrag	Auf die Verankerung oder Nennung einer solidarischen Landwirtschaft ist im Richtplandtext zu verzichten.
Begründung	Wo das Bedürfnis danach bei Landwirtinnen und Landwirten besteht und das Interesse bei der Bevölkerung vorhanden ist, kann dies druckfrei ohne Planungseintrag angegangen werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die bestehende Formulierung unter F.2.1.3 «Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten» ist bewusst offen formuliert: «Dabei sind auch Möglichkeiten für eine solidarische Landwirtschaft, die auf der direkten Zusammenarbeit von Landwirtinnen/Landwirten sowie Konsumenten/Konsumentinnen basiert, anzustreben.» Es geht um das Bewusstmachen von Potenzialen im städtischen Umfeld, wo eine Nachfrage nach solchen Angeboten aus der Landwirtschaft besteht. Die Umsetzung soll freiwillig und ohne Druck erfolgen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-15
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten
Antrag	Wir fordern, dass - Kulturlflächen vom Stadtrandpark ausgenommen werden; - die Nahrungsmittelproduktion durch die Umgestaltung am Stadtrandpark nicht gefährdet wird; - den Landwirten keine weiteren bürokratischen Vorgaben und Verpflichtungen zur «solidarischen» Landwirtschaft gemacht werden.
Begründung	Die Massnahmen im Thema Stadtrandpark dürfen nicht den Grundsatz einer einheimischen Nahrungsmittelproduktion unserer Landwirtschaft unterlaufen. Die Nutzung der Kulturlflächen muss den Landwirten vorbehalten bleiben. Hierbei sind nur minimale Vorgaben zu machen. Landwirtschaftspolitik ist nicht Sache der Stadt Winterthur. Die Auswirkungen «solidarischer» Landwirtschaft und daraus abgeleitet eine ungenügende Regelung der Eigentumsrechte, welche die individuellen Anreize der Pächter einschränkt, lassen sich in der Geschichte der Sowjetunion und ähnlich erfolgreichen sozialistischen Systemen zur Genüge nachlesen. Ob dafür ein öffentliches Bedürfnis besteht, auf bürokratischem und teurem Weg zusätzlich zu den bereits verfügbaren Möglichkeiten wie den Wäldern einen Stadtrandpark zu erhalten ist nicht glaubhaft.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das Kulturland und die Fruchtfolgeflächen (FFF) sind unter Druck. Der Erhalt der FFF ist ein vorrangiges Ziel der Stadt. Zugunsten des Erhalts werden deshalb die meisten Erholungsgebiete, die auf FFF liegen (auch im Stadtrandpark), in Freihaltegebiete umgezont. Dadurch werden die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten im Stadtrandpark gestärkt und entsprechende Fruchtfolgeflächen dauerhaft geschützt. Die bestehende Formulierung unter F.2.1.3 «Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten» ist bewusst offen formuliert: «Dabei sind auch Möglichkeiten für eine solidarische Landwirtschaft, die auf der direkten Zusammenarbeit von Landwirtinnen/Landwirten sowie Konsumenten/Konsumentinnen basiert, anzustreben.» Es geht um Potenziale im städtischen Umfeld, wo eine Nachfrage nach solchen Angeboten aus der Landwirtschaft besteht. Die Umsetzung soll freiwillig (keine Verpflichtung) und ohne Druck erfolgen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391320-231127
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.4 Aktualisierung der Freihalte- und Erholungsgebiete in Richtplan und BZO
Antrag	Keine komplette Umzonung in Freihaltezone F im hintern Dätttau «Kernzone»: Eine Parzelle muss zur sportlichen Nutzung (Fussball- Spielwiese) frei bleiben.
Begründung	In unserem Quartierteil im hinteren Dätttau, «ehemaliger Dorfkern», rund um den Kindergarten Weiher, wurde in den vergangenen Jahren viel gebaut. Ein eigentliches neues Quartier ist entstanden und unzählige Familien mit Kindern und Jugendlichen sind hergezogen. Es entstand ein neuer Kindergarten und auch das Schulhaus Laubegg wurde erweitert. Aber leider gibt es in diesem Gebiet keine grössere Fläche, die die Kinder und Jugendlichen als «Spielwiese» nutzen könnten. Die Kinder und Jugendlichen haben in ihrer direkten Nachbarschaft keine Möglichkeit sich zu treffen, auszutoben, gemeinsamen Fussball oder etwas anderes zu spielen. Es fehlt eine entsprechende Fläche dazu. Die Spielwiesen beim Schulhaus Laubegg und an der Ecke Hündlerstrasse /Auenrainstutz sind nicht nur weit weg, sondern auch stets bereits gut ausgelastet. Es wurde bei der Quartierentwicklung bereits 2022 auf den Bedarf nach einer Spielwiese in diesem Bereich unseres Quartiers hingewiesen. Für den diesjährigen Runden Tisch wurde dieses Anliegen erneut formuliert. Eine komplette Umzonung in Zone F Umsetzung würde eine Umsetzung unseres Anliegens verunmöglichen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Im Rahmen der laufenden Erarbeitung der städtischen Freiraumstrategie hat sich bestätigt, dass das Gebiet im hinteren Dätttau eine Freiraumunterversorgung aufweist. Diese direkt am Siedlungsrand liegenden Wiesen sollen deshalb im Erholungsgebiet E2 und in der Erholungszone E2 verbleiben. Der Karteneinträge zu den Erholungsgebieten werden entsprechend geändert. Diese Flächen liegen ausserhalb des Siedlungsgebietes und grösstenteils auf Fruchtfolgeflächen, sie sind in Privatbesitz. Für eine Umnutzung muss in einem nächsten Schritt der Umgang mit den FFF geklärt und das Gespräch mit dem Eigentümer gesucht werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-032
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.1.6 Waldfunktionenplan zu einer verbindlichen Plangrundlage weiterentwickeln
Antrag	Im Text zum Waldfunktionenplan sollen die Begriffe Naturschutz/Biodiversität im Text integriert werden.
Begründung	
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Ein Beschrieb aller Waldfunktionen wäre im Richtplan nicht stufengerecht. Im Waldfunktionenplan geht es um die Abstimmung von Nutzungs- und Schutzansprüchen. Es sind auch die Flächen mit Vorrang Natur und Vorrang Schutz bezeichnet. In den Richtplanerläuterungen werden zudem die verschiedenen Waldfunktionen inkl. Naturschutz benannt. Diese Funktionen sind im öffentlichen «Merkblatt Waldfunktionen und Erholungswald» auf der Webseite der Stadt ausführlich beschrieben: https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/freizeit-und-sport/ausflugsziele-freiraeume/freizeit-im-wald/waldknigge-merkblaetter-im-wald/170104-merkblatt-5-waldfunktionen-naherholungswald.pdf/view
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391544-231127
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.2.2 Entwicklungskonzept für Erholungswald Brüelberg
Antrag	Dieses Ziel muss dringend überarbeitet werden, da nur die Erstellung von Naturvorrangflächen ohne sachgemässe Bewirtschaftung nicht zielführend ist. - Naturvorrangflächen mit wertvollen Trockenstandorten am Südhang fördern.
Begründung	Es ist ein Bewirtschaftungskonzept für die Naturvorrangflächen am Brüelberg zu erstellen, damit diese auch in Zukunft futterbaulich genutzt werden können. Durch die fehlende Bewirtschaftung von sehr steilen Flächen verbuschen gewisse Flächen und die Artenvielfalt nimmt darauf ab.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Ziele für das Entwicklungskonzept sind bewusst noch sehr allgemein gehalten. Die geeigneten Massnahmen für die Förderung der wertvollen Trockenstandorte am Südhang müssen in einem nächsten Schritt im Rahmen des geplanten Entwicklungskonzepts konkretisiert werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-033
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.3 Allmend Grüzefeld weiterentwickeln
Antrag	Ergänzung der Zielsetzung um Grüzefeld als: - ein Naherholungsgebiet mit Gartenstadtcharakter für die (Quartier-) Bevölkerung - ein städtischer Lebensraum und eine Vernetzungsfläche als Beitrag an den Naturschutz und den Erhalt der Biodiversität - ein kulturhistorisches Erbe an kommende Generationen, um an die Entwicklung der einst bäuerlichen Vororte wie Seen zu erinnern - ein Begegnungsort und Treffpunkt für alle Altersgruppen - ein ruhigen Rückzugsort mit Naturerlebnis
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Neben den aufgezählten Zielen gibt es aktuell noch andere Nutzungsansprüche, für die eine gesamtheitliche Auslegeordnung und Interessenabwägung notwendig ist. Die genaue Definition des Gebietscharakters und der Vorrangnutzungen wird eine Aufgabe der Testplanung sein. Welche Nutzungen wo in Frage kommen, wird im Rahmen dieses Prozesses geklärt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-014
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.3.1 Allmend Grüzefeld weiterentwickeln
Antrag	F.2.3.1 (Allmend Grüzefeld weiterentwickeln). Antrag: Die Zielsetzungen sollen um folgenden Punkt ergänzt werden: «Vorrang der klimatischen Funktion (Kaltluftkorridor) und des niederschweligen Erholungsraums gegenüber intensiven Nutzungen;»
Begründung	Sicherung des Freiraums Grüzefeld An diese grösste zusammenhängende Freifläche im Stadtgebiet werden verschiedene Nutzungswünsche herangetragen, die von Erholung bis zu Sportnutzungen reichen. Dieses Gebiet ist aber stadtklimatisch von höchster Bedeutung, weil es u.a. den wichtigsten Kaltluftkorridor auf Stadtgebiet bildet. Deshalb muss diese Funktion Vorrang gegenüber anderen Nutzungswünschen haben.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Sicherung der bedeutenden Kaltluftschneise ist unter F.2.3.1 bereits als zentrales Ziel verankert. Mit der angestrebten Testplanung geht es darum, für die verschiedenen Nutzungsansprüche und Entwicklungsideen eine planerische Haltung zu entwickeln. Welche Nutzungen wo in Frage kommen, wird im Rahmen dieses Prozesses geklärt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-032
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.2.3.1 Allmend Grüzefeld weiterentwickeln
Antrag	Es ist auf eine Testplanung zu verzichten.
Begründung	Es besteht kein grundsätzlicher Handlungsbedarf. Der Allmendcharakter des Grüzefeldes ist seine herausragende Qualität, die in naher Zukunft nicht weiterentwickelt werden muss. Es ist zu verhindern, dass das Grüzefeld weiter möbliert wird. Der Aufwand für teure Planungen, die dazu tendieren, möglichst viel zu verändern, meist zum Nutzen insbesondere der Planenden, ist nicht erforderlich.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die schnell wachsende Stadt muss dem wachsenden Bedarf an Naherholungsräumen Rechnung tragen. Das Grüzefeld hat als grösste innerstädtische Freiraumreserve ein erhebliches Potenzial als Naherholungsraum. Es gibt verschiedene Nutzungsansprüche und Entwicklungsideen zur Allmend, für die eine planerische Haltung zu erarbeiten ist. Dafür ist eine Testplanung das geeignete Vorgehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391159-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3 Regiopark
Antrag	Sehr wichtiges Ziel: Für eine bedarfsgerechte Lenkung / Zuordnung der Erholungs- und Freizeitfunktionen unter Berücksichtigung divergierender Nutzungsansprüche ist zu sorgen.
Begründung	Sehr wichtiges Ziel.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391158-231125
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3 Regiopark
Antrag	S. 126: Sehr wichtiges Ziel: Eine Milderung der Landschaftszer- schneidung durch Infrastrukturen (Autobahn A1 und Begleitbauten sowie Bauten und Gleisanlagen Brüttenertunnel) ist klar anzustre- ben.
Begründung	Ziel ist sehr wichtig.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390569-231122
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3 Regiopark
Antrag	Der Wildtierkorridor im Gebiet Leisental-Dätttau soll im Rahmen der anstehenden Grossprojekte (Mehrspur Zürich-Winterthur, Ausbau A1, Revitalisierung Töss) mit einer ansprechenden Wildbrücke für das Wild wieder als Wanderkorridor hergestellt werden.
Begründung	In der Kantonalen Planung ist im Gebiet Leisental-Dätttau ein sehr wichtiger Wildkorridor eingetragen (Mit Pfeil auch in der Karte auf Seite 127 berücksichtigt). Im unteren Teil des Dätttaus sind fast alle offenen Flächen zugebaut oder es bestehen entsprechende Konzepte.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der im kantonalen Richtplan eingetragene Wildtierkorridor zwischen Lindau und Winterthur ist von überregionaler Bedeutung. Es braucht deshalb keinen zusätzlichen Eintrag im kommunalen Richtplan. Mit F.3.3 «Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln» wird die Umsetzung des Wildtierkorridors im Rahmen des geplanten LEK Leisental konkretisiert. Der Bau der erforderlichen Wildtierpassage muss im Zusammenhang mit der Sanierung der A1 erfolgen. Die Federführung dafür liegt bei Bund und Kanton.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390570-231122
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3.1 Städtisches Landwirtschaftskonzept mit ökologischen Vorgaben ergänzen
Antrag	Das Landwirtschaftskonzept soll, wie geplant, unbedingt mit ökologischen Vorgaben ergänzt werden, um der Einöde auf unserem Kulturland entgegenzuwirken.
Begründung	Die Dichte an auf Kulturland spezialisierten Vogelarten ist trotz des durch die grossen Landwirtschaftsflächen bedingten Potenzials sehr gering. Viele Arten sind leider komplett verschwunden (z.B. Hänfling, Dorngrasmücke), noch in wenigen Einzelpaaren vorhanden (Neuntöter, Feldlerche) oder selbst in den letzten zwanzig Jahren von einst verbreitet und häufig selten geworden (Goldammer). Auch andere Arten der Landwirtschaftsgebiete (z.B. Feldhase) sind weitgehend verschwunden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Massnahme F.3.1 «Städtisches Landwirtschaftskonzept mit ökologischen Vorgaben ergänzen» entspricht diesem Antrag.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-017
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3.1 Städtisches Landwirtschaftskonzept mit ökologischen Vorgaben ergänzen
Antrag	Wir beantragen deshalb am Schluss des ersten Abschnittes eine Ergänzung (S.128, neu): Naturnahe und ökologische Bewirtschaftung soll auch auf dem privaten, kommunalen Landwirtschaftsland angestrebt werden.
Begründung	Die biologische und naturnahe Bewirtschaftung soll möglichst auf dem gesamten Landwirtschaftsland (Stadtgebiet) gefördert und gefordert werden. Selbstverständlich wissend, dass übergeordnete Regelungen nicht übersteuert werden können. Wo sich aufgrund von Veränderungen die Gelegenheit ergibt, soll der Grundsatz aber nicht vergessen werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das städtische Landwirtschaftskonzept gemäss Massnahme F.3.1 bezieht sich nur auf die städtischen Betriebe. Die weiteren Massnahmen F.3.2 «Vernetzungskonzepte weiterentwickeln», F.3.3 «Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln» und F.2.1.3 «Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten» verfolgen explizit ökologische Ziele auch auf privaten Landwirtschaftsflächen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-034
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3.1 Städtisches Landwirtschaftskonzept mit ökologischen Vorgaben ergänzen
Antrag	Das Landwirtschaftskonzept wird grundlegend überarbeitet. Dabei braucht es eine Netto Null-Strategie. Entsprechend muss auch die regionale Ernährung in die Strategie einfließen. So soll beispielsweise der Frage nachgegangen werden, wo und in welcher Form in Winterthur Gemüseanbau geeignet ist.
Begründung	Es reicht nicht, das bestehende Landwirtschaftskonzept zu überarbeiten, da dieses in keiner Weise Netto Null-kompatibel ist. Weder die einseitige Orientierung auf Viehwirtschaft noch die nach wie vor teilweise intensive Bewirtschaftung werden den Ansprüchen der Stadt Winterthur gerecht.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der geforderten Stossrichtung wird im Richtplanentwurf bereits mit folgenden Massnahmen entsprochen: F.2.1.3 «Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten» und F.3.1 «Städtisches Landwirtschaftskonzept mit ökologischen Vorgaben ergänzen» zielen auf eine ökologische Aufwertung und nachhaltige Bewirtschaftung der Winterthurer Landwirtschaftsflächen ab. Mit F.2.1.3 werden Möglichkeiten für eine solidarische Landwirtschaft mit direkter Zusammenarbeit zwischen Landwirt:innen und Konsument:innen angestrebt, dies auch zur Förderung der regionalen Ernährung. F.3.1 verlangt bei Neuverpachtungen der städtischen Landwirtschaftsflächen die Umstellung auf eine biologische Bewirtschaftung, die eine regenerative, ressourcen- und klimaschonende Anbaumethode sowie die Ausrichtung des Tierbestands auf das lokale Futterangebot umfasst. Bei den städtischen Betrieben wird der lokale Verkauf von Erzeugnissen angestrebt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391547-231127
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3.3 Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln
Antrag	In den naturräumlichen Erholungslandschaften, die einen eigenen und stillen Charakter besitzen, steht die Naturentwicklung und die naturbezogene Erholung im Vordergrund. Mit Landschaftsentwicklungskonzepten werden Massnahmen erarbeitet, mit denen die Naturwerte geschützt und gestärkt sowie die Erholungs- und Erlebnisqualitäten gezielt gefördert werden. Für die folgenden Gebiete werden Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) erarbeitet: - LEK Rumstal (Schmelzwasserrinne im Landschaftsbogen zwischen Dätt nau und Pfungen; Landschaftsschutzgebiet gemäss regionalen Richtplan): Renaturierung Feuchtgebiete, Vernetzung Dätt nau mit Landschaftsraum; - LEK Leisental zwischen Winterthur Süd und Sennhof (Landschaftsschutzgebiet gemäss regionalem Richtplan): Weiterentwicklung Naturschutz und Naherholung im Kontext mit der Töss-Renaturierung beim Reitplatz, Umsetzung Wildtierkorridor und Vernetzung. Folgendes ist zum letzten Punkt zu ergänzen: Vor der Töss-Renaturierung sind allfällige Altlasten im Bereich gegenüber der Sportplatz Reitplatz zu beseitigen.
Begründung	Im Bereich der geplanten Renaturierung der Töss gegenüber der Sportplatz Reitplatz befindet sich eine alte Kiesgruppe, welche möglicherweise mit belastetem Material verfüllt wurde. Eine allfällige Sanierung könnte im Rahmen der Bauarbeiten des Brüttenertunnels vollzogen werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Bei einer Renaturierung dieser Flächen müssen die Altlasten gemäss den gesetzlichen Vorgaben entsorgt werden. Diese umweltschutzrechtlichen Vorgaben gelten ohnehin und müssen nicht zusätzlich im Richtplan erwähnt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-035
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.3.3 Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln
Antrag	Präzisierung Wildtierkorridor: Es muss der Wildtierkorridor vom Rhein bis ins Zürcher Oberland sichergestellt werden.
Begründung	
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der im kantonalen Richtplan eingetragene Wildtierkorridor zwischen Lindau und Winterthur ist von überregionaler Bedeutung. Es braucht deshalb keinen zusätzlichen Eintrag im kommunalen Richtplan. Mit F.3.3 «Naturräumliche Erholungslandschaften entwickeln» wird die Umsetzung des Wildtierkorridors im Rahmen des geplanten LEK Leisental konkretisiert. Der Bau der erforderlichen Wildtierpassage muss im Zusammenhang mit der Sanierung der A1 erfolgen. Die Federführung dafür liegt bei Bund und Kanton.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390575-231122
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.4 Naturschutz und Biodiversität
Antrag	Wir sind über das Produkt sehr erfreut und nehmen die Stossrichtungen für die Entwicklung von Winterthur positiv zur Kenntnis. Als gemeinnütziger Verein mit enger Zweckbindung äussern wir uns lediglich zu Kernthemen unseres Vereinszweckes, dem Erhalt von Natur und Landschaft. Im Vorliegenden Richtplan betrifft dies vorwiegend das Kapitel F. Generell muss festgehalten werden, dass die Gebiete Rossberg, Stadel mit Umgebung nördlich A1 und Ricketwil bei der Erarbeitung des Richtplanes insbesondere auch in Bezug auf ihr Potenzial für die Natur etwas vergessen wurden.
Begründung	
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Für die genannten Gebiete sind im Richtplan bereits folgende Massnahmen für die Stärkung der Naturwerte verankert: F.2.1.3 «Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten» und F.3.1 «Städtisches Landwirtschaftskonzept mit ökologischen Vorgaben ergänzen» zielen auf eine ökologische Aufwertung und nachhaltige Bewirtschaftung der Winterthurer Landwirtschaftsflächen ab. Mit F.3.2 werden Vernetzungsprojekte auf Ackerflächen zugunsten der einheimischen Artenvielfalt und der Erholungsqualität weiterentwickelt. Und gemäss Hinweis auf S. 126 «Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen» beteiligt sich die Stadt Winterthur an einem Regio LEK der RWU für die Landschaftsaufwertung und ökologische Vernetzung im Zusammenhang mit dem A1 im Raum Ohringen- Wiesendangen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390572-231122
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.4.1 Kerngebiete der ökologischen Infrastruktur langfristig sichern und qualitativ weiterentwickeln
Antrag	Der hohe Wert der Kerngebiete, insbesondere der bestehenden Naturschutzgebiete wird erkannt. Für solche Gebiete soll wie vorgeschlagen eine Zustandsaufnahme gemacht werden, um Defizite zu erkennen und die Naturwerte mit geeigneten Pflegeplänen optimal fördern und aufwerten zu können. Wir unterstützen dieses Vorgehen sehr!
Begründung	Leider befindet sich ein grosser Teil dieser Kerngebiete/Naturschutzgebiete gemäss unserer Beobachtung in einem wenig optimalen Zustand. Beispiele dazu sind das Reutlinger Ried oder das Naturschutzgebiet bei der Autobahnausfahrt Ohringen
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Stadt Winterthur anerkennt, dass der Zustand der kommunalen Naturschutzgebiete nicht überall ihren hohen Ansprüchen genügt. Die periodische Pflege ihrer Naturschutzgebiete erfolgt durch geschultes und erfahrenes Fachpersonal von Stadtgrün Winterthur oder durch beauftragte Unternehmen gemäss spezifischen Pflegeplänen und -vereinbarungen. Die Pflegepläne für die kommunalen Naturschutzgebiete werden in den kommenden Jahren überprüft und ergänzt sowie durch regelmässige Wirkungskontrollen ergänzt. Die Stadt ist bestrebt, die überwiegend hohe Qualität ihrer Naturschutzgebiete zu festigen und weiter zu erhöhen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-033
Kapitel / Unterkapitel	4 F Freiraum / F.4.3 Biodiversität im Siedlungsraum fördern
Antrag	Auf die Festsetzung ist zu verzichten
Begründung	Es bestehen bereits hinreichende Vorschriften und Konzepte zur Einflussnahme auf die Bauherrschaft im Rahmen der Baubewilligungsverfahren. Was fehlt, ist im Rahmen einer Revision der BZO zu ergänzen. Zusätzliche Konzepte, Merkblätter etc. und wenn möglich noch die Einrichtung einer Verwaltungsstelle „Biodiversitätsberatung“ braucht es nicht.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Siedlungsräume verfügen dank des kleinräumigen Mosaiks an unterschiedlichen Lebensräumen über ein hohes Potenzial für die Biodiversität. Die biologische Vielfalt ist hier oft höher als im umliegenden Freiland. Die von Bund und Kantonen geplante ökologische Infrastruktur erfasst deshalb richtigerweise auch den Siedlungsraum. Sie kann nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn Stadtentwicklung und Bauprojekte auf die spezifische biologische Vielfalt in der Stadt Rücksicht nehmen. Dafür braucht es im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Bauprozesse angemessene Information und Beratungen von Privaten, aber auch der öffentlichen Hand. Um diesen Fokus auf Information und Beratung zu verdeutlichen wird die Formulierung unter F.4.3 «Biodiversität im Siedlungsraum fördern» wie folgt angepasst: Durch Information Sensibilisierung und gezielte Beratung im Rahmen der Baubewilligungsverfahren, aber auch bei öffentlichen Vorhaben wird das Anliegen «ökologische Infrastruktur» gegenüber Privaten sowie öffentlichen Institutionen und Bauherrschaften eingebracht. Entsprechende Merkblätter und Best Practice unterstützen diesen Informations- und Beratungs- und Umdenkprozess.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-025
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / Karte: Fussverkehr
Antrag	Birchwaldstrasse (Kistenpass) als Fuss- und Wanderweg streichen oder in die Hegmatten verlegen (respektive im regionalen Richtplan beantragen).
Begründung	Der Zeithorizont für diesen Richtplan ist bis ins Jahr 2040. Bis dann wird die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze gemäss heutiger Planung noch nicht realisiert sein. Bis die MIV-Erschliessung Neuhegi-Grüze realisiert ist, soll der MIV auf dem Kistenpass zugelassen bleiben. Entsprechend kann der Konflikt mit dem Fussverkehr durch eine Verlegung des Fuss- und Wanderwegs erreicht werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Eintrag als Fuss- und Wanderweg und als Veloweg steht nicht im Widerspruch mit der Nutzung der Strasse durch den MIV. Deshalb wird am Richtplaneintrag festgehalten. Die Sperrung der Strasse für den MIV wird im Richtplan nicht thematisiert und wird erst wieder aufgegriffen, wenn die Planungen zur Zentrumserschliessung (Neuhegi-Grüze) weiter vorangeschritten sind.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-027
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / Karte: Veloverkehr
Antrag	Birchwaldstrasse (Kistenpass) als Velonebenverbindung streichen oder in die Hegmatten verlegen (respektive im regionalen Richtplan beantragen).
Begründung	Der Zeithorizont für diesen Richtplan ist bis ins Jahr 2040. Bis dann wird die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze gemäss heutiger Planung noch nicht realisiert sein. Bis die MIV-Erschliessung Neuhegi-Grüze realisiert ist, soll der MIV auf dem Kistenpass zugelassen bleiben. Entsprechend kann der Konflikt mit dem Veloverkehr durch eine Verlegung der Veloverbindung erreicht werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Eintrag als Fuss- und Wanderweg und als Veloweg steht nicht im Widerspruch mit der Nutzung der Strasse durch den MIV. Deshalb wird am Richtplaneintrag festgehalten. Die Sperrung der Strasse für den MIV wird im Richtplan nicht thematisiert und wird erst wieder aufgegriffen, wenn die Planungen zur Zentrumserschliessung (Neuhegi-Grüze) weiter vorangeschritten sind.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391227-231126
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ob Tempo 30 eingeführt werden soll, ist einzelfallweise zu entscheiden. Entsprechende Zonen sind vor allem dort zu realisieren, wo sie wirklich angebracht sind (z.B. Schulhäuser).
Begründung	Generell Tempo 30 ungeachtet der konkreten Situation lehnen wir ab. und behindert den öffentlichen Verkehr sowie die Blaulichtorganisationen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr. Tempo 30 gilt für alle Fahrzeuge. Alle Verkehrsteilnehmende, welche ausgeschilderte Geschwindigkeiten überschreiten, werden gebüsst. Dies gilt auch für 45er-E-Bikes. Dies umso mehr als nun für diese Fahrzeuge auch die Tachopflicht gilt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-021
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ziele und Grundsätze (III) Verträgliche abwickeln: «Die Strassen in Winterthur werden weitgehend flächendeckend verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder Begegnungszonen)» ist zu streichen oder anzupassen.
Begründung	Auf Strassen auf denen der ÖV fahrplanmässig verkehrt, soll im Grundsatz Tempo 50 gelten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr. Tempo 30 gilt für alle Fahrzeuge. Alle Verkehrsteilnehmende, welche ausgeschilderte Geschwindigkeiten überschreiten, werden gebüsst. Dies gilt auch für 45er-E-Bikes. Dies umso mehr als nun für diese Fahrzeuge auch die Tachopflicht gilt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-037
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ziele und Grundsätze: Die Stadt soll gegenüber Bund und ZVV das Durchbinden der S-Bahnen einfordern.
Begründung	Die Stadtteile werden auf der Schiene erschlossen und die Busse werden entlastet. Die Busse richten sich dadurch vermehrt den Stadtbahnhöfen aus und damit wird auch der Hauptbahnhof entlastet.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Bahnausbau wird auf nationaler Ebene geplant. Die Stadt setzt sich dabei gegenüber der SBB und ZVV für den jeweiligen Ausbau ein. Mit dem Bahnausbau 2035 (HB) und dem Bahnhofs- und Ausbau Grüze gibt es eine starke Angebotsverdichtung zwischen dem HB-Grüze (Grüze Nord) und Oberwinterthur. Weiter geplant ist die Durchbindung der S-Bahn Bülach - HB - Grüze - Oberwinterthur - Reutlingen - Seuzach - Stein am Rhein. Weitere Ausbauten sowie die Anpassung des kommunalen Richtplans sind nicht vorgesehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391160-231125
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Die Zahlen, die hinter den Mobilitätskonzepten stehen, sollen aktualisiert und plausibilisiert werden, damit sie die Realität abbilden.
Begründung	Die Zahlengrundlagen aus dem Mikrozensus stammen von 2021 und sind noch coronabeeinflusst und somit schwer interpretierbar. Wie realistisch sind die Konzepte, die darauf basieren?
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist richtig, dass die Zahlen aus dem Mikrozensus von 2021 noch coronabeeinflusst sind. Damit dies bei den Erläuterungen besser zur Geltung kommt werden diese wie folgt angepasst: Die Zahlen zum Jahr 2021 sind stark von den Auswirkungen der Pandemie geprägt: In allen beteiligten Städten ging die Mobilität trotz Zunahme der Bevölkerung gesamthaft zurück. Die Menschen waren weniger oft, weniger lang und weniger weit unterwegs – insbesondere mit dem Öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund werden im kommunalen Richtplan zusätzlich die Zahlen aus dem Mikrozensus von 2015 abgebildet. Bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten wird stets der Mikrozensus von 2015 und der Mikrozensus von 2021 als Basis beigezogen. Zudem werden jeweils die aktuellen Zahlen aus Verkehrszählungen für Mobilitätskonzepte beigezogen und anhand verschiedenen Verkehrsszenarien das mögliche Verkehrsverhalten simuliert. Damit kann die Verkehrsentwicklung differenzierter abgebildet werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-020
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ziele und Grundsätze (II) Verlagern: Die Ziele «Parkplätze im öffentlichen Raum werden aufgehoben, wenn dies Verbesserungen für die flächeneffizienten Verkehrsmittel, Aufenthaltsqualität oder Klimaanpassung ermöglicht. Ein Ersatz ist grundsätzlich nicht vorgesehen» und «Autoarmes /autofreies Wohnen wird gefördert und eingefordert» sind zu streichen.
Begründung	An der Parkplatz-Zahl ist festzuhalten. Bei der Erarbeitung von VgP, PBZ und NPV wurde grundsätzlich davon ausgegangen, dass es weiterhin Parkplätze im öffentlichen Raum geben wird. Bezüglich autoarmen Wohnens sind die Vorgaben der PPVO grundlegend. Sie sind deshalb einzuhalten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-009-004
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Heiligbergtunnel soll weiterverfolgt werden
Begründung	Die Quartiere sollen über einen vernünftigen Zugang zur Autobahn verfügen, damit Staus vermieden werden können. Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und ein Heiligbergtunnel können einen Beitrag dazu leisten. Entsprechend könnte die Breitestrasse verkehrsberuhigt werden. Aus diesem Grund ist das Projekt Heiligbergtunnel in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Bund weiterzuverfolgen. Im Zentrum hat nur rund die Hälfte des MIV-Verkehrsaufkommens Quelle oder Ziel im Stadtzentrum. Dieser Quell- und Zielverkehr soll deshalb auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz geführt werden, um die Innenstadt zu entlasten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplantext wird entsprechend angepasst: «Die Stadt strebt an, dass diese überprüft und gegebenenfalls aus dem Richtplan gestrichen werden: — Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-054-009
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Die in der Gesamtstrategie Mobilität angestrebte Reduktion des Modal-Split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs ist zu extrem. Das Ziel muss angepasst werden, hin zu einem höheren Anteil MIV.
Begründung	Wir unterstützen im Grundsatz Ideen, welche die sinnvolle Überdenkung des MIV zum Ziel haben. Doch die angestrebte Reduktion des MIV um mehr als 50% (von 42% auf 20% des Modal-Splits) bis 2040 geht viel zu weit, ist nicht umsetzbar und von der Bevölkerung in diesem Ausmass nicht gewollt. Sie steht ausserdem im Widerspruch zum geplanten Arbeitsplatzwachstum. Auch wenn das angedachte Wachstum von 30'000 Arbeitsplätzen aus unserer Sicht unrealistisch ist, muss auch bei einem kleineren Wachstum davon ausgegangen werden, dass die Anzahl Pendler zunehmen wird. Eine starke Reduktion des MIV wird nach unserer Einschätzung auch Auswirkungen auf die Attraktivität von Winterthur als Einkaufsstadt haben. Bereits heute steht der Detailhandel unter starkem Druck durch den Onlinehandel. Wenn die Erreichbarkeit der Innenstadt durch den MIV noch stärker eingeschränkt wird, hat dies nach unserer Einschätzung direkte Auswirkungen auf die Kundenfrequenzen. Die geplante Reduktion wird dazu führen, dass Einkäufe zunehmend in Einkaufszentren der Region mit ausreichendem Parkplatzangebot stattfinden würden. Ebenso würden Personen mit eingeschränkter Mobilität benachteiligt. Man scheint hier den Aspekt aus den Augen verloren zu haben, wieviel Arbeitsplätze in der Stadt direkt und indirekt mit dem MIV verknüpft sind. Die entsprechenden Vorschläge im Richtplan werden nicht zur Schaffung von Arbeitsplätzen beim Detailhandel in der Innenstadt beitragen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die Reduktion ist aber notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Ein höherer MIV-Anteil würde dem Volks-JA zu Netto-Null widersprechen und damit den Volkswillen missachten. Der Stellenwert des Modal-Splits wird im Richtplantext aufgrund der Einwendungen besser erläutert: «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): ÖV 30–35%, Fussverkehr 25–30%, Veloverkehr 20–25%» Das angestrebte Arbeitsplatzwachstum steht nicht im Widerspruch zum angestrebten Modalsplit. Je nach Wirtschaftszweig bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Erschliessung. Im Dienstleistungssektor spielt für die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftes

beispielsweise die gute ÖV-Anbindung eine wesentliche Rolle. Im Schichtbetrieb oder bei Industriebetrieben spielen die Möglichkeiten der Erreichbarkeit mit dem Auto und LKW eine grössere Rolle. Andere Städte wie beispielsweise Luzern machen es bereits vor, so dass trotz deutlich höherem Arbeitsplatzanteil im Vergleich zu Winterthur (Verhältnis Wohnen / Arbeitsplatz in Luzern = 1:1) Luzern einen tieferen MIV-Anteil ausweist (Grundlage: Städtevergleich Mobilität von 2015). Die Schaffung von autofreien Bereichen mit vielen Detailhandelsgeschäften wie z.B. Altstadtbereiche haben aufgezeigt, dass diese aufgrund der geschaffenen Attraktivität für zu Fussgehende und Velofahrende stark profitieren. Die Aufwertung der öffentlichen Räume, die gute und sichere fussläufige Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Detailhandelsgeschäfte. Selbstverständlich muss auch in diesen Bereichen die Anlieferung weiterhin möglich sein.

Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie z.B. der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Mittels verschiedener Projekte werden Anreize und lenkende Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Vernetzung der Mobilität geschaffen. So wird die Erreichbarkeit von Winterthur dank dem Achsen-Kammer-Prinzip weiterhin so erhalten bleiben, dass Winterthur auch mit dem MIV gut und mit kurzen Wegen zugänglich bleibt. Für das bessere Verständnis der Berücksichtigung der laufenden Entwicklung des Modal-Splits bei Mobilitätskonzepten wird die Massnahme M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie entsprechend ergänzt:

«Die weiterentwickelte Mobilitätsstrategie konkretisiert verschiedene Ziele und Massnahmen des vorliegenden Richtplans. Die Erreichung des Modal-Split-Ziels bildet die Basis für die Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie. Die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, d. h. des Güter- und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren ist Bestandteil der Strategie. ...»

Gleiche Anträge

AFS-1213-391333-231127, AFS-1213-391262-231126, AFS-009-001, AFS-001-007, AFS-003-034, AFS-006-018

Antrags-Nr.	AFS-003-008
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Mobilität – ein unrealistisches Grundkonzept
Begründung	Das im Richtplanentwurf vorgesehene Verkehrskonzept ist generell nicht geeignet, die anstehenden Mobilitätsprobleme, sei es den ÖV oder den MIV betreffend, für Bewohnende, Unternehmungen und insbesondere KMUs zu lösen. Das vorliegende Mobilitätskonzept wird abgelehnt. Gemäss Erläuterungen, Seite 71, Strategie MIV W2040, soll zukünftig kein Verkehr mehr mitten durch die Stadt queren dürfen. Alle Quartiere (Kammern) sollen via Autobahn miteinander verbunden werden. In den Erläuterungen fehlt der Heiligbergertunnel und damit ist die Anbindung von Seen und des Tösstals weiterhin ungelöst. Zudem sind in den nächsten 15/20 Jahren keine konkreten Massnahmen im Hinblick auf die Realisierung der Zentrumerschliessung Neuhegi-Grüze vorgesehen. Umso mehr müssen auf Hauptverkehrsachsen die Verkehrsflächen prioritär ermöglichen, dass sich ÖV + MIV schnell bewegen können. Fussverkehrstep-pich (nirgends genau definiert), Entsiegelung, Verschattung, Wassermanagement sowie „aufgewertete Aufenthaltsqualität“ stehen dazu ganz oder teilweise im Widerspruch, die vorgesehenen ÖV-Hochleistungskorridore werden so jedenfalls nie Wirklichkeit. Gemäss neuestem Städtevergleich Mobilität sind ca. 15'000 Zupendler, 8'500 Wegpendler und rund 5'700 Binnenpendler für den MIV auf Stadtgebiet verantwortlich. Eine Reduktion des MIV um 50% ist mit kommunalen Massnahmen allein illusorisch. Zudem werden sich mit zusätzlichen 30'000 Arbeitsplätzen noch viel mehr Zupendler mit dem MIV nach Winterthur bewegen. Diese werden sich via die vier Hauptverkehrsachsen sowie – vom Tösstal her - durch Seen den neuen Arbeitsplätzen und damit auch dem Stadtzentrum nähern. Mit der beabsichtigten Verdichtung des urbanen Rückgrates wird ein zusätzlicher Ver- & Entsorgungs- bzw. An- & Abliefer-Verkehr generiert und damit auch Umladeflächen nahe den publikumsorientierten Erdgeschossen nötig macht. Zwei der vier Hauptverkehrsachsen gehören zum urbanen Rückgrat und haben damit Lösungen für diesen Mehrverkehr aufzuzeigen. Welche Massnahmen für Verkehrsraum und Umschlagspatz-Verhältnisse auf den Hauptverkehrsachsen mit ÖV-Priorität vorgesehen sind, muss transparent gemacht werden. Leider fehlt auch hier ein Nachweis, wie eine wachsende Stadt ihren Gesamt-Verkehr bewältigen will. Hinweise auf Studien zum Thema «Netto-Null 2040» genügen nicht, um diese für die Stadt-Entwicklung elementare Voraussetzung zu klären und zukunfts-tauglich zu planen. Die wirtschaftlichen Bedürfnisse bezüglich Verkehrserschliessung, die neben Fussgänger-, Velo- und öffentlichem Verkehr auch den Hauptverkehrsträger MIV enthalten muss, fehlen vollständig. Die Behauptung, die Antriebsart der Fahrzeuge sei nicht relevant, ist nachweislich falsch und widerspricht zudem der immer wieder festgehaltenen Zielsetzung von «Netto-Null 2040». Die „funktionierende Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen“

(M1 Gesamtstrategie Mobilität, S. 62) wird unter den im Richtplan angestrebten Bedingungen massiv erschwert. Die Idee, den städtischen Binnenvkehr über die Autobahnumfahrung zu lenken, widerspricht dem Ziel, den Modalsplitt zu verändern diametral, weil die Anzahl Personen- bzw. Tonnenkilometer erheblich erhöht würde.

Zudem verkennen solche Forderungen, dass auch über die Hälfte des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse stattfindet und deshalb jede Verschlechterung des Verkehrsflusses auf den Strassen gleichzeitig auch eine Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr bedeutet. Somit ist der Aussage «Das stark belastete Strassennetz, insbesondere entlang der Einfallsachsen, beeinträchtigt die Zuverlässigkeit und die Fahrplanstabilität (des öV)» (S. 74) vorbehaltlos zuzustimmen, allerdings mit dem logischen Zusatz, dass die beabsichtigten Massnahmen gegen den fliessenden und ruhenden Verkehr in der Stadt Winterthur diese Voraussetzung nochmals drastisch verschlechtern werden - zum Nachteil und damit zur Attraktivitätssenkung auch des öffentlichen Verkehrs.

Entscheid

nicht berücksichtigt

Stellungnahme

Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten. Die ehrgeizige Reduktion ist nötig um bei steigendem Wachstum weiterhin in der Stadt mobil sein zu können. Gleichzeitig ist die Reduktion auch notwendig um das Klimaziel Netto-Null bis 2040 erreichen zu können.

Das im Richtplan festgehaltene und weiter zu entwickelnde Achsen Kammern-Prinzip möchte erreichen, dass die vorhandene Autobahn als hervorragend geeignete Erschliessung der Quartiere (Kammern) vermehrt genutzt wird. Die Mehrheit der Quartiere von Winterthur sind bestens an die Autobahn angeschlossen; die vermehrte Nutzung der Autobahn, um mit dem Auto von Quartier zu Quartier zu gelangen ist problemlos möglich. Durch diese Verhaltensweise wird gleichzeitig die Innenstadt entlastet. Dies kommt dem Verkehr zugute, welcher auf die Querung der Innenstadt zwingend angewiesen ist (z.B. Güterverkehr) und gleichzeitig können die ÖV-Hochleistungskorridore realisiert und weitere attraktive wie auch sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Dies führt zu einer gesamthaften Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zum Fuss- und Veloverkehr und dem ÖV, so dass davon auszugehen ist, dass die MIV-Belastung gesamthaft zurückgeht. Die Umsetzung des Achsen Kammern-Prinzip ist eine Schlüsselmassnahme um den Verkehr so lenken zu können, dass ein Vorwärtskommen in der Stadt langfristig möglich ist.

Das angestrebte Arbeitsplatzwachstum steht nicht im Widerspruch zum angestrebten Modalsplitt. Je nach Wirtschaftszweig bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an die Erschliessung. Im Dienstleistungssektor spielt für die Entwicklungsfähigkeit des Geschäftes beispielsweise die gute ÖV-Anbindung eine wesentliche Rolle. Im Schichtbetrieb oder bei Industriebetrieben spielen die Möglichkeiten der Erreichbarkeit mit dem Auto und LKW eine grössere Rolle. Andere Städte wie beispielsweise Luzern machen es bereits vor, trotz deutlich höherem Arbeitsplatzanteil im Vergleich zu

Winterthur (Verhältnis Wohnen / Arbeitsplatz in Luzern = 1:1) weist Luzern einen tieferen MIV-Anteil aus (Grundlage: Städtevergleich Mobilität von 2015). Die Schaffung von autofreien Bereichen mit vielen Detailhandelsgeschäften wie z.B. Altstadtbereiche haben aufgezeigt, dass diese aufgrund der geschaffenen Attraktivität für zu Fussgehende und Velofahrende stark profitieren. Die Aufwertung der öffentlichen Räume, die gute und sichere fussläufige Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Detailhandelsgeschäfte. Selbstverständlich muss auch in diesen Bereichen die Anlieferung weiterhin möglich sein.

Die Umsetzung des Kammern-Prinzip gelingt nur in Abstimmung mit dem Kanton und dem Bund. Mit der bereits umgesetzten Pannenstreifenumnutzung (PUN) stehen rund um Winterthur fast durchgängig sechs Fahrspuren zur Verfügung. Ob darüber hinaus weitere Kapazitäten notwendig sind, ist im weiteren Projektverlauf gemeinsam mit den Projektbeteiligten zu prüfen. Aus diesem Grund wird bei den Beteiligten das ASTRA neu ebenfalls eingeführt.

Die Weiterführung der Planungen der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ist im Richtplan verbindlich festgehalten.

Bezüglich der möglichen Nutzung der Elektrifizierung zur Erreichung des Netto-Null Zieles wurde eigens eine Studie durchgeführt. Elektrofahrzeuge führen zu einer Verbesserung der CO₂-Bilanz. Eine reine «Antriebswende», also ein Ersatz der heutigen Verbrennungsmotoren durch im Betrieb emissionslose Motoren (z. B. Elektrofahrzeuge), verfehlt das Netto-Null-Ziel aber dennoch deutlich. Zugleich werden dadurch die steigenden Verkehrsprobleme (Überlastung) nicht gelöst, weil der Platzverbrauch von Elektroautos identisch ist mit konventionellen Fahrzeugen.

Die Stadt strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, um effizient und nachhaltig zu funktionieren. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne starke Reduktion des MIV kann das Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391491-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Es soll eine Testplanung mit interdisziplinären Teams (Verkehr, Städtebau, Freiraum, Soziologie) durchgeführt werden, bei der die verschiedenen Teams jeweils unterschiedliche Perspektiven zum Thema einnehmen sollen. Mögliche Betrachtungsrichtungen könnten sein: Komfort, Schnelligkeit, Effizienz etc..
Begründung	Um die vielfältigen Möglichkeiten im Verkehrssystem in und um Winterthur unvoreingenommen erkennen zu können, soll für den Gesamttraum ein Zukunftsbild für den Verkehr mit Zeithorizont 2050+ entwickelt werden. Das Zukunftsbild soll aufzeigen, in welche Richtung sich der ÖV in der Stadt langfristig entwickeln soll / kann und wo die entsprechenden Schwerpunkte liegen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Weiterentwicklung der städtischen Mobilitätsstrategie (M.1.2) ist bereits Bestandteil des kommunalen Richtplans. Die Berücksichtigung des Kammern - Prinzip und der Modalsplit-Ziele und damit auch die angestrebte Verkehrsverlagerung sind hierfür die Grundvoraussetzung. Im kommunalen Richtplan wird die Art bzw. der Prozess zur Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie noch nicht festgehalten. Die interdisziplinäre Erarbeitung mit Berücksichtigung der Stadtentwicklung, Freiraum und Soziologie ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für eine nachhaltige Mobilitätsstrategie. Ob sich hierfür die Durchführung einer Testplanung eignet, ist noch offen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391161-231125
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Die Massnahmen zur Reduzierung des MIV in der vorgesehenen Grössenordnung sollen im Richtplan konkreter benannt werden.
Begründung	Es wird zwar deutlich, dass eine relevante Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) notwendig ist. Damit unsere Stadt die «Mobilitätswende» schafft, also den motorisierten Individualverkehr tatsächlich halbieren kann, braucht es wahrscheinlich relativ drastische Massnahmen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Mit dem angestrebten Modalsplit wird die Zielvorstellung der Verkehrsmittelanteile für 2040 festgehalten. Die Zielvorstellung soll einerseits mit einer Stadtentwicklung erreicht werden, die auf das urbane Rückgrat ausgerichtet ist und die Potenziale von ÖV und FVV ausschöpft. Ein zweiter Pfeiler sind konsequente und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsmassnahmen (Angebotsausbau, Kammern-Prinzip, Nachfragemanagement). Die Erreichung des Modalsplits erfolgt mit durch die «4V-Strategie» wonach unnötiger Verkehr vermieden, notwendiger Verkehr verlagert, verträglich abgewickelt und vernetzt wird. Die ersten konkreten Massnahmen werden im kommunalen Richtplan unter dem Kapitel M Mobilität bereits festgehalten (z.B. M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement (RVS) und Busbeschleunigung umsetzen, M.2.1 Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktiveren etc.). Es ist jedoch korrekt, dass es neben den erwähnten Mobilitätsmassnahmen noch weitere Massnahmen braucht, um die Zielvorstellung zu erreichen. Deshalb wird im kommunalen Richtplan an den Schlüsselmassnahmen M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie weiterentwickeln, M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln, M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren (Bus) festgehalten. Die konkreten Massnahmen aus diesen Planungen sind zentral, um die Modalsplit-Ziele erreichen zu können. Die Massnahmen werden dynamisch weiterentwickelt. D.h. das Mobilitätsverhalten wird laufend beobachtet, die Wirksamkeit von Massnahmen beurteilt und neue Massnahmen werden darauf aufbauend angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390836-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Als Pionierin im Bereich der nachhaltigen Mobilität unterstützt Mobility die Ziele und Grundsätze der Stadt Winterthur im Bereich Mobilität. Der angestrebte Modal-Split für 2040 ist ambitioniert, aber notwendig.
Begründung	Mobility setzt sich seit über 25 Jahren erfolgreich für eine nachhaltige Mobilität ein. Die 3'000 Autos ersetzen über 30'000 Autos in der Schweiz und tragen einen wichtigen Teil zur Mobilitätswende und zur Erreichung der Klimaziele bei. Sie reduzieren massgeblich den CO2-Ausstoss, entlasten die Verkehrsinfrastruktur und schützen den knappen Raum in urbanen Zentren und ländlichen Gebieten. Bis 2030 stellt Mobility die gesamte Flotte auf elektrische Antriebe um und ist damit eine aktive Mitgestalterin einer modernen, nachhaltigen Mobilität. E-Carsharing ist Teil der Lösung, um die Mobilität in der Schweiz gesamtheitlich ökologisch, sozialverträglich und wirtschaftlich zu gestalten. Dazu ist E-Carsharing auf politische und regulatorische Rahmenbedingungen angewiesen, die diese Entwicklung aktiv fördern.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390051-231117
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ich stelle keinen Antrag, sondern nutzen die Gelegenheit der Vernehmlassung zum Richtplan Winterthur, um eine zustimmende Rückmeldung zu geben. Im Vorschlag des Stadtrats für den kommunalen Richtplan Winterthur 2023 habe ich mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass damit ein Wende des Mobilitätsregimes hin zu mehr Nachhaltigkeit in der Planung gebührend berücksichtigt wird. Bitte auch die Hubs für Cargo sous terrain genügend einplanen. Es wird zwar erwähnt. Nach meiner Beurteilung sollte dieses zukunfts-trächtige Cargo-System aber noch eingehender mitgeplant werden.
Begründung	Eine nachhaltige Mobilität kann selbst mit Umstellung auf e-Autos nicht erreicht werden. Benötigter Verkehrsraum, Lärm und Energieverbrauch müssen berücksichtigt und entsprechend ÖV, Fuss und Veloverkehr gefördert und bevorzugt werden. Auch die «Stadt der kurzen Wege» ist entscheidend für weniger Ressourcenverbrauch. Selbst mit attraktivem ÖV und Langsamverkehr kann der von vielen gewohnte und «bequeme» MIV vermutlich nicht im benötigten Mass umgelagert werden. Ich vermute, ganz ohne Verbote und Einschränkungen des MIV wird die Umstellung nicht gelingen; es braucht einen gewissen zusätzlichen Druck. Der vorgeschlagene Richtplane ermöglicht aber die Bereitstellung der Infrastruktur für eine attraktive nachhaltige Mobilität, was für eine erfolgsversprechende Umstellung Voraussetzung ist. Ich bedanke mich bei allen involvierten Personen der verschiedenen Fachbereiche, Ämter und Departemente für die grosse, gewissenhafte und zukunftsgerichtete Arbeit.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Die Berücksichtigung von allfälligen Cargo Sous Terrain Hubs ist in die Ziele der kommunalen Richtplanung unter Kapitel M.6 Urbane Logistik bereits eingeflossen. Die konkrete Planung und Bestimmung von Standorten hängt von Drittprojekten und externen Beteiligten ab. Die Stadt wird wieder eingebunden, wenn die Planung weiter fortgeschritten ist.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-050-004
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Mit dem geplanten Wachstum muss die Infrastruktur beim Verkehr zwingend ausgebaut werden.
Begründung	Bereits heute reichen die vorhandenen Strassen für das bestehende Verkehrsaufkommen nicht aus. Privatpersonen und Unternehmer stehen im Stau, wie und auch der öffentliche Verkehr.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Innerhalb des Stadtgefüges besteht kein Raum für den Ausbau der Strassen, dafür ganze Häuserzeilen abgerissen werden müssten. Gleichzeitig ist der Verkehr durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) flächenineffizient, d.h. ein Auto benötigt im Vergleich zu der Anzahl der transportierten Personen sehr viel Raum. Es ist wirtschaftlicher (d.h. günstiger), flächeneffizienter und gleichzeitig klimafreundlicher, diesen Verkehr auf den ÖV, den Fuss- oder Radverkehr zu verlagern. Damit die Busse nicht mehr im Stau stehen bleiben, werden Massnahmen zur Busbeschleunigung getroffen (M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement (RVS) und Busbeschleunigung umsetzen). Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen entsprechend gestärkt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-038
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ziele und Grundsätze: Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt auf der erwarteten Basis ihrer Wirkung auf die Veränderung des Modalsplits.
Begründung	Personelle und finanzielle Ressourcen sollen zielgerichtet und effizient eingesetzt werden für diejenigen Massnahmen welche die grösste Wirkung erzielen werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Einwendung deckt sich mit der Strategie der Stadt Winterthur. Die Massnahmen sind im kommunalen Richtplan entsprechend triagiert und bei den Umsetzungshorizonten berücksichtigt worden. So sollen Massnahmen mit den grössten Auswirkungen und Optimierungen priorisiert werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-039
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ziele und Grundsätze: Die Ziele werden mit Infrastrukturanpassungen und mit Verhaltensänderungen erreicht.
Begründung	Die Massnahmen in den einzelnen Verkehrsmitteln fokussieren sich fast ausschliesslich auf Infrastruktur-Anpassungen. Mit einer so eindimensionalen Betrachtung ist die Zielerreichung unwahrscheinlich. Es fehlt die Perspektive der Nutzung, warum welcher Verkehr überhaupt entsteht, also die Perspektive der «verkehrenden» Winterthurerinnen und Winterthurer
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplandtext wird gemäss dem Antrag ergänzt. Ziele und Grundsätze: Die Erreichung dieser Ziele erfolgt mit Infrastrukturanpassungen und Verhaltensänderung basierend auf der «4V-Strategie», die auf vier Pfeiler setzt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-019
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Ziele und Grundsätze: Im Verkehrskonzept sind auch die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität und älteren Menschen klar zu berücksichtigen.
Begründung	Menschen mit eingeschränkter Mobilität und ältere Menschen können den ÖV nur beschränkt nutzen. Für sie müssen MIV-Wege möglich bleiben.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplangentext wird gemäss Antrag ergänzt. Damit die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität klarer zum Ausdruck kommen, werden die Ziele und Grundsätze unter dem Punkt (III) Mobilität vertraglich abwickeln angepasst: «(III) Vertraglich abwickeln ... - Die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen bestmöglich sicher gestellt werden — Die Blaulichtorganisationen erreichen ihre Einsatzorte dank möglichst optimierter Verkehrsrouten gemäss den gesetzlichen Vorgaben.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-012-001
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Zusammenspiel übergeordneter Planungsinstrumente: Die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze mit zwei 90°-Kurven auf dem Gemeindegebiet von Wiesendangen wird abgelehnt. -> siehe Plan Motorisierter Individualverkehr und Parkierung. Den ab 2027 anvisierten Start zur Ausarbeitung des Vorprojektes dieser Entlastungsstrasse wird als zu spät erachtet. Diese Entlastungsstrasse muss vor 2040 zur Verfügung stehen.
Begründung	Wir sind der Meinung, dass vor einem nächsten grossen Entwicklungsschritt (Einwohner / Arbeitsplätze) insbesondere eine Lösung für die Erschliessung des Quartiers Neuhegi-Grüze realisiert sein muss.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Die konkrete Linienführung wird im Rahmen des Vorprojekts geprüft. Die Plan-Festlegungen in den Richtplänen sind nicht parzellenscharf und verfügen über eine Unschärfe. Aufgrund dieser Einträge kann noch kein abschliessender Rückschluss auf die schlussendliche Linienführung gemacht werden. Die angrenzenden Gemeinden werden in das Projekt involviert und können sich so direkt einbringen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-059-007
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	
Begründung	Aus unserer Sicht hätten wir erwartet, dass der Verkehrsfluss verbessert wird und vermehrt günstige Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Es wäre auch denkbar, am Stadtrand Parkflächen zu erstellen und mit einem Shuttleservice eine optimale Anbindung an das Zentrum oder in die Grüze zur Verfügung zu stellen. Der ÖV funktioniert ja soweit gut und wird auch durch unser Personal rege genutzt.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Studien belegen, dass die quellnahen P+R Standorte erfolgreich und zielführend sind und P+R-Standorte an den Stadträndern zu vermeiden sind (vgl. Studie Bedeutung des P+R Angebots im Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kt. ZH, 2017). Nutzende des MIVs, welche von ausserhalb in die Stadt fahren, nutzen P+R Anlagen an ihren Wohnorten ausserhalb der Stadt. P+R-Standorte an den Stadträndern führen zu einer Zunahme der MIV-Kilometer, weil der Zufahrtsweg lang und der verbleibende, mit dem ÖV zurückzulegende Weg, kurz ist. Zugleich sind die Freiräume um die Bahnhöfe knapp und sollen anstelle von grossflächigen Parkplätzen die Bedürfnisse der jeweiligen Quartierbewohner:innen nach Frei- und Aufenthaltsräumen gerecht werden können oder zur Verdichtung nach Innen genutzt werden. Die Bahnhöfe sollen zudem verstärkt die Funktion für Verkehrsdrehscheiben ÖV (Bahn-Bus) und FVV (Veloabstellplätze und gute Zugänglichkeit) übernehmen. Als letzter grosser Nachteil von P+R-Anlagen am Stadtrand kommt die Verkehrsbelastung hinzu, die dadurch entsteht: Da P+R-Anlagen naturgemäss an Bahnhöfen liegen, befinden sich diese in Winterthur meisten bereits im Siedlungsgebiet, so dass z.B. Fahrten zum Bahnhof Oberwinterthur oder Seen bereits das Siedlungsgebiet belasten. Diese Fahrten sind zu vermeiden.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-16
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Respektierung des übergeordneten kantonalen Rechts und Bewusstsein für überregionale Bedeutung der Verkehrsführung durch die Stadt Winterthur
Begründung	- Ein funktionsfähiges Verkehrssystem ist für die Wirtschaft und Bevölkerung des gesamten Kantons Zürichs essentiell. Deshalb werden die Hauptverkehrsachsen auch als Kantonsstrassen bezeichnet. -Entlang dieser Hauptverkehrsachsen ist wie bei Autobahnen mit zusätzlichen Emissionen zu rechnen. Die Übergewichtung der Lärm Aspekte, wie aus der Argumentation der Stadt Winterthur ersichtlich ist, soll mit Hinblick auf die übergeordneten Ziele reduziert werden. - Tempo 30 und Verbauungen wie Fahrbahnhaltestellen auf Hauptverkehrsachsen behindern den Verkehrsfluss, erhöhen die Staufrequenz und haben deshalb negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und Wirtschaft in den anderen Teilen des Kantons. -Schliesslich erhält Winterthur für diese Leistungen aus dem Zentrumslastenausgleich jährlich rund 90 Millionen Franken. - Punktuell sollen die Hauptverkehrsachsen ausgebaut werden, um Entlastungen zu schaffen und einen effizienten Verkehrsfluss zu ermöglichen. Wir stellen uns deshalb gegen eine Streichung von Richtplaneinträgen wie diejenige des Heiligbergtunnels und setzen uns für einen Anschluss des Gebiets Neu-Hegi ein.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wir stimmen zu, dass ein gesamthaft funktionsfähiges Verkehrssystem für die Wirtschaft und Bevölkerung essentiell ist. Aus diesem Grund strebt Winterthur eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem in Zukunft effizient und nachhaltig funktionieren kann. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie insbesondere der Wirtschaftsverkehr, soll den notwendigen Platz haben, um flüssig rollen zu können. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Dies macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden. Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden vom Stadtrat im Zielbild Temporegime festgelegt. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird

die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass schwere Unfälle verhindert werden können. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr.

Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren wie auch den Transitverkehr möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumser-schliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant.

Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würde. Bis auf die Breitestrasse würde die Stadt nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse). Der Richtplantext so angepasst, dass die Resultate der Prüfung offenbleiben:

"Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden:

— Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;..."

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-17
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Wir lehnen - das Ziel ab, den IV-Anteil von derzeit 42% auf 20% zu reduzieren - die Einführung traditioneller neuen Lichtsignalanlagen ab (insbesondere solcher, die den Individualverkehr zusätzlich einschränken). Wir befürworten - eine effiziente und verbesserte Anbindung Winterthurs an die Autobahn - von Seen und Hegi über den Hegemer Tunnel, wobei die bestehende Anbindung über den Kistenpass erst nach dessen Fertigstellung unterbrochen werden soll - von Seen und Mattenbach indem der Heiligbergtunnel im Richtplan belassen wird. - Stärkung der Hauptverkehrsachsen zur Anbindung der einzelnen Teile von Winterthur an die Autobahn. - optimierte Ampelsysteme mit künstlicher Intelligenz, welche ggf. den Stau reduzieren und Emissionen senken können. (Quelle: Google https://youtu.be/T6c_NdpbUvE?si=ghNyPh3a6JlLg_57).
Begründung	Eine signifikante Reduzierung des Individualverkehrs ohne Zwangsmassnahmen ist unrealistisch (siehe Einleitung). Gründe dafür sind durch die begrenzte Eignung von Fahrrädern für schlechtes Wetter und Transportzwecke sowie der Unwahrscheinlichkeit einer massiven Zunahme des Fussverkehrs. Die Verkehrsplanung sollte die Bedürfnisse älterer und weniger mobiler Bürger berücksichtigen. Die hügelige Topographie Winterthurs stellt bereits eine Herausforderung für Fussgänger dar. Bei einer Ausrichtung der Verkehrskapazität auf Personenbewegungen sollten leere oder halbleere Busse ebenfalls berücksichtigt werden, um eine gerechte und effiziente Ressourcennutzung zu gewährleisten. Wie in den allgemeinen Anträgen beschrieben, ist ein effizientes und funktionsfähiges Verkehrssystem für die Wirtschaft und die Bevölkerung des gesamten Kanton Zürichs essenziell. Winterthur kann nicht abseitsstehen und erhält dafür auch jährlich knapp 90 Millionen aus dem Zentrumslastenausgleich.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar mit den Zielen in anderen Städten wie Zürich und Bern. Die Reduktion ist notwendig, um die Mobilität bei steigendem Wachstum sicher zu stellen und das Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen. Winterthur strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält. Nur so kann das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktionieren. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie Personen mit Einschränkungen oder der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um

flüssig rollen zu können. Dies gelingt nur, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden, was wiederum die Stadt attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft macht. Ohne signifikante Reduktion des MIV-Anteils wird es nicht gelingen, das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum zu bewältigen. Nur durch die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Mittels verschiedener Projekte werden Anreize und lenkende Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Vernetzung der Mobilität geschaffen. So wird die Erreichbarkeit von Winterthur dank dem Achsen-Kammer-Prinzip weiterhin so erhalten, dass Winterthur auch mit dem MIV gut und auf kurzen Wegen zugänglich bleibt.

Eine deutsche Studie und internationale Erfahrungen zeigen, dass in Städten mit gut ausgebauter Veloinfrastruktur der Alltagsveloverkehr bei schlechtem Wetter nur wenig zurückgeht. Dies lässt sich eindrücklich z.B. in Kopenhagen beobachten.

Lichtsignalanlagen sind bedeutender Bestandteil des Verkehrsmanagements und dienen zur Verkehrssteuerung, Busbevorzugung und Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Die heutige Steuerungslogik entspricht dem aktuellen Stand der Praxis. Unabhängig davon verfolgt der Stadtrat mit aufmerksamem Interesse die technologischen Entwicklungen im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme. Dies entspricht auch der vom Stadtrat am 1. April 2018 (SR.18.178-1 vom 14.3.2018) in Kraft gesetzten Strategie zu «Smart City Winterthur» und dem Schwerpunkt «Effiziente Verkehrssteuerung» im Handlungsschwerpunkt Mobilität und Energie des Legislaturprogrammes 2018 – 2022. Sollte sich ein neues, marktreifes Steuerungsverfahren im Vergleich zur bisher verwendeten Logik als vorteilhafter erweisen, ist der Stadtrat gerne bereit, neue Wege zu beschreiten.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-18
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1 Gesamtstrategie Mobilität
Antrag	Wir fordern - Ein Verzicht auf jegliche Temporeduktionen und das vorgeschlagenen Temporegimes, insbesondere die Pläne für Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen (wir stellen uns nicht gegen Tempo 30 in den Quartieren). - keine neuen Einschränkungen für den Individualverkehr, bspw. Fahrbahnhaltstellen.
Begründung	Wirtschaftliche und logistische Effizienz: Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen behindern den Verkehrsfluss und beeinträchtigen die wirtschaftliche Effizienz. Eine reibungslose Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend für das lokale Gewerbe und die Wirtschaft. Tempo 30 erhöht erwiesenermassen die Fahrzeit (ansonsten müssten ja nicht zusätzliche Busse zur Bewältigung des Fahrplans eingesetzt werden.) Lebensqualität und Flexibilität: Der Individualverkehr bietet individuelle Mobilität und Flexibilität, die für die Lebensqualität vieler Bürger essentiell sind. Jegliche Einschränkung des Individualverkehrs könnten diese Freiheiten unverhältnismässig beeinträchtigen. Alle Anwohner von Hauptverkehrsachsen hätten gerne vor ihrem Haus eine Tempo-30-Zone, wie auch Anwohner vom Flughafen weniger Flugzeige möchten. Irgendjemand muss jedoch die Last des Verkehrs tragen, damit der Kanton Zürich über funktionsfähige und effiziente Verkehrswege verfügt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lkw wie insbesondere der gewerbliche Verkehr in der Stadt unterwegs zu sein, soll den notwendigen Platz vorfinden, um flüssig rollen zu können. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend auf das Auto angewiesen sind, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen müssen gestärkt werden. Die Stadt ist nicht gegen den motorisierten Individualverkehr und sich bewusst, dass dieser auch zukünftig wichtiger Teil des Gesamtverkehrssystems sein wird. Bereits heute sind die Strassen am Morgen und Abend vollständig ausgelastet. Wird weiterhin so viel Verkehr mit dem Auto abgewickelt, können die zusätzlichen Einwohnerinnen, Einwohner und Beschäftigten nicht mobil sein. Unabhängig davon, ob es sich um Elektroautos oder fossil betriebenen Fahrzeugen der Fall. Um die Mobilität weiterhin sicherzustellen, soll der Verkehr auf flächeneffizientere Verkehrsmittel verlagert werden. Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden vom Stadtrat beschlossenen und sind im Zielbild Temporegime festgelegt. Die Einführung von

Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Gemeinden und Kantone sind gesetzlich verpflichtet, an Strassen, welche übermassigen Lärm verursachen (Nichteinhaltung der Lärmgrenzwerte), Sanierungsmassnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg zu ergreifen. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo 30 verbessert, so dass gravierende Unfälle verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.

Fahrbahnhaltestellen werden aus verschiedenen Gründen im Rahmen von Strassenbauprojekten und / oder zur Verbesserung der Busbevorzugung erstellt, was jedoch nicht im Richtplan geregelt wird.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-012-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement und Busbeschleunigung umsetzen
Antrag	Verzicht auf Dosierungsanlagen aus der Richtung von Wiesendangen
Begründung	Wir wehren uns gegen jede weitere Verkehrsdosierungsanlage, welche den Verkehr vor den Toren von Winterthur zurückstaut und so den Ausweichverkehr durch die Ortsteile von Wiesendangen verursacht. Weitere Lichtsignalanlagen auf dem Gemeindegebiet von Wiesendangen werden nicht akzeptiert.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Realisierung von Verkehrsdosierungsanlagen an den Stadträndern von Winterthur sind im regionalen Richtplan festgehalten. Innerhalb des kommunalen Richtplans werden «lediglich» die Umsetzungsschritte unter M.1.1 festgehalten. Die Vorbehalte zu den Dosierungsanlagen können nicht im kommunalen Richtplan berücksichtigt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391190-231126
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.2 Städtische Mobilitätsstrategie weiterentwickeln
Antrag	ÖV-Priorisierung an LSA ernsthaft umsetzen
Begründung	Bussystem mit Potenzial: Eine schöne Formulierung dafür, dass das Bussystem in Winterthur Mängel hat und Stadtbus sich nicht energisch genug (wenn überhaupt) für die Reduktion der Verlustzeiten einsetzt. Bei den LSA-Steuerungen braucht es ein klares politisches Bekenntnis zur Maximierung der Personen, welche eine Kreuzung queren können anstelle der Maximierung der Fahrzeuge.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Buspriorisierung findet bereits seit einigen Jahren statt, jedoch in meist kleinen, wenig wahrnehmbaren Schritten. Der kommunale Richtplan schreibt die weitere Umsetzung der Buspriorisierung im Rahmen der Umsetzung des RVS (M.1.1) fort. In Anbetracht der ambitionierten Modalsplit-Ziele wird die Stadt in der nahen Zukunft die Massnahmen zur «inneren» Buspriorisierung schärfen. Dazu gehört aber auch, dass Massnahmen wie z.B. Reduktion von Abbiegebeziehungen an Knoten oder auch Spurabbau geprüft werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391162-231125
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln
Antrag	Die positive Wirkung des «Kammern-Prinzips» soll plausibilisiert werden.
Begründung	Wer aus einem Quartier herausfährt und über die Autobahn in einen anderen Stadtteil fährt, wird durch die Regionale Verkehrssteuerung bei Einfahren «ausgebremst». Werden motorisierte Verkehrsteilnehmer dadurch nicht trotzdem eher durch die Stadt fahren, als einen Umweg und eine langsamere Zufahrt ins Quartier auf sich zu nehmen?
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die konkrete Umsetzung des Achsen-Kammer-Prinzips ist noch offen und muss in den kommenden Jahren geprüft und konkretisiert werden. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Die Mehrheit der Quartiere von Winterthur sind bestens an die Autobahn angeschlossen, die vermehrte Nutzung der Autobahn mit dem MIV um von Quartier zu Quartier zu gelangen ist möglich. Dank der Pannestreifenumnutzung stehen bereits heute 3 Spuren auf der Autobahn rund um Winterthur zur Verfügung. Durch diese Verhaltensweise wird gleichzeitig die Innenstadt entlastet. Dies kommt dem Verkehr zugute, welcher auf die Querung der Innenstadt zwingend angewiesen ist (z.B. Güterverkehr) und gleichzeitig können die ÖV-Hochleistungskorridore realisiert und weitere attraktive wie auch sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Umsetzung des Achsen Kammern-Prinzip ist eine Schlüsselmassnahme um den Verkehr so lenken zu können, dass ein Vorwärtskommen in der Stadt langfristig möglich ist. Durch die Fahrten über die Autobahn entstehen in gewissen Fällen Mehrkilometer. Die dadurch mögliche Attraktivitätssteigerung des Zentrums für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bewirkt jedoch eine Verkehrsverlagerung, so dass Verkehrsaufkommen des MIV gesamthaft sinken dürfte. Dies dürfte einen gesamthaften Rückgang an MIV-Kilometern und so zu einer Einsparung von CO-2 Emissionen führen. Das Kammerprinzip nützt die A1 und minimiert den Bedarf an zusätzlichen Erschliessungsstrassen in Winterthur.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-002-005
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln
Antrag	Der Richtplan soll gewährleisten, dass auch für den motorisierten Individualverkehr direkte Strassenverbindungen zwischen den Stadtteilen bestehen und deren Kapazitäten nicht reduziert werden.
Begründung	Wenn jemand von Seen nach Töss muss, kann es nicht sein, dass er dafür nach dem Kammerprinzip zuerst nach Oberwinterthur fahren muss, dort auf die Autobahn geht und dann um die ganze Stadt herumfährt und dann in Töss die Autobahn wieder verlässt. Dadurch würden die Fahrtwege und Fahrzeiten unnötigerweise massiv vergrössert, was sich auch negativ auf die durch den Verkehr verursachten Immissionen auswirken würde.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Durch die Fahrten über die Autobahn entstehen in gewissen Fällen Mehrkilometer. Die dadurch mögliche Attraktivitätssteigerung des Zentrums für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bewirkt jedoch eine Verkehrsverlagerung, so dass Verkehrsaufkommen des MIV gesamthaft sinken dürfte. Dies dürfte einen gesamthaften Rückgang an MIV-Kilometern und so zu einer Einsparung von CO ₂ -Emissionen führen. Das Kammerprinzip nützt die A1 und minimiert den Bedarf an zusätzlichen Erschliessungsstrassen in Winterthur.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-022
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln
Antrag	Die Kammer Seen soll nicht über die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze erschlossen werden, sondern mittels MIV-Zentrums-umfahrung gemäss sGVK (siehe S. 7, Antrag zu M5).
Begründung	Eine Erschliessung über die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze würde zum Kollaps am Etzberg- und Ohrbühlkreisel und auf der Seenerstrasse führen. Für den ÖV auf diesen Strassen würden erhebliche Verlustzeiten resultieren.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen ist im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr hier ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Die konkrete Linienführung mitsamt den Anschlüssen wird derzeit geprüft. Die Auswirkungen auf das städtische Strassennetz sowie die ÖV-Linien sind Bestandteil dieser Prüfungen. Eine MIV-Zentrumsumfahrung hätte zur Folge, dass diese als Alternative zur Autobahn genutzt würde, was die Verkehrsprobleme im Vergleich zu heute erheblich verschärfen würde.
Gleiche Anträge	AfS-003-035

Antrags-Nr.	AFS-002-004
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln
Antrag	Die Richtplanung soll gewährleisten, dass sämtliche Quartiere über einen vernünftigen Zugang zur Autobahn verfügen.
Begründung	Aktuell verfügen insbesondere Seen, das Tösstal und das Eulachtal über keinen brauchbaren Anschluss an die Autobahn. Der im kantonalen Richtplan eingetragene Heiligbertunnel und die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze würde dieses Manko beheben. Diese Planung ist auch für die Stadt Winterthur verbindlich und die Stadt soll ihre Planung darauf ausrichten. Es kann nicht sein, dass die Stadt Teile dieser Vorgabe einfach ignoriert und in ihren Richtplan schreibt, sie stelle den Antrag, den kantonalen Richtplan betreffend Heiligbertunnel sei zu ändern. Bis der kantonale Richtplan nicht geändert ist, hat die Stadt Winterthur diese klare Forderung in ihrer Planung zu berücksichtigen und umzusetzen. Ich kann ja als Architekt auch nicht eine Bestimmung der BZO mit einem Bauprojekt ausser Kraft setzen resp. diese Bestimmung bei meinem Projekt mit der Begründung ignorieren, dass ich hiermit den Antrag auf Änderung dieser mir nicht passenden Bestimmung stelle. Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern das Kammer Prinzip als neue Lösung verkauft werden soll. Die Autobahnanschlüsse bestehen schon und werden auch genutzt, wenn der Weg über die Autobahn nicht ein grosser Umweg bedeutet. Die Verkehrsberuhigung der Breitestrasse wäre möglich, wenn der Heiligbertunnel erstellt wird. Die Stadt kann sich aber nicht einerseits gegen die Vorgabe des Heiligbertunnels wehren und andererseits die Umgestaltung der Breitestrasse vorantreiben. Kommt hinzu, dass auch beim letzten Wasserrohrbruch in der Breitestrasse der Verkehr weiträumig fast kollabierte und in Nebenstrassen ausweichen musste.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbertunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbertunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbertunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene).

Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplanteil wird entsprechend angepasst:

«Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden:

— Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391235-231126
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln
Antrag	Auf die Aufhebung oder Abklassierung weiterer Strassen ist zu verzichten.
Begründung	Der Verkehr muss flüssig geführt werden, weshalb auch die Strassenkapazitäten nicht reduziert werden können. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel können eingespart werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stadt strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, um effizient und nachhaltig zu funktionieren. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein wie der Wirtschaftsverkehr, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne starke Reduktion des MIV kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden. Die Reduktion des Modal-Splits auf 20 % MIV Anteil ist ehrgeizig. Es ist ein Langfristziel (Vision) und vergleichbar ist mit den Zielen in anderen Städten. Die ehrgeizige Reduktion ist nötig um bei steigendem Wachstum weiterhin in der Stadt mobil sein zu können. Gleichzeitig ist die Reduktion auch notwendig um das Klimaziel Netto-Null bis 2040 erreichen zu können. Das im Richtplan festgehaltene und weiter zu entwickelnde Achsen Kammern-Prinzip möchte erreichen, dass die vorhandene Autobahn als hervorragend geeignete Erschliessung der Quartiere (Kammern) vermehrt genutzt wird. Die Mehrheit der Quartiere von Winterthur sind bestens an die Autobahn angeschlossen; die vermehrte Nutzung der Autobahn, um mit dem Auto von Quartier zu Quartier zu gelangen ist problemlos möglich. Durch diese Verhaltensweise wird gleichzeitig die Innenstadt entlastet. Dies kommt dem Verkehr zugute, welcher auf die Querung der Innenstadt zwingend angewiesen ist (z.B. Güterverkehr) und gleichzeitig können die ÖV-Hochleistungskorridore realisiert und weitere attraktive wie auch sichere Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr realisiert werden. Dazu müssen gewissen Strassen abklassiert werden. Die Aufhebung von Strassen ist nicht vorgesehen.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-003-035
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln
Antrag	Auf die Weiterentwicklung des Strassennetzes auf der Basis des „Kammern-Prinzips“ ist zu verzichten.
Begründung	Die Erschliessung über die Autobahn für Winterthur Seen bzw. das Tösstal fehlt komplett und damit ein wesentlicher Teil, der die wirkungsvolle Umsetzung des Kammern-Prinzips ermöglicht. Solange nicht geklärt ist, bis wann die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze umgesetzt werden kann, macht es keinen Sinn, das Strassennetz auf das Kammern-Prinzip auszurichten. Die Weiterverfolgung des Kammern-Prinzips widerspricht einer effizienten und ökonomischen Verkehrsführung. Im innerstädtischen Verkehr müsste man über die Autobahn fahren -> mehr Kilometer, mehr Zeit, mehr CO2, mehr Stau wären die Folge. Das Vorhaben trägt nur zur Verschlimmerung aber nicht zur Verbesserung der Gesamtmobilität bei. Unklar bleibt, wie heutige Verkehrsprobleme gelöst werden sollen und welche Auswirkung das Kammern-Prinzip auf die städtische Gesamtmobilität (Erschliessung der Quartiere, auch rückwärtige Erschliessung der an den Hauptverkehrsachsen angrenzenden Parzellen) hätte. Solange dies nicht geklärt ist, darf die Weiterentwicklung der Stadt nicht darauf aufgebaut werden. Das System ist zudem nicht koordiniert mit den übergeordneten Mobilitätsplanungen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die konkrete Umsetzung des Achsen-Kammer-Prinzips ist noch offen und muss in den kommenden Jahren geprüft und konkretisiert werden. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Die Mehrheit der Quartiere von Winterthur sind bestens an die Autobahn angeschlossen, die vermehrte Nutzung der Autobahn mit dem MIV um von Quartier zu Quartier zu gelangen ist möglich. Dank der Pannestreifenumnutzung stehen bereits heute 3 Spuren auf der Autobahn rund um Winterthur zur Verfügung. Durch diese Verhaltensweise wird gleichzeitig die Innenstadt entlastet. Dies kommt dem Verkehr zugute, welcher auf die Querung der Innenstadt zwingend angewiesen ist (z.B. Güterverkehr) und gleichzeitig können die ÖV-Hochleistungskorridore realisiert und weitere attraktive wie auch sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Umsetzung des Achsen Kammern-Prinzip ist eine Schlüsselmassnahme um den Verkehr so lenken zu können, dass ein Vorwärtskommen in der Stadt langfristig möglich ist.

Durch die Fahrten über die Autobahn entstehen in gewissen Fällen Mehrkilometer. Die dadurch mögliche Attraktivitätssteigerung des Zentrums für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bewirkt jedoch eine Verkehrsverlagerung, so dass Verkehrsaufkommen des MIV gesamthaft sinken dürfte. Dies dürfte einen gesamthaften Rückgang an MIV-Kilometern und so zu einer Einsparung von CO₂ Emissionen führen. Das Kammerprinzip nützt die A1 und minimiert den Bedarf an zusätzlichen Erschliessungsstrassen in Winterthur.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-023
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2 Fussverkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze: «Auf den Hauptverkehrsachsen werden mit Rücksichtnahme auf den öffentlichen Verkehr die Querungsmöglichkeiten verbessert, z. B. kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, flächiges Queren und/oder Tempo 30» ist zu streichen.
Begründung	Auf Tempo 30 ist zugunsten des ÖV grundsätzlich zu verzichten. Generell sind Fussverkehrsteppiche so auszugestalten, dass keine Verlustzeiten für den ÖV entstehen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-007
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2 Fussverkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze ist zu ergänzen mit: Reine Fusswege ermöglichen direkte und attraktive Verbindungen abseits von Strassen. Wenn damit Verbindungen wesentlich kürzer werden, können sie Treppen enthalten.
Begründung	Reine Fusswege sind unabdingbare Bestandteile einer 5-Minuten-Stadt, indem direkte Verbindungen (auch über private Grundstücke) auch für Alltagsbesorgungen, Schulwege usw. bereitstellen. Treppenverbindungen wie zum «Bäumli» dürfen nicht durch den Anspruch barrierefrei verhindert werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Einwendung wird zugestimmt. Der Richtplangentext wird wie folgt ergänzt: «Fusswege sind grundsätzlich barrierefrei nutzbar und berücksichtigen die Bedürfnisse von allen. Dazu gehören auch genügend Sitzmöglichkeiten entlang der Wege. Wenn Fusswegverbindungen wesentlich kürzer werden und Alternativverbindungen bestehen, können sie Treppen enthalten.»
Gleiche Anträge	AFS-005-041

Antrags-Nr.	AFS-005-040
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2 Fussverkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze: Begegnungszonen dürfen sich nicht auf übergeordnet festgelegte Veloverbindungen erstrecken. Querungen sind als Punkte mit Fussgängerstreifen zu gestalten.
Begründung	Begegnungszonen sind von lokaler Bedeutung. Übergeordnete Einträge dürfen davon nicht tangiert werden. Fussverkehrsteppiche und Begegnungszonen können ihren Zweck nur erfüllen, wenn sie von wichtigen Verbindungen des rollenden Verkehrs klar getrennt sind. Die Erfahrung (und die Leserbriefe) zeigen, dass Velorouten in Begegnungszonen alle Beteiligten gefährden und verärgern. Begegnungszonen auf Velorouten werden von Velofahrenden nicht akzeptiert. Die Fussverkehrsteppiche in der Karte Seite 146 würden in der Form von Begegnungszonen sowohl den Fuss- wie den Veloverkehr massiv behindern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es bestehen vielfältige Ansprüche an den Strassenraum. Nicht verkehrliche Funktionen wie Aufenthalt und Verweilen sind wesentliche Bedürfnisse an Quartierstrassen. Auf Strassen mit übergeordneten Veloverbindungen sollen diese Bedürfnisse neben der Gewährleistung einer attraktiven Veloverbindung ebenfalls berücksichtigt werden. Die Erfüllung beider Bedürfnisse schliessen sich nicht konsequent aus. Deshalb wird die Möglichkeit von Begegnungszonen in Bereichen mit übergeordneten Veloverbindungen nicht kategorisch ausgeschlossen. Anerkannt wird jedoch, dass Begegnungszonen bei hochfrequentierten Veloverbindungen zu Konflikten führen können. Deshalb werden Begegnungszonen auf städtischen Velorouten zurückhaltend angewendet. Die besten Verkehrslösungen können nur mit der Auseinandersetzung der spezifischen Problemstellungen eruiert und umgesetzt werden. Spezifische Lösungen können an manchen Orten aus so ausfallen, dass die konsequente Bevorrechtigung Veloverbindungen zurückgestellt bzw. relativiert werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn z.B. aus Platzgründen keine separaten Verkehrsführungen (Velo-/Fussverkehr) möglich sind.
Gleiche Anträge	AFS-008-006

Antrags-Nr.	AFS-008-008
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2 Fussverkehr
Antrag	Karteneinträge geplante kommunale Fuss- und Wanderwege Die Legende ist fehlerhaft, muss auf Fuss- und Wanderwege bezogen sein. Vorschlag: - Rot: Geplante kommunale Fuss- und Wanderwege - Blau: Geplante übergeordnete Fuss- und Wanderwege - Blau/gelb: Beabsichtigte Anträge für geplante übergeordnete Festsetzungen
Begründung	Diese Seite handelt nur von zusätzlich geplanten Wegen. Die Legende ist weitgehend auf Velorouten bezogen, das ergibt hier keinen Sinn.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hinweis ist korrekt. Die Legende wird entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391181-231126

Antrags-Nr.	AFS-003-036
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.1 Fussverkehrsteppiche verdichten und attraktivieren
Antrag	Auf die Festsetzung des Fussverkehrsteppichs ist zu verzichten.
Begründung	Es bleibt unklar, was unter „Fussverkehrsteppichen“ zu verstehen ist. Dies muss geklärt werden, bevor Fussverkehrsteppiche festgesetzt werden. Fussverkehrsteppiche dürfen keine Winterthur spezifischen Regelungen beinhalten; die Verkehrsregeln haben den eidgenössischen Strassenverkehrsvorschriften und -Normen zu entsprechen. Wie Fussverbindungen über mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hinweg belegte Hauptverkehrsachsen – wo an sich Rechtsvortritt gilt und Fussgängerstreifen unzulässig sind – attraktiv gestaltet werden können, ist schwer verständlich. Die Fussverkehrsverbindungen in Winterthur erfüllen bereits heute ihre Funktionen vollumfänglich und sind über sehr weite Strecken attraktiv, insbesondere für Anwohnende, die sich auskennen. Erweiterungsbedarf wäre jedenfalls evidenzbasiert nachzuweisen. Sucht man im Internet nach dem Begriff Fussverkehrsteppich, findet man Spiele und die Stadt Winterthur. Nicht einmal im Leitfaden „Standards Fussverkehr“ der Stadt Zürich findet sich der Begriff. Normen zum Thema Fussverkehr gibt es genügend. Es kann nicht Aufgabe der Stadt Winterthur sein, Weiteres anzufügen. Verbesserungen können im Rahmen von kontinuierlichen Verbesserungsprozessen, die effizient und kostengünstig sind und auch Erprobungen beinhalten, umgesetzt werden. Einer Festsetzung im Richtplan bedarf es nicht.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es wird nicht auf die Festsetzung von «Fussverkehrsteppichen» verzichtet. Sogenannte «Fussverkehrsteppiche» sollen in hochfrequentierten Stadträumen im urbanen Rückgrat und an zentralen Orten in den Quartieren sichere, sorgfältig gestaltete und zusammenhängende städtische Freiräume das Zufussgehen selbstverständlich machen. In diesen Räumen geht es vor allem darum, dass viele Quermöglichkeiten (innerhalb 100 Meter) für die zu Fussgehenden geschaffen werden. Die Schaffung von sicheren und attraktiven Fusswegen ist eine Grundvoraussetzung um den Verkehr gemäss den Modal-Split-Zielen zu verlagern. Damit dies besser verständlich ist wird folgende Definition in den Richtplan im Kapitel Fussverkehr aufgenommen: «Ziele und Grundsätze Das Fussverkehrsnetz ist attraktiv, zusammenhängend, direkt, sicher und hindernisfrei. «Fussverkehrsteppiche» bieten künftig in hochfrequentierten Stadträumen (urbanes Rückgrat, zentrale Orte in den Quartieren) besonders sorgfältig gestaltete städtische Freiräume. In diesen Gebieten hat der Fussverkehr eine hohe Priorität und ist möglichst dicht vernetzt. Die Umsetzung erfolgt über die jeweiligen Projekte. ...»

Mit dem Begriff der «Fussverkehrsteppichen» soll eine Zielvorstellung von spezifischen Frei-/Strassenräumen vermittelt werden. Es handelt sich nicht um eine neue Verkehrsregelung oder Verkehrsnorm. Die Umsetzung von «Fussverkehrsteppichen» erfolgt immer unter der Berücksichtigung der geltenden Strassenverkehrsvorschriften und -Normen. Je nach Lage können beispielsweise neue Fussgängerstreifen erstellt oder Begegnungszonen zur Erfüllung des Zielbildes von Fussverkehrsteppichen geschaffen werden. Die richtige Verkehrsmassnahme hängt vom jeweiligen Raum und den Bedürfnissen der weiteren Verkehrsteilnehmenden ab.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-024
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.1 Fussverkehrsteppiche verdichten und attraktivieren
Antrag	Fussverkehrsteppiche sind so auszugestalten, dass keine Verlustzeiten für den ÖV entstehen.
Begründung	Es sollen weder Verlustzeiten für den ÖV noch Mehrkosten im operativen Betrieb zur Erhaltung der Fahrplansicherheit entstehen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Im Richtplan wird bereits darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Fussverkehrsteppiche mit Rücksichtnahme auf den öffentlichen Verkehr erfolgt (Ziele und Grundsätze Fussverkehr). So stehen z.B. auf den Hauptverkehrsachsen (z.B. Zürcherstrasse) kürzere Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Fussverkehr im Vordergrund. Die Ermittlung der verträglichen Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs in Bezug zum öffentlichen Verkehr erfolgt projektspezifisch d.h. auch pro Strassenabschnitt. Derzeit entstehen die Verlustzeiten im Busnetz vorwiegend durch die MIV-Belastung. Gerade in den ÖV-Hochleistungskorridoren ist deshalb die Umsetzung von Massnahmen zugunsten der Buspriorisierung (M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement (RVS) und Busbeschleunigung umsetzen) sehr wichtig.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-042
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.1 Fussverkehrsteppiche verdichten und attraktivieren
Antrag	Kürzerer Wartezeiten für den Fussverkehr ist explizit zu begrüssen.
Begründung	Kürzere Wartezeiten bei LSA machen den Fussverkehr schneller und damit attraktiver.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-008
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.1 Fussverkehrsteppiche verdichten und attraktivieren
Antrag	Verzicht auf die Festsetzung von Fussverkehrsteppichen
Begründung	Es bleibt unklar, was unter „Fussverkehrsteppichen“ eigentlich zu verstehen ist. Auch im Internet findet sich nichts zu diesem Begriff. Dieser muss geklärt werden, bevor „Fussverkehrsteppiche“ festgesetzt werden. „Fussverkehrsteppiche“ dürfen keine Winterthur spezifischen Regelungen beinhalten und die Verkehrsregeln haben den eidgenössischen Strassenverkehrsvorschriften und -Normen zu entsprechen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es wird nicht auf die Festsetzung von «Fussverkehrsteppichen» verzichtet. Sogenannte «Fussverkehrsteppiche» sollen in hochfrequentierten Stadträumen im urbanen Rückgrat und an zentralen Orten in den Quartieren sichere, sorgfältig gestaltete und zusammenhängende städtische Freiräume das Zufussgehen selbstverständlich machen. In diesen Räumen geht es vor allem darum, dass viele Quermöglichkeiten (innerhalb 100 Meter) für die zu Fussgehenden geschaffen werden. Die Schaffung von sicheren und attraktiven Fusswegen ist eine Grundvoraussetzung um den Verkehr gemäss den Modal-Split-Zielen zu verlagern. Damit dies besser verständlich ist wird folgende Definition in den Richtplan im Kapitel Fussverkehr aufgenommen: «Ziele und Grundsätze Das Fussverkehrsnetz ist attraktiv, zusammenhängend, direkt, sicher und hindernisfrei. «Fussverkehrsteppiche» bieten künftig in hochfrequentierten Stadträumen (urbanes Rückgrat, zentrale Orte in den Quartieren) besonders sorgfältig gestaltete städtische Freiräume. In diesen Gebieten hat der Fussverkehr eine hohe Priorität und ist möglichst dicht vernetzt. Die Umsetzung erfolgt über die jeweiligen Projekte. ...» Mit dem Begriff der «Fussverkehrsteppichen» soll eine Zielvorstellung von spezifischen Frei-/Strassenräumen vermittelt werden. Es handelt sich nicht um eine neue Verkehrsregelung oder Verkehrsnorm. Die Umsetzung von «Fussverkehrsteppichen» erfolgt immer unter der Berücksichtigung der geltenden Strassenverkehrsvorschriften und -Normen. Je nach Lage können beispielsweise neue Fussgängerstreifen erstellt oder Begegnungszonen zur Erfüllung des Zielbildes von «Fussverkehrsteppichen» geschaffen werden. Die richtige Verkehrsmassnahme hängt vom jeweiligen Raum und den Bedürfnissen der weiteren Verkehrsteilnehmenden ab.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391558-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.1 Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren
Antrag	Fussverkehrsteppich leicht ausdehnen: Im Bereich zw. Zwinglikirche und Herz Jesu Kirche vom Schulhaus Schönnengrund und Zeughäusern über den Unteren Deutweg hinaus.
Begründung	a) Wissensquartier wird so attraktiv Richtung mit der Naherholungszone Eschenberg (und auch dem Fussballplatz Eisweiher/Mattenbach) verbunden b) fuss- und velofreundlicher Zugang zu Zeughäusern und Zeughauswiesen als lebendiger Ort für das Wohnquartier Breite/Eisweiher/Mattenbach c) Kindergarten- und Schulweg sind kinderfreundlicher und sicherer
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Fussverkehrsteppich wird entsprechend ausgedehnt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391136-231125
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.1 Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren
Antrag	Das Fusswegnetz im Quartier Geiselweid in Ost-West und Nord-Süd Richtung verdichten: 1. Eigenheim-Quartier - Schwimmbad Geiselweid (ganzjährig) - Schleife-Areal zum Anknüpfungspunkt Stadtfallenweg 2. Mühlebrückestrasse - Sidi-Areal - Adlergarten mit Anknüpfungspunkt Innerer Rettenbachweg oder Tösstalstrasse 3. Pflanzschulstrasse sollte als kommunaler Fussweg aufgenommen werden. Kreuzung Deutweg - Pflanzschulstrasse mit Unterqueren der Bahnstrecke - Leesteig - Anknüpfung Bäumli
Begründung	zu 1. Im Winter ist die Anknüpfung des Eigenheimquartiers zum Zentrum Deutweg gegeben, da eine Durchwegung des Schwimmbad-Areal ermöglicht wird. Im Sommer müssen die Bewohner des Eigenheimquartiers grossräumig das Schwimmbad Geiselweid umlaufen. Zukünftig sollte auch die Durchwegung des Schleifeareals mit den dort angedachten Entwicklungen angestrebt werden. zu 2. durch die Erstellung der provisorischen Gebäude im Garten des Zentrums Adlergarten wurde eine für Fussgänger wichtige und attraktive Verbindung in die Altstadt verbaut. zu 3: wichtiger Verbindungsweg zu Naherholungsflächen im Stadtrandbereich
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	1. Der Antrag wird im Rahmen der Arealentwicklung für das Schleifeareal berücksichtigt. 2. Im Richtplan wird diese Verbindung als geplante Fusswegverbindung aufgenommen 3. Die Pflanzschulstrasse wird als bestehender kommunaler Fuss- und Wanderweg in die Richtplankarte Fussverkehr aufgenommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-046
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Punkt 22: Reine Fusswege sind unabdingbare Bestandteile einer 5-Minuten-Stadt, indem direkte Verbindungen (auch über private Grundstücke) auch für Alltagsbesorgungen, Schulwege usw. bereitstellen. Treppenverbindungen wie zum Bäumli dürfen nicht durch den Anspruch barrierefrei verhindert werden sehr begrüsst. Die Verbindung soll via Ohrbühlkreisel und Bahnhof Hegi weiter nach Oberwinterthur geplant werden.
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Einwendung wird zugestimmt. Der Richtplangentext wird wie folgt ergänzt: «Fusswege sind grundsätzlich barrierefrei nutzbar und berücksichtigen die Bedürfnisse von allen. Dazu gehören auch genügend Sitzmöglichkeiten entlang der Wege. Wenn Fusswegverbindungen wesentlich kürzer werden und Alternativverbindungen bestehen, können sie Treppen enthalten.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391459-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Die Massnahme M2.2.21 (Waldegg) ist zu unterlassen.
Begründung	«Renaturierung» Waldbach: Der Waldbach wurde aufgrund wiederholter Hochwasserschäden an mehreren Gebäuden, im Einzugsgebiet des Waldbaches tiefer gelegt. Eine Renaturierung des Waldbaches Schäden durch Hochwasser im Umfeld der angrenzenden Bauernhöfe und Wohnhäuser zur Folge. Zusätzliche «Wanderwege» zerstören bisherige Wiesen und Ackerland, ohne eine massive Verbesserung der Routen. Es sind heute bereits genügend Wege und Strassen vorhanden. Ausserdem führt die Einführung von zusätzlichen Wegen, zu einer Mehrbelastung von Lärmimmissionen, Abfall und Hundekot im Grasland von Bauern und Anwohnern.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Damit ein attraktives Fusswegnetz entsteht, sollen Fusswegverbindungen mit einem maximalen Abstand von 200 Metern ausserhalb der Fussverkehrsteppiche entstehen. Im städtisch wertvollen Erholungsraum beim Mattenbach fehlen solche «Querwege». Deshalb sind im Bereich Waldegg (Nr. 21) und Mattenbach (Nr.20) die Umsetzung weiterer Fusswegverbindungen zu prüfen. Im Rahmen der einzelnen Projekte muss sowohl bei Wegen wie auch bei einer Revitalisierung geprüft werden, wie viel Land beansprucht würde und welche Interessen dem Vorhaben entgegenstehen. Danach wird im Rahmen einer Interessensabwägung ermittelt, welche Aspekte Vorrang haben und ob und welche Ersatzmassnahmen getroffen werden können. Allfällig betroffene Eigentümerinnen und Eigentümer werden in den Prozess miteinbezogen. Im Rahmen des Richtplans werden die verschiedenen Interessen aufgezeigt, die Interessensabwägung erfolgt für beide Verbindungen wie auch die Revitalisierung zu einem späteren Zeitpunkt. Damit dieser Umstand im Richtplan noch besser verdeutlicht wird, werden die Koordinationsstände Vororientierung bei den Fusswegen Mattenbach und Waldegg aufgenommen und die Massnahme Waldegg wird folgendermassen umformuliert: «Waldegg Im Rahmen Revitalisierungsplanung Waldbach, Wegverbindung umsetzen prüfen»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391497-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Die Maßnahme M2.2.21 (Waldegg) ist zu unterlassen.
Begründung	Revitalisierung bzw. Renaturierung des Waldbaches und Wegverbindung umsetzen Überflüssigkeit des Fußwegs: Es existieren bereits ausreichend vorhandene Wege für die Menschen. Ein zusätzlicher Fußweg ist nicht notwendig und würde keine signifikanten Vorteile für die Gemeinschaft bieten. Die Fläche gehört unter anderem zur Landwirtschaftszone, und der Bau von Wegen stellt eine Bedrohung für die landwirtschaftliche Tätigkeit dar: Zusätzliche Wanderwege zerstören bisherige Wiesen und Ackerland, ohne eine Verbesserung der Routen. Die Zerstörung von Feldern durch Menschen, Verschmutzung und potenzielle Gefahren für Nutztiere durch Hunde und deren liegengelassene Exkrememente könnten vermieden werden, indem auf zusätzliche Wege verzichtet wird. Außerdem führt die Einführung von zusätzlichen Wegen auch zu einer Mehrbelastung durch Lärmemissionen und Abfall. Schutz der Biodiversität: Der Bau von Fußwegen beeinträchtigt den Lebensraum für Pflanzen und Tiere erheblich. Durch das Vermeiden von zusätzlichen Durchgängen bleibt der Raum für die natürliche und bereits vorhandene Biodiversität erhalten, und die Vielfalt von Pflanzen und Tieren bleibt nicht nur erhalten, sondern auch geschützt. Negativer Einfluss auf einheimische und geschützte Tiere: Ein Umbau des Baches an sich und die Anwesenheit von Fußwegen stellen eine erhebliche Störung für die bereits bestehende Flora und Fauna dar. Der Bau von Wegen führt dazu, dass einheimische Tiere sich zurückziehen oder sogar verschwinden. Der Schutz der bestehenden Tierwelt ist besser gewährleistet, indem man auf den Umbau des Baches und von neuen Wegen verzichtet. Erhaltung des natürlichen Lebensraums: Die bestehende Umgebung bietet bereits einen intakten und vielfältigen Lebensraum für lokale und geschützte Tierarten wie zum Beispiel Eisvögel. Durch den Verzicht auf Renaturierungsmaßnahmen wird vermieden, dass diese Tiere durch Bauprojekte gestört, vertrieben oder sogar verletzt werden. Außerdem rechtfertigt die Abwägung von Kosten und Nutzen eine Renaturierung eines solch kurzen und schmalen Bachabschnittes nicht. Ein solcher Eingriff verwandelt den friedlichen und belebten Bach für Monate in eine Baustelle und vertreibt und zerstört dabei die bereits vorhandene Flora und Fauna (wie zum Beispiel die bei uns eingenistete Eisvogel-Population).
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Damit ein attraktives Fusswegnetz entsteht, sollen Fusswegverbindungen mit einem maximalen Abstand von 200 Metern ausserhalb der Fussverkehrsteppiche entstehen. Im städtisch wertvollen Erholungsraum beim Mattenbach fehlen solche «Querwege». Deshalb sind im Bereich Waldegg (Nr. 21) und Mattenbach (Nr.20) die Umsetzung weiterer Fusswegverbindungen zu prüfen. Im Rahmen der

einzelnen Projekte muss sowohl bei Wegen wie auch bei einer Revitalisierung geprüft werden, wie viel Land beansprucht würde und welche Interessen dem Vorhaben entgegenstehen. Danach wird im Rahmen einer Interessensabwägung ermittelt, welche Aspekte Vorrang haben und ob und welche Ersatzmassnahmen getroffen werden können. Allfällig betroffene Eigentümerinnen und Eigentümer werden in den Prozess miteinbezogen. Im Rahmen des Richtplans werden die verschiedenen Interessen aufgezeigt, die Interessensabwägung erfolgt für beide Verbindungen wie auch die Revitalisierung zu einem späteren Zeitpunkt. Damit dieser Umstand im Richtplan noch besser verdeutlicht wird, werden die Koordinationsstände Vororientierung bei den Fusswegen Mattenbach und Waldegg aufgenommen und die Massnahme Waldegg wird folgendermassen umformuliert:

«Waldegg

Im Rahmen Revitalisierungsplanung Waldbach
Wegverbindung umsetzen prüfen»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-008-010
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Neu als 28: Einen rollstuhlgängigen Weg ab Knoten Hessengüetli / Brühlgartenstrasse auf der Unteren Brühlwaldstrasse anlegen.
Begründung	So nah ans Zentrum kommt der Wald/Stadtrandpark sonst nirgends. Von der Topografie her liesse sich hier mit wenig Aufwand ein knapp 500 Meter langes, gut beschattetes Waldranderholungswegstück auch für nicht so mobile Menschen einrichten. Verschiedene Ruheplätzchen mit Bänken und Tisch sowie einem Brunnen runden das Angebot ab. Etwas weniger schön, dafür viel länger könnte auch ein rollstuhlgängiger Rundweg Hessengüetlistrasse-Kronenwiesenweg- Neuwiesenstrassestrasse- Anton-Graffstrasse angelegt werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Mit dem beantragen weiteren hindernisfreien Weg wird ein wichtiges Anliegen angesprochen. Auf kommunaler Ebene besteht jedoch keine übergeordnete Planung über die hindernisfreien Wege. Die hindernisfreien Wege werden im übergeordneten regionalen Richtplan festgesetzt. Der Fokus liegt auf der Realisierung der hindernisfreien Fusswegstrecken von Winterthur Ostseite Töss, Auwiesenstrasse bis Zürcherstrasse und von Turbenthal - Bahnhof Winterthur.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391183-231126
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Aufnahme der Büchlibuckstrasse und des neuerstellten Zugangs zur Burgruine Alt Wülflingen soll in den KRP aufgenommen werden. Im Plan hat es einen kleinen Fehler: Das kurze Verbindungsstück der Auenrainstrasse zwischen Kaspar-Weinmann-Strasse und Schlachthofstrasse ist im RRP aufgeführt (somit blau statt orange).
Begründung	Da der direkte Zugang zur Burgruine vom Totentäli her kaum wiederhergestellt werden kann, muss das vor 2 Jahren neu erstellte Wegstück von der Büchlibuckstrasse bis zur Burgruine in den Richtplan - vorerst in den kommunalen, später in den regionalen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hinweis ist korrekt. Der Plan wird entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391182-231126
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Das neu erstellte Wegstück vom Bahnhof Wülflingen zur Wieshofstrasse nordöstlich des Geleises soll in den KRP aufgenommen werden.
Begründung	Dieses Wegstück sollte längerfristig in den Regionalen Richtplan aufgenommen werden, um den Zugang zu den Wanderwegen (insbesondere zu Totentäli/Burgruine Alt Wülflingen) zu gewährleisten. Bis ein RRP-Eintrag bewilligt ist, soll vorerst ein KRP-Eintrag gemacht werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Begründung des Antrages ist nachvollzieh- und umsetzbar. Der Plan wird entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391072-231124
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Der Fuss- und Wanderweg im Bereich Grüze Süd ist zwischen der St. Gallerstrasse und der Grüzefeldstrasse innerhalb des Strassenquerschnitts der geplanten Baulinien zu führen.
Begründung	Die aktuelle, zwar nur schematisch angedeutete Wegführung würde im südlichen Bereich über ein Privatgrundstück führen. Angesichts der geplanten Baulinien steht genügend öffentlicher Aussenraum zur Verfügung, weshalb es zweckmässiger erscheint, diesen auch für die öffentlichen Fuss- und Wanderwege zu nutzen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die konkrete Linienführung wird im Rahmen des Bauprojektes festgelegt. Die Plan-Festlegungen in den Richtplänen sind nicht parzellenscharf und verfügen über eine Unschärfe. Deshalb wird der Planeintrag im Richtplan nicht geändert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390844-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Kommunaler Fuss- und Wanderweg erstellen Nr. 10: Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung im gegenseitigen Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die bestehende Formulierung ist bereits so formuliert, dass genügend Spielraum besteht. Sobald öffentliche Planungen private Areale betreffen werden immer partnerschaftliche Lösung angestrebt. Nur so kann eine solche Planung gelingen. Dies ist selbstverständlich und wird im Richtplan nicht extra festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-389979-231117
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Als eine Massnahme mit mittelfristigem Umsetzungshorizont ist die Prüfung der Machbarkeit einer Wegverbindung entlang des Bahn- gleises nordöstlich des Bahnhofs Winterthur eingetragen (vgl. Nr. 14). Aufgrund der unbefriedigenden Situation am Standort Hobel- werk soll die Massnahme priorisiert und dem Umsetzungshorizont kurzfristig zugeordnet werden. Zudem sind weitere alternative Ver- bindungsmöglichkeiten vom Bahnhof Oberwinterthur zum Naturschutzgebiet Hegmatten (z.B. über das VOLG- oder Toggen- burger-Areal) mit einzubeziehen und zu prüfen.
Begründung	Die in diesem Jahr vollendete, autoarme Siedlung Hobelwerk der Genossenschaft mehr als wohnen hat heute eine unbefriedigende Erschliessungssituation in einer Art Sackgasse. Ein kürzerer und direkterer Anschluss zum Naturschutzgebiet Hegmatten käme zahlreichen Bewohnenden des Hobelwerks und der umliegenden Siedlungen des Entwicklungsschwerpunkts Oberwinterthur zugute.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Notwendigkeit dieser Fusswegverbindung ist erkannt und entsprechend im Richtplan festgehalten. Da die Führung der Fuss- wegverbindung über private Parzellen führt, ist ein Planungspro- zess unter Einbezug der betroffenen Eigentümer/innen notwendig. Solche Prozesse sind zeitaufwändig. Eine kurzfristigere Umsetzung ist deshalb nicht möglich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-004-004
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Es sei darauf zu verzichten, die Machbarkeit einer Fusswegverbindung durch das Areal des Volg Verteilzentrums zu prüfen, resp. eine solche Fusswegverbindung (vgl. Richtplan, S. 150, Fussweg Nr. 14) sei nicht in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Wenn eine Fusswegverbindung erstellt werden soll, soll diese durch die Wohn- und Freihaltezone geführt werden. Wenn an dieser Stelle überhaupt mit Fussverkehr zu rechnen ist, dürfte das Naherholungsgebiet (mit Schloss Hegi und Rückhaltebecken) das Ziel sein. Dafür ist eine Linienführung durch das Areal meiner Mandantschaft nicht geeignet. Eine Fusswegverbindung zum Technorama besteht zudem bereits auf der anderen Gleisseite.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	An der geplanten Fusswegverbindung wird festgehalten. Die Fusswegverbindung kann zusammen mit einer Radwegverbindung eine Zusammen mit Radwegverbindung Hegmatten eine wichtige Lücke im Netz geschlossen werden. Heute bestehen erhebliche Umwege. Die im Richtplan dargestellte Linienführung liegt auf Wunschlinie (direktester Weg). Beim Richtplaneintrag handelt es sich um eine behördenverbindliche Planung. Sie ist für private Eigentümerinnen und Eigentümer nicht direkt verbindlich. Deshalb wird die Umsetzung der Verbindung auf Projektebene partnerschaftlich mit Volg vorangetrieben.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-004-005
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Vor der Prüfung der Machbarkeit einer Wegverbindung Grüze-Seen (Richtplan, S. 150, Fussweg Nr. 22) sei zu eruieren, ob dafür überhaupt ein Bedürfnis besteht. Eventualiter sei sicherzustellen, dass die angrenzenden Industrienutzungen durch den Wegverlauf und insbesondere auch der Gebrauch der Anschlussgeleise nicht beeinträchtigt wird.
Begründung	Falls ein Bedürfnis für eine solche Wegverbindung bestehen sollte, wäre darauf zu achten, dass dieses öffentliche Interesse mit den privaten Interessen in Einklang gebracht wird.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Im Rahmen des Projekts werden die Bedürfnisse und der erreichte Nutzen der Fusswegverbindung nochmals geprüft. Dies immer auch im Zusammenhang mit der Machbarkeit und in Abwägung von Kosten/Nutzen. sowieso gemacht. Die Durchführung der Machbarkeitsstudie ist deshalb Bestandteil dieses Richtplaneintrag. Sobald öffentliche Planungen private Areale betreffen, werden partnerschaftliche Lösungen in einem gemeinsamen Prozess mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer gesucht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-043
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Fehler: Die Strasse heisst «Haltenrebenstrasse» und nicht «Haldenbergweg». Diese Bestrebungen sind sehr zu begrüßen
Begründung	Die aktuelle Situation auf der Hauptstrasse ist sehr gefährlich.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Mit dem geplanten Wegstück ist die Verlängerung des Haldenbergweges ab der Haldenrebstasse bis zum Tössuferweg gemeint. Damit keine Missverständnisse entstehen wird der Beschrieb der Massnahme ergänzt: «Machbarkeit Wegverbindung ab der Haldenrebstasse über den Haldenbergweg bis Uferweg Töss prüfen.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-044
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Punkt. 14 Die Verbindung soll auch für Velos gewährleistet werden.
Begründung	Die Verbindung soll auch für Velos gewährleistet werden. Dies ist im regionalen Richtplan eingetragen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Verbindung soll sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr erstellt werden. Deshalb wird die Verbindung in beiden Kapiteln im Richtplan festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-045
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Punkt 18: Bahnhof Töss sei zu ergänzen mit «oder Personenüberführung».
Begründung	Angesichts der erhöhten Lage der Freiestrasse drängt sich eine Überführung auf.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im Rahmen von MehrSpur Zürich Winterthur wurden verschiedene Verbindungsvarianten geprüft. Die Bestvariante mit einer Personenunterführung wurde im SBB-Planauflageverfahren im Frühling 2023 öffentlich aufgelegt. Eine Richtplananpassung ist nicht sinnvoll.
Gleiche Anträge	AFS-008-009

Antrags-Nr.	AFS-005-047
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.2.2 Kommunale Fuss- und Wanderwege erstellen
Antrag	Zusätzlicher Punkt 28: Veloverbindung Bahnhof Grüze bis Sportareal Deutweg verbessern
Begründung	
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Im regionalen Richtplan ist die zu planende Veloverbindung vom Bahnhof Grüze bis zum Sportareal bereits festgehalten. Der kommunale Richtplan muss deshalb nicht angepasst werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-011-002
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Zusammenspiel übergeordneter Planungsinstrumente: Es wird beantragt, dass die Stadt Winterthur von der übergeordneten Planung betreffend Velonebenverbindungen über das Areal Toggenburger abweicht, respektive dass sie auf eine Anpassung der überkommunalen Richtplanung hinwirkt.
Begründung	Im regionalen Richtplan ist auf dem Werkareal der Firma Toggenburger eine bestehende beziehungsweise geplante Veloroute eingetragen. Die Realisierung der geplanten Veloroute wurde in verschiedenen Gesprächen mit Vertreter der Stadt Winterthur (Tiefbauamt, Verkehr) sowie der Firma Toggenburger diskutiert, am Ende entschieden die städtischen Vertreter, dass auf eine Realisierung des Teilstücks auf der Kiesweiherstrasse (Abschnitt bestehende Veloroute) mittelfristig aus Sicherheitsgründen zu verzichten ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine Velonebenverbindung in einem Industriegebiet und an einem von LKW bedienten Umschlag für Massengüter nicht geeignet. Eine Umleitung der Veloroute um die Industriezone herum bzw. durch die südliche Wohnzone sowie die östliche Freihaltezone würde der Sicherheit zu Gute kommen, zumal in der Freihaltezone bereits eine bestehende Velonebenverbindung existiert.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	An der geplanten Radwegverbindung wird festgehalten. Die Velowegverbindung kann zusammen mit einer Fusswegverbindung eine wichtige Lücke im Netz geschlossen werden. Heute bestehen erhebliche Umwege. Die im Richtplan dargestellte Linienführung liegt auf Wunschlinie (direktester Weg). Beim Richtplaneintrag handelt es sich um eine behördenverbindliche Planung. Sie ist für private Eigentümerinnen und Eigentümer nicht direkt verbindlich. Deshalb wird die Umsetzung der Verbindung auf Projektebene partnerschaftlich mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer vorangetrieben.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-016
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze Basisrouten Der zweite Satz (Die Basisroutenwerden in Ausbaustandard der Nebenrouten.) ist zu streichen.
Begründung	Basisrouten könnten von Fall zu Fall auch einen besseren Ausbaustandard aufweisen als Nebenrouten.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Orientierung am Standard der Nebenrouten sind als minimal Vorgabe zu verstehen. Eine Umsetzung in einem besseren Ausbaustandard ist weiterhin möglich. Im Rahmen der Massnahmen M.3.3 werden die Standards auf den Basisrouten vertieft geprüft, so dass anschliessend eine Konkretisierung möglich ist.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390297-231120
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	1. Im Gegensatz zum Abschnitt für den motorisierten Individualverkehr sind hier die zu überprüfenden (kantonalen) Richtplaneinträge und den Bezug zur übergeordneten Planung (Bachrevitalisierung am Mattenbach nicht eingefügt. Wir beantragen: 1.1 Entfernung der gegenwärtigen Routenführung der Veloschnellroute entlang des Mattenbachs aus dem (kantonalen) Richtplan (Mattenbachweg) 1.2 Allenfalls Eintrag der provisorischen Routenführung entlang der Waldeggstrasse oder Angabe eines Perimeters 1.3 Expliziter Vermerk auf neu auszuarbeitendes Projekt der Bachrevitalisierung am Mattenbach (Richtplantext, Abschnitt F.1.3.2/5)
Begründung	1. Rückzug des Projekts für eine Veloschnellroute entlang des Mattenbachs durch Stadtratsbeschluss vom 24. Mai 2023 2. Öffentliche Ankündigung sowie Verlautbarungen gegenüber Arbeitsgruppe, dass Richtplaneintrag überprüft wird 3. Äusserungen aus der Bevölkerung und der Anwohner, dass Veloschnellroute entlang des Mattenbachs nicht erwünscht ist (Eingaben aus der Mitwirkung, öffentliche Reaktion auf Bekanntgabe des Projekts) 3.1 Erhalt des Naherholungsgebiets Mattenbach 3.2 Ermöglichung Zugang für alle Anspruchsgruppen, nicht nur für Velofahrer 3.3 Verkehrstechnisch für (schnelle) Velofahrer ungeeignet 3.4 Gesamtbetrachtung der Projekte Veloschnellroute und Bachrevitalisierung des Mattenbachs
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wir nehmen den Hinweis bzw. die Einwendung auf. Im Landschaftszug entlang des Mattenbachs zwischen der Eindolung Seen und der Einmündung Eulach (Projektperimeter) soll ein wertvoller Naherholungsraum mit einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung entstehen. Im Rahmen eines Studienauftrags «Aufwertung Mattenbach» soll ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs sowie für die Fuss- und Veloverbindung Altstadt–Seen entwickelt werden. Im Bereich des Projektperimeters soll der Mattenbach revitalisiert und hochwassersicher ausgebaut werden, sowie der Bevölkerung den Zugang zum Erholungsraum ermöglichen. Im Planungssperimeter – in einem grösseren Betrachtungsbereich, der sich zwischen der Altstadt und Oberseen sowie zwischen dem Waldrand des Eschenbergs über das Naherholungsgebiet bis zur Tösstalstrasse aufspannt – wird ein Projektvorschlag für die städtische Veloroute Altstadt–Seen gefordert. Hierbei sind die im regionalen Richtplan festgehaltene Veloroute und Fusswege entlang des Mattenbachs kritisch zu hinterfragen.

Anpassung der Massnahme F.1.3.2:

«Ein Projekt für die Gewässeraufwertung Revitalisierung des Mattenbachs mit Massnahmen zu Hochwasserschutz, Ökologie und Naherholungswerten (inkl. attraktive Fuss- und Veloverbindungen) wird mittels qualitätssichernder Verfahren (Studienauftrag) erarbeitet. Für die städtische Veloroute wird ein Projektvorschlag erarbeitet, der in den Richtplan aufgenommen werden kann. --> Querverweis neu auch auf städtische Velorouten»

Das Kapitel Veloverkehr M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen, wird ebenfalls textlich ergänzt. Zum jetzigen Zeitpunkt macht es wenig Sinn, eine neue Linienführung zu beantragen, weil die räumliche Lage noch unklar ist. Die Einträge der Velorouten werden im regionalen Richtplan vorgenommen. Bei einer Linienführung besteht ein gewisser Anordnungsspielraum. Der kommunale Richtplan befasst sich «nur» mit der Umsetzung und zeigt die angestrebten Ergänzungen auf. Die genaue Lage der Linienführung der Veloroute Nr. 3 soll im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens eruiert werden (F.1.3.2). Sobald eine Linienführung festgelegt werden kann, wird diese als Änderungsantrag an den regionalen Richtplan gestellt. Kurzfristig werden auf der bestehenden Route Instandsetzungsmassnahmen durchgeführt und Gefahrenstellen behoben.

Bei der Massnahme M.3.1 wird ein Verweis auf die laufende Planung aufgenommen:

«Veloroute Nr. 3: Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen (> F.1.3.2).»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-005-052
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Neu ist aufzunehmen: Y-Brücke HB Nord auch für Velos planen. (= Antrag A.1.3.2) Antrag M.3.Ü.3: Gleisbrücke HB Süd auch für Velos planen.
Begründung	Diese Verbindungen sind auch für Velos sehr attraktiv und sollten daher von Anfang an so geplant sein, dass die Fussgänger nicht durch Velos bedrängt werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde untersucht, ob die Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord auch als Veloverbindung genutzt werden kann. Dabei hat sich gezeigt, dass die hierfür notwendigen Velorampen aufgrund des maximal möglichen Gefälles (Befahrbarkeit) so lang würden, dass diese nicht in den vorhandenen Raum passen. Dies sehr langen Rampen würden zudem zu Umwegen führen. Zudem bestehen bereits attraktive Veloverbindungen vom Hauptbahnhof bis zum KSW ohne grosse Gefällwechsel. Diese Aspekte haben dazu geführt, dass eine Fussverkehrsbrücke und keine Kombibrücke weiterverfolgt werden. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird nun geprüft, ob mit Liften die Nutzung der Brücke für den Fuss- und Veloverkehr möglich und sinnvoll ist.
Gleiche Anträge	AFS-008-020

Antrags-Nr.	AFS-1213-391321-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Die Veloverbindungen aus dem Quartier Dätt nau / Steig sollten im Richtplan einen definitiveren Eintrag erhalten. Eine Verbindung via «Zicki» (Auenrainstutz) wird zwar erwähnt, die Anbindung an die Velorouten in Richtung Stadt und nach Töss ist aber noch klarer zu definieren. Wichtig ist auch die eingetragene Passerelle zum Reitplatz. Hier braucht es noch ein konkretes Konzept.
Begründung	Das Quartier Dätt nau / Steig ist durch seine Lage sowohl von Töss und wie auch dem Zentrum der Stadt abgeschnitten. Für die Einwohnerinnen und Einwohner des Quartiers ist es von grosser Bedeutung, dass ein umfassendes Veloverkehrskonzept erstellt wird. Durch die mit einer LSA umgebauten Kreuzung Dätt nauerstrasse/Steigstrasse wurde bereits ein Schritt in Richtung sichere Veloverbindung gemacht. Für viele Bewohnerinnen und Bewohner ist diese Verbindung allerdings nicht praktisch, da ein grosser Umweg gefahren werden muss. Ausserdem ist die doppelte Querung der Steigstrasse für Kinder und wenig geübte Velofahrerinnen und Velofahrer schwierig zu bewältigen. Eine direkte Veloverbindung via Auenrainstutz («Zicki») ist deshalb unerlässlich. Die sichere Weiterführung einer Veloroute ab dem «Zicki» sowohl über die Autobahn und wie auch über die Zürcherstrasse ist von grosser Wichtigkeit und muss konkret im Richtplan eingetragen werden. Gelingt diese Verbindung, würde dem Quartier eine schnelle Verbindung Richtung Töss ermöglicht. Ausserdem wäre die Sekundarschule Rosenau dann auch für die Schüler aus dem Dätt nau einfacher, sicherer und schneller erreichbar. Durch eine Veloverbindung bzw. Passerelle ab Dätt nau / Steig über die Autobahn via Bahnhof Winterthur Süd kann der Reitplatz sicher und schnell an die Stadt angebunden werden. Das Naherholungsgebiet des Reitplatzes und der Töss ist heute schwierig und nur über stark befahrene Strassen erreichbar. Die Strecke führt ausserdem über eine Waldstrasse, die nachts nicht beleuchtet werden darf. Für Familien und die Vereinsmitglieder des FC Töss, der ebenfalls am Reitplatz beheimatet ist, besteht zurzeit keine sichere Veloverbindung zu diesem Naherholungsgebiet. Eine direkte Veloroute bzw. Passerelle vom Dätt nau via Bahnhof Winterthur Süd würde für alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt ein diverses Naherholungsgebiet mit vielen Freizeitmöglichkeiten näherbringen. Dieses Konzept muss im Richtplan konkretisiert werden. Um die Ziele des Klimaschutzes wie vom Volk beschlossen und einer 5 Minuten Stadt zu erreichen, muss das Quartier Dätt nau / Steig ein umfassendes Veloverkehrskonzept erhalten. Es ist darauf zu achten, eine schnelle und sichere Veloroute via Auenrainstutz umzusetzen. Grosses Augenmerk ist auch darauf zu setzen, die Weiterführung dieser Veloroute über die Autobahn und die Zürcherstrasse sicher zu gestalten. Dies ist heute nicht der Fall und scheint auch im Richtplan noch nicht verbindlich zu sein. Der Reitplatz muss näher an die Stadt

angebunden werden. Die Verbindung zum Reitplatz ist heute, wie oben erwähnt, schwierig und gefährlich. Durch die angedachte Veloroute bzw. Passerelle profitiert ganz Winterthur von einer sicheren und schnellen Verbindung zu einem äusserst wichtigen Naherholungsgebiet.

Entscheid

teilweise berücksichtigt

Stellungnahme

Die Wichtigkeit der Veloverbindung via Aurenrainstutz wurde bereits erkannt. Im Rahmen des regionalen Richtplans wird unter dem Kapitel M.3 Veloverkehr, Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen die Verbindung ebenfalls mit der Ansicht zur Anhebung auf eine regionale Hauptverbindung aufgeführt. In der Karte war die neue Verbindung jedoch ohne den Anschluss an die Veloroute Töss eingetragen. Gemäss diesem Antrag wird diese Verbindung im Text ergänzt.

Gleichzeitig wird in diesem Kapitel auch der geplante Antrag zur Veloerschliessung Dättnau-Töss-Reitplatz beschrieben. Die konkrete Linienführung von Dättnau bis zum Reitplatz steht im Zusammenhang mit der Entwicklung des Schwerpunktgebiets Winterthur Süd, dem Autobahnausbau und der Revitalisierung der Töss und wird im Rahmen der weiteren Entwicklungsplanungen und Projektierungen konkretisiert.

Gleiche Anträge

AFS-1213-391232-231126, AFS-1213-391145-231125, AFS-1213-391232-231124

Antrags-Nr.	AFS-005-049
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Einleitender Text. Der dritte Satz ist neu zu formulieren: Auf dem gesamten Stadtgebiet gibt es flächendeckend, ein feinmaschiges, attraktives, sicheres, möglichst beschattetes und komfortables Velonetz für Alltags- und Freizeitverbindungen. Innerhalb der Stadt wie auch in die Nachbargemeinden.
Begründung	Im Vordergrund müssen die Alltagsverbindungen innerhalb der Stadt stehen. Die Ausführungen in Strategie W2040 (Erläuterungen Richtplan Seite 66) sind klarer.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Zielvorstellung wird im Sinne der Einwendung in Bezug auf sichere und komfortable Alltagsverbindungen für alle ergänzt: « Der Anteil Veloverkehr am Modalsplit soll auf 20–25% (alle Wege mit Start und/oder Ziel auf Stadtgebiet) erhöht werden. Mit E-Bikes können auch weiter entfernte Ziele ausserhalb von Winterthur schnell und komfortabel erreicht werden. Winterthur schafft deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen dafür, dass Velofahren für alle Altersgruppen sicher und komfortabel ist und zu einem selbstverständlichen Fortbewegungsmittel wird. Dabei werden auch die Anforderungen an den Velogüterverkehr berücksichtigt. Auf dem gesamten Stadtgebiet gibt es ein flächendeckendes, dichtes, attraktives, sicheres, möglichst beschattetes und komfortables Velonetz, welches die Anschlüsse in die Nachbargemeinden sicherstellt. Das Netz setzt sich wie folgt zusammen:...»
Gleiche Anträge	AFS-008-013

Antrags-Nr.	AFS-005-050
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Nebenrouten. Der zweite Satz ist zu streichen
Begründung	Nebenrouten sind wichtige regionale Veloverbindungen. Auch auf diese sind Standards sicherzustellen. An Nebenrouten liegende Ziele wie Schulen, Einkauf etc. müssen für auch für schwächere Velofahrende sicher erreichbar sein.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung zu den Nebenrouten wird nicht angepasst. Die Formulierung wonach auf Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung sich Nebenverbindungen besonders für geübte Velofahrende eignen bezieht sich nicht auf alle Routen, sondern nur auf Verbindungen auf Hauptstrassen. Selbstverständlich gibt es auch Routen, welche Ziele wie Schulen, Einkauf etc. erschliessen, welche auf für weniger geübte Velofahrende ausgestaltet werden. Gerade für weniger geübte oder schwächere Velofahrende sollen vermehrt sichere Verbindungen auf Nebenstrassen mit weniger MIV-Verkehr entstehen. Diesen Grundsatz berücksichtigen insbesondere die städtischen Velorouten (roten Bahnen) für alle, welche möglichst nicht auf Hauptstrassen gelegt werden. Die erwähnten Nebenverbindungen auf Hauptstrassen mit hoher Verkehrsbelastung verlaufen in der Regel parallel zu einer städtischen Veloroute (Veloschnellroute), welche auch für ungeübte Fahrer geeignet sind.
Gleiche Anträge	AFS-008-014

Antrags-Nr.	AFS-1213-391549-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Zusätzliche Velo-Wege zw. - Wülflingen - Töss - Töss - Breite - Mattenbach/Seen - Seen - Hegi/Oberwinterthur
Begründung	sichere Querungen fehlen bzw. nicht ausgewiesen/eingezeichnet
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die beschriebenen zu planenden Veloverbindungen sind bereits im separaten Plan zum Veloverkehr festgehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391496-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Ein Netzsystem ist nicht erkennbar. Es gibt vier Typen an Veloverbindungen: Velorouten, Basisrouten, Velohauptverbindungen und Velonebenverbindungen. Zudem werden teilweise Verbindungen parallel geführt, ohne dass eine Hierarchie ersichtlich ist. Eine Vereinfachung und Hierarchisierung der Verbindungen ist angebracht. Jede Strasse soll eine geeignete Veloverbindung sein. Prüfwert ist die Reduktion auf zwei Verbindungstypen: die schnelle und direkte Verbindung und die Komfortverbindung. Die Komfortverbindung verläuft grundsätzlich auf Strassen mit wenig Verkehr und braucht keine grossen Infrastrukturanpassungen. Zudem stellt sich die Frage, wieso das Tösstal nicht an eine Veloschnellroute angehängt wird?
Begründung	Prüfen des Netzsystems Veloverkehr hinsichtlich dem angestrebten Modalsplit und der flächendeckenden Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Das Netzsystem der Veloverbindungen hat sich dem übergeordneten kantonalen Velonetzplan zu orientieren. Der kommunale Richtplan kann keine eigenständige Vereinfachung der Verbindungen vornehmen. Deshalb wird mit der Richtplanmassnahme «M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren» der Auftrag formuliert das gesamte Netz zusammen mit dem Kanton nochmals zu prüfen. Resultat ist ein aktualisierter Velonetzplan (inkl. Umsetzungsstand). Das Tösstal ist mit Veloroute Töss an die Veloschnellroute Kemptal angeschlossen. Von Seen bis zu Kollbrunn und weiter bestehen übergeordnete Velohauptverbindungen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391304-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Entfernung der gegenwärtigen Routenführung aus dem Richtplan und allenfalls Eintrag der provisorischen Routenführung entlang der Waldeggstrasse. Explizierter Vermerk auf neu auszuarbeitendes Projekt der Bachrevitalisierung am Mattenbach Ausarbeitung des Projekts der Bachrevitalisierung am Mattenbach unter der Bedingung «Keine Veloschnellroute entlang des Mattenbachs»
Begründung	Trotz Rückzug Veloschnellroute am Mattenbach immer noch Teil des Richtplans.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wir nehmen den Hinweis bzw. die Einwendung der Mattenbach-Allianz auf. Im Landschaftszug entlang des Mattenbachs zwischen der Eindolung Seen und der Einmündung Eulach (Projektperimeter) soll ein wertvoller Naherholungsraum mit einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung entstehen. Im Rahmen eines Studienauftrags «Aufwertung Mattenbach» soll ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs sowie für die Fuss- und Veloverbindung Altstadt–Seen entwickelt werden. Im Bereich des Projektperimeters soll der Mattenbach revitalisiert und hochwassersicher ausgebaut werden, sowie der Bevölkerung den Zugang zum Erholungsraum ermöglichen. Im Planungssperimeter – in einem grösseren Betrachtungsbereich, der sich zwischen der Altstadt und Oberseen sowie zwischen dem Waldrand des Eschenbergs über das Naherholungsgebiet bis zur Tösstalstrasse aufspannt – wird ein Projektvorschlag für die städtische Veloroute Altstadt–Seen gefordert. Hierbei sind die im regionalen Richtplan festgehaltene Veloroute und Fusswege entlang des Mattenbachs kritisch zu hinterfragen. Anpassung der Massnahme F.1.3.2 «Ein Projekt für die Gewässeraufwertung Revitalisierung des Mattenbachs mit Massnahmen zu Hochwasserschutz, Ökologie und Naherholungswerten (inkl. attraktive Fuss- und Veloverbindungen) wird mittels qualitätssichernder Verfahren (Studienauftrag) erarbeitet. Für die städtische Veloroute wird ein Projektvorschlag erarbeitet, der in den Richtplan aufgenommen werden kann. > Querverweis neu auch auf städtische Velorouten» Das Kapitel Veloverkehr M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen, wird ebenfalls textlich ergänzt. Zum jetzigen Zeitpunkt macht es wenig Sinn, eine neue Linienführung zu beantragen, weil die räumliche Lage noch unklar ist. Die Einträge der Velorouten werden im regionalen Richtplan vorgenommen. Bei einer Linienführung besteht ein gewisser Anordnungsspielraum. Der kommunale Richtplan befasst sich «nur» mit der Umsetzung und zeigt die angestrebten Ergänzungen auf. Die genaue Lage der Linienführung der Veloroute Nr. 3 soll im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens eruiert werden (F.1.3.2). Sobald eine Linienführung festgelegt werden kann, wird diese als Änderungsantrag an den

regionalen Richtplan gestellt. Kurzfristig werden auf der bestehenden Route Instandsetzungsmassnahmen durchgeführt und Gefahrenstellen behoben.

Bei der Massnahme M.3.1 wird ein Verweis auf die laufende Planung aufgenommen:

«Veloroute Nr. 3: Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen (> F.1.3.2).»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-048-018
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Trotzdem beantragen wir, den folgenden Grundsatz in den ersten Absatz aufzunehmen (S.152, allenfalls als zweitletzten Satz des einführenden Teils, vor der Einleitung zur Aufzählung, neu): ...Nachbargemeinden sicherstellt. Nach Möglichkeit sollen Velorouten von dicht begangenen Fussgänger-Bereichen oder von Routen mit hohem MIV Verkehr physisch getrennt werden. Das Netz....
Begründung	Die Parallel- (ohne physische Trennung) oder Gemischtführung des Veloverkehrs auf Wegen/Strassen mit hohem Fussverkehr einerseits oder hoher MIV-Belastung andererseits ist immer wieder problematisch und führt zu grossem Gefahrenpotenzial. Zudem schmälert es die Attraktivität der Benutzung v.a. für ungeübte Velofahrende. Es ist klar, dass mancherorts keine Alternative möglich ist (zu enge Platzverhältnisse), oder ein gutes Angebot mit VSR-Standard parallel zur Hauptstrasse bereits existiert.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es bestehen vielfältige Ansprüche an den Strassenraum. Nicht verkehrliche Ansprüche auch Funktionen wie Aufenthalt und Verweilen sind wesentliche Bedürfnisse an Quartierstrassen. Die Erfüllung aller Bedürfnisse schliessen sich nicht überall konsequent aus. Auf hochfrequentierten Strassen können Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden entstehen. Im kommunalen Richtplan wird die Massnahme zur Konkretisierung des Velonetzes und dessen Standards festgehalten (M.3.3). Der Grundsatz zur physischen Trennung wird in die Massnahme M.3.3 aufgenommen: Im Rahmen dieser Arbeit wird geprüft, wo Velorouten vom MIV und Fussverkehr baulich abgetrennt werden sollen. Die besten Verkehrslösungen können nur mit der konkreten Auseinandersetzung der lage-spezifischen Problemstellungen eruiert und umgesetzt werden. Dabei können Lösungen an manchen Orten aus so ausfallen, dass die jeweiligen Regimes der Bevorzugung (MIV, Velo) relativiert werden. Dies ist insbesondere dort der Fall, wenn keine separaten Verkehrsführungen möglich sind.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-048
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze: Der Velogüterverkehr soll stärker mitberücksichtigt werden.
Begründung	Der Velogüterverkehr wird in Zukunft wichtiger werden und hat ein riesiges Potential das entfaltet werden kann.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stärkung des Velogüterverkehrs kann einen Beitrag zur Erreichung des Modal-Splits leisten. Deshalb wird die Berücksichtigung des Velogüterverkehrs in die Ziele und Grundsätze zum Veloverkehr aufgenommen: «Der Anteil Veloverkehr am Modalsplit soll auf 20–25% (alle Wege mit Start und/oder Ziel auf Stadtgebiet) erhöht werden. Mit E-Bikes können auch weiter entfernte Ziele ausserhalb von Winterthur schnell und komfortabel erreicht werden. Winterthur schafft deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen dafür, dass Velofahren für alle Altersgruppen sicher und komfortabel ist und zu einem selbstverständlichen Fortbewegungsmittel wird. Dabei werden auch die Anforderungen an den Velogüterverkehr berücksichtigt. Auf dem gesamten Stadtgebiet gibt es ein flächen-deckendes, dichtes, attraktives, sicheres, möglichst beschattetes und komfortables Velonetz, welches die Anschlüsse in die Nachbargemeinden sicherstellt. Das Netz setzt sich wie folgt zusammen:...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-051
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Der Begriff Basisrouten ist durch die spezifischeren Städtische Haupt- und Nebenrouten zu ersetzen.
Begründung	Städtische Festlegungen (Basisrouten) müssen Standards von Haupt- oder Nebenrouten aufweisen können.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Begriffe Haupt- und Nebenrouten werden für die regional festgelegten Veloverbindungen verwendet. Die städtischen Veloverbindungen, welche im kommunalen Richtplan festgelegt werden, können nicht diese Begriffe nicht per se übernehmen. Die Konkretisierung des Velonetzes und auch dessen Standards ist in der Massnahme M.3.3 des kommunalen Richtplan bereits berücksichtigt. Im Rahmen dieser Konkretisierung werden auch die Begrifflichkeiten überprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-015
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze Basisrouten Die Dichte soll 100 bis 300 Meter betragen
Begründung	Mit eine Netzdichte von 300 bis 400 Metern müssten einige Basisrouten aufgehoben werden; das Netz ist bereits jetzt manchenorts dichter.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Grundsätzlich sollen alle Strassen in Winterthur auch mit dem Velo befahrbar sein. Basisverbindungen werden bei der Strassenraumgestaltung in Bezug zur Velofreundlichkeit höher gewichtet als Strassen ohne Richtplaneintrag. Basisverbindungen ergänzen die Veloverbindungen von regionaler Bedeutung. Zusammen mit diesen Routen wird die Entstehung eines dichtes Velonetz angestrebt. Dieses Netzdichte ist teilweise dichter als die beschriebenen 300 bis 400 Meter. Ein Abbau von bestehenden Veloverbindungen ist nicht vorgesehen. Deshalb wird die Netzdichte im Richtplantext mit angemessenem Spielraum auf topografische Gegebenheiten von 300 bis 400 auf 200 bis 300 Meter erhöht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-017
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen Fehlerhinweis: Erweiterung städtische Velorouten Nr. 6 von Rosenberg bis Brunngasse/Ruhtalstrasse statt Rund- strasse.
Begründung	Es wird ein falscher Strassenname genannt, die Absicht ist es, wie im Plan ersichtlich, mit der SVR 6 ab Brunngasse/ Ruhtalstrasse zu beginnen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hinweis ist korrekt. Der Richtplantext wird entsprechend ange- passt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-018
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen Ergänzen: Erweiterung SVR 3 Verbindung Tösstalstrasse bis Bahnhof Seen (Steinackerweg- Hinterdorfstrasse)
Begründung	Diese Verbindung ist in der Karte Seite 154 eingezeichnet, fehlt aber im Text Seite 153.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hinweis ist korrekt. Der Richtplantext wird entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-019
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen Neu ist aufzunehmen: Wegverbindung ab Einmündung Neftenbacherstrasse in Wülflingerstrasse direkt gegen Süden auf die Hauptverbindung Tössuferweg.
Begründung	Die Einfahrt ab Neftenbacherstrasse Richtung Stadtzentrum wäre so abseits der Hauptstrassen möglich. Der Tössuferweg stellt eine direkte Verbindung zur städtischen Veloroute 5 dar.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan wird noch nicht angepasst. Zunächst wird die Machbarkeit und der Nutzen dieser Verbindung im Rahmen der Konkretisierung des Velonetzes gemäss Richtplanmassnahme M.3.3 geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-021
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen Neu ist aufzunehmen: Hauptbahnhof – Sulzer (Anbindung zweiter Wendebahnhof)
Begründung	Analog Fussverkehr Seite 145 auch für Velos vorsehen
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verbindung wird noch nicht in den Richtplan aufgenommen. Sie wird zunächst in Rahmen der Testplanung Areal Vogelsang Nord (Wendebahnhof) zusammen mit der SBB geprüft (Richtplan S.29, Nächste Planungsschritte Stadtraum Bahnhof).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-024
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Karteneinträge - Titel ändern: Karteneinträge geplante kommunale Velorouten (Basisrouten)
Begründung	Diese Seite handelt nur von zusätzlich geplanten Velorouten. Velorouten ist der Begriff für Veloverbindungen. Velowege beschreibt die konkrete Beschaffenheit von Abschnitten von Velorouten.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hinweis ist korrekt. Der Karteneintrag wird entsprechend an- gepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-025
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Karteneinträge-Legende Basisrouten korrigieren: jeweils geplante voranstellen
Begründung	Es sind nur die geplanten eingetragen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hinweis ist korrekt. Der Karteneintrag wird entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-026
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3 Veloverkehr
Antrag	Karteneinträge- Fehler: Verbindung Bachtelstrasse – Schafhauserstrasse via Zielstrasse: Blau/gelben Eintrag aus der Karte entfernen.
Begründung	Dieser Abschnitt soll gemäss Richtplankarte Velo kommunale Basisroute werden und nicht regionale Nebenroute.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Hinweis ist korrekt. Der Karteneintrag wird entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390295-231120
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	1. Entfernung der gegenwärtigen Routenführung der Veloschnellroute entlang des Mattenbachs aus dem (kantonalen) Richtplan (Mattenbachweg) 2. Allenfalls Eintrag der provisorischen Routenführung entlang der Waldeggstrasse oder Angabe eines Perimeters 3. Expliziter Vermerk auf neu auszuarbeitendes Projekt der Bachrevitalisierung am Mattenbach (Richtplantext, Abschnitt F.1.3.2/5) 4. Ausarbeitung des Projekts der Bachrevitalisierung am Mattenbach unter der Bedingung «Keine Veloschnellroute entlang des Mattenbachs» (gilt insbesondere für den von der Stadt angekündigten Wettbewerb um das Projekt)
Begründung	1. Rückzug des Projekts für eine Veloschnellroute entlang des Mattenbachs durch Stadtratsbeschluss vom 24. Mai 2023 2. Öffentliche Ankündigung sowie Verlautbarungen gegenüber Arbeitsgruppe, dass Richtplaneintrag überprüft wird 3. Äusserungen aus der Bevölkerung und der Anwohner, dass Veloschnellroute entlang des Mattenbachs nicht erwünscht ist (Eingaben aus der Mitwirkung, öffentliche Reaktion auf Bekanntgabe des Projekts) 3.1 Erhalt des Naherholungsgebiets Mattenbach 3.2 Ermöglichung Zugang für alle Anspruchsgruppen, nicht nur für Velofahrer 3.3 Verkehrstechnisch für (schnelle) Velofahrer ungeeignet 3.4 Gesamtbetrachtung der Projekte Veloschnellroute und Bachrevitalisierung des Mattenbachs
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Landschaftszug entlang des Mattenbachs zwischen der Eindolung Seen und der Einmündung Eulach (Projektperimeter) soll ein wertvoller Naherholungsraum mit einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung entstehen. Im Rahmen eines Studienauftrags «Aufwertung Mattenbach» soll ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs sowie für die Fuss- und Veloverbindung Altstadt–Seen entwickelt werden. Im Bereich des Projektperimeters soll der Mattenbach revitalisiert und hochwassersicher ausgebaut werden, sowie der Bevölkerung den Zugang zum Erholungsraum ermöglichen. Im Planungssperimeter – in einem grösseren Betrachtungsbereich, der sich zwischen der Altstadt und Oberseen sowie zwischen dem Waldrand des Eschenbergs über das Naherholungsgebiet bis zur Tösstalstrasse aufspannt – wird ein Projektvorschlag für die städtische Veloroute Altstadt–Seen gefordert. Hierbei sind die im regionalen Richtplan festgehaltene

Veloroute und Fusswege entlang des Mattenbachs kritisch zu hinterfragen.

Anpassung der Massnahme F.1.3.2:

«Ein Projekt für die Gewässeraufwertung Revitalisierung des Mattenbachs mit Massnahmen zu Hochwasserschutz, Ökologie und Naherholungswerten (inkl. attraktive Fuss- und Veloverbindungen) wird mittels qualitätssichernder Verfahren (Studienauftrag) erarbeitet. Für die städtische Veloroute wird ein Projektvorschlag erarbeitet, der in den Richtplan aufgenommen werden kann. > Querverweis neu auch auf städtische Velorouten»

Das Kapitel Veloverkehr M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen, wird ebenfalls textlich ergänzt. Zum jetzigen Zeitpunkt macht es wenig Sinn, eine neue Linienführung zu beantragen, weil die räumliche Lage noch unklar ist. Die Einträge der Velorouten werden im regionalen Richtplan vorgenommen. Bei einer Linienführung besteht ein gewisser Anordnungsspielraum. Der kommunale Richtplan befasst sich «nur» mit der Umsetzung und zeigt die angestrebten Ergänzungen auf. Die genaue Lage der Linienführung der Veloroute Nr. 3 soll im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens eruiert werden (F.1.3.2). Sobald eine Linienführung festgelegt werden kann, wird diese als Änderungsantrag an den regionalen Richtplan gestellt. Kurzfristig werden auf der bestehenden Route Instandsetzungsmassnahmen durchgeführt und Gefahrenstellen behoben.

Bei der Massnahme M.3.1 wird ein Verweis auf die laufende Planung aufgenommen:

«Veloroute Nr. 3: Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen (F.1.3.2).»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-003-037
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Bei der Veloroute 2 sind die Museumstrasse sowie das Maag-Areal nicht in das städtische Veloroutennetz einzubeziehen.
Begründung	Die Veloroute Nr. 2 kann bis zur Hegistrasse problemlos mit der Route 1 zusammengelegt werden. Die an-gedachte Aufhebung der Museumstrasse für den MIV ist keine Option. Zudem wäre sie mit unabsehbaren Kosten verbunden, die mit dem Umbau der Alternativroute und der Anbindung der Parkhäuser verbunden wäre. Stattdessen ist die Route 2 kostengünstig und rasch realisierbar, wenn auch kaum hübsch gestaltet mit rotem Fahrbahnbelag oder Ähnlichem dafür praktisch im Alltag für den Fahrradverkehr, über die Stadthaus-strasse und die Seidenstrasse in die Geiselweidstrasse zu führen, auch um das Grüzefeld zu erreichen, dass ab der St.Gallerstrasse gut mit Radwegen und Radstreifen erschlossen ist, die aber nicht zum städtischen Veloroutennetz gehören. Unsön ist, dass die Route von der St. Georgenstrasse ein kurzes Stück über die Römerstrasse mit 2maliger Überquerung der Fahrbahn in Fahrtrichtung stadtauswärts führen soll, um den stückweise ohnehin engen Rad-/Fussweg entlang der Bahnlinie zu erreichen. Die Querung des Maag-Areals durch einen Bereich, in dem Werkverkehr mit Güterwagen stattfindet, wurde auch von internationalen Experten als untauglich beurteilt. Die Route 2 ist deshalb neu zu planen und es darf diesbezüglich keine Festsetzung erfolgen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die konkreten Linienführungen der Velorouten werden im Rahmen der konkreten Projektierung geprüft. Der Richtplaneintrag ist nicht parzellenscharf, es besteht bereits ein genügender Handlungsspielraum um die Verbindung anzupassen.
Gleiche Anträge	AFS-001-009

Antrags-Nr.	AFS-006-026
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Die Veloroute Nr. 2 soll an der Pflanzschulstrasse beginnen. Die Museumsstrasse soll für den MIV offenbleiben. Der Veloverkehr kann von der Pflanzschulstrasse über den Cityring geführt werden.
Begründung	Eine Verlegung des MIV von der Museumstrasse auf die St. Georgenstrasse mit Gegenverkehr verringert die MIV-Kapazität auf der Museumstrasse und auf der St. Georgenstrasse. Dadurch wird ein wesentlicher Teil des MIV auf andere Strassen (Technikumstrasse, Rychenbergstrasse, etc.) verlagert. Dies ist zum Nachteil von Langsamverkehr und ÖV auf den entsprechenden Strassen und soll deshalb vermieden werden. Zurzeit ist eine alternative Linienführung über die Waldeggstrasse in Evaluation. Der Richtplan sollte deshalb so formuliert sein, dass Resultate bezüglich anderer Linienführung berücksichtigt werden können.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die konkreten Linienführungen der Velorouten werden im Rahmen der konkreten Projektierung geprüft. Der Richtplaneintrag ist nicht parzellenscharf, es besteht bereits ein genügender Handlungsspielraum um die Verbindung anzupassen.
Gleiche Anträge	AFS-001-009

Antrags-Nr.	AFS-005-053
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Die Veloroute 3 soll entlang des Mattenbach möglichst den Fuss- und Veloverkehr entflechten. Beide Wege sollen attraktiv gestaltet werden (Sonnenschutz, Sitzgelegenheiten, uneingeschränkt nutzbarer Fahrbelag). Die Streckenführung soll bis nach Oberseen erfolgen.
Begründung	Eine Entflechtung vermeidet Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Landschaftszug entlang des Mattenbachs zwischen Eindolung Seen und der Einmündung Eulach (Projektperimeter), soll ein wertvoller Naherholungsraum mit einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung entstehen. Im Rahmen eines Studienauftrags «Aufwertung Mattenbach» soll ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs sowie für die Fuss- und Veloverbindung Altstadt–Seen entwickelt werden. Im Bereich des Projektperimeters soll der Mattenbach revitalisiert und hochwassersicher ausgebaut werden, sowie der Bevölkerung den Zugang zum Erholungsraum ermöglichen. Im Planungssperimeter – in einem grösseren Betrachtungsbereich, der sich zwischen der Altstadt und Oberseen sowie zwischen dem Waldrand des Eschenbergs über das Naherholungsgebiet bis zur Tösstalstrasse aufspannt – wird ein Projektvorschlag für die städtische Veloroute Altstadt–Seen gefordert. Hierbei sind die im regionalen Richtplan festgehaltene Veloroute und Fusswege entlang des Mattenbachs kritisch zu hinterfragen. Anpassung der Massnahme F.1.3.2: «Ein Projekt für die Gewässeraufwertung Revitalisierung des Mattenbachs mit Massnahmen zu Hochwasserschutz, Ökologie und Naherholungswerten (inkl. attraktive Fuss- und Veloverbindungen) wird mittels qualitätssichernder Verfahren (Studienauftrag) erarbeitet. Für die städtische Veloroute wird ein Projektvorschlag erarbeitet, der in den Richtplan aufgenommen werden kann. > Querverweis neu auch auf städtische Velorouten» Das Kapitel Veloverkehr M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen, wird ebenfalls textlich ergänzt. Zum jetzigen Zeitpunkt macht es wenig Sinn, eine neue Linienführung zu beantragen, weil die räumliche Lage noch unklar ist. Die Einträge der Velorouten werden im regionalen Richtplan vorgenommen. Bei einer Linienführung besteht ein gewisser Anordnungsspielraum. Der kommunale Richtplan befasst sich «nur» mit der Umsetzung und zeigt die angestrebten Ergänzungen auf. Die genaue Lage der Linienführung der Veloroute Nr. 3 soll im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens eruiert werden (F.1.3.2). Sobald eine Linienführung festgelegt werden kann, wird diese als Änderungsantrag an den regionalen Richtplan gestellt. Kurzfristig werden auf der bestehenden Route Instandsetzungsmassnahmen durchgeführt und Gefahrenstellen behoben. Bei der Massnahme M.3.1 wird ein Verweis auf die laufende

Planung aufgenommen:

«Veloroute Nr. 3: Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen (> F.1.3.2).»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-004-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	In Bezug auf die Velonebenroute, welche gemäss überkommuna- ler Richtplan durch das Areal des Volg Verteilzentrums in Oberwin- terthur geplant ist, soll bei der RWU der Antrag gestellt werden, dass die Linienführung der Velonebenroute durch die Wohn- und Freihaltezone und nicht durch die Industriezone geführt werde.
Begründung	Ein Veloweg durch die Industriezone, welche an dieser Stelle (mit dem grossen Verteilzentrum von Volg und der Firma Toggenbur- ger) viel Schwerverkehr bedingt, ist nicht sinnvoll. Eine bessere Linienführung wäre, wie im obigen Plan rot eingezeichnet, ohne grossen Umweg und zur Förderung der Verkehrssicherheit möglich. Diese Route ist nicht nur deutlich verkehrssicherer, sondern auch attraktiver. Da ein Grossteil des Veloverkehrs stadt- auswärts an dieser Stelle Freizeitverkehr ist, hätte diese Linienfüh- rung auch keine massgebliche Verlängerung der Wege zur Folge, sondern je nach Ziel sogar eine Verkürzung. Schliesslich würde mit dieser Linienführung auch gleich noch der Konflikt mit dem Richt- planeintrag Güterumschlagplatz gelöst. Denn die Nutzung der Fläche nordöstlich des Volg Verteilzentrums als Güterumschlag- platz wäre mit der Nutzung als Veloweg nicht kompatibel.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	An der geplanten Radwegverbindung wird festgehalten. Die Radwegverbindung kann zusammen mit einer Fusswegverbindung eine wichtige Lücke im Netz geschlossen werden. Heute bestehen erhebliche Umwege. Die im Richtplan dargestellte Linienführung liegt auf Wunschlinie (direktester Weg). Beim Richtplaneintrag han- delt es sich um eine behördenverbindliche Planung. Sie ist für private Eigentümerinnen und Eigentümer nicht direkt verbindlich. Deshalb wird die Umsetzung der Verbindung auf Projektebene partnerschaftlich mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer vorangetrieben.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Bei der Massnahme M.3.1 / Veloroute Nr. 2 sei festzuhalten, dass bei der Planung der Linienführung darauf zu achten ist, dass die Veloroute das häufig verwendete Anschlussgleis beim Bahnhof Grütze nicht quert.
Begründung	Wenn der Veloweg das Anschlussgleis quert, ist entweder der Veloweg oder das Anschlussgleis nicht mehr vernünftig benutzbar. Der betroffene Betrieb ist auf den Bahnanschluss und das Anschlussgleis angewiesen. Andernfalls wären sehr viele zusätzlichen LKW-Fahrten in und durch die Stadt nötig. Wenn Velofahrer die Anschlussgleise queren, ist dies einerseits gefährlich und andererseits wäre der Veloweg bei jedem Rangiermanöver auf dem Anschlussgleis, die nicht vermeidbar sind, mehrmals täglich während ca. 40 Minuten blockiert. Es ist deshalb entscheidend, dass eine Linienführung gefunden wird, welche das Anschlussgleis nicht quer. Ausserdem hält der kantonale Richtplan unter 4.6 Güterverkehr fest, dass bestehende Anschlussgleise zu erhalten sind, sofern zweckmässig. Mit dem Ziel, den Verkehr in der Stadt Winterthur zu reduzieren, ist jedes Anschlussgleis, insbesondere ein stark genutztes, als zweckmässig zu bezeichnen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die konkrete Linienführung wird im Rahmen der konkreten Projektierung geprüft. Der Richtplaneintrag ist nicht parzellenscharf, es besteht bereits ein genügender Handlungsspielraum um die Verbindung anzupassen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391451-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Das städtische Veloroutennetz soll im regionalen Richtplan noch weiter ausgebaut und die Kapazität und Attraktivität der Linienführung optimiert werden. Insbesondere sollen Tangentialverbindungen geprüft werden.
Begründung	Als Ziel wird genannt, den Anteil Veloverkehr am Modalsplit auf 20?25% (alle Wege mit Start und/oder Ziel auf Stadtgebiet) zu erhöhen. Mit E-Bikes könnten auch weiter entfernte Ziele ausserhalb von Winterthur schnell und komfortabel erreicht werden. Diese höchste Netzkategorie der Velorouten soll deshalb prioritär verfolgt werden. Weitere Optimierungen in den anderen Kategorien sollen selbstverständlich ebenfalls realisiert werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391138-231125
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Veloroute St. Gallerstrasse: Abschnitt der St. Gallerstrasse von Altstadt bis zur Abschnitt Grüze-Plus als Veloroute aufnehmen.
Begründung	Wichtige und direkte Verbindung von der Altstadt bis zum neu entstehenden Zentrumsbereich Grüze Plus.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-019
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Wir beantragen Ausarbeitung und Neuaufnahme (prov. Aufnahme in den kommunalen und Antrag an den regionalen Richtplan) von folgenden drei zusätzlichen Velorouten mit VSR-Standard (Netzer-gänzungen): 1. Tangentialroute (Quartierverbindung) zwischen Töss und Wülflingen 2. Tangentialroute (Quartierverbindung) zwischen Oberwin-terthur und Seen, allenfalls im Raum der Seenerstrasse 3. Neue Radialroute (zwischen Nr. 2 und 3) vom Stadtzentrum nach Seen Nord grob entlang der Achse (stadtauswärts) Sei-denstrasse....Grüzefeldstrasse...Etzbergstrasse. Damit könnte nicht nur Seen besser angebunden werden, auch das gesamte Grüzefeld erhielte eine hochklassige, Verbindung ins Stadtzentrum.
Begründung	
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmass-nahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390846-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Dieses Kapitel muss so formuliert werden, dass es genügend Spielraum für die Stadt und die Eigentümerschaft von grossen Arealen bietet, um zusammen zukunftsfähige Entwicklungen zu gestalten.
Begründung	Der Eintrag kann die Entwicklung des Rieter-Areals im Sinne der Stadt Winterthur negativ beeinflussen, daher ist es zwingend notwendig, dass die Massnahmen im Rahmen der konkreten Entwicklung zwischen den Parteien verhandelt und eine Lösung im gegenseitigen Einvernehmen gefunden wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung ist bereits so offen formuliert, dass genügend Spielraum besteht. Die Richtplaninhalte sind behördenverbindlich. Für Private sind die Inhalte nicht direkt verbindlich. Es wird beabsichtigt im Rahmen einer gemeinsamen Planung mit der Eigentümerschaft die geeignete Durchwegung durch das Areal festzulegen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-009
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Vorgesehene Routen ändern Bei der Veloroute 2 und 3 sind für die Festsetzung folgende Änderungen vorzunehmen: - Bei der Veloroute 2 sind die Museumstrasse sowie das Maag-Areal nicht in das städtische Veloroutennetz einzubeziehen - Bei der Veloroute 3 soll auf die Waldeggstrasse (mit Beleuchtung) ausgewichen werden. Dies lässt auch für die Renaturierung des Mattenbachs mehr Möglichkeiten offen. Alternativ ist der Mattenbachweg in der Nacht zu beleuchten.
Begründung	2: zu gefährlich, führt auf dem Maag-Areal durch einen Bereich, in dem Werkverkehr mit Güterwagen stattfindet. 3: Der kombinierte Fuss- und Veloverkehr ist an dieser Stelle zu gefährlich.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die konkreten Linienführungen der Velorouten werden im Rahmen der konkreten Projektierung geprüft. Der Richtplaneintrag ist nicht parzellenscharf, es besteht bereits ein genügender Handlungsspielraum um die Verbindung anzupassen. Bei der Massnahme M.3.1 wird jedoch ein Verweis auf die laufende Planung Mattenbach aufgenommen (siehe auch Einwendung AFS-1213-391304-231127): «Veloroute Nr. 3: Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-038
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen
Antrag	Bei der Veloroute 3 soll rasch auf die Waldeggstrasse (mit Beleuchtung) – Langgasse-Reitweg- ausgewichen werden. Dies lässt auch für die Renaturierung des Mattenbachs mehr Möglichkeiten offen. Alternativ ist der Mattenbachweg in der Nacht zu beleuchten.
Begründung	Der kombinierte Fuss- und Veloverkehr auf der Südseite ist gefährlich und die vorgesehene Verbreiterung des Weges ist bereits gescheitert. Ohnehin ist der Umweg über die Mattenbachstrasse abzulehnen; die Veloroute soll bis zur Mattenbachstrasse entlang des Mattenbaches geführt werden. Das Ende der Veloroute an der unübersichtlichen Einmündung in die Tösstalstrasse ist abzulehnen. Die Hauptroute soll bis zur Rössligasse geführt werden, mit Anschluss an die Einmündung Oberseenerstrasse und weiter Richtung Ricketwil bzw. an den Radweg / Radstreifen Tösstalstrasse mit Anschluss an den Radweg ins Tösstal und nach Eidberg Gotzenwil. Bezüglich der Veloroute 3 darf keine Festsetzung erfolgen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Landschaftszug entlang des Mattenbachs zwischen Eindolung Seen und der Einmündung Eulach (Projektperimeter), soll ein wertvoller Naherholungsraum mit einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindung entstehen. Im Rahmen eines Studienauftrags «Aufwertung Mattenbach» soll ein Projekt für die Revitalisierung des Mattenbachs sowie für die Fuss- und Veloverbindung Altstadt–Seen entwickelt werden. Im Bereich des Projektperimeters soll der Mattenbach revitalisiert und hochwassersicher ausgebaut werden, sowie der Bevölkerung den Zugang zum Erholungsraum ermöglichen. Im Planungssperimeter – in einem grösseren Betrachtungsbereich, der sich zwischen der Altstadt und Oberseen sowie zwischen dem Waldrand des Eschenbergs über das Naherholungsgebiet bis zur Tösstalstrasse aufspannt – wird ein Projektvorschlag für die städtische Veloroute Altstadt–Seen gefordert. Hierbei sind die im regionalen Richtplan festgehaltene Veloroute und Fusswege entlang des Mattenbachs kritisch zu hinterfragen. Anpassung der Massnahme F.1.3.2 Ein Projekt für die Gewässeraufwertung Revitalisierung des Mattenbachs mit Massnahmen zu Hochwasserschutz, Ökologie und Naherholungswerten (inkl. attraktive Fuss- und Veloverbindungen) wird mittels qualitätssichernder Verfahren (Studienauftrag) erarbeitet. Für die städtische Veloroute wird ein Projektvorschlag erarbeitet, der in den Richtplan aufgenommen werden kann. > Querverweis neu auch auf städtische Velorouten Das Kapitel Veloverkehr M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen, wird ebenfalls textlich ergänzt Zum jetzigen Zeitpunkt macht es wenig Sinn, eine neue Linienführung zu beantragen, weil die räumliche Lage noch unklar ist. Die Einträge der Velorouten werden im regionalen Richtplan vorgenommen. Bei einer Linienführung be-

steht ein gewisser Anordnungsspielraum. Der kommunale Richtplan befasst sich «nur» mit der Umsetzung und zeigt die angestrebten Ergänzungen auf. Die genaue Lage der Linienführung der Veloroute Nr. 3 soll im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens eruiert werden (F.1.3.2). Sobald eine Linienführung festgelegt werden kann, wird diese als Änderungsantrag an den regionalen Richtplan gestellt. Kurzfristig werden auf der bestehenden Route Instandsetzungsmassnahmen durchgeführt und Gefahrenstellen behoben. Bei der Massnahme M.3.1 wird ein Verweis auf die laufende Planung aufgenommen:

«Veloroute Nr. 3: Zeughausstrasse, Knoten Mattenbach-/Zeughausstrasse, Mattenbachstrasse, Querung Unterer Deutweg, Querung Talgutstrasse, Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Strasse, Steinackerweg; Die Linienführung entlang des Mattenbachs ist im Rahmen des geplanten Studienauftrags zu überprüfen (> F.1.3.2).»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-008-022
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.2 City-Ring und äusserer Ring realisieren
Antrag	Die strassenbegleitenden Hauptrouten und wichtigen Anschlüsse müssen hier auch erwähnt werden
Begründung	Die strassenbegleitenden Hauptrouten und wichtigen Anschlüsse sind ebenso wichtige Bestandteile des Netzplan Veloschnellrouten von 2020.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die erwähnten strassenbegleitenden Hauptrouten werden im Betriebs- und Gestaltungskonzept Lind-/Schaffhauserstrasse mitberücksichtigt und die Anschlüsse an die städtischen Velorouten werden bei den entsprechenden Projekten berücksichtigt. Die strassenbegleitenden Hauptrouten sind im regionalen Richtplan als Hauptrouten eingetragen. Ein separater Eintrag im kommunalen Richtplan bietet keinen Mehrwert und würde die Klassifizierung noch komplexer machen. Im Rahmen der Massnahme M.3.3 wird der Umgang mit den strassenbegleitenden Hauptrouten geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-054
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.2 City-Ring und äusserer Ring realisieren
Antrag	Die Verbindungen sollen möglichst ohne Anschläge gebaut werden.
Begründung	Die Verbindungen sollen mit dem Velo – auch mit Anhänger und Gepäck - möglichst komfortabel befahrbar sein.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Ausführungsdetails werden im Rahmen der Projektierungen festgelegt und können nicht auf Richtplanstufe (übergeordnet) berücksichtigt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-055
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren
Antrag	Das Velonetz richtet sich auch nach dem Velogüterverkehr aus, insbesondere bei Einkaufszentren und bei der Schaffung von Veloparkierungen.
Begründung	Der Velogüterverkehr wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen und ist in der Planung zu berücksichtigen bei der Veloweg-Breite und der Grösse bzw. Länge der Veloparkierung.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stärkung des Velogüterverkehrs kann einen Beitrag zur Erreichung des Modal-Splits leisten. Deshalb wird die Berücksichtigung des Velogüterverkehrs in die Ziele und Grundsätze zum Veloverkehr aufgenommen: «Der Anteil Veloverkehr am Modalsplit soll auf 20–25% (alle Wege mit Start und/oder Ziel auf Stadtgebiet) erhöht werden. Mit E-Bikes können auch weiter entfernte Ziele ausserhalb von Winterthur schnell und komfortabel erreicht werden. Winterthur schafft deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen dafür, dass Velofahren für alle Altersgruppen sicher und komfortabel ist und zu einem selbstverständlichen Fortbewegungsmittel wird. Dabei werden auch die Anforderungen an den Velogüterverkehr berücksichtigt. Auf dem gesamten Stadtgebiet gibt es ein flächendeckendes, dichtes, attraktives, sicheres, möglichst beschattetes und komfortables Velonetz, welches die Anschlüsse in die Nachbargemeinden sicherstellt. Das Netz setzt sich wie folgt zusammen:...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-020
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren
Antrag	Wir beantragen deshalb, Netzplanung und Standards raschestmöglich anzupassen und schlagen vor, diese Planung von mittelfristig auf kurz- bis mittelfristig anzupassen. Insbesondere die Klärung der Standards für die verschiedenen Routenkategorien ist dringend fertigzustellen (Für VSR besteht sie ja schon weitestgehend). Sie soll kurzfristig erfolgen. Allenfalls wäre es zielführend, diesen Punkt in diesem Abschnitt separat aufzuführen.
Begründung	Für die laufenden Umsetzungen von Netzergänzungen und Schwachstellenanpassungen ist es wichtig, so rasch wie möglich die Klärung der Standards als Leitlinie zur Verfügung zu haben.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Dringlichkeit der Velonetzplanung mitsamt der Definition der Standards wird anerkannt. Der Zeithorizont wird von mittelfristig auf kurz-bis mittelfristig geändert.
Gleiche Anträge	AFS-008-023, AFS-005-056, AFS-005-070

Antrags-Nr.	AFS-005-057
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Kommunale Velowege (Basisrouten) ist durch Städtische Haupt- und Nebenrouten zu ersetzen, erstellen mit ausbauen zu ergänzen.
Begründung	Der Begriff Velowege im Titel ist irreführend, Velorouten führen meistens über Quartierstrassen. Eine Doppelbezeichnung schafft Verwirrung. Siehe auch Anträge zu M.3 Veloverkehr Ziele und Grundsätze siehe unten zu bestehende Basisrouten
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der Titel wird angepasst. Die Begriffe Haupt- und Nebenrouten werden für die regional festgelegten Veloverbindungen verwendet. Die städtischen Veloverbindungen, welche im kommunalen Richtplan festgelegt werden, können nicht diese Begriffe nicht per se übernehmen. Die Konkretisierung des Velonetzes und auch dessen Standards ist in der Massnahme M.3.3 des kommunalen Richtplan bereits berücksichtigt. Im Rahmen dieser Konkretisierung werden auch die Begrifflichkeiten überprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-058
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Der Titel ist neu zu formulieren: Geplante kommunale Veloverbindungen
Begründung	In diesem Kapitel geht es nur um zusätzlich geplante Routen. Der Begriff Velowege ist irritierend. Was hier beschrieben wird, heisst in der Regionalplanung Veloverbindung. Velowege kann als Radweg (bauliche Ausführung) missverstanden werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Titel wird entsprechend des Antrages angepasst.
Gleiche Anträge	AFS-008-027

Antrags-Nr.	AFS-005-059
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 4 Wegverbindung Steig-Dättneu (wie sie für den Fussverkehr (M.2.2, Nr. 12) vorgesehen ist) auch als Veloverbindung.
Begründung	Diese Verbindung ist auch für Velos sehr attraktiv und sollte daher von Anfang an so geplant sein, dass die Fussgänger nicht durch Velos bedrängt werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Wichtigkeit der Veloverbindung via Aurenrainstutz wurde bereits erkannt. Im Rahmen des regionalen Richtplans wird unter dem Kapitel M.3 Veloverkehr, Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen die Verbindung ebenfalls mit der Ansicht zur Anhebung auf eine regionale Hauptverbindung aufgeführt. In der Karte war die neue Verbindung jedoch ohne den Anschluss an die Veloroute Töss eingetragen. Gemäss diesem Antrag wird diese Verbindung im Text ergänzt.
Gleiche Anträge	AFS-008-028

Antrags-Nr.	AFS-048-021
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Wir beantragen deshalb eine neue kommunalen Velowegverbindung (grob über die Achse Buchacker-/Feldwiesenstrasse) zu entwickeln und als Grundsatz in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Die Verbindung vom Rosenbergquartier in Richtung Lindberg ist auch für das Velo zu verbessern.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-060
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 5 Ruhtalstrasse
Begründung	Das Esse-Veloparkhaus ist nur für die Zufahrt ab städtischer Veloroute 6 attraktiv. Um Velos ab Feldstrasse auch auf das Esse-Parkhaus zuzuführen ist eine gute Verbindung unerlässlich.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-061
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 6 Bettenstrasse (Schafhauserstrasse– Zielstrasse)
Begründung	Das Rosenbergwohnquartier braucht hier einen super guten Anschluss an die städtische Veloroute 6, da alle anderen Verbindungen Richtung Stadtzentrum eine Steigung von mindestens 12% aufweisen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-062
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 9 Stäffelistrasse
Begründung	Der Anschluss Hegi an die städtische Veloroute 2 ist via Ohrbühlstrasse vorgesehen. Diese Strasse ist heute schon gefährlich/un- gemütlich zu befahren und im Richtplan ist in diesem Bereich sogar noch ein Anschluss an einen Hegitunnel eingetragen. Auch an der Stäffelistrasse sind Bauvorhaben geplant, darum ist es enorm wichtig, dass dieser Strassenraum auch für schwächere Velofah- rende behutsam geplant wird.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmass- nahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-063
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 10 Seenerstrasse 'hoch'. Parallel zum bestehenden Eintrag zwischen Ohrbühlkreisel und Sulzerallee braucht es die Wegverbindungen 'hoch' als Anschluss an die städtische Veloroute 2.
Begründung	Die Anbindung an die städtische Veloroute 2 an dieser Stelle ist sehr wichtig und sollte über die Wege 'hoch' erfolgen, was zum Teil Landerwerb, bzw. Wegrechte bedeutet.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-064
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 12 Hauptbahnhof – SBB Lindareal – KSW (Brücke)
Begründung	Diese fehlende Verbindung wurde in verschiedenen städtischen Papieren (Leiterkonzept) als Defizit im Langsamverkehrsnetz beschrieben.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-065
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 15 Weststrasse, ganze Länge mit Ästen
Begründung	Diese Route ist eine wichtige Alternative zur Wülflingerstrasse analog zur Wartstrasse.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-029
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 5 Seemerbuck (Eichwäldlistrasse) – Wydenackerstrasse– Raum Betlingen/Betlingerstrasse – Sennhofweg (als flachste Verbindung zum Sennhofweg-/Waldeggstrasse)
Begründung	Der Anschluss Tösstal/Sennhof ist sehr unattraktiv via Tösstalstrasse. Diese neue Verbindung abseits vielbefahrener Strassen wäre ein grosser Gewinn für den Alltags als auch den Ausflugsveloverkehr.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-030
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen
Antrag	Karteneinträge: Die vorstehenden Anträge 4 und 5 sollen auf der Karte Seite 157 und in Richtplankarte Veloverkehr eingetragen werden.
Begründung	
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zusätzliche Veloverbindungen werden gemäss der Richtplanmassnahme M.3.3 Velonetz und Standards konkretisieren, geprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-028
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze: Auf Tempo 30 ist zu Gunsten der Leistungsfähigkeit auf Busstrecken grundsätzlich zu verzichten.
Begründung	Tempo 30 verlangsamt die Kommunal- und Regionalbusse. Dies hat teure Kompensationsmassnahmen und einen Mehrbedarf an Fahrpersonal und Fahrzeugen zur Folge. Für den angestrebten Modalsplit-Anteil von 30% bis 35% für den ÖV darf der Bus nicht ausgebremst werden. Busbeschleunigungsmassnahmen sollten eine tatsächliche Beschleunigung bewirken und nicht eine Kompensation des Verlusts durch Tempo 30.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-008
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Wir regen an, das bestehende Schienennetz in der Stadt Winterthur zu nutzen und nötigenfalls zu ergänzen, damit in Winterthur in Zusammenarbeit mit dem ZW eine Stadtbahn realisiert werden kann
Begründung	Aus unserer Sicht ist es ein Nachteil des öffentlichen Verkehrs in Winterthur, dass dieser über keine eigenen Trassen wie das Tram in anderen Städten verfügt. Allerdings gibt es in jedem Stadtteil Quartierbahnhöfe, die grundsätzlich zu wenig genutzt werden. Wir regen deshalb an, das Schienennetz in der Stadt Winterthur so zu nutzen und nötigenfalls zu ergänzen, damit in Winterthur in Zusammenarbeit mit dem ZW eine Stadtbahn realisiert werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass der Hauptbahnhof in Zukunft so gestaltet wird, dass vermehrt Durchmesserlinien realisiert oder die Anschlüsse an Züge in anderen Quartieren optimiert werden. Gleichzeitig müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Quartierbahnhöfe auch mit dem Bus besser erschlossen werden können. Denn die Quartierbahnhöfe eignen sich besonders gut als Ausgangspunkt für die Erschliessung von Quartieren mit kleineren Bussen. Aufgrund der technologischen Entwicklung und der angepassten rechtlichen Rahmenbedingungen könnten solche Busse in Zukunft auch als autonome Fahrzeuge ohne Personal betrieben werden. Der Richtplan negiert gerade im Bereich des öffentlichen Verkehrs zukünftige technische Entwicklungen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der Bahnausbau wird auf nationaler Ebene geplant. Mit dem Bahnausbau 2035 (HB) und dem Bahnhofausbau Grütze gibt es eine starke Angebotsverdichtung zwischen dem HB-Grütze (Grütze Nord) und Oberwinterthur. Weiter geplant ist die Durchbindung der S-Bahn Bülach - HB - Grütze - Oberwinterthur - Reutlingen - Seuzach - Stein am Rhein. Weitere Ausbauten sind nicht vorgesehen. Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich. Im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof (A.1.3.1) wird zudem die Anordnung der Bushaltestellen und die Fahrwege der Busse überprüft.
Gleiche Anträge	AFS-005-036, AFS-1213-391193-231126

Antrags-Nr.	AFS-1213-391494-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Prüfen neuer ÖV-Linien mit Einbindung der Stadtbahnhöfe.
Begründung	Dass die Angebotsstrategie aktualisiert werden soll ist begrüßenswert. Dabei soll aber nicht nur eine Taktverdichtung und längere Fahrzeuge auf den bestehenden Linien im Fokus stehen, sondern auch neue Linien (Erschliessung der Quartiere Breite, Veltheim, Oberfeld; Tangentiallinien), eine stärkere Einbindung der Stadtbahnhöfe (Bhf Hegi, Wallrüti und Töss sind ungenügend bzw. nicht ans Busnetz angeschlossen) und Bedienung des Hauptbahnhofs von allen vier Seiten geprüft werden. Prüfwert wäre in diesem Zusammenhang auch der Bahnhof Veltheim, als Variante falls der Lindberg-Bahntunnel nicht kommt.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der Bahnausbau wird auf nationaler Ebene geplant. Mit dem Bahnausbau 2035 (HB) und dem Bahnhofausbau Grüze gibt es eine starke Angebotsverdichtung zwischen dem HB-Grüze (Grüze Nord) und Oberwinterthur. Weiter geplant ist die Durchbindung der S-Bahn Bülach - HB - Grüze - Oberwinterthur - Reutlingen - Seuzach - Stein am Rhein. Weitere Ausbauten sind nicht vorgesehen. Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich. Im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof (A.1.3.1) wird zudem die Anordnung der Bushaltestellen und die Fahrwege der Busse überprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-066
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Ziele und Grundsätze: Im Stadtraum Hauptbahnhof darf nicht noch mehr Platz für Busse verwendet werden. Die Busse richten sich nach den Stadtbahnhöfen aus.
Begründung	
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-044
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Im einleitenden Text ist zu streichen: Die Stadt setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Richtplan die Haltestelle Försterhaus (geplant) nach «Winterthur Süd» verschoben wird.
Begründung	Ein Bahnhof Winterthur Süd am vorgesehenen Standort macht nur Sinn, wenn die Autobahn in den Berg verlegt wird. Sonst ist sie vom Siedlungsgebiet Steig/Dättgau durch die Autobahn getrennt. Die Verlegung der A1 ist aber noch nicht gesichert. Der Bahnhof Försterhaus ist unter den jetzigen Voraussetzungen besser mit dem Siedlungsgebiet verbunden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist sinnvoll, die Haltestellen-Beschreibung allgemeiner zu fassen. Auf den Antrag zur Verschiebung des Eintrags Bahnhof «Försterhaus» wird bis zur Konkretisierung der Entwicklungen in Winterthur Süd verzichtet. Die Absicht einen Antrag zur Aufnahme der Bahnhof «Winterthur Süd» anzustreben wird beibehalten: «Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen Die Stadt setzt sich für den Bau einer weiteren Bahnhaltestelle im Süden von Winterthur ein. Die Masterplanung «Winterthur Süd» (> A.1.1 Winterthur Süd) zeigt, dass ein Bahnhof «Winterthur Süd» grosses Potenzial für die Bildung einer Mobilitätsdrehscheibe besitzt. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Richtplan die Haltestelle Försterhaus (geplant) nach «Winterthur Süd» (geplant) aufgenommen verschoben wird.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391454-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Es soll geprüft werden, ob eine Kapazitätssteigerung des Busbahnhofs beim Hauptbahnhof über zusätzliche Dimensionen erreicht werden könnte (beispielsweise durch einen Tiefbusbahnhof unter dem Bahnhofplatz).
Begründung	Der Bahnhof Winterthur wird gemäss Prognosen künftig noch viel stärker ausgelastet sein. Dies dürfte mittelfristig auch zu weiteren Kapazitätsengpässen beim Busbahnhof führen. Da der Platz begrenzt ist, sollte geprüft werden, ob man zusätzlich einen Tiefbusbahnhof realisieren könnte. Dies hätte u.a. folgende Vorteile: Die Unterführung Zürcherstrasse bietet bereits eine gute Ausgangslage, die dafür notwendige Höhendifferenz diesseitig zu lösen. Ausserdem könnte der Verkehrsfluss positiv beeinflusst werden, da die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht mehr im gleichen Masse von den Querungen der Busse ausgebremst würden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Option Tiefbahnhof wurde im Rahmen der gemeinsamen Entwicklungsplanung Bahnhof 2045+ von Stadt und SBB für den nächsten Ausbau des Bahnhofs eingehend untersucht und für diesen Planungshorizont qualifiziert verworfen. Das Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+ mit dreigleisigem Wendebahnhof und sieben oberirdischen Durchgangsgleisen erfüllt die Kapazitätserfordernisse des bis nach 2050 geplanten weiteren Angebotsausbau gemäss Konzept der Zürcher «S-Bahn 2G». Wenn das Bahnangebot in der weiteren Zukunft zusätzlich ausgebaut werden soll, besteht die Möglichkeit für den Bau eines Tiefbahnhofs unter den heutigen Gleisen. Als Vorbereitung zur geplanten Testplanung Stadtraum HB und als Basis für das folgende Angebotskonzept Stadtbus untersucht die Stadt bis im Herbst 2024 mit einer Grundlagenstudie zum ÖV, wie das ÖV-Angebot im Zeithorizont 2040 und 2050 ausgebaut werden muss, um mit der wachsenden Verkehrsnachfrage und den Modalsplit-Zielen im Richtplan Schritt zu halten. Dabei werden die Stadtbahnverbindungen mitberücksichtigt. Welche betrieblichen und baulichen Anpassungen am Busbahnhof HB notwendig sein werden, wird im Rahmen der Testplanung Stadtraum HB untersucht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-022
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen Weil noch längst nicht gesichert ist, dass die Entwicklung in Winterthur Süd überhaupt umgesetzt werden kann (bzw. ob die Autobahn «in den Berg kommt») beantragen wir, die allfällige Streichung der Haltestelle Försterhaus aus dem kant. Richtplan zumindest zurückzustellen und vorläufig lediglich einen Antrag zur Aufnahme der neuen Station Dättbau anzustreben.
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist sinnvoll, die Haltestellen-Beschreibung allgemeiner zu fassen. Auf den Antrag zur Verschiebung des Eintrags Bahnhof «Försterhaus» wird bis zur Konkretisierung der Entwicklungen in Winterthur Süd verzichtet. Die Absicht einen Antrag zur Aufnahme der Bahnhof «Winterthur Süd» anzustreben wird beibehalten: «Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen Die Stadt setzt sich für den Bau einer weiteren Bahnhaltestelle im Süden von Winterthur ein. Die Masterplanung «Winterthur Süd» (► A.1.1 Winterthur Süd) zeigt, dass ein Bahnhof «Winterthur Süd» grosses Potenzial für die Bildung einer Mobilitätsdrehscheibe besitzt. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Richtplan die Haltestelle Försterhaus (geplant) nach «Winterthur Süd» (geplant) aufgenommen verschoben wird.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-010-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	zu Neu: Kapitel 4.5.2, Hauptverbindungen, Nr. 27/28/29 Wartstrasse, Rudolf- und Schaffhauserstrasse, Bahnfussweg – Raum HB über den Gleisen Über den Geleisen sollen Verbindungen von Nord nach Süd, vom Lindareal (Gleisdreieck - Spital) bis zum Lagerplatz/Vogelsang für Veloverbindungen ermöglicht werden – langfristig Entsprechend den obigen drei Anträgen sollen die im Plan als Y erscheinenden Wegstriche als Fuss- und Velo-Verbindungen über den Geleisen, durch das heutige Parkdeck, bis zum Lagerplatz ergänzt werden. Zu prüfen wäre zudem ein Eintrag für geänderte Bus-Linienführungen in diesem Abschnitt.
Begründung	Der städtische Raum über den Gleisen birgt bedeutendes, günstiges Potential für den Knoten Hauptbahnhof und dadurch für das zentrale Quartier, welches Winterthur zu verbinden und anzubinden hat. Dieser Raum darf nicht ohne Gesamtkonzept – nach dem Parkdeck – erneut unbedarft, einengend oder blockierend überbaut werden. Bereits Jahrzehnte verstellt nun das Parkdeck diesen Ort und zwingt der Stadt immer mehr unsägliche Kompromisse und unbedarfte Bauwerke auf. Das Ende des Parkdecks ist aufgrund von Sicherheitsanforderungen und dem Bahnausbau absehbar. Aufgrund der schlechten Erfahrung mit diesem darf es sich nun aber nicht noch weiter manifestieren, indem es diese Stelle in den Köpfen blockiert und so die Stadt auch in Abwesenheit weiter negativ prägt. Für und bei den notwendigen kommenden Ausbauten gilt es, umfassender und vernetzter an die Stadt und Quartierverbindungen zu denken. Der aufliegende Eintrag beim Gleisdreieck ist gut gemeint, greift aber zu kurz und steht gar längerfristigen Entwicklungsmöglichkeiten im Weg. Verführt durch die flache Plandarstellung, bekommen die Stadtebenen nicht die zur Entfaltung und vielfältigen Nutzung nötige Aufmerksamkeit. Für eine zukünftige gut funktionierende Stadt muss der Fokus auf übergeordneten Stadt- und Wegverbindungen gewichtet enthalten sein. Beim Bahnhof und dem Gleisdreieck, als sich neu entwickelnder Ort, ist dies zwingend. Dabei gilt es auch die Wachsamkeit auf den orientierenden und stimmungsprägenden Charakter von Infrastrukturbauten zu haben. Die Stadt gewinnt dadurch entscheidend an Resilienz. Wir sehen derzeit eine Verbindungsebene – eine Art High-Line, auf der Höhe des Kantonsspitals abgehend - als potenter Bypass für übergeordnete Wege und zur Entlastung des Hauptbahnhofes durch direkte qualitativ hochwertige Erschliessungen der Perrons. Mit dieser «Winti-High-Line» könnten entflechtende Wege in der Stadt angeboten werden. Busse könnten direkt von den Gleisen erreicht werden und so den Bahnhofplatz bei effizienten Umsteigedistanzen entlasten. Velos liessen sich fast bei den Zügen abstellen ohne die Rudolfstrasse zu überstellen. Das anerkannte «Leiter-Prinzip» erhielte einen effektiven mittleren «Holm» der die Kapazität des Bahnhofes und der Stadt entscheidend ertüchtigte. Die Leistungsfähigkeit des

Luftraumes über den Gleisen - als Rückgrat zum Rückgrat - ist erstaunlich und von grosser Bedeutung für die Umsetzung des Leitbildes 2040.

Entscheid

teilweise berücksichtigt

Stellungnahme

Wir teilen die Ansicht wonach der Bereich des Hauptbahnhofes nicht unbedarft eingeengt oder blockieren überbaut werden darf. Für die Festlegung der künftigen Buserschliessung beim Bahnhof wird deshalb eine qualifizierte Testplanung mit verschiedenen Planungsteams durchgeführt (A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof). Die Resultate dieser Testplanung werden in einen Masterplan (Zielvorstellung) überführt. Im Richtplan können noch keine entsprechenden Einträge gemacht werden, weil dies die Resultate aus der Testplanung vorwegnehmen würde.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391453-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Wo immer möglich, sollen die Linien des öffentlichen Verkehrs (insbesondere Stadtbus und Postauto) noch stärker vom MIV-Verkehr entflechtet und prioritär behandelt werden.
Begründung	Die Winterthurer Strassen sind zu Hauptverkehrszeiten chronisch überlastet. Dadurch wird auch der öV (insbesondere die Verbindungen von Stadtbus) täglich in Mitleidenschaft gezogen. Es leidet die Attraktivität der Nutzung des öV. Um die Modalsplit-Ziele zu erreichen, braucht Winterthur aber einen attraktiven und leistungsfähigen öV. Dieser sollte nicht zusätzlich durch bauliche Massnahmen ausgebremst werden. Sollte es einen Bedarf an zusätzlichen Fahrten bei Stadtbus geben, soll darauf hingearbeitet werden, dass sich der Kanton an den Mehrkosten beteiligt.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Busse sind, wie der MIV, auf das Strassennetz HVS-Netz angewiesen. Zur Förderung des öV auf diesen öV-Achsen (u.a. auch öV-Hochleistungskorridore genannt) ist ein kluges Verkehrsmanagement erforderlich, welches durch öV-Priorisierung an neuralgischen Stellen einsetzt. Der kommunale Richtplan schreibt die weitere Umsetzung der Buspriorisierung im Rahmen der Umsetzung des RVS (M.1.1 Regionales Verkehrsmanagement (RVS) und Busbeschleunigung umsetzen) fort. Mit der Massnahme M.2. soll zudem geprüft werden, wie die Busse mittel- bis langfristig noch stärker priorisiert werden können. In Anbetracht der ambitionierten Modalsplit-Ziele gem. Richtplan wird die Stadt hier in der nahen Zukunft noch mehr Anstrengungen unternehmen. Zur Buspriorisierung sind jedoch nicht in jedem Fall separate Busspuren notwendig, die Priorisierung kann auch dank intelligenten Lichtsignal-Steuerungen oder z.B. Fahrbahnhaltestellen umgesetzt werden. Die Stossrichtung des Antrags ist entsprechend im Grundsatz bereits so im Richtplan vorgesehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390858-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	BGK Zürcherstrasse und BGK Schlosstalstrasse EINWENDUNGEN i.S. von §13 StrG Als Eigentümer der Zürcherstrasse 69 beantrage ich, dass auf die Verlegung der Bushaltestelle vor meine Liegenschaft Zürcherstrasse 69 sowie auf den Bau eines Wetterschutzes vor derselben Liegenschaft zu verzichten ist.
Begründung	Bitte finden Sie eine detaillierte Begründung meines Antrages im Schreiben meines Anwaltes vom 31. Oktober 2019, welches ich in der Beilage hochgeladen habe.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Platzierung von Bushaltestellen wird im Rahmen konkreter Projekte festgelegt und bildet keinen Bestand des Richtplans. Die Beantwortung der Einwendung wird im Rahmen des Baugesuchsverfahrens beantwortet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-015
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Seite 159 (M.4 Öffentlicher Verkehr). Antrag: Der Text ist wie folgt zu ergänzen: «Der HB als Verknüpfungspunkt zwischen (über-)regionalem und lokalem ÖV bildet den Kern des Winterthurer ÖV-Netzes sowie den massgebenden Umsteigeknoten. Er muss aber entlastet und durch zusätzliche Verbindungen (Tangentiallinien) und Knotenpunkte (Bahnhof Grüze) ergänzt werden.»
Begründung	Stadtbus: Tangential- und Querverbindungen fördern Das städtische Verkehrssystem ist bis heute sternförmig auf den Hauptbahnhof hin ausge-richtet und führt zur Überlastung der Verkehrsinfrastruktur. Dieser Knotenpunkt muss durch zusätzliche Knotenpunkte entlastet werden. Das Problem ist zwar erkannt, die angestrebte Lösung wird aber in der Angebotsplanung von Stadtbus und ZVV noch nicht konsequent abgebildet. Im Richtplan sind daher verkehrliche und behördenverbindliche Planungsgrund-lagen zu schaffen, um Tangential- und Querverbindungen im Stadt-raum zu schaffen, die dann in die Angebotsplanung einfließen müssen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der erwähnte Abschnitt ist Teil des Einleitungstextes und be-schreibt den Ist-Zustand. Mit einer Ergänzung des erwähnten Sat-zes kann verdeutlicht werden, dass es sich dabei um den heutigen Zustand und somit um die Beschreibung eines Status Quo handelt: «Der HB als Verknüpfungspunkt zwischen (über-)regionalem und lokalem ÖV bildet heute den Kern des Winterthurer ÖV-Netzes so-wie den massgebenden Umsteigeknoten.» Die zukünftige Führung der Buslinien zu den Stadtbahnhöfen und Tangentiallinien werden im Rahmen der Überarbeitung der Ange-botsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Ob Tangentiallinien zielführend sind und umgesetzt werden können ist noch offen, so dass dieser Text noch nicht explizit ergänzt werden soll, da er ein mögliches Resultat der neuen Angebotsplanung vor-wegnehmen würde.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-067
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Auf die Busverlängerung Ruchwiesen Oberwinterthur ist zu verzichten.
Begründung	Die geplante Busverlängerung bringt nur sehr wenig Nutzen- es werden nur ganz wenige Liegenschaften nur unwesentlich näher an eine Bushaltestelle zu liegen kommen. Mit einer optimaler Fusswegverbindung- Verlängerung und Verästelung des Weges «Im Langen» kann mit wenig Aufwand viel erreicht werden. Die Busfahrzeiten würden so auch nicht länger.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Eine ergänzende Busanbindung (Verlängerung der Linie 1) ist bei einer Entwicklung des Baulands östlich des Zinzikerwegs (genaue Ortsangabe durch AfS) aus angebotstechnischer Sicht notwendig. Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) nochmals geprüft.
Gleiche Anträge	AFS-008-045

Antrags-Nr.	AFS-010-001
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4 Öffentlicher Verkehr
Antrag	Neues Kapitel 4.4.2 Nr. 7 Winterthur, Raum HB Winterthur über den Geleisen integrieren
Begründung	Über und unter den Geleisen sollen Verbindungen sowohl von Ost nach West, als auch von Nord nach Süd, vom Lindareal (Gleisdreieck - Spital) bis zum Lagerplatz/Vogelsang für Fussverbindungen sowie für den öffentlichen Regional- und/oder Nahverkehr ermöglicht werden – langfristig.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Für die Festlegung der künftigen Buserschliessung beim Bahnhof wird eine Testplanung durchgeführt (A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof). Die Resultate dieser Testplanung werden in einen Masterplan (Zielvorstellung) überführt. Im Richtplan können noch keine entsprechenden Einträge gemacht werden, weil dies die Resultate aus der Testplanung vorwegnehmen würde.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-046
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren
Antrag	Die Angebotsstrategie sei zu ergänzen mit der Bahn als zweites Rückgrat der städtischen Mobilität.
Begründung	Die S-Bahn leistet jetzt schon einen Anteil am innerstädtischen Verkehr und hat noch ein beträchtliches Potential. Als Verbindung der Stadtteile und Quartiere ist die Bahn sehr attraktiv. Dazu gehören Durchmesserlinien und weitere Haltestellen wie Wülflingen-Nord. Weiter sind zusätzliche Haltepunkte für RE, IR und auch IC von der Stadt anzustreben: Der Stadtteil Oberwinterthur ist grösser als alle anderen ostwärts gelegenen Haltepunkte.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Bahnausbau wird auf nationaler Ebene geplant. Mit dem Bahnausbau 2035 (HB) und dem Bahnhofausbau Grüze gibt es eine starke Angebotsverdichtung zwischen dem HB-Grüze(Grüze Nord) und Oberwinterthur. Weiter geplant ist die Durchbindung der S-Bahn Bülach - HB - Grüze - Oberwinterthur - Reutlingen - Seuzach - Stein am Rhein. Weitere Ausbauten sind nicht vorgesehen. Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich. Im Rahmen der Testplanung Stadtraum Bahnhof (A.1.3.1) wird zudem die Anordnung der Bushaltestellen und die Fahrwege der Busse überprüft.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-002-008
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren
Antrag	Es sei ein ÖV-Konzept festzusetzen, das die erforderlichen Verbesserungen für den Busverkehr resp. dessen Nutzer effektiv erbringt.
Begründung	Es sei nicht nur für den Veloverkehr, sondern auch für den Bus ein Ringkurs zu prüfen, um zu verhindern, dass weitgehend alle Linien über den Hauptbahnhof (mit haltenden statt nur durchfahrenden Bussen am Hauptbahnhof) führen und die Qualität von Querverbindung nur sehr dürftig ist. Im Zusammenhang mit einer verbesserten Busplanung könnten auch Kristallisationspunkte definiert, wo genügend hohe Personenfrequenzen entstehen könnten, so dass dort kleinere Waren- und Dienstleistungszentren entstehen könnten. In diesem Zusammenhang steht auch gleich der nächste Antrag betreffend der 5- Minuten-Stadt.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die zukünftige Führung der Buslinien zu den Stadtbahnhöfen und Tangentiallinien bzw. Ringkurse werden im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Ob Tangentiallinien bzw. Ringkurse zielführend sind und umgesetzt werden können ist noch offen, so dass dieser Text noch nicht explizit ergänzt werden soll, da er ein mögliches Resultat der neuen Angebotsplanung vorwegnehmen würde.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-009-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren
Antrag	Betreffend öffentlichen Verkehrs sind ein Ringkurs sowie eine bessere Erschliessung der Aussenwachen zu prüfen.
Begründung	Mit Blick auf den öffentlichen Verkehr ist ein Konzept festzusetzen, dass zu Verbesserungen führt und insbesondere die Benutzung des Busses noch attraktiver macht. Zu prüfen sind ein Ringkurs sowie eine bessere Erschliessung der Aussenwachen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die zukünftige Führung der Buslinien zu den Stadtbahnhöfen und Tangentiallinien bzw. Ringkurse werden im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Ob Tangentiallinien bzw. Ringkurse zielführend sind und umgesetzt werden können ist noch offen, so dass dieser Text noch nicht explizit ergänzt werden soll, da er ein mögliches Resultat der neuen Angebotsplanung vorwegnehmen würde.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391194-231126
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren
Antrag	Stadtbus in die Pflicht nehmen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums
Begründung	Der Busverkehr greift mit seinen Haltestellen/ Infrastrukturen stark in die Gestaltung des öffentlichen Raums ein. Aus diesem Grund muss Stadtbus in die Güterabwägung insbesondere auf dem Bahnhofplatz einbezogen werden. Organisatorisch wäre es u.E. konsequent und zweckmässig, Stadtbus ins Departement Bau und Mobilität zu integrieren. Denn Stadtbus ist deutlich mehr als ein technischer Betrieb! Ansonsten müsste geprüft werden, ob die Federführung bei der Massnahme «M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren», die grossen Wirkungen auf den Stadtraum und die Mobilität hat, von der Abteilung Mobilität im Tiefbauamt übernommen werden soll.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Wir teilen die Ansicht wonach Haltestellen die Gestaltung des öffentlichen Raumes beeinflussen. Gerade im Bereich des Hauptbahnhofes bestehen neben dem Busbetrieb hohe Ansprüche an den öffentlichen Raum. Für die Festlegung der künftigen Buser-schliessung beim Bahnhof mitsamt dessen Gestaltungsgrundsätzen wird deshalb eine qualifizierte Testplanung mit verschiedenen Planungsteams aus mehreren Fachgebieten durchgeführt (A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof). Vonseiten Stadt wird das Vorhaben von mehreren Verwaltungsbe-reichen begleitet. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die ver-schiedenen Bedürfnisse berücksichtigt werden und die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verwaltungsabteilung gewährt ist.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-023
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren
Antrag	Wir beantragen, im Richtplan für Wülflingen (als kommunale Buslinien) eine Erschliessung des Oberfeldes (inkl. Brühlberg nordhang) sowie des Taggenbergs aufzunehmen und aktiv weiterzuverfolgen.
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die zukünftige Führung der Buslinien wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) nochmals geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge oder Richtplananpassungen möglich. Die Erschliessung des Oberfeldes und des Taggenbergs sind im Richtplan als Grundsatz bereits berücksichtigt: «... Quartierbuslinien ergänzen das Busnetz und sorgen für eine attraktive ÖV-Erschliessung in den Quartieren. ...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-068
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren
Antrag	Zusätzliche Tangentiallinie Seen – Oberwinterthur und Wülflingen – Bahnhof Töss Süd/Försterhaus. Die Strecke Breite – Bruderhaus soll mit einem autonomen Fahrzeug bedient werden. Damit kann ein Ganzjahresbetrieb gewährleistet werden.
Begründung	Der Bahnhof Oberwinterthur und der zukünftige Bahnhof Töss Süd/Försterhaus werden zukünftig wichtige Umsteigeknoten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die zukünftige Führung der Buslinien wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) nochmals geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge oder Richtplananpassungen möglich. Der Vorschlag eines autonomen Fahrzeuges für die Strecke zum Bruderhaus ist zwar interessant aber nicht richtplanrelevant.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-069
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.2 Standort für zweites Busdepot sichern
Antrag	Das Busdepot soll möglichst flächeneffizient gebaut werden. Eine Doppelstöckiges Gebäude soll erstellt werden und weitere öffentliche Nutzungen ermöglichen.
Begründung	Die Ressource Boden ist im städtischen Raum knapp. Gerade bei öffentlichen Bauten sollen wann immer möglich Synergien genutzt werden und eine Mehrfachnutzung angestrebt werden. Ein Busdepot mit einem hohen Flächenverbrauch in der Breite bietet sich für ein gestapelte Mehrfachnutzung gerade zu an.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Unter dem Kapitel der öffentlichen Bauten und Anlagen ist bei den Zielen und Grundsätzen die flächeneffiziente Bebauung sowie die Berücksichtigung von Mehrfachnutzen bereits behördenverbindlich festgehalten: -»Die Grundstücke von öffentlichen Bauten und Anlagen werden flächeneffizient genutzt. Die Bauten sind kompakt, möglichst nutzungsflexibel und der Umgang mit Boden ist sparsam. « Dieser Planungsgrundsatz gilt auch für das zweite Busdepot.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-010-002
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.4.3 Vertiefungsstudien Buslinienverlängerungen erarbeiten
Antrag	Neu Kapitel 4.3.2, Tabelle Umsteigehaltestellen, Nr. 11 Winterthur HB
Begründung	Nach dem Wegfall des Bahnhofparkings ist zu prüfen, welche Optionen dadurch für den öffentlichen Regional- und/oder Nahverkehr ermöglicht werden – langfristig.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Für die Festlegung der künftigen Buserschliessung beim Bahnhof wird eine Testplanung durchgeführt (A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof). Die Resultate dieser Testplanung werden in einen Masterplan (Zielvorstellung) überführt. Im Richtplan können noch keine entsprechenden Einträge gemacht werden, weil dies die Resultate aus der Testplanung vorwegnehmen würde.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-010
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Da eine zukunftsfähige Süd-Erschliessung der Stadt immer noch fehlt (Stichwort 'Heiligbertunnel'), sollte deren Planung in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Bund zügig weiterverfolgt werden. Die Tunnellösung zwischen Seen und Töss im Sinne eines Anschlusses zur A1 muss weiterhin im Richtplan verankert werden.
Begründung	Im Zentrumsbereich hat nur rund die Hälfte des MIV-Verkehrsaufkommens Quelle oder Ziel im Stadtzentrum. Es ist sinnvoll, diesen Quell- und Zielverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz zu führen, um die Innenstadt und das Breitequartier (als kantonale Hauptverkehrsachse) nicht zusätzlich mit Verkehr zu belasten. Langfristig soll deshalb ein neues Erschliessungsprinzip ("Kammern-Prinzip") mittels Nutzung der Autobahn als Stadtumfahrung umgesetzt werden. Dieses Bestreben unterstützen wir. Bereits vor mehr als 10 Jahren wurde erkannt, dass es hier eine Lösung braucht. Im städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 (sGVK) ist deshalb ein Tunnel mit Umgestaltung des A1-Anschlusses Töss als langfristige, direkte Lösung vorgesehen. Laut sGVK könnten dadurch auch die Zürcher- und Technikumstrasse vom Verkehr entlastet werden. Da der Tunnel auch im kantonalen Richtplan eingetragen ist, würden sich Bund und Kanton an den Kosten beteiligen. Wir bemängeln, dass diese Lösung in der aktuellen Planung als "Widerspruch zu W2040" klassiert wurde. Wir erachten die geplante "Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze", wodurch sämtliche Fahrzeuge aus dem Raum Tössstal, Seen und Mattenbach über die Autobahneinfahrt Oberwinterthur geleitet werden sollen, als nicht zielführend. Der daraus resultierende Umweg ist unverhältnismässig lange (16 km) und sorgt für eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrsanbindung des Tössstals und der betroffenen Quartiere. Zu prüfen ist zudem, ob das Konzept Zentrumserschliessung "Neuhegi-Grüze" bewilligungsfähig ist, da mit Widerstand der umliegenden Gemeinden zu rechnen ist und es potenziell gegen Bundesrecht verstösst. Das Konzept Stadtautobahn ist aus unserer Sicht so lange unvollständig, als dass es keine Südumfahrung gibt.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tössstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbertunnelantrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbertunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch

über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofes (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplanteil wird entsprechend angepasst:

«Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden:

— Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»

Durch die Fahrten über die Autobahn entstehen in gewissen Fällen Mehrkilometer. Die dadurch mögliche Attraktivitätssteigerung des Zentrums für ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bewirkt jedoch eine Verkehrsverlagerung, so dass Verkehrsaufkommen des MIV gesamthaft sinken dürfte. Dies dürfte einen gesamthaften Rückgang an MIV-Kilometern und so zu einer Einsparung von CO₂ Emissionen führen. Das Kammerprinzip nützt die A1 und minimiert den Bedarf an zusätzlichen Erschliessungsstrassen in Winterthur.

Gleiche Anträge

AfS-009-004, AfS-003-035

Antrags-Nr.	AFS-051-001
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Für den gewerblichen Verkehr muss gewährleistet sein, dass dieser innerhalb der Stadt die direktesten Wege über die heute bestehenden Hauptverkehrsachsen nehmen kann. Die Hauptverkehrsachsen müssen für den gewerblichen Verkehr möglichst hindernisfrei sein. Dies bedeutet, keine Fahrbahnhaltestellen und Tempo 50. Währendem es gilt, beim privaten MIV kurze Fahrten zu vermeiden, sind diese beim Gewerblichen Verkehr wünschenswert (Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze; optimale Versorgung der Winterthurer Bevölkerung). Auch Blaulichtorganisationen müssen schnell und direkt zu Einsatzorten gelangen.
Begründung	Die Hauptverkehrsachsen müssen die effiziente Abwicklung des gewerblichen Verkehrs gewährleisten können
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lkw wie z.B. der gewerbliche Verkehr in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen müssen gestärkt werden. Die Stadt Winterthur ist nicht gegen den motorisierten Individualverkehr und ist sich bewusst, dass dieser auch zukünftig Teil des Gesamtverkehrssystems sein wird. Es sind aber bereits heute die Strassen am Morgen und Abend vollständig ausgelastet - wird weiterhin so viel Verkehr mit dem Auto abgewickelt, können die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten nicht mobil sein. Dies ist unabhängig von der Nutzung von Elektroautos oder fossilen Fahrzeugen der Fall. Damit die Mobilität weiterhin sichergestellt werden kann, soll der Verkehr auf flächeneffizientere Verkehrsmittel verlagert werden. Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-054-012
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Die Hauptverkehrsachsen sind so zu planen, dass sie den Durchgangsverkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen effizient übernehmen können.
Begründung	Die Hauptverkehrsachsen sind so zu planen, dass sie den Durchgangsverkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen effizient übernehmen können. Auf Tempo 30 und/oder andere Massnahmen, welche zu Kapazitätseinschränkungen führen, ist zu verzichten. Damit der Busverkehr optimiert werden kann, sollen die Fahrbahnen für den MIV nicht verengt, sondern die Hauptverkehrsachsen verbreitert werden, damit separate Busspuren errichtet werden können. Alternativ muss gerade im Perimeter Altstadt geprüft werden, welche Strassen tiefergelegt werden. Eine solche Varianten ist insbesondere für die Museumstrasse zu prüfen, damit der Stadtpark mit dem Theater Areal und dem Kunstmuseum verbunden werden kann. Dies soll im Richtplan entsprechend als Alternative der angedachten Sperrung der Museumsstrasse vorgesehen werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lkw wie z.B. der gewerbliche Verkehr in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen müssen gestärkt werden. Die Stadt Winterthur ist nicht gegen den motorisierten Individualverkehr und ist sich bewusst, dass dieser auch zukünftig Teil des Gesamtverkehrssystems sein wird. Es sind aber bereits heute die Strassen am Morgen und Abend vollständig ausgelastet - wird weiterhin so viel Verkehr mit dem Auto abgewickelt, können die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten nicht mobil sein. Dies ist unabhängig von der Nutzung von Elektroautos oder fossilen Fahrzeugen der Fall. Damit die Mobilität weiterhin sichergestellt werden kann, soll der Verkehr auf flächeneffizientere Verkehrsmittel verlagert werden. Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich

verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-030
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Von der Massnahme «Winterthur führt schrittweise weitgehend flächendeckend Tempo 30 ein» sollen Strassen mit Kommunal- und Regionalbussen möglichst ausgenommen sein.
Begründung	Tempo 30 verlangsamt die Kommunal- und Regionalbusse. Dies hat teure Kompensationsmassnahmen und einen Mehrbedarf an Fahrpersonal und Fahrzeugen zur Folge. Für den angestrebten Modalsplit-Anteil von 30% bis 35% für den ÖV darf der Bus nicht ausgebremst werden. Busbeschleunigungsmassnahmen sollten eine tatsächliche Beschleunigung bewirken und nicht eine Kompensation des Verlusts durch Tempo 30.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-050-005
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Aus diesem Grund fordern wir, dass das Projekt Heiligbergtunnel weiterverfolgt und realisiert wird.
Begründung	Eine gute Lösung ist den Autoverkehr so schnell wie möglich auf das Autobahnnetz zu führen, um die Innenstadt und das Breitequartier nicht zusätzlich mit Verkehr zu belasten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplantext wird entsprechend angepasst: «Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden: — Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-051-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Die fehlende Ringverbindung durch die Autobahn muss kompensiert werden. Diese wird in Neuhegi/Grüze durch die geplante Erschliessungsstrasse gewährleistet. Im Südosten fehlt zwischen Mattenbach/Seen und Töss eine Direktverbindung. Dafür muss der Heiligbergtunnel im Richtplan erhalten bleiben. Für eine optimale Ringwirkung muss der Heiligbergtunnel Mattenbach/Seen an Töss anschliessen.
Begründung	Kammern Prinzip braucht Ringverbindung. Der Richtplan will, dass der MIV v.a. über die Autobahn abgewickelt wird. Im Osten fehlt aber die Autobahn-Verbindung. Dies macht eine Verbindung über die Autobahn zwischen Mattenbach/Seen und Töss sehr lang. Ohne diese Ergänzung droht ein Verkehrskollaps im Osten der Stadt. Der Heiligbergtunnel war schon im städtischen Gesamtverkehrskonzept enthalten und dieses wurde vom Stadtparlament praktisch einstimmig angenommen. Die lokale Wirtschaft ist auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplantext wird entsprechend angepasst: «Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden: — Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-010
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Überprüfung der kantonalen Richtplaneinträge Verzicht auf die Überprüfung des bestehenden kantonalen Richtplaneintrages Heiligbergtunnel. Der Heiligbergtunnel soll Tunnellösung zwischen Seen und Töss soll als Anschluss zur A1 weiterhin im Richtplan verankert bleiben.
Begründung	Langfristig soll ein neues Erschliessungskonzept (Kammern-System) mittels Nutzung der Autobahn als Stadtumfahrung umgesetzt werden, um das Stadtzentrum vom MIV zu entlasten, welcher weder Quelle noch Ziel im Stadtzentrum hat. Um dieses Konzept jedoch sinnvoll umsetzen zu können, ist im Süden eine Erschliessung zwischen Seen und Töss vorgängig umzusetzen. Bereits im städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 (sGVK 2010) wurde der Handlungsbedarf für die Erschliessung von Seen erkannt. Das sGVK 2010 sieht deshalb einen Tunnel mit Umgestaltung des A1-Anschlusses Töss als langfristige, direkte Verbindung für Seen zur Autobahn vor. Der Heiligbergtunnel könnte laut sGVK 2010 auch die Zürcher- und die Technikumstrasse vom Verkehr entlastet. Für den Verkehr, welcher aus dieser Region Richtung Ostschweiz abfliessen soll sowie für die Entlastung der innerstädtischen Strassennetzes ist zudem die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze konsequent weiterzuverfolgen. Die Umsetzung des Konzepts „Kammer-System“ ist so lange zu sistieren, bis eine Südumfahrung realisiert ist.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene).

Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplanteil wird entsprechend angepasst:
«Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden:
— Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-003-039
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Der Eintrag des Heiligbergtunnel im kantonalen Richtplan ist unverändert zu belassen.
Begründung	Die Stadtgebiete östlich des urbanen Rückgrates – von Mattenbach über Seen und das Tösstal bis Grüze und Hegifeld – und damit weite Teile des Stadtgebietes sind ungenügend an das übergeordnete Strassenverkehrsnetz angeschlossen. Für diese Gebiete taugt auch das System, die A1 als innerstädtisches Verkehrsnetz zu nutzen, nicht. Die Stadt hat es seit Jahrzehnten und insbesondere auch mit der Erschliessung der Industrieareale in Oberwinterthur – verpasst, die nötige Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Millionenteure Nach-besserung für den Strassengebundenen ÖV waren und sind die Folgen. Solange die Infrastrukturdefizite innerstädtisch, kantonal oder durch den Bund nicht annähernd befriedigend gelöst sind oder sich eine realisierbare Lösung nur schon abzeichnet, ist jedenfalls von Seiten der Stadt kein Antrag zu stellen, den Eintrag des Heiligbergtunnels im kantonalen Richtplan zu streichen, schon deshalb nicht, damit keine Projekte geplant oder realisiert werden, die dessen Umsetzung verunmöglichen oder unverhältnismässig verteuern. Es ist ähnlich, wie es bei den Baubewilligungen: Solange diese nicht vorliegen, kann Bestehendes nicht abgebrochen werden. In Ergänzung dazu soll sich die Stadt für eine sinnvolle Alternative zum Heiligbergtunnel einsetzen, welche die Anbindung von Seen und des Tösstals an die Autobahn grossräumiger am Stadtzentrum vorbeiführt, z. B. durch einen „Kyburg-Tunnel“ vom Raum Sennhof nach Kempptahl.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene).

Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplanteil wird entsprechend angepasst:

«Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden:

— Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-029
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Ziele und Grundsätze: Die beiden Massnahmen «Mittel- bis langfristig werden die Durchfahrten durch das Zentrum für den MIV reduziert, so dass eine deutliche Reduktion des MIV-Aufkommens im Zentrum möglich wird. Die Erreichbarkeit in die Quartiere bleibt dank der direkten Zufahrt von der A1 her gut.» und «Ein intelligentes Verkehrsmanagement (regionale Verkehrssteuerung, Steuerung- und Dosierungskonzept, Massnahmen im Bereich Breitestrasse und nördlich der Altstadt) sorgt für eine ausreichende Gesamtleistungsfähigkeit (Personenbewegungen) und zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch den Zentrumsbereich.» erfolgen nur in Kombination mit der Zentrumsumfahrung gemäss sGVK (siehe S. 7, Antrag zu M5).
Begründung	Ein Kapazitätsabbau und eine Verlagerung des MIV aus dem Stadtzentrum und von der Breitestrasse ist nur in Kombination mit einer Zentrumsumfahrung gemäss sGVK möglich.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplantext wird entsprechend angepasst: «Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden: — Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-031
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Übergeordnete Planungsinstrumente: Der Eintrag für einen Heiligbergtunnel muss bestehen bleiben. Eine Verlegung in Richtung Süden (Auwiesen- / untere Vogelsangstrasse bis Talgut /Waldegg) soll geprüft werden. Gemäss der Zielsetzung des sGVK soll diese MIV-Zentrumsumfahrung keine zusätzliche MIV-Kapazität zwischen Seen/Mattenbach und Töss schaffen, sondern einen Grossenteil des MIV von Zentrum und Breite in die Umfahrung verlegen.
Begründung	Mit der Realisierung der Zentrumsumfahrung kann der grösste Teil der MIV-Fahrten aus dem Zentrum und von der Breite verlegt werden. Damit wird im Zentrum und auf Vogelsang- und Breitestrasse Platz frei für den ÖV (1. Priorität) und für den Langsamverkehr (2. Priorität). MIV-Zentrumsumfahrung kann zudem als ÖV-Tangente genutzt werden. Die Gesamtkapazität zwischen Töss und Seen/Mattenbach für den MIV soll durch die Zentrumsumfahrung nicht erhöht, sondern verlagert werden. Bei einer Routenverschiebung sind die Resultate aus den Variantenprüfungen im Rahmen der Erarbeitung des sGVK (Anhang A8 9-11) zu berücksichtigen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Einträge im kantonalen Richtplan und im regionalen Richtplan nicht identisch sind. Eine Anpassung und Angleichung der Einträge drängt sich dann auf, wenn mehr Klarheit über die Routenwahl besteht. Insofern ist die Nennung «Heiligbergtunnel» verwirrend. In der längeren Variante des regionalen Richtplans ist vom «Breitetunnel» die Rede. Das sGVK verzichtet auf beide Begriffe und verwendet stattdessen konsequent «Zentrumsumfahrung». Entsprechend wird in diesem Mitwirkungsbericht ebenfalls der Begriff «Zentrumsumfahrung» oder «Zentrumsumfahrung gemäss sGVK» verwendet.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene).

Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse. Wobei jedoch die Ausgangslage der Prüfung offengelassen wird. Der Richtplanteil wird entsprechend angepasst:

«Die Stadt strebt an, dass diese überprüft werden:

— Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;...»

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-048-024
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Überprüfung kantonale Richtplaneinträge Wir beantragen deshalb, dass sich die Stadt dafür einsetzt, dass alle folgenden, übergeordneten (noch nicht realisierten) Strassen-Einträge im kantonalen Richtplan gestrichen werden: - Tiefergelegte Vogelsangstrasse - Heiligbergtunnel - Taggenbergtunnel - Erschliessungsstrasse Neuhegi Ebenso beantragen wir, die Abklassierung von Breitstrasse sowie St.Georgenstrasse (bzw. deren Streichung im kantonalen Richtplan) definitiv voranzutreiben.
Begründung	Das angestrebte Modalsplit-Ziel (gemäss M.1 nur noch 20% MIV-Anteil bis 2040) steht im Widerspruch zu weiteren Strassenausbauten, welche unweigerlich nur wieder noch mehr Autoverkehr anziehen. Stattdessen sind die Erschliessungen für Velo- und Busverkehr voranzutreiben.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Überprüfung und anschliessende Streichung der Tieferlegung der Unteren Vogelsangstrasse in Kombination mit dem Heiligbergtunnel, des Taggenbergtunnels, der Breitstrasse und der St. Georgenstrasse entspricht den Richtplanzielen. Aufgrund des Antrags wird präzisiert, dass eine Abklassierung der Breitstrasse unabhängig vom Heiligbergtunnel angestrebt wird. Die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze ist jedoch nach wie vor Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts und befindet sich aktuell in der Planung, so dass dieser Antrag nicht aufgenommen wird.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-19
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Wir fordern, dass - Heiligbergtunnel im Richtplan belassen wird - St. Georgenstrasse als Hauptverkehrsstrasse belassen wird
Begründung	Die Gebiete Mattenbach und Seen sind heute teilweise nur ungenügend an die Autobahn angebunden, wodurch viel Verkehr entsteht. Der Heiligbergtunnel würde die Anbindung verbessern und auch das Problem im Breitequartier lösen. Der Bau des Heiligenbergtunnels ist ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Verkehrssituation in Winterthur. Er trägt zur Entlastung bestehender Strassen bei und fördert einen effizienteren Verkehrsfluss. Es ist ebenso wichtig, dass die St. Georgenstrasse als Hauptverkehrsachse interpretiert wird. Dies hilft den Verkehr nicht zusätzlich auszubremsten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es entspricht der Absicht der Stadt, den Verkehr aus den Quartieren möglichst direkt über die Autobahn zu den Zielorten und umgekehrt zur führen. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant. Der Heiligbergtunneleintrag widerspricht dieser Planungsabsicht. Mit dem Heiligbergtunnel wurde bisher beabsichtigt, den Verkehr auf der Breitestrasse umzulenken. Wobei der Verkehr immer noch über die innerstädtischen Gebiete (Bereich Güterbhf/HB und Deutweg) geführt würden. Die Stadt würde so, bis auf die Breitestrasse, nicht vom Verkehr entlastet. Gleichzeitig steht die Realisierung des Heiligbergtunnels in Konflikt mit der Nutzung des Güterbahnhofs (Umlagerung Güter auf die Schiene). Deshalb beantragt die Stadt beim Kanton weiterhin die Überprüfung des Planeintrages zum Heiligbergtunnel, im Zusammenhang mit weiteren Bauten (Tieflegung untere Vogelsangstrasse, Abklassierung Breitestrasse). Der Richtplantext so angepasst, dass die Resultate der Prüfung offenbleiben: "Die Stadt strebt an, dass diese überprüft und gegebenenfalls aus dem Richtplan gestrichen werden: — Tieflegung Untere Vogelsangstrasse in Kombination mit Heiligbergtunnel;..." Es geht lediglich um die Prüfung, ob der MIV auf der St.-Georgenstrasse im Gegenverkehr geführt werden kann und im Gegenzug die Museumstrasse als neue Bus und Velo-Achse in Gegenrichtung befahren werden kann. Ein Entscheid wird anhand der Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt gefällt. Die Massnahme und der Titel werden inhaltlich präzisiert, damit die Aufgabe verständlicher wird. Der Titel und Text werden wie folgt geändert: "Prüfung Zweirichtungsverkehr St. Georgen-/Museumsstrasse und Vergrösserung

Fussgängerzone Altstadt"

"Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, ob der MIV auf der St. Georgen-Strasse im Gegenverkehr geführt werden kann und im Gegenzug die Museumstrasse als neue Bus- und Velo-Achse in Gegenrichtung befahren werden kann. Die Museumstrasse wäre für den MIV gesperrt. So könnte die bestehende Fussgängerzone Altstadt erweitert und damit die Aufenthaltsqualität massiv gesteigert werden. Geprüft werden die Auswirkungen auf die Erschliessung, den MIV und den Bus- und Veloverkehr. "

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-383490-231006
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Reduktion der Parkplätze im Eschenbergwald (Bruderhaus und Eschenberg)
Begründung	(Thema bereits besprochen mit Stefan Hug, Leiter Mobilität a.i.) Momentan herrscht an schönen Tagen und Wochenenden reger Verkehr zum Wildpark Bruderhaus. Für ein Stadtnahes Naherholungsgebiet, wie es der Eschenbergwald ist, erscheint das nicht mehr Zeitgemäss und ist weder für den Wald noch für Fussgänger und Velofahrer im Wald besonders angenehm. Auch entspricht es nicht den von Stadtrat und Stimmvolk definierten Zielen (Netto 0 bis 2040, Reduktion MIV, Priorisierung ÖV,...) Will man diese Ziele erreichen, wird man zwingend (oder insbesondere) auch den Freizeitverkehr reduzieren müssen. Der Ausbau der ÖV-Anbindung an den Wildpark ist zwar zu begrüßen, reicht alleine aber nicht aus. Konkret möchten wir, dass: 1.) auf die zusätzlich geplanten Parkplätze gemäss regionalem Richtplan (beim Restaurant-Eschenberg) verzichtet wird. 2.) die (aktuell sehr hohe) Anzahl der Parkplätze beim Wildpark deutlich reduziert wird. Ich bin mir bewusst, dass es sich dabei um Infrastruktur handelt, die im regionalen Richtplan vorgesehen ist. Ich wünsche mir vom Stadtrat, dass er seine Ziele (z.B. Halbierung MIV) aber auch auf dieser Ebene verfolgt und versucht, Änderungen im regionalen Richtplan zu erwirken, damit diese in Einklang mit dem kommunalen Richtplan stehen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stadt Winterthur teilt die Einschätzung, dass es nicht den Netto-Null-Zielen und auch nicht dem kommunalen Richtplan entspricht, wenn beim Erholungsgebiet Eschenberg zusätzliche Parkfelder erstellt werden. Zusätzliche Parkfelder würden im betroffenen Gebiet zudem zu zusätzlicher Flächenversiegelung und mutmasslich schwerwiegenden Eingriffen in die sensible Landschaft führen. Im kommunalen Richtplan wird ein entsprechender Antrag an den regionalen Richtplan ergänzt, dass auf den Ausbau zu verzichten sei. Ein Abbau der Parkfelder ist aktuell nicht vorgesehen, dafür müssten in einem ersten Schritt die notwendigen Abklärungen und Planungsgrundlagen erarbeitet werden, welche derzeit nicht vorliegen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390435-231121
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Einbezug der Gemeinde Zell in Lösung des Stadtautobahn Konzepts
Begründung	Die Gemeinde Zell ist nicht Teil des Stadtautobahn-Konzeptes. Dafür tragen wir den Durchgangsverkehr der durch die Überlastung der Autobahn entsteht. Vor allem aber ist unsere Gemeinde stark auf die Stadt Winterthur ausgerichtet. Die Bereiche Medizinische Versorgung (Spital, Fachärzt:innen, Apotheken), Bildung, Kultur, Arbeit, teilweise auch Ver- und Entsorgung können in unserer Gemeinde nicht abgedeckt werden. Die Erreichbarkeit dieser Dienste muss unbedingt gewährleistet bleiben. Die angestrebte Veränderung des Modalsplits zulasten des MIV kann seitens unserer Gemeinde schwer beeinflusst werden, die topografischen Verhältnisse sind gegeben. Ein attraktiver Ausbau des ÖV-Angebotes wird schwer zu realisieren sein. Es ist wichtig, die Gemeinde Zell bei der Planung einzubeziehen und die Nachbargemeinden der Stadt Winterthur verkehrstechnisch nicht abzuhängen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Erreichbarkeit und die Vernetzung mit Umlandgemeinden sind der Stadt Winterthur wichtig. Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lkw in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies betrifft auch Fahrten aus den benachbarten Gemeinden in die Stadt Winterthur. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne starke Reduktion des MIV kann das Bevölkerungswachstum nicht bewältigt werden und die Mobilität kann nicht sichergestellt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Mittels verschiedener Projekte werden Anreize und lenkende Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Vernetzung der Mobilität geschaffen. So wird die Erreichbarkeit von Winterthur dank dem Achsen-Kammer-Prinzip weiterhin so erhalten bleiben, dass Winterthur auch mit dem MIV gut zugänglich bleibt. Bei Projekten mit Auswirkungen auf die Gemeinden werden diese direkt in den entsprechenden Planungen stufengerecht miteinbezogen.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-011-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Uns ist bewusst, dass der genaue Strassenverlauf der neuen Erschliessungsstrasse noch nicht abschliessend definiert, sondern Bestandteil der aktuell laufenden Planung, ist. Für die Toggenburger AG wäre es jedoch wünschenswert, frühzeitig in den Planungsprozess miteinbezogen zu werden, um Themen wie die Erschliessung des eigenen Werkareals beziehungsweise die Logistik für den Güterumschlag fachkundlich einzubringen und deren Nutzung durch die Erschliessungsstrasse nicht zu beschneiden.
Begründung	Gemäss kommunaler Richtplankarte erfolgt die Linienführung der neuen Erschliessungsstrasse und des notwendigen Eintrittsportals mitten durch das Grundstück Kat.-Nr. OB 17283 und angrenzend an den Umschlag für Massengüter. Die Toggenburger AG ist der Meinung, dass im kantonalen Richtplan die Linienführung weiter östlich verläuft und der Tunnel und dessen Portal entlang der östlichen Parzellengrenze von besagtem Grundstück zu liegen kommt.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Die konkrete Lage der neuen Erschliessungsstrasse und des notwendigen Eintrittsportals wird im Rahmen der Projektierung festgelegt und kann nicht im kommunalen Richtplan berücksichtigt werden (Stufengerechtigkeit). Die Plan-Festlegungen in den Richtplänen sind nicht parzellenscharf und verfügen über eine Unschärfe. Aufgrund dieser Einträge kann noch kein abschliessender Rückschluss auf die schlussendliche Linienführung mit Lage des Eintrittsportals gemacht werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390843-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Carsharing als tragendes Element des zukünftigen MIV in Winterthur aufführen. Die Kennziffer «Anteil geteilte Fahrzeuge» im Verhältnis zu allen immatrikulierten Personenwagen beobachten.
Begründung	Das Kapitel M.5 ist zurzeit zu stark auf Infrastrukturbauten fokussiert, obwohl die Wahl der Verkehrsmittelwahl nur teilweise von der Qualität der Verkehrswege abhängt. Die Perspektive des Verkehrs sollte bestimmend sein, also wer warum wie viel im motorisierten Individualverkehr unterwegs sein wird. Im von der Stadt Winterthur angestrebten Modalsplit wird Carsharing ein tragendes Element sein. Deshalb ist es wichtig, die Bedürfnisse und die zieldienlichen Wirkungen von Carsharing im Kapitel M.5 MIV abzubilden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Förderung von Carsharing eist ein wichtiges Anliegen. Diesem Aspekt wird nicht im Kapitel M.5 MIV sondern bereits im ersten Kapitel M.1 Gesamtmobilität sowie auch im Kapitel M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung bereits genügend Rechnung getragen: «Gesamtmobilität, Ziele und Grundsätze Velagern ... Winterthur nutzt die Chancen der kombinierten Mobilität und des Mobilitätsmanagements für den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen.... Kombinierte Mobilität, Ziele und Grundsätze ...Verschiedene Sharing-Angebote ergänzen den öffentlichen Verkehr. Die Parkierung der Sharing-Angebote wird zukunftsfähig und stadtverträglich organisiert, entsprechende Flächen werden bereitgestellt. ...»
Gleiche Anträge	AFS-1213-390839-231123

Antrags-Nr.	AFS-1213-389224-231113
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Wir stellen keinen Antrag, sondern nutzen die Gelegenheit der Vernehmlassung zum kommunalen Richtplan Winterthur, um eine zustimmende Rückmeldung zu geben. Wir haben im Vorschlag des Stadtrats für den kommunalen Richtplan Winterthur 2023 mit Genugtuung zu Kenntnis genommen, dass der Abschnitt der Rychenbergstrasse im Abschnitt Lindspitz - Haldengutkreisel abklassiert und nicht mehr als Sammelstrasse definiert ist. Zudem begrüssen wir die geplante Fussgängerbrücke vom Hauptbahnhof über die Gleise zum KSW und zu unserem Quartier.
Begründung	Wir haben eine Arbeitsgruppe eingesetzt mit dem Auftrag, die Situation entlang der Rychenbergstrasse im Abschnitt Lindspitz-Haldengutkreisel punkto Verkehrssicherheit und Belastungen für die Anwohner/-innen zu analysieren und Vorschläge für Verbesserungen zu erarbeiten. In der daraus folgenden Besprechung mit Frau Stadträtin Christa Meier und Frau Sandra Probst wurde klar, dass die Möglichkeiten für Verbesserungen wegen der Klassierung als Sammelstrasse sehr stark eingeschränkt sind. Durch die Abklassierung gemäss Richtplan eröffnen sich neue Möglichkeiten für wirksame Verbesserungen der Verkehrssituation. Wir bedanken uns bei allen involvierten Personen der verschiedenen Fachbereiche, Ämter und Departemente für die grosse und gewissenhafte Arbeit, welche zum vorliegenden kommunalen Richtplan führte.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-385762-231023
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Wir stellen keinen Antrag, sondern nutzen die Gelegenheit der Vernehmlassung zum kommunalen Richtplan Winterthur, um eine zustimmende Rückmeldung zu geben. Wir haben im Vorschlag des Stadtrats für den kommunalen Richtplan Winterthur 2023 mit Genugtuung zu Kenntnis genommen, dass der Abschnitt der Rychenbergstrasse im Abschnitt Lindspitz - Haldengutkreisel abklassiert und nicht mehr als Sammelstrasse definiert ist.
Begründung	Wir haben eine Arbeitsgruppe eingesetzt mit dem Auftrag, die Situation entlang der Rychenbergstrasse im Abschnitt Lindspitz-Haldengutkreisel punkto Verkehrssicherheit und Belastungen für die Anwohner/-innen zu analysieren und Vorschläge für Verbesserungen zu erarbeiten. Im November 2022 haben wir unsere Vorschläge, welche vorgängig an einer öffentlichen Veranstaltung mit Anwohnenden diskutiert wurden, ans Tiefbauamt geschickt und um eine Besprechung über die Vorschläge gebeten. Diese Besprechung fand im Januar 2023 mit Frau Stadträtin Christa Meier und Frau Sandra Probst, Projektleiterin Tiefbauamt sowie zwei Vertretern der Arbeitsgruppe statt. Fazit des Gesprächs: Der fragliche Abschnitt der Rychenbergstrasse ist aktuell als Sammelstrasse klassifiziert. Dies erlaubt keine einschränkenden Änderungen am Verkehrsregime wie z.B. Einbahnverkehr oder eine Sackgasse. Nun stellen wir erfreut fest, dass der fragliche Abschnitt der Rychenbergstrasse im neuen Richtplan bereits abklassiert (sprich: nicht mehr als Sammelstrasse) dargestellt ist. Dies eröffnet die Möglichkeit, mit dem Dep. Bau und dem Tiefbauamt wieder über die Vorschläge unserer Arbeitsgruppe ins Gespräch zu kommen. Aus unserer Sicht braucht es dringend verkehrsberuhigende Massnahmen für eine Verbesserung der Sicherheit für Schüler/-innen, Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen. Aus unserer Sicht könnte dies, wie von uns vorgeschlagen, mit einem Einbahn-Regime oder mit einem Fahrverbot mit Ausnahmegewilligungen für Anwohnende erreicht werden. Wir hoffen, dass die Änderung auch die kommenden Prozessschritte «überlebt» und schliesslich so rechtskräftig werden kann. Wir bedanken uns bei allen involvierten Personen der verschiedenen Fachbereiche, Ämter und Departemente für die grosse und gewissenhafte Arbeit, welche zum vorliegenden kommunalen Richtplan führte.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-383488-231006
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Änderung Zufahrtsroute Wildpark Bruderhaus via Tösstalstrasse / Seemerbuck
Begründung	Momentan führt die Zufahrtroute zum Wildpark Bruderhaus gemäss Richtplan mitten durch Stadt und Wohnquartiere. An schönen Tagen und Wochenenden herrscht reger Verkehr an der Zufahrt. Als Anwohner wünschen wir uns, dass der MIV weniger durch das Zentrum gelenkt wird. Stattdessen sollte die Route via Eschenberg-Seemerbuck direkt auf die Tösstalstrasse zwischen Winterthur-Seen und Sennhof gelenkt werden. Dies hätte nur Vorteile: 1.) Der motorisierte Verkehr würde nicht mehr durch's Zentrum von Winterthur gelenkt 2.) Die Wohnquartiere im Bereich Waldheim/Langgasse, Breitestrasse und Unterer Deutweg würden entlastet 3.) Die mögliche Ersatzroute für die Velo-Schnellroute von Seen ins Stadtzentrum entlang der Waldeggstrasse würde im Bereich Langgasse mit der momentanen Zufahrt zum Eschenberg/Bruderhaus zusammenfallen, was kaum ideal ist! 4.) Es würde sehr gut mit der angestrebten Abklassierung der Breitestrasse zusammenpassen 5.) Es würde der Strategie «Aussen rum statt mittendurch» entsprechen 6.) Die neue Routenführung hätte kaum nennenswerte Nachteile und wäre einfach umsetzbar Wir sind uns bewusst, dass diese Verbindungsstrasse im regionalen Richtplan eingetragen ist. Wir wünschen uns vom Stadtrat, dass er seine Ziele (z.B. Reduktion des MIV in der Stadt) aber auch auf dieser Ebene verfolgt und versucht, eine entsprechende Anpassung im regionalen Richtplan zu erwirken.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist möglich, dass die Anpassung der Zufahrtsroute sinnvoll und zielführend ist. Weil dazu bisher noch keine vertieften Untersuchungen vorhanden sind, kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Richtplanpassung vorgenommen werden. Es wird jedoch in der Massnahme M.5.2 ergänzt, dass auch die Zufahrtsroute zum Wildpark Bruderhaus geprüft werden soll: «Ein Verkehrskonzept Breitestrasse zeigt das Potential für das Quartier, die Auswirkungen auf alle Mobilitätsarten, Begleitmassnahmen (z. B. für ÖV) und die benötigten Richtplananpassungen auf. In diesem Rahmen soll auch die Zufahrt zum Wildpark Bruderhaus und dem Eschenberg überprüft werden. Die Erarbeitung erfolgt im Dialog mit Bevölkerung und Kanton. Erwartetes Resultat ist ein Massnahmenplan in kurz- und längerfristigen Schritten.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-051-004
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Für eine effiziente Abwicklung der gewerblichen Dienstleistungen auf städtischem Gebiet, insbesondere in den Quartieren, muss eine hindernisfreie Zufahrt zu jeder Haustür und ausreichend Abstellmöglichkeiten für gewerbliche Nutzung vorhanden sein. Um die Umstellung auf Elektromobilität zu beschleunigen, braucht es zusätzliche Schnelllademöglichkeiten, welche sich an den Bedürfnissen des Gewerbes orientieren. Sofern Private diese Lademöglichkeiten zur Verfügung stellen, sollen diese ausserhalb des Parkplatzkontingentes realisiert werden können.
Begründung	Spezifische Verkehrslogistik für das Gewerbe. Diese Infrastruktur ist auch für Betagte oder handicapierte Bewohnerinnen und Bewohner wichtig.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die zusätzliche Erstellung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge wird begrüsst. Dafür müssen bestehende Parkplätze entsprechend umgerüstet werden. Zusätzliche Parkplätze werden hierfür nicht zwingend benötigt. Sie können innerhalb des Parkplatzkontingentes verwirklicht werden. Die Kriterien für eine genügende Erschliessung von Grundstücken ist bereits in der Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) des Kantons Zürich verbindlich festgehalten. Der Richtplan verzichtet auf die Wiederholung.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-008
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Bei den Zielen und Grundsätzen auf S. 164 des Richtplans sei festzuhalten, dass bei der Ausgestaltung der wesentlichen Verkehrswege, insbesondere der Sammelstrassen, darauf zu achten sei, dass auch die Befahrbarkeit mittels LKW gewährleistet ist. Es sei namentlich festzuhalten, dass der Verkehrsfluss gefördert und nicht behindert werden soll.
Begründung	Einerseits sollen die Fahrbahnen genügend breit sein, so dass ein Kreuzen mit anderen Fahrzeugen jederzeit möglich ist und dabei keine Fussgänger oder Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Wenn Fahrbahnen verengt werden, müssen Fahrzeuge häufiger abbremsen, was insbesondere beim Schwerverkehr unnötige Emissionen und hohe Kosten verursacht. Das Bremsen und anschliessende Beschleunigen eines LKW benötigt viel Energie und verursacht unerwünschten Lärm. Die gleichen nachteiligen Konsequenzen entstehen, wenn der gesamte Verkehr bei jeder Bushaltestelle zum Stillstand kommt, weil die Bushaldebuchten (mit Steuergeld) wieder rückgebaut oder umgestaltet werden.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Die Kriterien für eine genügende Erschliessung von Grundstücken ist in der Verkehrserschliessungsverordnung (VERV) des Kantons Zürich verbindlich festgehalten. Weitere Regelungen sind im kommunalen Richtplan nicht notwendig. VerV: Die notwendige Strassenbreite variiert je nach Anzahl angeschlossener Grundstücke. Eine Erschliessungsstrasse mit bis zu 600 Wohneinheiten muss so breit ausgestaltet werden, dass Lastwagen und Personenkraftfahrzeuge einander kreuzen können.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-011
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Das im Richtplan vorgesehene Projekt Stadtautobahn ist unter dem Aspekt zu überprüfen, ob die Umleitung von innerstädtischem Verkehr auf die A1 angesichts der bestehenden Kapazitäten möglich und zulässig ist.
Begründung	Die A1 kann die im Richtplan angedachte Lösung nur erfüllen, wenn die Autobahn rund um Winterthur ausgebaut wird, da sie heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt ist. Eine weitere Verlagerung des städtischen Verkehrs auf die A1 ohne vorgängigen Ausbau ergibt keinen Sinn bzw. wird nicht funktionieren. Es darf keinen Rückstau auf die Nationalstrasse geben, wenn die städtischen Einfallachsen verstopft sind.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Umsetzung des Kammern-Prinzip gelingt nur in Abstimmung mit dem Kanton. Ohne genügend Kapazität auf der A1 werden die Verlagerungsmöglichkeiten der MIVs mittels Kammern-Prinzip stark eingegrenzt. Deshalb wird nun auch das ASTRA (Eigentümergebiet Autobahn) bei den Beteiligten der Weiterentwicklung des Kammern-Prinzip aufgeführt. Das im Richtplan festgehaltene und weiter zu entwickelnde Achsen Kammern-Prinzip möchte erreichen, dass die vorhandene Autobahn als hervorragend geeignete Erschliessung der Quartiere (Kammern) vermehrt genutzt wird. Die Mehrheit der Quartiere von Winterthur sind bestens an die Autobahn angeschlossen, die vermehrte Nutzung der Autobahn mit dem MIV um von Quartier zu Quartier zu gelangen ist problemlos möglich. Durch diese Verhaltensweise wird gleichzeitig die Innenstadt entlastet. Dies kommt dem Verkehr zugute, welcher auf die Querung der Innenstadt zwingend angewiesen ist (z.B. Güterverkehr) und gleichzeitig können die ÖV-Hochleistungskorridore realisiert und weitere attraktive wie auch sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Umsetzung des Achsen Kammern-Prinzip ist eine Schlüsselmassnahme um den Verkehr so lenken zu können, dass ein Vorwärtskommen in der Stadt langfristig möglich ist.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-055-001
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Gerne halten wir an dieser Stelle aber wieder einmal fest, dass die auf die lange Bank geschobene und völlig neu zu planender Erschliessung des Gebiets Neuhegi-Grüze bis zu deren Realisierung zu massivem Mehrverkehr durch die Gemeinde Elsau führt und weiterführen wird, was für uns und unsere Bevölkerung völlig unbefriedigend und unverständlich ist.
Begründung	
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Die Umsetzung der Erschliessung Neuhegi-Grüze ist weiterhin im regionalen Richtplan verankert und wird auch im kommunalen Richtplan anerkannt. Die Projektarbeiten haben bereits begonnen. Die angrenzenden Gemeinden werden in die laufenden Planungen miteinbezogen. Negative Auswirkungen werden im Rahmen des Projekts so gut wie möglich vermieden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-20
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Die Erschliessungsstrasse Neuhegi/Grüze ist als konkrete Massnahme unter M.5.3. aufzuführen.
Begründung	Die Stadt Winterthur hat sich vollumfänglich für eine Individualverkehrs-Erschliessung einzusetzen. Es geht nicht um die Frage ob, sondern lediglich um die Frage "wie".
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	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).

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-002-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Es sollen keine weiteren Strassen aufgehoben oder abklassiert werden.
Begründung	Damit der Verkehr flüssig geführt werden kann, sollen die Kapazitäten der Strassen nicht weiter reduziert werden. Schon gar nicht, wenn dies noch kostspielige bauliche Massnahmen bedingt. Dem Gestaltungsplan Ohrbühlstrasse entnehme ich beispielsweise, dass die Hofackerstrasse bei der Abzweigung ab der Ohrbühlstrasse aufgehoben werden soll. Wie soll an dieser Stelle der öffentliche Verkehr und der private Verkehr geführt werden? Wo kommt die Bushaltestelle hin? Was ist mit den Parkplätzen beim Bahnhof Hegi, der dann nur noch von einer Seite erreichbar ist, was insgesamt zu Mehrverkehr führen wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Innerhalb des Stadtgefüges besteht grundsätzlich kein Raum für den Ausbau der Strassen. Gleichzeitig ist der Verkehr durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) flächenineffizient, d.h. ein Auto benötigt im Vergleich zu der Anzahl der transportierten Personen sehr viel Raum. Es ist wirtschaftlicher, flächeneffizienter und gleichzeitig klimafreundlicher diesen Verkehr auf den ÖV, den Fuss- oder Radverkehr zu verlagern. Damit die Busse nicht mehr im Stau stehen bleiben, werden Massnahmen zur Busbeschleunigung getroffen (M.1.1). Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die Erschliessung an der Ohrbühlstrasse wird nicht auf Richtplanebene, sondern über Gestaltungsplanvorgaben geregelt. Die Aufhebung der Hofackerstrasse ist die Vorgabe aus dem Gestaltungsplan Umfeld Hegi von 2013. Die Bushaltestelle an der Hofackerstrasse wird seit Dezember 2022 nicht mehr bedient. Langfristig besteht weiterhin die Möglichkeit den Bus über die Solarstrasse - Haltestelle Hegi- Ohrbühlstrasse zu führen. Die Parkplätze am Bahnhof sind bzw. werden aufgehoben. Für Fuss- und Veloverkehr bleibt die Verbindung weiterhin bestehen. Die Erschliessung für den MIV erfolgt über die Stäffelistrasse.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-032
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Übergeordnete Planungsinstrumente: Die St. Georgenstrasse soll Hauptverkehrsstrasse bleiben.
Begründung	Durch eine Abklassierung der St. Georgenstrasse wird ein wesentlicher Teil des MIV auf andere Strassen (Technikumstrasse, Rychenbergstrasse, etc.) verlagert. Dies ist zum Nachteil von Langsamverkehr und ÖV auf den entsprechenden Strassen und soll vermieden werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die St. Georgen-Strasse soll weiterhin eine Hauptverkehrsstrasse bleiben. Im Rahmen der Massnahme A.1.3.4 Erweiterung Fussverkehrszone Altstadt Nord, soll geprüft werden, ob die Museumsstrasse als neue Bus- und Velo Achse in Gegenrichtung befahren werden kann. Bei einer Eignung würde die Museumsstrasse abklassiert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-072
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Ein Ziel zur Antriebsart im MIV ergänzen.
Begründung	
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Forderung von dem Elektroantrieb ist bereits unter den Zielen und Grundsätzen zum motorisierten Individualverkehr enthalten: «... Zur Einhaltung des Zwischenziels von Netto-Null für 2033 wird die Verlagerung auf elektrifizierte Fahrzeuge gefördert. ...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-059-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	
Begründung	Eigentlich ist die städtische Behörde doch dazu da, den Einwohnern und Unternehmungen zu dienen, indem sie für optimale Rahmenbedingungen sorgt. Das ist aber in Winterthur nicht der Fall. Seit Jahren steht im Richtplan eine Entlastungsstrasse von der Autobahnausfahrt Oberwinterthur zu den Wohnüberbauungen in Hegi und den Einkaufszentren in der Grütze. Das war schon in den 90er Jahren ein Thema. Die Stadtplaner haben es aber versäumt, eine solche Strasse umzusetzen und heute staut sich der Verkehr am Morgen und am Abend auf der Frauenfelderstrasse. Und was planen Sie als Amt für Städtebau dagegen: Ein Tropfensystem, um den Verkehr noch mehr zu behindern!
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Die Umsetzung der Erschliessung Neuhegi-Grütze ist weiterhin im regionalen Richtplan verankert und wird auch im kommunalen Richtplan anerkannt. Die Projektarbeiten haben bereits begonnen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-013-003
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Antrag	Es ist festzulegen, in welche Kategorie die Breitestrasse abklassiert werden soll.
Begründung	Bezüglich der Abklassierung Breitestrasse ist für uns nicht erkennbar, ob diese zu einer regionalen Staatsstrasse oder einer Gemeindestrasse abklassiert werden soll. In zweiterem Fall müsste wohl auch die regionalen Staatsstrassen zum Wildpark Bruderhaus, der untere Deutweg, die Untere Briggerstrasse sowie die Untere Vogelsangstrasse und die Auwiesenstrasse auch abklassiert werden, da ansonsten kein Netz von Verbindungsstrassen besteht (die regionalen Staatsstrassen zum Wildpark Bruderhaus war eine Ausnahme zu einem regionalen Ziel).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Bevor die Klassierung der Breitestrasse festgelegt werden kann, werden die möglichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Rahmen eines Verkehrskonzepts ermittelt (M.5.2). Erst danach kann die richtige Strassenkategorie bestimmt werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-009-002
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Ob Tempo 30 eingeführt werden soll. ist einzelfallweise zu entscheiden.
Begründung	Ob Tempo 30 eingeführt werden soll. ist einzelfallweise zu entscheiden. Entsprechende Zonen sind vor allem dort zu realisieren, wo sie wirklich angebracht sind (z.B. Schulhäuser).
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten schrittweise Einführung Tempo 30 Zonen schliesst die Betrachtung der Einzelfälle ein und wurde im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-047-005
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen (Massnahme M.5.1, Seite 166) Vor allem für Gewerbebetriebe ist eine gute Verkehrserschliessung inklusive MIV unerlässlich. Die flächendenkende, unkoordinierte Reduktion der Tempi auf den Verkehrsachsen und die damit einhergehende Umgestaltung der Verkehrsräume, erschwert die Überlebensfähigkeit von Gewerbebetrieben in Konkurrenz mit anderen, nicht innerstädtischen, Standorten. Auf eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist zu verzichten. Es ist vielmehr wie schon im zweiten Punkt aufgezeigt, auf einen Gesamtkontext innerhalb des Quartieres zu achten.
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Winterthur strebt eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, damit das Gesamtsystem effizient und nachhaltig funktioniert. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lkw wie z.B. der gewerbliche Verkehr in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen müssen gestärkt werden. Die Stadt Winterthur ist nicht gegen den motorisierten Individualverkehr und ist sich bewusst, dass dieser auch zukünftig Teil des Gesamtverkehrssystems sein wird. Es sind aber bereits heute die Strassen am Morgen und Abend vollständig ausgelastet - wird weiterhin so viel Verkehr mit dem Auto abgewickelt, können die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten nicht mobil sein. Dies ist unabhängig von der Nutzung von Elektroautos oder fossilen Fahrzeugen der Fall. Damit die Mobilität weiterhin sichergestellt werden kann, soll der Verkehr auf flächeneffizientere Verkehrsmittel verlagert werden. Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-052-006
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Es sei darauf zu verzichten, «weitgehend flächendeckend» Tempo 30 einzuführen. Aus diesem Grund soll unter Ziele und Grundsätze (Richtplan, S. 164), die Alinea «Winterthur führt schrittweise weitgehend flächendeckend Tempo 30 ein» ersatzlos gestrichen werden. Ebenso soll bei der Massnahme M.5.1 (Richtplan, S. 166) der Satz gestrichen werden <Bis 2040 dehnen sich diese Gebiete schrittweise auf die Hauptverkehrsachsen mit einer hohen Nutzungsdichte aus.>.
Begründung	Zumindest auf den Hauptverkehrsachsen soll auf keinem Fall Tempo 30 eingeführt werden. Diese Hauptverkehrsachsen sind gut ausgebaut und das Ziel soll sein, dass kein Verkehrsmittel künstlich verlangsamt wird. Dies würde bei Tempo 30 nicht nur für den öffentlichen Verkehr und den Schwerverkehr gelten, sondern selbst für den Verkehr mit E-Bikes.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-002-010
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Ob Tempo 30 eingeführt werden soll, ist einzelfallweise zu entscheiden. Tempo 30 soll nicht flächendeckend eingeführt werden.
Begründung	Auf allen wichtigen Strassen, insbesondere allen kantonalen Strassen und den Sammelstrassen, soll sicher kein Tempo 30 eingeführt werden. Diese Strassen sind gut ausgebaut und sollen ihren Zweck erfüllen. Tempo 30 würde auch die Busse und E-Bikes ausbremsen. Das ist nicht sinnvoll.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-040
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Auf die Festsetzung des Zielbildes ist zu verzichten; auf die Einführung von flächendeckend Tempo 30 ist zu verzichten. Hauptverkehrsachsen mit ÖV sind vom Tempo 30-Regime auszunehmen.
Begründung	Es gilt, die Qualität des ÖV zu erhalten. Die IGÖV hat in ihrem Positionspapier zu diesem Thema festgehalten: „Einerseits können Temporeduktionen auf den Linien des öffentlichen Verkehrs zu spürbaren Attraktivitätsverlusten führen und beträchtliche Kosten nach sich ziehen. Andererseits kann der ÖV aber auch von Tempobeschränkungen des Strassenverkehrs profitieren, wenn er nicht direkt betroffen ist.« Und weiter: Den negativen Auswirkungen von Tempobeschränkungen auf den ÖV ist deshalb mit vorwärts gerichteten Gegenmassnahmen zu begegnen«. Dies widerlegt die Aussagen des Stadtrates, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen keinen Einfluss auf die Kosten und die Attraktivität des ÖV habe. Deshalb ist auf diese Massnahme zu verzichten. Generell in Tempo 30 Zonen muss inskünftig auch sichergestellt werden, dass Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsvorgaben durch 45er-E-Bikes mit gelber Nummer ergriffen werden. Unfälle mit schnellen E-Bikes nehmen rasch zu.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-004-006
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Es sei darauf zu verzichten, «weitgehend flächendeckend» Tempo 30 einzuführen.
Begründung	Zumindest auf den Hauptverkehrsachsen soll auf keinem Fall Tempo 30 eingeführt werden. Diese Hauptverkehrsachsen sind gut ausgebaut und das Ziel soll sein, dass kein Verkehrsmittel künstlich verlangsamt wird. Dies würde bei Tempo 30 nicht nur für den öffentlichen Verkehr und den Schwerverkehr gelten, sondern selbst für den Verkehr mit EBikes. Aus diesem Grund soll unter Ziele und Grundsätze (Richtplan, S. 164), die Alinea «Winterthur führt schrittweise weitgehend flächendeckend Tempo 30 ein» ersatzlos gestrichen werden. Ebenso soll bei der Massnahme M.5.1 (Richtplan, S. 166) der Satz gestrichen werden «Bis 2040 dehnen sich diese Gebiete schrittweise auf die Hauptverkehrsachsen mit einer hohen Nutzungsdichte aus.».
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-033
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Auf Strassen, auf denen der Bus (Kommunal- und Regionalbusse) verkehrt, soll grundsätzlich weiterhin mindestens Tempo 50 gelten. Das Zielbild Temporegime 2040 ist entsprechend anzupassen.
Begründung	Tempo 30 verlangsamt die Kommunal- und Regionalbusse. Dies hat teure Kompensationsmassnahmen und einen Mehrbedarf an Fahrpersonal und Fahrzeugen zur Folge. Für den angestrebten Modalsplit-Anteil von 30% bis 35% für den ÖV darf der Bus nicht ausgebremst werden. Busbeschleunigungsmassnahmen sollten eine tatsächliche Beschleunigung bewirken und nicht eine Kompensation des Verlusts durch Tempo 30.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-011
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen mit ÖV Auf die Festsetzung des Zielbildes ist zu verzichten; auf die Einführung von flächendeckend Tempo 30 ist zu verzichten. Hauptverkehrsachsen mit ÖV sind vom Tempo 30-Regime auszunehmen.
Begründung	Es gilt, die Qualität des ÖV zu erhalten. Die IGÖV hat in ihrem Positionspapier zu diesem Thema festgehalten: „Einerseits können Temporeduktionen auf den Linien des öffentlichen Verkehrs zu spürbaren Attraktivitätsverlusten führen und beträchtliche Kosten nach sich ziehen. Andererseits kann der ÖV aber auch von Tempobeschränkungen des Strassenverkehrs profitieren, wenn er nicht direkt betroffen ist.“ Und weiter: „Den negativen Auswirkungen von Tempobeschränkungen auf den ÖV ist deshalb mit vorwärts gerichteten Gegenmassnahmen zu begegnen“. Dies widerlegt die Aussagen des Stadtrates, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen keinen Einfluss auf die Kosten und die Attraktivität des ÖV habe. Deshalb ist auf diese Massnahme zu verzichten. Generell in Tempo 30 Zonen muss inskünftig sichergestellt werden, dass Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsvorgaben durch 45er-E-Bikes mit gelber Nummer ergriffen werden. Unfälle mit schnellen E-Bikes nehmen rasch zu, was es inskünftig zu verhindern gilt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV. Die Einführung von Tempo 30 ist auch aufgrund der bundesrechtlichen Lärmvorgaben (USG) notwendig. Zudem wird die Sicherheit mit Tempo verbessert, so dass Tote und Schwerverletzte verhindert werden können. Bundesgerichtsurteile zeigen, dass Lärmsanierungen eine grosse Rolle spielen (Beeinflussung Gesundheit) und reine Flüsterbeläge ohne Temporeduktion oftmals nicht ausreichen, um die Lärmbelastung durch den rollenden Verkehr genügend zu mindern. Zugleich verflüssigt Tempo 30 im Vergleich zu höheren Tempi den rollenden motorisierenden Verkehr. Davon profitiert auch der Wirtschaftsverkehr. Tempo 30 gilt für alle Fahrzeuge. Alle Verkehrsteilnehmende, welche ausgeschilderte Geschwindigkeiten überschreiten, werden gebüsst. Dies gilt auch für 45er-E-Bikes. Dies umso mehr als nun für diese Fahrzeuge auch die Tachopflicht gilt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391554-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Tempo 30 auf der Strasse zum/im Eschenberg und Bruderhaus
Begründung	Wohnraum der Fauna und Flora im Wald. Zudem Erholungsgebiet für alle
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Beinahe alle Quartiere verfügen bereits über Tempo 30 Zonen. Weitere Zonen werden geprüft sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann (z.B. via Petition) und die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391553-231127
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Tösstalstrasse Tempo 40 durchgehend zw. Sennhof und Seen (statt 50 bzw. 60)
Begründung	Sowohl ausgangs Sennhof wie eingangs Seen sind Wohnbauten in der Nähe der Strasse und die Abzweigungen/Einfahrten Eschenberg sowie Gotzenwil/Eidberg/Iberg sind damit sicherer und übersichtlicher
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Beinahe alle Quartiere verfügen bereits über Tempo 30 Zonen. Weitere Zonen werden geprüft sofern ein Bedarf nachgewiesen werden kann (z.B. via Petition) und die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-21
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen
Antrag	Wir fordern, dass Tempo-20-Zonen nur in absoluten Ausnahmefällen in den Quartieren eingeführt werden. Auch Quartierstrassen sind ein Teil des Verkehrssystems und keine "Begegnungszonen". Die Einführung einer Tempo-20-Zone auf "Initiative der Bevölkerung" öffnet Willkür Tür und Tor.
Begründung	Tempo 20 in den Quartieren ist nicht ungefährlich, da die Augen fast nur noch am Tacho kleben. Das weiss jeder, der einmal eine solche Fahrt unternommen hat. Zudem entsteht eine Ungleichbehandlung des Individualverkehrs, da gerade bei Fahrrädern die Geschwindigkeit nicht festgestellt werden kann. Viele Fahrradfahrer sind mit einer höheren Geschwindigkeit als Tempo 20 unterwegs. Es ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachvollziehbar, weshalb Fahrräder mit einer höheren Geschwindigkeit als der Individualverkehr unterwegs sein können, nur weil es sich nicht messen lässt. Auch Quartierstrassen sind keine Spielplätze, sondern in erster Linie Teil des Verkehrssystems. Der Begriff "Begegnungszone" täuscht über diesen Umstand hinweg. Es ist unklar, was die Einführung einer Tempo-20-Zone auf "Initiative der Bevölkerung" bedeutet und wie sich jemand wehren kann, der das nicht möchte. Eine Tempo-20-Zone sollte nur aus Ausnahmegründen aufgrund klar objektiver Kriterien installiert werden (bspw. Fussgängerstreifen bei einer Schule).
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan definiert. Begegnungszonen sind ein in der Schweiz bewährtes Mittel zur Verkehrsberuhigung und sind gesetzlich in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen geregelt. Das vom Stadtrat beschlossene Zielbild beinhaltet zu Begegnungszonen folgende Ausführungen: - Tempo 30 ist und bleibt «der Standard» im Erschliessungsstrassennetz. Fehlende Abschnitte werden mit Priorität ergänzt. Jedoch sollen innerhalb der Wohnquartiere zukünftig auf allen Erschliessungsstrassen ohne Verbindungsfunktion Begegnungszonen mit Tempo 20 und Vortrittsrecht für Fussgänger möglich sein. Strassen ohne Verbindungsfunktion sind alle nicht im Richtplan festgehaltenen kommunalen Strassen. Ausgenommen sind Erschliessungsstrassen mit öffentlichen Busverkehr, z. B. Hinterdorfstrasse (Seen) oder Hedy-Hahnloser-Strasse (Dättgau) sowie Strassenabschnitte mit Veloschnellrouten, z. B. Ost-, Tössfeld- oder Mattenbachstrasse. - Die Signalisation von Begegnungszonen soll wie bis anhin auf «eine Willensbekundung» der betroffenen Quartierbevölkerung oder des Gewerbes durchgeführt werden. Dadurch wird gewährleistet, dass die Akzeptanz der Zonen gross ist und es zu weniger Rechtsmittelverfahren kommt. Voraussetzung ist, dass die Willensbekundung innerhalb grösserer zusammenhängender Gebiete als

im bisherigen Verfahren stattfindet, um das bestehende Nebeneinander kleiner T30- und T20-Zonen zukünftig zu vermeiden. Auf diese Weise sollen der Arbeits- und Kostenaufwand für die Stadtverwaltung reduziert und planerisch sinnvolle Begegnungszonen geschaffen werden, um eine Kontinuität in Gestaltung und Betrieb des Nebennetzes für alle Verkehrsteilnehmenden herzustellen.

Gegen die Anordnung einer Begegnungszone können Rechtsmittel ergriffen werden (Rekurs gegen die vom Stadtrat erlassene Verkehrsanordnung).

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-034
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.5.2 Verkehrsberuhigung Breitestrasse – Unterer Deutweg
Antrag	Die Verkehrsberuhigung soll in Kombination mit einer Zentrums-umfahrung gemäss sGVK (siehe S. 7, Antrag zu M5) erfolgen. Dannzumal ist darauf zu achten, dass keine Verlustzeiten für den ÖV entstehen.
Begründung	Mit der Realisierung der Zentrums-umfahrung kann der grösste Teil der MIV-Fahrten von der Breitestrasse und dem unteren Deutweg auf die Zentrums-umfahrung verlagert werden. Ohne die Zentrums-umfahrung, weicht der MIV auf umliegende Strassen aus, was dort zu Verkehrsüberlastungen führt. Dies ist vor allem zum Nachteil des Langsamverkehrs auf den umliegenden Strassen. Ausserdem soll die Verkehrsberuhigung auf Breitestrasse und Unterem Deutweg nicht zu einer Verlangsamung des ÖVs führen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die konkrete Umsetzung des Achsen-Kammer-Prinzips ist noch offen und muss in den kommenden Jahren geprüft und konkretisiert werden. Seen und das Tösstal sind im Gegensatz zu den anderen Quartieren nicht direkt an die Autobahn angebunden. Damit der Verkehr aus und in diese Gebiete ebenfalls von einer möglichst direkten Verbindung zur Autobahn profitieren können, ist die Realisierung der Zentrumserschliessung (Verbindung Grüze - Oberwinterthur) geplant und die Massnahme entsprechend im Richtplan verankert. Die Geschwindigkeiten werden nicht im Richtplan geregelt. Die beabsichtigten Tempo 30 Zonen wurden im stadträtlich beschlossenen Zielbild Temporegime festgelegt. Bei konkreten Projekten werden Auswirkungen auf den ÖV immer geprüft und möglichst so umgesetzt, dass keine Fahrzeitverluste entstehen. Studien zeigen, dass der ÖV kaum durch Tempo 30 beeinträchtigt wird und der Fahrzeitverlust gering ist. Die grössten Fahrzeitverluste entstehen heute durch die Behinderung durch MIV.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-006
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6 Urbane Logistik
Antrag	Der Satz «Ein allfälliger Cargo Sous Terrain Hub wird idealerweise mit einem City-Hub verknüpft» ist entweder ersatzlos zu streichen oder durch folgenden Satz zu ersetzen: «Ein allfälliger Cargo Sous Terrain Hub ist ein eigenständiger City-Hub mit optimaler Erschliessung ans Strassennetz».
Begründung	Im ersten Satz in diesem Abschnitt werden die City-Hubs als Umschlagstandorte mit optimalem Anschluss an Bahn und Strasse definiert. Ein Cargo Sous Terrain Hub (CST-Hub) benötigt per se keinen Anschluss an die Bahn, da er diesen Anschluss substituiert. Mit einer Zusammenlegung von City-Hubs zwischen Bahn und Strasse und einem CST-Hub können keine Synergien genutzt werden. Die erforderlichen Flächen für Umschlag, Lagerung und Erschliessung kumulieren sich. Das Verkehrsaufkommen beider Hubs konzentriert sich, damit ebenfalls auf den gleichen Anschluss ans Strassennetz. Die in der «Machbarkeitsstudie City-Hub Winterthur» identifizierten drei Standorte im Güterbahnhof, im Grüzefeld und in Oberwinterthur weisen nicht genügend grosse Flächen auf, um auf den gleichen Arealen auch noch einen CST-Hub zu realisieren. Dafür sind zu gegebenem Zeitpunkt eigenständige Standorte zu suchen oder die identifizierten Areale im Grüzefeld oder in Oberwinterthur auszuweiten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	City Hub-Standorte sollen im übergeordneten kantonalen Richtplan gesichert werden. Die konkrete Planung und Bestimmung von Cargo Sous Terrain Hubs- Standorten hängt von Drittprojekten und externen Beteiligten ab. Optionen für Cargo Sous Terrain Hubs sowie die Verknüpfung von City Hub mit Cargo Sous Terrain sollen geprüft werden, wenn die Planung weiter fortgeschritten ist. Auf eine Anpassung im kommunalen Richtplan wird bis dahin verzichtet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-007
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6 Urbane Logistik
Antrag	Zusammenspiel mit übergeordneten Planungen: Der erste Satz sollte anders formuliert werden: «Die Stadt setzt sich dafür ein, dass im kantonalen Richtplan die bestehenden Einträge Winterthur Zentrum (15a), Winterthur- Grüze (15b, Alternativstandort) und Oberwinterthur (15c, Alternativstandort) als eigenständige Einträge anstatt bloss als Alternativen festgesetzt werden.»
Begründung	Im heute gültigen kantonalen Richtplan sind die Standorte Grüze und Oberwinterthur lediglich als Alternativen für den Standort Winterthur Zentrum eingetragen. In der «Machbarkeitsstudie City-Hub Winterthur» kommt jedoch klar zum Ausdruck, dass alle drei Standorte für den Umschlag Bahn-Strasse benötigt werden. Die Differenzierung nach Warengruppen ist in der Richtplanfestsetzung eher sekundär. Wichtig ist die Raumsicherung. Die konkrete Art des Umschlages ergibt sich aus den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft. Zu präzise Einträge, was wo und in welcher Form umgeschlagen werden darf, sind mehrheitlich hindernd anstatt nützlich
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Eine Differenzierung nach Warengruppen je Standort ist erforderlich. Es sollen die entsprechenden Warengruppen an den dafür geeigneten Standorten umgeschlagen werden. Aufgrund Grösse und Lage der Areale eignen sich nicht alle Standorte für jede Warengruppe. Somit ergibt sich eine sinnvolle Zuordnung und Verteilung der Güterversorgung über das Stadtgebiet. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Standorte im kantonalen Richtplan gesichert werden. Der Revisionsentwurf des kantonalen Richtplans sieht vor, drei eigenständige Standorte, differenziert nach Warengruppen aufzunehmen: Winterthur-Zentrum, Winterthur-Grüze, Oberwinterthur.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-071
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6.1 Grundlagen urbane Logistik erarbeiten
Antrag	Es soll eine Studie für die Erhebung und Evaluation von Wertstoffströmen erarbeitet werden. Konkret wären dies folgende Punkte: - Baumaterial - Recycling-Material - Neue Produkte - Wertstoffe
Begründung	
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Ein städtisches Kreislaufwirtschaftskonzept soll Aufschluss darüber geben wo die Handlungsspielräume der Stadt sind und mit welchen Massnahmen diese umgesetzt werden können. Der Richtplan unterstützt insbesondere bei der Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Ein entsprechender Hinweis wird im Richtplan im Kapitel Kreislaufwirtschaft aufgenommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-22
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6 Urbane Logistik
Antrag	Überarbeitung der Grundlagen zur urbanen Logistik (M.6.1): Es wird beantragt, die Grundlagen zur urbanen Logistik neu zu bewerten, um eine realistische und effiziente Integration des Individualverkehrs sicherzustellen. Anpassung der Vertiefungsstudie zu Micro-Hubs (M.6.2): Es wird vorgeschlagen, die Studie so anzupassen, dass sie die Rolle des Individualverkehrs in der Feinverteilung adäquat berücksichtigt. Neukonzeption der Sicherung von Anschlussgleisen und Baulinien (M.6.3): Es wird darauf hingewiesen, die Planung der Anschlussgleise und Baulinien zu überdenken ist, um eine ausgewogene Nutzung zwischen dem Individualverkehr und anderen Verkehrsarten zu ermöglichen.
Begründung	Effizient und Realismus in der urbanen Logistik: Die aktuelle Ausrichtung auf Lastenvelos und E-LKW in der Feinverteilung vernachlässigt das Potenzial und die Flexibilität, die moderne, CO₂-neutralen PKWs bieten können. Eine Überarbeitung der Grundlagen ist notwendig, um eine realistische und effiziente Einbindung des Individualverkehrs zu gewährleisten und gleichzeitig die verkehrsinfrastrukturelle Effizienz zu maximieren. Integration des Individualverkehrs in Micro-Hubs: Die Rolle des Individualverkehrs in den Micro-Hubs muss stärker berücksichtigt werden. Angesichts der fortschreitenden technologischen Entwicklung und des Trends hin zur CO₂-neutralen Fahrzeugen ist es unerlässlich, dass die Planung der Micro-Hubs den Individualverkehr als wesentlichen Bestandteil der städtischen Logistik einbezieht. Balancierte Nutzung der Anschlussgleise und Baulinien: Die aktuelle Planung vernachlässigt die Bedeutung des Individualverkehrs in der urbanen Logistik. Eine Neukonzeption der Anschlussgleise und Baulinien sollte darauf abzielen, eine ausgewogene Nutzung zwischen dem Individualverkehr und anderen Verkehrsarten zu fördern, um eine effiziente und flexible Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die urbane Logistik umfasst die Funktionen Transport, Umschlag, Lagerung und Übergabe an Empfänger. Der Transport wird als Wirtschaftsverkehr bezeichnet. Dieser wird in die Segmente Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr mit Waren, Dienstleistungsverkehr ohne Waren und Personenwirtschaftsverkehr zusammengefasst. Die Stadt setzt sich vorerst beim Kanton dafür ein, dass im übergeordneten SBB-Netz Standorte für eine nachhaltige Logistik (Umschlagorte Bahn/LKW) weiterhin gesichert werden. Der Kanton hat darauf reagiert, der Revisionsentwurf des kantonalen Richtplans sieht vor, drei eigenständige Standorte, differenziert nach Warengruppen aufzunehmen: Winterthur-Zentrum, Winterthur-Grüze, Oberwinterthur. Eine Differenzierung nach Warengruppen je

Standort ist erforderlich. Es sollen die entsprechenden Warengruppen an den dafür geeigneten Standorten umgeschlagen werden. Aufgrund Grösse und Lage der Areale eignen sich nicht alle Standorte für jede Warengruppe. Somit ergibt sich eine sinnvolle Zuordnung und Verteilung der Güterversorgung über das Stadtgebiet. Der Betrieb dieser Standorte soll weiterhin durch private Betreibende sichergestellt werden.

Die Faktenbasis, wie die urbane Logistik in Winterthur funktioniert, ist noch wenig erfasst. Dazu sollen zunächst die Grundlagen für die urbane Logistik erarbeitet werden (M.6.1). Auf Basis dieser Grundlagen kann beurteilt werden, welche Handlungsmöglichkeiten durch die Wirtschaftsakteure und welche durch die Stadt abgedeckt werden können. In einer Vertiefungsstudie sollen geeignete Micro-Hub-Standorte (Feinverteilungsstandorte) bestimmt werden können (M.6.2). Momentan gehen wir davon aus, dass die Stadt insbesondere in der Sicherung dieser Standorte eine Rolle spielen kann. Im Rahmen beider Studien wird auch die mögliche Rolle des Individualverkehrs geprüft.

Der kommunale Richtplan sieht die Sicherung und Nutzung bestehender Anschlussgleise vor. Es werden keine neuen Standorte festgelegt. Ein weiterer Einfluss auf den Individualverkehr besteht nicht. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Sicherung und Nutzung der Anschlussgleise an das "Hauptnetz" der SBB notwendig ist. Insbesondere auf Arealen die von Anschlussgleisen ohne Nutzen (Drittgrundstücken) durchquert werden, wird der langfristigen Raumsicherung der Gleise eine hohe Bedeutung beigemessen.

Die eingegangenen Einwendungen zeigen aber auch, dass Baulinien auf den Arealen mit Anschluss die Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe- und Industriebetriebe einengen können. Zudem kann zwar mit einer Baulinienfestlegung ein Raum gesichert, die effektive Nutzung des Güterschienenverkehrs jedoch nicht sichergestellt werden. Aus diesem Grund wird die Massnahme M.6.3 Anschlussgleise mit Baulinien sichern angepasst.

Anpassung Richtplantext:

"Titel M.6.3 Sicherung der Anschlussgleise mit Baulinien prüfen
Für die langfristige Raumsicherung prüfen, in welchen Gebieten eine für Grundeigentümerschaften verbindliche Sicherung von Anschlussgleisen mittels Baulinien geeignet ist. Dies gilt für die Gebiete mit den Anschlussgleisen: ..."

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-007-008
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6.3 Anschlussgleise sichern
Antrag	Der Karteneintrag 7 auf Seite 171 und der Eintrag Industrie Neuhegi 7 auf Seite 173 sind zu streichen.
Begründung	Die Anschlussgleise im Bereich Neuhegi wurden allesamt zu Gunsten der Neugestaltung von Fuss- und Veloweg rückgebaut. Die Sicherung von Anschlussgleisen mittels Baulinien, die nicht mehr vorhanden sind und weder mittel noch langfristig neu gebaut werden, ist zwecklos. Der Karteneintrag «bestehendes Anschlussgleis» im regionalen Richtplan ist mittlerweile überholt. Im Rahmen von dessen öffentlicher Auflage wurde die gleiche Einwendung eingebracht. Es ist noch nicht bekannt, in welcher Form die RWU darauf eintreten wird
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Anpassung der Massnahme zur Sicherung des Güterschienenverkehrs. Für eine nachhaltige Logistik ist die Sicherung und Nutzung der Anschlussgleise an das «Hauptnetz» der SBB notwendig. Insbesondere an Orten mit der Durchquerung von Gleisen von Gebieten/Arealen ohne direkten Anschluss wird der langfristigen Raumsicherung der Gleise eine hohe Bedeutung beigemessen. Die eingegangenen Einwendungen belegen aber auch, dass eine Bauliniensicherung auf den Arealen mit Anschluss aber auch die Entwicklungsmöglichkeiten für die Gewerbe- und Industriebetriebe unbeabsichtigt einengen kann. Zudem kann mit der Baulinienfestlegung zwar ein Raum gesichert, die effektive Nutzung des Güterschienenverkehrs jedoch nicht sichergestellt werden. Aus diesem Grund wird die Massnahme M.6.3 Anschlussgleise mit Baulinien sichern angepasst. Im Fokus steht künftig die Ermittlung der zielführenden Massnahmen zur langfristigen Sicherung der Anschlussgleise und der Nutzbarkeit. Anpassung Richtplantext: «Titel M.6.3 Sicherung der Anschlussgleise mit Baulinien prüfen Für die langfristige Raumsicherung prüfen, in welchen Gebieten eine für Grundeigentümerschaften verbindliche Sicherung von Anschlussgleisen mittels Baulinien geeignet ist. Dies gilt für die Gebiete mit den Anschlussgleisen: ...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-011-001
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6.3 Anschlussgleise sichern
Antrag	Verzicht auf Baulinien auf Areal Toggenburger
Begründung	Neu soll der Standort in Oberwinterthur mit einem eigenen Eintrag im kommunalen Richtplan gesichert werden. Konkret soll an besagtem Standort eine Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Kies und Aushub sowie Holzverlad gesichert werden. Grundsätzlich unterstützen wir eine Sicherung des Standortes als Güterumschlaganlage für Kies und Aushub, dies zeigt unser aktuelles Bauprojekt für den Umschlag von sauberem Aushub beispielhaft. Als im Baugewerbe verwurzelte Firma haben wir ein Interesse an der Realisierung einer Umschlaganlage. Da die bestehende Gleisanlage jedoch mitten durch unser Firmenareal verläuft und wir für die zukünftige Firmenentwicklung flexibel bleiben müssen, beantragen wir, dass auf die Festsetzung von Baulinien für die Anschlussgleise verzichtet wird.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Anpassung der Massnahme zur Sicherung des Güterschieneverkehrs. Für eine nachhaltige Logistik ist die Sicherung und Nutzung der Anschlussgleise an das «Hauptnetz» der SBB notwendig. Insbesondere an Orten mit der Durchquerung von Gleisen von Gebieten/Arealen ohne direkten Anschluss wird der langfristigen Raumsicherung der Gleise eine hohe Bedeutung beigemessen. Die eingegangenen Einwendungen belegen aber auch, dass eine Bauliniensicherung auf den Arealen mit Anschluss aber auch die Entwicklungsmöglichkeiten für die Gewerbe- und Industriebetriebe unbeabsichtigt einengen kann. Zudem kann mit der Baulinienfestlegung zwar ein Raum gesichert, die effektive Nutzung des Güterschieneverkehrs jedoch nicht sichergestellt werden. Aus diesem Grund wird die Massnahme M.6.3 Anschlussgleise mit Baulinien sichern angepasst. Im Fokus steht künftig die Ermittlung der zielführenden Massnahmen zur langfristigen Sicherung der Anschlussgleise und der Nutzbarkeit. Anpassung Richtplantext: «Titel M.6.3 Sicherung der Anschlussgleise mit Baulinien prüfen Für die langfristige Raumsicherung prüfen, in welchen Gebieten eine für Grundeigentümerschaften verbindliche Sicherung von Anschlussgleisen mittels Baulinien geeignet ist. Dies gilt für die Gebiete mit den Anschlussgleisen: ...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-041
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6.3 Anschlussgleise sichern
Antrag	Das Anschlussgleis zum Maag-Areal muss hier ebenfalls aufgeführt werden
Begründung	Solange kein neuer Standort für eine Entsorgungsfirma festgelegt wurde, muss der Gleisanschluss gesichert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Nutzung des Anschlussgleises für das Maag-Areal ist durch ein eigentümerverbindlicher Nutzungsvertrag bereits geregelt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-004-002
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.6.3 Anschlussgleise sichern
Antrag	Auf die Ausscheidung von Baulinien im Niederfeld über die Niederfeldstrasse hinaus auf das Grundstück Kat. Nr. WU6161 sei zu verzichten.
Begründung	Das Grundstück WU6161 ist das letzte in der Bauzone und es ist ausreichend, wenn das Anschlussgleis bis zu diesem Grundstück gesichert wird. Darüber hinaus ist keine Absicherung erforderlich. Eine darüberhinausgehende Baulinienfestsetzung wäre nicht verhältnismässig. Die Verlängerung der Buslinie südlich des Bahnhofs Wülflingen bis ins Niederfeld wird begrüsst.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Anpassung der Massnahme zur Sicherung des Güterschienenverkehrs. Für eine nachhaltige Logistik ist die Sicherung und Nutzung der Anschlussgleise an das «Hauptnetz» der SBB notwendig. Insbesondere an Orten mit der Durchquerung von Gleisen von Gebieten/Arealen ohne direkten Anschluss wird der langfristigen Raumsicherung der Gleise eine hohe Bedeutung beigemessen. Die eingegangenen Einwendungen belegen aber auch, dass eine Bauliniensicherung auf den Arealen mit Anschluss aber auch die Entwicklungsmöglichkeiten für die Gewerbe- und Industriebetriebe unbeabsichtigt einengen kann. Zudem kann mit der Baulinienfestlegung zwar ein Raum gesichert, die effektive Nutzung des Güterschienenverkehrs jedoch nicht sichergestellt werden. Aus diesem Grund wird die Massnahme M.6.3 Anschlussgleise mit Baulinien sichern angepasst. Im Fokus steht künftig die Ermittlung der zielführenden Massnahmen zur langfristigen Sicherung der Anschlussgleise und der Nutzbarkeit. Anpassung Richtplantext: «Titel M.6.3 Sicherung der Anschlussgleise mit Baulinien prüfen Für die langfristige Raumsicherung prüfen, in welchen Gebieten eine für Grundeigentümerschaften verbindliche Sicherung von Anschlussgleisen mittels Baulinien geeignet ist. Dies gilt für die Gebiete mit den Anschlussgleisen: ...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390845-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Carsharing bei den Verkehrsmitteln der Sharing-Angebote explizit ergänzen.
Begründung	Bei den Sharing-Angeboten das Carsharing explizit ergänzen. Bereits heute hat Mobility in Winterthur 70 Carsharing-Fahrzeuge an 40 Standorten, mit denen private oder geschäftliche Fahrten mit einem geteilten statt mit dem Privatfahrzeug gemacht werden. Der Grossteil der Kundinnen und Kunden sind umweltbewusste Personen, die ohne eigenes Auto leben und ausnahmsweise doch ein Auto benötigen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Carsharing wird als ein Bestandteil von Sharing-Angeboten verstanden. Auf eine explizite Erwähnung der einzelnen Angebote wie z.B. das Carsharing oder Mietvelos wird verzichtet. Ihnen wird grosse Bedeutung für die Erreichung der Modalsplit-Ziele beigemessen. Entsprechend sind Grundsätze und Ziele im Kapitel zur kombinierten Mobilität und Parkierung so verfasst worden, dass die Schaffung von weiteren Angeboten als attraktive Alternative zum privaten Auto-Besitz ermöglicht werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-074
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Die Förderung von Sharing-Angeboten soll sich mehr auf die Quartiere ausrichten als auf die multimodalen Drehscheiben an den Bahnhöfen.
Begründung	Ein gut ausgebautes Sharing-Angebot sind elementar für den Verzicht auf ein eigenes Auto, was erwiesenermassen zu einer Reduktion des MIV-Anteils im Modalsplit führt. Die Fälle, in denen jemand mit dem Zug an einem Bahnhof ankommt und dort mit einem Auto von einem Sharing-Angebot weiterfährt, um ein Ziel in der Stadt Winterthur zu erreichen, sind vernachlässigbar. Die Fahrzeuge von Sharing-Angeboten werden primär in den Quartieren, nahe vom Wohnort ausgeliehen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ziele und Grundsätze werden ergänzt: «...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.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390848-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Konzepte der kombinierten Mobilität und der geteilten Fahrzeuge differenziert betrachten.
Begründung	Sharing-Angebote werden einen entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung des Modalsplits in Winterthur haben. Im Moment vermischt der Richtplan im Kapitel M.7 das Konzept der geteilten Fahrzeuge mit dem Konzept der kombinierten Mobilität.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Bedeutung der Sharing-Angebote für die Erreichung der Modalsplit-Ziele wird anerkannt. Die Ziele und Grundsätze werden um die Erweiterung dieser Angebote in allen Quartieren ergänzt. Als Bestandteil der kombinierten Mobilität verbleiben die Sharing-Angebote im bisherigen Richtplankapitel. Anpassung der Ziele und Grundsätze im Kapitel kombinierte Mobilität: «...Es werden Sharing-Angebote in den Quartieren (z.B. an multi-modalen Quartierhubs und bei Neubauarealen) geprüft, damit möglichst attraktive Alternativen zum privaten Auto-Besitz angeboten werden können.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-073
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Das Kapitel wird gestrichen und in den jeweiligen Kapiteln zu den einzelnen Verkehrsträgern (MIV, Velo, ÖV) ergänzt.
Begründung	Sharing-Angebote und Parkierungsmöglichkeiten sind ausschlaggebende Punkte bei der Wahl des Verkehrsmittels und können nicht isoliert betrachtet werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Schaffen von Sharing Angebote und fortschrittlicher Parkierungsmassnahmen spielen für die Erreichung der Modalsplit-Ziele eine wesentliche Rolle. Die Aufteilung der Aspekte in die einzelnen Kapitel MIV, Velo und ÖV würde die Bedeutung schmälern und die Transparenz deren Wechselwirkungen verringern. Deshalb werden diese Aspekte im separaten Kapitel der kombinierten Mobilität behandelt. Die Idee von Sharing-Angeboten ist ja gerade, dass nicht mehr in den klassischen Kategorien der einzelnen Verkehrsträger gedacht wird und stattdessen eine vernetzte Mobilität ermöglicht wird.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390850-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Sharing-Angebote nach Wirkung auf Ziel-Modalsplit priorisieren.
Begründung	Nicht alle Sharing-Angebote sind in Bezug auf die Ziele der Stadt Winterthur gleich wirksam. Besonders effizient, sind Carsharing- und das Cargobike-Angebote, weil diese einen Verzicht auf ein eigenes Auto attraktiv macht. Auch E-Bike- und Velo-Angebote können MIV-Fahrten ersetzen, während hingegen Fahrten mit Trottis in der Regel nur anstelle der ökologischen Fuss-, Velo- oder ÖV-Wege ersetzen. Es soll deshalb als Grundsatz ergänzt werden, dass die Sharing-Angebote auf ihre Wirkung auf den Ziel-Modalsplit zu priorisieren sind, ggf. auch bezüglich ihrer Wirkung auf die CO2-Ziele.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ziele und Grundsätze werden entsprechend ergänzt: «...Verschiedene Sharing-Angebote ergänzen den öffentlichen Verkehr. Dabei sind Sharing-Angebote abhängig von ihrer CO2-Bilanz, der Flächeneffizienz und der Wirkung auf den Modalsplit zu priorisieren. Die Parkierung der Sharing-Angebote wird zukunftsfähig und stadtverträglich organisiert, entsprechende Flächen werden bereitgestellt. ...»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-013
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Die im Richtplan definierten Ziele betreffend Parkraum sollen in dieser Absolutheit abgelehnt werden.
Begründung	Gerade für den Erhalt von bestehenden Arbeitsplätzen oder bei deren Ansiedlung sind ausreichende Parkplätze ein entscheidendes Kriterium. Aufgrund der Entwicklungen im Automobilbau und der Gesetzgebung in Europa ist davon auszugehen, dass bis 2040 zwei Drittel des Individualverkehrs mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen erfolgen wird und die Co2 Belastung deutlich an Bedeutung verloren haben wird. Natürlich beanspruchen auch Elektroautos Strassenflächen, hier sind aber Kompromisse zwischen einer Wohnstadt und einer Arbeitsstadt zu machen. Wir fordern flexible Parkplatzkonzept ein besonders für Arbeitsplätzonen ausserhalb dem Perimeter Altstadt/Hauptbahnhof und den Verzicht auf die Aufhebung von jeglichen Parkplätzen in heute bestehenden und öffentlich zugänglichen Parkhäusern. In jedem Fall muss das Parkhaus über dem Bahnhof erhalten werden, dieses trägt enorm zur Attraktivität des Zugverkehrs in Winterthur bei.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Bezüglich der möglichen Nutzung der Elektrifizierung zur Erreichung des Netto-Null Zieles wurde eigens eine Studie durchgeführt. Elektrofahrzeuge führen zu einer Verbesserung der CO2-Bilanz. Eine reine «Antriebswende», also ein Ersatz der heutigen Verbrennungsmotoren durch im Betrieb emissionslose Motoren (z. B. Elektrofahrzeuge), verfehlt das Netto-Null-Ziel aber dennoch deutlich. Zugleich werden dadurch die steigenden Verkehrsprobleme (Überlastung) nicht gelöst, weil der Platzverbrauch von Elektroautos identisch ist mit konventionellen Fahrzeugen. Je nach Betätigungsfeld von Unternehmen bestehen unterschiedliche Bedürfnisse an Parkplätze (z.B. Schichtbetrieb). Mittels Mobilitätskonzepten lassen sich flexible Parkplatzlösungen für die Entwicklung spezifischer Unternehmen finden, welche von den bestehenden Regelungen und der PPVO abweichen können. Die Stadt strebt eine Gesamtverkehrssituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, um effizient und nachhaltig zu funktionieren. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem LKW in der Stadt unterwegs zu sein, soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Dies gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen. Sei es per ÖV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen sollen gestärkt werden. Die gestärkten Alternativen macht die Stadt wiederum attraktiv für Bevölkerung und Wirtschaft. Ohne starke Reduktion des MIV kann das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht bewältigt werden und die Mobilität kann nicht sichergestellt werden. Nur durch Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel kann weiterhin stadtgerechte Mobilität sichergestellt werden.

Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen.

Das Parkhaus über dem Hauptbahnhof muss aus baulichen Gründen rückgebaut werden: Mit der von den SBB geplanten Verbreiterung und Verschiebung der Perrons passen die Stützen des Parkhauses nicht mehr auf die Perrons, so dass das Parkhaus rückgebaut und komplett neu gebaut werden müsste. Am Bahnhof Winterthur steigen täglich über 100'000 Personen ein und aus, während das Parkhaus etwas mehr als 500 Parkfelder aufweist, die Bedeutung der Parkfelder muss in dieser Relation gesehen werden. Der Umgang mit dem Wegfall des Parkhauses auf dem Hauptbahnhof wird im Rahmen der Testplanung A.1.3.1 ermittelt.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-390852-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Parkraumstrategien für Velo und MIV verbunden mit den Massnahmen in Kapiteln M.3 Veloverkehr und M.5 MIV abbilden.
Begründung	Die Parksituation am Start und am Ziel einer Fahrt ist ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl, mit welchem Verkehrsmittel Winterthurerinnen und Winterthurer unterwegs sind. Dass dieses Thema in einem eigenen Kapitel behandelt wird, wird der Bedeutung nicht gerecht. Die Parkraumstrategien für Velo und MIV sind konzeptionell mit den Massnahmen in den Kapiteln M.3 Veloverkehr und M.5 MIV zu entwickeln und dort gesamtheitlich abzubilden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der Annahme wonach die Parkierungssituation am Start und am Ziel einer Fahrt ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels sind, wird zugestimmt. Die Parkraumstrategie wurde im Richtplan entsprechend hoch gewichtet und in einem eigenen Kapitel unter M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung behandelt. Eine weitere Anpassung im Richtplan ist nicht notwendig.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390851-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Bei Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund die Bedürfnisse von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln berücksichtigen.
Begründung	Mobility unterstützt die Parkraumpolitik, dass Parkplätze im öffentlichen Raum aufgehoben werden, wenn dies Verbesserungen für andere Nutzungen ermöglicht. Dabei ist es wichtig, dass weiterhin genügend Parkplatzmöglichkeiten für umweltfreundliche Nutzungen wie Velos und Carsharing-Fahrzeuge bestehen bleiben. Gute Beispiele gibt es aus anderen Städten, z.B. Bremen, wo ein Teil des entstehenden Platzes für multimobile Hubs genutzt wurde, was die Mobilität in der Stadt deutlich flächeneffizienter gemacht hat.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Bei den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sollen in erster Priorität die Grundvoraussetzungen für die flächeneffizienten Verkehrsmittel verbessert werden. Im kommunalen Richtplan werden im Kapitel M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung die Schaffung der optimalen Voraussetzung für den Umstieg auf die umweltschonenden und flächeneffizienten Verkehrsmittel als Ziel und Grundsatz bereits festgehalten. Geteilte Fahrzeuge gehören auch zu diesen Verkehrsmitteln.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-390847-231123
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Sharing-Angebote nicht nur auf Bahnhöfe ausrichten, sondern auf das ganze Stadtgebiet.
Begründung	Der Fokus auf die Bahnhöfe als multimodale Drehscheiben ist zu eng gefasst. Die Winterthurerinnen und Winterthurer benötigen Erste-/Letzte-Meile-Sharingangebote möglichst nahe bei ihren Start-Orten, also beim Wohnort oder am Arbeitsplatz. Dies betrifft nicht nur Carsharing, sondern auch eBike-, Velo-, Cargovelo- und Trotti-Sharing.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Die Ziele und Grundsätze werden ergänzt: «...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.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-23
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7 Kombinierte Mobilität und Parkierung
Antrag	Wir lehnen - die Einführung einer flächendeckenden blauen Zone ab, um die negativen Auswirkungen auf Besucher und lokale Geschäfte zu verhindern. - die weitere Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Raum ab, insbesondere in zentralen und geschäftlichen Bereichen der Stadt. - die Umstellung von "Park an Ride" Anlagen zu "Bike and Ride" ab, um eine angemessene Verfügbarkeit und Praktikabilität für den Individualverkehr zu gewährleisten. - die Einrichtung einer neuen Fachstelle für Mobilitätsmanagement ab, um eine unnötige Ausweitung der Verwaltung zu vermeiden.
Begründung	Die Einführung einer flächendeckenden Blauen Zone würde sich direkt negativ auf die Besucher und das lokale Geschäftsleben auswirken, da zeitlich begrenztes Parken die Aufenthaltsdauer und somit den lokalen Konsum einschränkt. Die Reduktion von Parkplätzen in zentralen und geschäftlichen Bereichen der Stadt würde die Zugänglichkeit und Attraktivität der Stadt für Anwohner und Besucher deutlich verschlechtern. Eine Umstellung von "Park and Ride" zu "Bike and Ride" ist für viele Pendler unpraktisch und berücksichtigt nicht die Bedürfnisse einer breiten Nutzergruppe. Die Umwandlung bestehender Park an Ride-Anlagen in Bike and Ride-Plätze würde die Mobilität für Autofahrer unnötig einschränken, die auf diese Einrichtungen angewiesen sind. Hier sollte auf eine Koexistenz-Strategie gesetzt werden. Die Schaffung einer neuen Fachstelle für Mobilitätsmanagement führt zu einer unnötigen Ausweitung der Verwaltung ohne erkennbaren Mehrwert für die Stadt oder ihre Bewohner.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Einführung der flächendeckenden Blauen Zone ist nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans, sie geht auf einen Beschluss des Stadtrates vom 21. September 2016 und einen Kreditbeschluss des Stadtparlaments vom 20. März 2019 zurück. Auch die Aufhebung bzw. Reduktion bestehender Park and Ride Angebote werden nicht im kommunalen, sondern im regionalen Richtplan festgehalten. Die Planeinträge bleiben bestehen. Studien belegen, dass die quellenahen P+R Standorte erfolgreich und zielführend sind und P+R-Standorte an den Stadträndern zu vermeiden sind (vgl. Studie Bedeutung des P+R Angebots im Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kt. ZH, 2017). Nutzende des MIVs, welche von ausserhalb in die Stadt fahren, nutzen P+R Anlagen an ihren Wohnorten ausserhalb der Stadt. P+R-Standorte an den Stadträndern führen zu einer Zunahme der MIV-Kilometer, weil der Zufahrtsweg lang und der verbleibende, mit dem ÖV zurückzulegende Weg, kurz ist. Zugleich sind die Freiräume um die Bahnhöfe knapp und sollen anstelle von grossflächigen Parkplätzen die Bedürfnisse der jeweiligen Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner nach Frei- und Aufenthaltsräumen gerecht werden können oder zur Verdichtung nach Innen genutzt werden. Die Bahnhöfe

sollen zudem verstärkt die Funktion für Verkehrsdrehscheiben ÖV (Bahn-Bus) und FVV (Veloabstellplätze und gute Zugänglichkeit) übernehmen. Als letzter grosser Nachteil von P+R-Anlagen am Stadtrand kommt die Verkehrsbelastung hinzu, die dadurch entsteht: Da P+R-Anlagen naturgemäss an Bahnhöfen liegen, befinden sich diese in Winterthur meiste bereits im Siedlungsgebiet, so dass z.B. Fahrten zum Bahnhof Oberwinterthur oder Seen bereits das Siedlungsgebiet belasten. Diese Fahrten sind zu vermeiden. Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen.

Die Fachstelle für nachhaltige Mobilität ist eine Forderung aus dem Energie- und Klimakonzept 2040 und bedeutend für die Erreichung der Klimaziele im Bereich der Mobilität. Der Stadtrat hat im Rahmen des Budgets 2024 und FAP 2025 - 2027 die Schaffung der Fachstelle abgelehnt. Im Rahmen des Budgets 2024 wurde im Parlament ein Antrag für eine Budgeterhöhung in der Produktgruppe Tiefbau zur Schaffung einer Fachstelle nachhaltige Mobilität eingereicht, welcher vom Parlament ebenfalls abgelehnt wurde.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-003-042
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.1 Aufbau Fachstelle Mobilitätsmanagement
Antrag	Diese Position ist auch dem Richtplan zu streichen.
Begründung	Die Gründung einer neuen Fachstelle gehört nicht als Festsetzung in einen Richtplan
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Fachstelle ist eine wichtige Forderung aus dem Energie- und Klimakonzept und wurde vertieft geprüft. Die Fachstelle erfüllt eine wichtige Koordinationsfunktion innerhalb der Stadtverwaltung und hilft, das Bewusstsein für nachhaltige Mobilitätsformen zu steigern.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-048-025
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.2 Strategie Sharing-Angebote und Zweirad-Parkierung
Antrag	Wir beantragen aber, dass diese Arbeiten in der Terminierung von kurz- bis mittelfristig auf (nur) kurzfristig geändert werden.
Begründung	Wir begrüssen sehr, dass die Thematik von Velo-Sharing Angeboten wieder aufgenommen wird und eine Strategie entwickelt werden soll.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Zuerst müssen die Erkenntnisse aus dem geplanten Pilotversuch mit E-Bikes ausgewertet werden, bevor das weitere Vorgehen bestimmt werden kann.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-043
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.2 Strategie Sharing-Angebote und Zweirad-Parkierung
Antrag	Diese Position ist aus dem Richtplan zu streichen
Begründung	Es ist nicht Aufgabe des Richtplans, ein Bike-Sharing-System zu entwickeln. Für die Zweiradparkierung (insbesondere um den HB) bestehen bereits genügend Konzepte, welche bis heute nicht umgesetzt werden konnten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan dient dazu, eine Gesamtübersicht über die geplanten Massnahmen im Sinne der Gesamtstrategie Mobilität zu geben.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-014
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Von der Aufhebung der bestehenden Park and Ride Angebote ist abzusehen. Weiter muss das Angebot ausgebaut werden.
Begründung	Generell Tempo 30 ungeachtet der konkreten Situation lehnen wir ab. und behindert den öffentlichen Verkehr sowie die Blaulichtorganisationen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Aufhebung bzw. Reduktion bestehender Park an Ride Angebote werden nicht im kommunalen, sondern im regionalen Richtplan festgehalten. Die Planeinträge bleiben bestehen. Studien belegen, dass die quellnahen P+R Standorte erfolgreich und zielführend sind und P+R-Standorte an den Stadträndern zu vermeiden sind (vgl. Studie Bedeutung des P+R Angebots im Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kt. ZH, 2017). Nutzende des MIVs, welche von ausserhalb in die Stadt fahren, nutzen P+R Anlagen an ihren Wohnorten ausserhalb der Stadt. P+R-Standorte an den Stadträndern führen zu einer Zunahme der MIV-Kilometer, weil der Zufahrtsweg lang und der verbleibende, mit dem ÖV zurückzulegende Weg, kurz ist. Zugleich sind die Freiräume um die Bahnhöfe knapp und sollen anstelle von grossflächigen Parkplätzen die Bedürfnisse der jeweiligen Quartierbewohner:innen nach Frei- und Aufenthaltsräumen gerecht werden können oder zur Verdichtung nach Innen genutzt werden. Die Bahnhöfe sollen zudem verstärkt die Funktion für Verkehrsdrehscheiben ÖV (Bahn-Bus) und FVV (Veloabstellplätze und gute Zugänglichkeit) übernehmen. Als letzter grosser Nachteil von P+R-Anlagen am Stadtrand kommt die Verkehrsbelastung hinzu, die dadurch entsteht: Da P+R-Anlagen naturgemäss an Bahnhöfen liegen, befinden sich diese in Winterthur meisten bereits im Siedlungsgebiet, so dass z.B. Fahrten zum Bahnhof Oberwinterthur oder Seen bereits das Siedlungsgebiet belasten. Diese Fahrten sind zu vermeiden.
Gleiche Anträge	AfS-001-013

Antrags-Nr.	AFS-001-012
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Sinnvolle P&R-PP am Stadtrand ermöglichen Auf die generelle ersatzlose Aufhebung von Parkplätzen ist zu verzichten.
Begründung	Der Abbau von PP auf öffentlichem Grund würde zu zusätzlichem Parksuchverkehr führen, den sinnlosesten aller urbanen Verkehre, weil diesen Verkehr nicht einmal der Fahrer oder die Fahrerin selbst will.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Studien belegen, dass die quellnahen P+R Standorte erfolgreich und zielführend sind und P+R-Standorte an den Stadträndern zu vermeiden sind (vgl. Studie Bedeutung des P+R Angebots im Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kt. ZH, 2017). Nutzende des MIVs, welche von ausserhalb in die Stadt fahren, nutzen P+R Anlagen an ihren Wohnorten ausserhalb der Stadt. P+R-Standorte an den Stadträndern führen zu einer Zunahme der MIV-Kilometer, weil der Zufahrtsweg lang und der verbleibende, mit dem ÖV zurückzulegende Weg, kurz ist. Zugleich sind die Freiräume um die Bahnhöfe knapp und sollen anstelle von grossflächigen Parkplätzen die Bedürfnisse der jeweiligen Quartierbewohner:innen nach Frei- und Aufenthaltsräumen gerecht werden können oder zur Verdichtung nach Innen genutzt werden. Die Bahnhöfe sollen zudem verstärkt die Funktion für Verkehrsdrehscheiben ÖV (Bahn-Bus) und FVV (Veloabstellplätze und gute Zugänglichkeit) übernehmen. Als letzter grosser Nachteil von P+R-Anlagen am Stadtrand kommt die Verkehrsbelastung hinzu, die dadurch entsteht: Da P+R-Anlagen naturgemäss an Bahnhöfen liegen, befinden sich diese in Winterthur meisten bereits im Siedlungsgebiet, so dass z.B. Fahrten zum Bahnhof Oberwinterthur oder Seen bereits das Siedlungsgebiet belasten. Diese Fahrten sind zu vermeiden. Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktive PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der

Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-003-045
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Der Satz „es werden keine weiteren (R+Rail-)Anlagen auf Stadtgebiet erstellt“ ist zu streichen
Begründung	P + Rail - Parkplätze am Stadtrand müssen weiterhin möglich sein. Diese sind zwingend notwendig, um künftige Mobilitätsdrehscheiben sinnvoll umzusetzen und um das innerstädtische Strassennetz von MIV-Zu-Pendlern zu entlasten. Im innerstädtischen Bereich soll es keine öffentlichen PP mehr geben, die nicht einem Parkleitsystem eingebunden sind. Wo im innerstädtischen Bereich allerdings Parkhäuser bestehen, um den Parkverkehr aufzunehmen, wie rund um das Stadtzentrum, sind die Parkplatzsuchenden durch ein Parkleitsystem in diese zu lenken. Öffentliche Parkplätze sind vom Parksuchverkehr in diesem Bereich komplett zu befreien. Bestehende öffentliche Parkieranlagen (z.B. unter dem Kunsthausprovisorium) sind an dieses anzuschliessen und entsprechend zu bewirtschaften. Diese bestehenden Parkplätze mit Blauer Zone oder Parkingmeter sollen nur noch mit Anwohnerkarten oder zu Sonderzwecken (etwa für Marktfahrende) zur Verfügung stehen oder aufgehoben werden (Museumplatz, vor dem Technikum); Parkingmeter sind zu entfernen. Selbstverständlich sind der Güterumschlag und das Ein- und Aussteigenlassen auch in diese Zone zu gewährleisten. Der Anteil des Parksuchverkehr am gesamten MIV soll gemäss einer deutschen Studie 10-30% betragen
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Studien belegen, dass die quellenahen P+R Standorte erfolgreich und zielführend sind und P+R-Standorte an den Stadträndern zu vermeiden sind (vgl. Studie Bedeutung des P+R Angebots im Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kt. ZH, 2017). Nutzende des MIVs, welche von ausserhalb in die Stadt fahren, nutzen P+R Anlagen an ihren Wohnorten ausserhalb der Stadt. P+R-Standorte an den Stadträndern führen zu einer Zunahme der MIV-Kilometer, weil der Zufahrtsweg lang und der verbleibende, mit dem ÖV zurückzulegende Weg, kurz ist. Zugleich sind die Freiräume um die Bahnhöfe knapp und sollen anstelle von grossflächigen Parkplätzen die Bedürfnisse der jeweiligen Quartierbewohner:innen nach Frei- und Aufenthaltsräumen gerecht werden können oder zur Verdichtung nach Innen genutzt werden. Die Bahnhöfe sollen zudem verstärkt die Funktion für Verkehrsdrehscheiben ÖV (Bahn-Bus) und FVV (Veloabstellplätze und gute Zugänglichkeit) übernehmen. Als letzter grosser Nachteil von P+R-Anlagen am Stadtrand kommt die Verkehrsbelastung hinzu, die dadurch entsteht.

Da P+R-Anlagen naturgemäss an Bahnhöfen liegen, befinden sich diese in Winterthur meisten bereits im Siedlungsgebiet, so dass z.B. Fahrten zum Bahnhof Oberwinterthur oder Seen bereits das Siedlungsgebiet belasten. Diese Fahrten sind zu vermeiden.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-006-035
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Die Massnahme «Reduktion Anzahl Parkplätze: Parkplätze im öffentlichen Raum werden ersatzlos aufgehoben, wenn dies Verbesserungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, Stadtklima oder Aufenthaltsqualität ermöglicht. Bei öffentlichen Parkieranlagen (z. B. Parkhäusern) wird im Rahmen von Planungen (Arealentwicklungen, Verkehrskonzepten, Park- und Erschliessungskonzepten, etc.) geprüft, ob diese optimiert oder aufgehoben werden können» ist zu streichen. Parkplätze sollen nicht weiter abgebaut, sondern wenn nötig verlegt werden.
Begründung	An der Parkplatz-Zahl ist festzuhalten. Bei der Erarbeitung von VgP, PBZ und NPV wurde grundsätzlich davon ausgegangen, dass es weiterhin Parkplätze im öffentlichen Raum geben wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391236-231126
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Mit der Parkraumpolitik will der Stadtrat eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens erzwingen. Bestehende Parkplätze sollten grundsätzlich der Besitzstandwahrung unterliegen.
Begründung	Parkplätze im öffentlichen Raum sollen gemäss Stadtrat aufgehoben werden. Eine solche einschränkende Politik lehnen wir ab. Die im Richtplan definierten Ziele sind zu einschränkend.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geographischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-007
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Es sei darauf zu verzichten, Parkplätze im öffentlichen Raum ersatzlos aufzuheben. Das zweite Alinea bei der Massnahme M.7.3 (Richtplan, S. 178) sei zu streichen.
Begründung	Mit der vorliegenden Umschreibung auf S. 178 des Richtplans könnten resp. müssten alle öffentlichen Parkplätze aufgehoben werden. Denn es ist davon auszugehen, dass die Stadt immer geltend machen könnte, dass sich durch die Aufhebung der Parkplätze das Stadtklima oder die Aufenthaltsqualität verbessere. Aus diesem Grund ist das zweite Alinea bei der Massnahme M.7.3 wegzulassen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-002-011
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Die Parkplätze im öffentlichen Raum sollen nicht aufgehoben werden oder nur dann, wenn wichtige öffentliche Interessen dies erfordern.
Begründung	Wenn umgesetzt würde, was auf S. 178 des Entwurfs des Richtplans steht, könnten nach meinem Verständnis alle öffentlichen Parkplätze aufgehoben werden.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-044
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Auf die ersatzlose Aufhebung von Parkplätzen ist zu verzichten.
Begründung	Der Abbau von PP auf öffentlichem Grund würde zu zusätzlichem Parksuchverkehr führen, den sinnlosesten aller urbanen Verkehre, weil diesen Verkehr nicht einmal der Fahrer oder die Fahrerin selbst will.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geographischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-004-007
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Es sei darauf zu verzichten, Parkplätze im öffentlichen Raum ersatzlos aufzuheben. Das zweite Alinea bei der Massnahme M.7.3 (Richtplan, S. 178) sei zu streichen
Begründung	Mit der vorliegenden Umschreibung auf S. 178 des Richtplans könnten resp. müssten alle öffentlichen Parkplätze aufgehoben werden. Denn es ist davon auszugehen, dass die Stadt immer geltend machen könnte, dass sich durch die Aufhebung der Parkplätze das Stadtklima oder die Aufenthaltsqualität verbessere. Aus diesem Grund ist das zweite Alinea bei der Massnahme M.7.3 wegzulassen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Raum für die Verkehrsinfrastrukturen sind in der Stadt begrenzt. Damit flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Busse ungehindert durch die Stadt fahren können und bessere sowie sicherere Fuss- und Velowege angeboten werden können, ist teilweise eine andere Anordnung oder die Streichung von öffentlichen Auto-Parkplätzen zwingend notwendig (Raumbedarf). Als Planungsgrundsatz wird das so im kommunalen Richtplan festgehalten. Dies bedeutet aber nicht, dass sämtliche öffentlichen PP aufgehoben werden sollen. In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformern funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglicher Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-001-013
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln
Antrag	Sinnvolle P&R-PP am Stadtrand ermöglichen Der Satz „es werden keine weiteren (P&R-)Anlagen auf Stadtgebiet erstellt“ ist zu streichen.
Begründung	P&R-PP am Stadtrand müssen weiterhin möglich sein. Diese sind zwingend notwendig, um künftige Mobilitätsdrehscheiben sinnvoll umzusetzen und um das innerstädtische Strassennetz von MIV-Zu-Pendlern zu entlasten. Im innerstädtischen Bereich soll es keine öffentlichen PP mehr geben, die nicht einem Parkleitsystem eingebunden sind.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Studien belegen, dass die quellnahen P+R Standorte erfolgreich und zielführend sind und P+R-Standorte an den Stadträndern zu vermeiden sind (vgl. Studie Bedeutung des P+R Angebots im Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kt. ZH, 2017). Nutzende des MIVs, welche von ausserhalb in die Stadt fahren, nutzen P+R Anlagen an ihren Wohnorten ausserhalb der Stadt. P+R-Standorte an den Stadträndern führen zu einer Zunahme der MIV-Kilometer, weil der Zufahrtsweg lang und der verbleibende, mit dem ÖV zurückzulegende Weg, kurz ist. Zugleich sind die Freiräume um die Bahnhöfe knapp und sollen anstelle von grossflächigen Parkplätzen die Bedürfnisse der jeweiligen Quartierbewohner:innen nach Frei- und Aufenthaltsräumen gerecht werden können oder zur Verdichtung nach Innen genutzt werden. Die Bahnhöfe sollen zudem verstärkt die Funktion für Verkehrsdrehscheiben ÖV (Bahn-Bus) und FVV (Veloabstellplätze und gute Zugänglichkeit) übernehmen. Als letzter grosser Nachteil von P+R-Anlagen am Stadtrand kommt die Verkehrsbelastung hinzu, die dadurch entsteht: Da P+R-Anlagen naturgemäss an Bahnhöfen liegen, befinden sich diese in Winterthur meisten bereits im Siedlungsgebiet, so dass z.B. Fahrten zum Bahnhof Oberwinterthur oder Seen bereits das Siedlungsgebiet belasten. Diese Fahrten sind zu vermeiden.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-047-004
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen fördern
Antrag	Autoarmes/autofreies Wohnen (Massnahme M.7.5, Seite 179) Mit dieser Massnahme werden die Parkplätze - trotz Wachstum - limitiert oder sogar reduziert. In Bezug auf die Berücksichtigung für Gewerbe und im Sinne einer 5-Minuten-Stadt, ist auf die Reduktion des Normbedarfs und eine Ausweitung der Reduktionsgebiete zu verzichten. Um das Gewerbe zu fördern, braucht es Parkplätze. Eine gemischte, sinnvolle Nutzung auch bei den Parkplätzen ist anzustreben. Der Verzicht auf Parkplätze, reduziert die möglichen Gewerbenutzungen deutlich.
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglichen Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt. Die Anpassung der PPVO soll mittelfristig erfolgen. Bis dahin gilt die heutige PPVO. Periodische Revisionen der PPVO sollen weiterhin möglich sein und führen nicht zu Rechtsunsicherheiten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-001-014
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen fördern
Antrag	PPVO nicht schon wieder ändern, keine nicht demokratisch legitimierte Leitfäden. Auf ein Leitfaden Mobilitätskonzept ist zu verzichten.
Begründung	Ein Leitfaden Mobilitätskonzept würde ohne jede politische Legitimation erstellt. Die PPVO regelt abschliessend den vorhandenen Spielraum (Minimum und Maximum der PP-Zahl). Auch die Rahmenbedingungen für autoarmes Wohnen sind definiert. Es gibt keinen Grund, einen neuen Leitfaden zu erstellen – die PPVO regelt alles, was zu regeln ist und das klar und unmissverständlich.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglichen Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt. Die Anpassung der PPVO soll mittelfristig erfolgen. Bis dahin gilt die heutige PPVO. Periodische Revisionen der PPVO sollen weiterhin möglich sein und führen nicht zu Rechtsunsicherheiten.
Gleiche Anträge	AFS-003-046

Antrags-Nr.	AFS-001-015
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen fördern
Antrag	PPVO nicht schon wieder ändern, keine nicht demokratisch legitimierte Leitfäden. Auf die Weiterentwicklung der PPVO ist zu verzichten.
Begründung	Mit der aktuellen PPVO wurde nach jahrelangen und intensiven Diskussionen ein Kompromiss betr. Parkplätze auf Privatgrund geschlossen. Diese PPVO wurde erst vor kurzem, per 1. September 2020, in Kraft gesetzt. Die PPVO inhaltlich schon wieder zur Diskussion zu stellen, würde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu jahrelangen Rechtsunsicherheiten führen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglichen Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt. Die Anpassung der PPVO soll mittelfristig erfolgen. Bis dahin gilt die heutige PPVO. Periodische Revisionen der PPVO sollen weiterhin möglich sein und führen nicht zu Rechtsunsicherheiten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-036
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen fördern
Antrag	Mittelfristige Massnahmen bis 2030: Die PPVO soll belassen werden, diese Massnahmen sind entsprechend zu streichen.
Begründung	Die PPVO wurde über einen langen politischen Prozess ausgehandelt, zu dem auch eine Ablehnung eines Teils in der Volksabstimmung gehörte. Die PPVO stellt eine grundlegende, politisch und demokratisch legitimierte rechtliche Planungsgrundlage dar, welche nicht bereits wieder zur Disposition gestellt werden darf, bevor sie richtig zu greifen begonnen hat.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglichen Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt. Die Anpassung der PPVO soll mittelfristig erfolgen. Bis dahin gilt die heutige PPVO. Periodische Revisionen der PPVO sollen weiterhin möglich sein und führen nicht zu Rechtsunsicherheiten.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-003-047
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität / M.7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen fördern
Antrag	Auf die Weiterentwicklung der PPVO ist zu verzichten.
Begründung	Mit der aktuellen PPVO wurde nach jahrelangen und intensiven Diskussionen ein Kompromiss betr. Parkplätze auf Privatgrund geschlossen. Diese PPVO wurde erst vor kurzem, per 1. September 2020, in Kraft ge-setzt. Die PPVO inhaltlich schon wieder zur Diskussion zu stellen, würde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu jahrelangen Rechtsunsicherheiten führen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In der Parkplatzverordnung (PPVO) werden derzeit nicht nur die maximal mögliche Anzahl an PW-Parkplätzen, sondern auch die minimal notwendige Anzahl an PW-Parkplätzen festgehalten. Um die Modalsplit- und Netto Null Ziele zu erreichen, ist eine restriktivere PP-Politik und die Schaffung von Anreizen für autoarmes Wohnen zwingend. Dass die Schaffung von «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert, zeigen die vermehrt realisierten Siedlungen wie z.B. Areal Vogelsang. Sie sind mittlerweile eine selbstverständliche und funktionierende Wohnform innerhalb der Stadt geworden. Eine erfolgreiche Realisierung der «autoarmen und autofreien» Wohnformen funktioniert jedoch immer nur im Zusammenhang mit einer zentralen und gut mit dem ÖV-erschlossenen Lage. Im kommunalen Richtplan ist deshalb festgelegt, dass die restriktivere PP-Politik im Zusammenhang mit der geografischen Lage steht. So soll sichergestellt werden, dass die Anzahl möglichen Parkplätze nicht an Orten ohne genügenden ÖV-Anschluss erfolgt. Die Anpassung der PPVO soll mittelfristig erfolgen. Bis dahin gilt die heutige PPVO. Periodische Revisionen der PPVO sollen weiterhin möglich sein und führen nicht zu Rechtsunsicherheiten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-058-001
Kapitel / Unterkapitel	5 M Mobilität /
Antrag	Die entsprechenden Inhalte ausserhalb des eigenen Kommunalgebiets sind als informativer Inhalt aufzunehmen und dementsprechend im Plan bspw. in einer anderen Farbe darzustellen.
Begründung	Grundsätzlich sollten in der Richtplanung keine Festlegungen ausserhalb des Stadtgebiets / Gemeindegebiets gemacht werden. Dies ist in den Teilen Fussverkehr und Veloverkehr jedoch der Fall – davon ist teilweise auch das Gemeindegebiet von Pfungen betroffen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Ausserhalb der Gemeindegrenze können und sollen keine Festlegungen gemacht werden. Die grafischen Einträge bilden bereits bestehende regionale Richtplaneinträge ab und sollen die Verbindung zu den benachbarten Gemeinden verdeutlichen. Damit bezüglich der Wirkung dieser Einträge keine Missverständnisse bestehen, werden diese in den Plänen unter den orientierenden Inhalten (keine Wirkung) aufgeführt und grafisch zurückhaltender eingesetzt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391263-231126
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.1 Sicherheitsbauten
Antrag	Das Gebiet zur Evaluation des Standorts West für die Feuerwehr ist auf die westliche Seite der Zürcherstrasse zu beschränken.
Begründung	Ö.1.1, S. 184 f.: Offenbar wird ein Standort West für die Feuerwehr gesucht, damit Wülflingen besser erreichbar ist. Der Standort West sollte sinnvollerweise westlich der Zürcherstrasse, idealerweise an der Schlosstalstrasse, angesiedelt werden, damit Wülflingen rasch erreicht werden kann. Möglicherweise käme dafür das Stadt-werk/Gaswerk-Areal in Frage.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Um den gesetzlichen Leistungsauftrag langfristig vollumfänglich erfüllen zu können, erarbeitet Schutz und Intervention Winterthur (SIW) eine Standortstrategie. Diese befasst sich mit neuen bzw. weiteren Standorten und deren Evaluation. Berücksichtigt werden nebst den Bedürfnissen der Feuerwehr auch diejenigen des Zivilschutzes unter anderem in Zusammenhang mit dem Schutzraumbau. Es wird neu in der jetzigen Planungsphase bewusst noch auf Suchperimeter (z.B. für den Ausrückstandort West) verzichtet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391164-231125
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.3.1 Schulanlagen: neuer Standort, Standorterweiterung und Koordinationsbedarf
Antrag	Im Masterplan «Winterthur 2040» sind die Schul- und Sportanlagen zu wenig vorgeplant worden. Somit ist auch der Richtplan diesbezüglich nicht auf dem «Sollzustand». Neue und bestehende Standorte sollten rechtzeitig geprüft und Einzugsgebiete, wenn möglich optimal ausgelegt werden. Somit lassen sich übergrosse Einzugsgebiete verhindern.
Begründung	Neue und bestehende Standorte sollten rechtzeitig geprüft und Einzugsgebiete, wenn möglich optimal ausgelegt werden. Somit lassen sich übergrosse Einzugsgebiete verhindern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Problem ist erkannt. Mit dem Wachstum der Stadt muss die Sicherung von öffentlichen Infrastrukturen zwingend einher gehen. Neue Flächen zu schaffen für öffentliche Infrastrukturen wie Schule und Sport ist eine Daueraufgabe. Es bedarf einer engen Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen. Es gilt das ganze Set an Massnahmen zu nutzen wie z.B. Mehrwertausgleich, Zwischennutzungen, Mehrfachnutzungen, Wissenstransfer, Bodenpolitik, etc. Im Rahmen der nächsten Revision des Richtplans können konkretere Richtplaneinträge erwartet werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391163-231125
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.3.2 Standorte für neue Schulanlagen sichern in den Prognoseeinheiten Oberi-Nordwest, Töss-Dorf, Oberi-Hegi/Mattenbach, Oberi-Hegi und Stadt
Antrag	Der Platz für Schulen und Sportangebote ist im Richtplan zu schwammig als «Standorte prüfen» eingetragen. Im Richtplan sollten explizit Gebiete eingetragen werden, wo neue Anlagen platziert und gut erschlossen werden können, bevor die Areale anderen Nutzungen zugewiesen wird.
Begründung	Die bestehenden Schulhäuser und auch Sporthallen erreichen vielerorts die Kapazitätsgrenzen. Da es sich bei Schulgebäuden oft um ältere Gebäude handelt, stehen diese unter Schutz. Somit können sie nur beschränkt erweitert werden. Noch schwieriger gestaltet sich der Platz für den Ausbau für Turnhallen und Lernschwimmbecken, die noch bedeutend mehr Baufläche in Anspruch nehmen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Problem ist erkannt. Mit dem Wachstum der Stadt muss die Sicherung von öffentlichen Infrastrukturen zwingend einher gehen. Neue Flächen zu schaffen für öffentliche Infrastrukturen wie Schule und Sport ist eine Daueraufgabe. Es bedarf einer engen Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen. Es gilt das ganze Set an Massnahmen zu nutzen wie z.B. Mehrwertausgleich, Zwischennutzungen, Mehrfachnutzungen, Wissenstransfer, Bodenpolitik, etc. Im Rahmen der nächsten Revision des Richtplans können konkretere Richtplaneinträge erwartet werden. Die Schulraumplanung ist einer grossen Dynamik unterworfen, auf die zeitnah und situativ reagiert werden muss. Die Anzahl Schülerinnen und Schülern hängt massgeblich von grösseren, privaten Arealentwicklungen ab. Mit einer rollenden Schulraumplanung wird diese Dynamik frühzeitig erkannt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-075
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4 Sportanlagen
Antrag	Einleitender Text: Der 3. Punkt in der Aufzählung im ersten Abschnitt soll ergänzt werden mit dem Aufzählungspunkt «Spielstrassen in allen Quartieren»
Begründung	Der wertvolle Strassenraum muss als Freiraum für Kinder geöffnet werden. Das freie Spiel in der Gruppe ist für die Entwicklung der Kinder sehr wichtig.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Antrag wird unter Ö.4 «Ziele und Grundsätze» (S. 191) aufgenommen: «für den ungebundenen Sport (Plätze, Parkanlagen, Bike-Trails, Laufwege, Street Workout Anlagen, Strassenräume in Begegnungszonen);»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-037
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4 Sportanlagen
Antrag	Ziele und Grundsätze: Es braucht pro Stadtkreis mindestens eine, wenn nicht sogar je nach Standort zwei bis drei Dreifachturnhallen für eine Multisportanlage.
Begründung	Der Grundsatz wird begrüsst, dass jeder Stadtkreis über eine Multisportanlage verfügen soll. Dabei werden Beispiele genannt wie Deutweg, Reitplatz oder Eulachpark. Allerdings sind sie Stand heute sehr unterschiedlich entworfen. Als Ziel wird jeweils eine Grosshalle definiert. Aufgrund der sehr hohen Auslastungen der Turnhallen der Stadt Winterthur an Wochentagen mit 98%, fordern wir mindestens eine, wenn nicht sogar je nach Standort zwei bis drei Dreifachturnhallen für eine Multisportanlage. Wir schaffen so auch mehr Freiräume für den Breiten- und Spitzensport.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Bedarf von einer Grossraumhalle pro Stadtkreis ist bereits erkannt, der Richtplantext wird entsprechend geschärft. Eine Grossraumhalle ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer Multisportanlage (z.B. mehrere kleine Hallen, offene Anlagen). Grossraumhallen werden im Zusammenhang mit dem (Neu-) Bau von Schulanlagen geplant. Ö.4 Sportanlagen, Ziele und Grundsätze (S.191): «Jeder Stadtkreis verfügt über eine Multisportanlage (wie Deutweg, Reitplatz oder Eulachpark) sowie mindestens über eine Grossraumhalle.»
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391264-231126
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4.1 Sportanlagen: neuer Standort, Standortsicherung und Standorterweiterung
Antrag	Es ist genauer zu evaluieren, wo wie viele Rasensportfelder benötigt werden.
Begründung	Ö.4.1, S. 192: Bei den Rasensportfeldern zeigt sich erneut eine weitgehende Ratlosigkeit bei der Stadt. Es ist völlig unklar, wo es Rasensportfelder braucht, und wo solche Platz hätten. Jedes Quartier hat einen Fussballclub, und insbesondere die Kinder sollten dort trainieren können, wo sie wohnen. Es wäre daher zu evaluieren, in welchen Quartieren es wie viel Kapazität braucht. Sollte tatsächlich der Reitplatz aufgehoben werden, wären natürlich weitere Rasensportfelder anderswo im Quartier notwendig, und die unter Ziff. 8 genannten 5 Felder würden nicht ausreichen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Problem ist erkannt. Mit dem Wachstum der Stadt muss die Sicherung von öffentlichen Infrastrukturen zwingend einher gehen. Neue Flächen zu schaffen für öffentliche Infrastrukturen wie Schule und Sport ist eine Daueraufgabe. Es bedarf einer engen Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen. Es gilt das ganze Set an Massnahmen zu nutzen wie z.B. Mehrwertausgleich, Zwischennutzungen, Mehrfachnutzungen, Wissenstransfer, Bodenpolitik, etc. Im Rahmen der nächsten Revision des Richtplans können konkretere Richtplaneinträge erwartet werden. Und das sich in Erarbeitung befindende Sportanlagenkonzept Winterthur 2040 wird die nötige Konkretisierung vornehmen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391165-231125
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4.1 Sportanlagen: neuer Standort, Standortsicherung und Standorterweiterung
Antrag	Der Platz für Sportangebote ist im Richtplan zu schwammig als «Standorte prüfen» eingetragen. Im Richtplan sollten explizit Gebiete eingetragen werden, wo neue Anlagen platziert und gut erschlossen werden können, bevor die Areale anderen Nutzungen zugewiesen werden. Im Masterplan «Winterthur 2040» sind die Schul- und Sportanlagen zu wenig vorgeplant worden. Somit ist auch der Richtplan diesbezüglich nicht auf dem «Sollzustand». Neue und bestehende Standorte sollten rechtzeitig geprüft und Einzugsgebiete, wenn möglich optimal ausgelegt werden. Somit lassen sich übergrosse Einzugsgebiete verhindern.
Begründung	Wichtig ist eine vorausschauende Planung. In Uster gibt es beispielsweise einen grossen Sportpark mit Hallen, Leichtathletik und Rasensportplätzen. Diese liegen verkehrstechnisch günstig erschlossen direkt bei einer Autobahnausfahrt. Die Anlage Deutweg liegt verkehrstechnisch an einer eher ungünstigen Stelle, die dann auch nicht per Stadtautobahn erschlossen werden kann.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Problem ist erkannt. Mit dem Wachstum der Stadt muss die Sicherung von öffentlichen Infrastrukturen zwingend einher gehen. Neue Flächen zu schaffen für öffentliche Infrastrukturen wie Schule und Sport ist eine Daueraufgabe. Es bedarf einer engen Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen. Es gilt das ganze Set an Massnahmen zu nutzen wie z.B. Mehrwertausgleich, Zwischennutzungen, Mehrfachnutzungen, Wissenstransfer, Bodenpolitik, etc. Ziel ist es, die «schwammigen» Suchperimeter möglichst rasch räumlich einzugrenzen. Dazu ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den involvierten Amtsstellen erforderlich und bereits im Gang. (Erläuterungsbericht S. 80, dynamischer Plan, Früherkennung). Im Rahmen der nächsten Revision des Richtplans können konkretere Richtplaneinträge erwartet werden. Mit der Multisportanlage Sportpark Deutweg (Infrastruktur für Vereins- und ungebundenen Sport) und dem Sporthallenkomplex Win4 besteht und entsteht ein Sportpark mit einer vielseitigen Sport-Infrastruktur. Weitere Multisportanlagen befinden sich beim Reitplatz und Eulachpark. Ziel ist es langfristig, in jedem Stadtteil eine Multisportanlage vorzufinden. Der Sportpark Deutweg liegt verkehrstechnisch hervorragend. Er liegt mitten in der Stadt und ist per Velo für die halbe Stadt in wenigen Minuten erreichbar, zudem in Fusswegdistanz zum Bahnhof Grüze (A.1.5) und mit diversen Buslinien (Grüzefeldstrasse, Tösstalstrasse) erreichbar.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-038
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4.1 Sportanlagen: neuer Standort, Standortsicherung und Standorterweiterung
Antrag	Der Umsetzungshorizont für die Massnahme 3 Bike-Pisten Reitplatz sollte kurzfristig sein.
Begründung	Die Baueingabe für die Bike-Pisten ist bereits erfolgt.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Umsetzungshorizont Reitplatz wird auf «kurzfristig» geändert. Der Umsetzungshorizont Brüelberg wird auf «mittelfristig» geändert. Die Realisierung der ersten Bauetappe ist auf 2024 geplant. Im Reitplatz (Waldvorrangnutzungsgebiet «Intensiverholung») soll kurz- bis mittelfristig die Infrastruktur für Mountainbikende in einer 2. Bauetappe weiter ausgebaut werden.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391265-231126
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4.3 Masterplan Erholungsgebiet Reitplatz
Antrag	Der Fussballclub Töss ist die Evaluationen und Planungen mit einzubeziehen.
Begründung	Ö.4.3, S. 193: Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass der Fussballplatz im Reitplatz aufgehoben werden soll. Dass die Junioren nach dem Training mit dem Velo durch den dunklen Wald fahren müssen, ist schon seit Jahren ein Thema im Quartier. Wie erwähnt, muss aber ein adäquater Ersatz zur Verfügung stehen. Der Fussballclub Töss ist zwingend in die Evaluationen und Planungen mit einzubeziehen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die Anspruchsgruppen (insbesondere auch der Fussballclub) werden bei der Erarbeitung des Masterplans einbezogen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391166-231125
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4.3 Masterplan Erholungsgebiet Reitplatz
Antrag	Wenn der Reitplatz «verlegt» werden soll, muss zwingend eine entsprechende Landreserve gefunden und gesichert werden. Auch die damit Zusammenhängende Verkehrsplanung könnte bereits berücksichtigt werden.
Begründung	Der Ersatz des Reitplatzes ist flächenmässig sehr anspruchsvoll und es müssen die nötigen Ressourcen vorgesehen werden. Dies verschärft das Raumproblem in Töss stark.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Die langfristige Weiterentwicklung des Naherholungsgebiets Reitplatz hat in enger Abstimmung mit dem Schwerpunktraum Winterthur Süd (A.1.1 Winterthur Süd) und weiteren übergeordneten Planungen zu erfolgen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-389146-231112
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4.5 Standort neues Hallenbad sichern
Antrag	Es ist ein Standort für ein Hallenbad im Gebiet Schiessplatz Ohrbühl/Drivingpark einzutragen.
Begründung	Dieser Standort liegt nur 250m von dem Vantage Data Center, welches viel Abwärme abzugeben hat, entfernt. Der Aufwand, die Abwärme zu transportieren wäre nicht übermässig gross. Darum sollte hier ein Betrieb eines Hallenbades keine allzu grosse zusätzliche Energie benötigen. Der Standort ist mit dem öV erschlossen und liegt in einer Zone für öffentliche Bauten. Von Seen her (Stadtteil ohne Schwimmbad) und Oberwinterthur ist das Areal zudem sehr gut für Velofahrende zu erreichen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Standort auf dem Schiessplatz ist für ein Hallenbad weniger gut geeignet als der vorgeschlagene Standort (siehe Weisung Stadtparlament «Betriebsbeitrag zweites Hallenbad vom 18.02.24) auf dem Sportpark Deutweg. Das Bauland ist nicht sofort verfügbar ist und die Schiessanlage soll bis auf Weiteres erhalten bleiben. Der Bau eines Hallenbades wäre an grössere Anpassungen und eventuell an die unterirdische Verlegung der Schiessanlage gekoppelt, mit entsprechend grossen finanziellen Ausgaben. Zudem liegt der Standort deutlich peripherer als der Sportpark. Für den westlichen und südlichen Teil der Stadt eignet sich dieser Standort weniger gut.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-076
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.4.7 «Campus Schützenwiese»
Antrag	Der Raum um die Eulachhallen, insbesondere der Parkplatz ist bei der Evaluation von Standorten im erweiterten Umfeld des Stadions für öffentliche Bauten mit einzubeziehen.
Begründung	Die grossen Parkierungsflächen bei den Eulachhallen bieten viel Raum für eine gestapelte Mehrfachnutzung.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Dies ist bereits im Richtplan angedacht, unter anderem bei F.2.2.1. Die grosse Parkierungsfläche ist Bestandteil des Schwerpunktraums Schützenwiese und Brüelberg (F.2.2).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-053-016
Kapitel / Unterkapitel	6 Ö Öffentliche Bauten und Anlagen / Ö.5 Kultur und Begegnung
Antrag	Seite 196 (Ö.5 Kultur und Begegnung). Antrag: Das Kapitel soll mit konkreten Massnahmen zur städtischen Quartierinfrastruktur (Quartierzentren und -begegnungsorte) ergänzt werden. Darin soll der Neubedarf in wachsenden bzw. verdichteten Quartieren (im Sinne von stabilen Strukturen ohne Pop-Ups) und die Sicherung von entsprechenden Standorten aufgezeigt werden (analog zu Ö 3.1 und Ö 4.1).
Begründung	Quartierinfrastruktur vorsehen und planen Im Richtplanentwurf fehlt jeder Hinweis auf die notwendige, von der Stadt zur Verfügung gestellte oder zusammen mit Dritten bereitgestellte Quartierinfrastruktur (Quartierzentren, Quartiertreffpunkte). Dies ist ein Element, das gerade für die 5-Minuten-Stadt von zentraler Bedeutung ist und der Identitätsbildung in den Quartieren dient. Solche Infrastruktur muss, wie andere städtische Infrastrukturen, bei der weiteren räumlichen Entwicklung gesichert und planerisch ausgewiesen werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Standorte der bestehenden Quartieranlagen werden ergänzt. Inklusive der wichtigsten anstehenden baulichen Sanierungs- und allenfalls Erweiterungsmassnahmen (gemäss Immobilienstrategie, 2021). Flächen für einen Neubedarf können allerdings nicht ausgewiesen werden, da momentan keine Überlegungen für zusätzliche Anlagen bestehen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391397-231127
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.1 Versorgung: Kommunalen Energieplan
Antrag	Würde es sehr begrüßen eine Alternative von der Stadt Wärmeherzeugung (Fernwärmenetz) oder weiter hin Gas.
Begründung	Es ist bei unserem Haus nicht einfach eine Wärmepumpe zu installieren für Erdwärmesonden es müssten im Gebäude massive bauliche Veränderungen vorgenommen werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan unterstützt die Umsetzung des Energieplans. Dies betrifft insbesondere die Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Für die Planung der Wärmeversorgung Winterthur ist jedoch der kommunale Energieplan massgebend (in Kraft seit 2023). Die Teilstilllegung der Gasversorgung ist auf die Ziele Netto Null Tonnen CO2 bis 2040, bzw. 1 Tonne CO2 bis 2033 ausgerichtet und entsprechend im kommunalen Energieplan abgebildet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391322-231127
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.1 Versorgung: Kommunalen Energieplan
Antrag	Keine vorzeitige Stilllegung der Gasversorgung im Quartier ohne Anbindung an eine städtische Alternative zur Energieversorgung (z.B. Anschluss an das Fernwärmenetz Winterthur)
Begründung	Ein signifikanter Teil des Quartiers Dättneu-Steig heizt mittels Gas. Nun wurden die Hauseigentümer von den Stadtwerken darüber informiert, dass die Gasversorgung bis spätestens 2033 stillgelegt werden soll. Dies ohne eine alternative Energieversorgung wie die Anbindung an das Fernwärmenetz zu planen. Die Hauseigentümer sind nun gezwungen trotz Aussicht auf Förderbeiträge die Energieumstellung selbst mit hohen Kosten zu bewerkstelligen. In der Abstimmungsvorlage Klimaziel (Variante 1b) vom November 2021 steht klar das Jahr 2040 für die Stilllegung der Gasversorgung. Es gab keine Hinweise, dass das Gas schon sieben bis zehn Jahre früher abgestellt werde. Im Schreiben vom 19.1.2023 («Stadt ersetzt Heizungen bis 2035») gibt der Stadtrat vor, die städtischen Liegenschaften würden das Gas bis 2035 benutzen dürfen. Wie begründet er es, dass der Stadt als Liegenschaftsbesitzerin zwei zusätzliche Jahre bis 2035 zugestanden werden, aber nicht den privaten Hauseigentümern? Das Verwaltungsrechtspflegegesetz VRG schreibt zwingend Verhältnismässigkeit, öffentliches Interesse, Rechtsgleichheit und Willkürverbot vor. Wir erwarten, dass die Stadt im kommunalen Richtplan für das Quartier-Dättneu ebenfalls eine alternative strukturelle Energieversorgung definiert (z.B. die Anbindung an das Fernwärmenetz) und mindestens bis 2035 (besser 2037) mit der Stilllegung der Gasversorgung zuwartet.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan unterstützt die Umsetzung des Energieplans. Dies betrifft insbesondere die Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Für die Planung der Wärmeversorgung Winterthur ist jedoch der kommunale Energieplan (in Kraft seit 2023) massgebend. Die Teilstilllegung der Gasversorgung ist auf die Ziele Netto Null Tonnen CO2 bis 2040, bzw. 1 Tonne CO2 bis 2033 ausgerichtet und entsprechend im kommunalen Energieplan abgebildet.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391234-231126, AFS-1213-391120-231125

Antrags-Nr.	AFS-1213-391220-231126
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.1 Versorgung: Kommunalen Energieplan
Antrag	Stilllegung der Versorgung mit Gas zu Heizzwecken erst auf 2040. (oder Angebot für Alternative z.B. Anschluss an Fernwärmenetz)
Begründung	Bei der Abstimmung im November 2021 war immer die Rede von 2040. Es kann nicht sein, dass der Termin plötzlich auf 2030 oder 2033 vorverlegt wird. Eine solche Verkürzung des Zeithorizontes wäre unredlich.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan unterstützt die Umsetzung des Energieplans. Dies betrifft insbesondere die Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Für die Planung der Wärmeversorgung Winterthur ist jedoch der kommunale Energieplan (in Kraft seit 2023) massgebend. Die Teilstilllegung der Gasversorgung ist auf die Ziele Netto Null Tonnen CO2 bis 2040, bzw. 1 Tonne CO2 bis 2033 ausgerichtet und entsprechend im kommunalen Energieplan abgebildet.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-054-015
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.1 Versorgung: Kommunalenergieplan
Antrag	Die Ideen und Konzepte im Bereich Ver- und Entsorgung sind noch zu wenig ausgearbeitet und dürften nicht als Bestandteil des Richtplans verabschiedet werden.
Begründung	Wenn das Klimaziel Netto Null bis 2040 erreicht werden soll, muss die Versorgung der Privathaushalte und der Unternehmen mit wettbewerbsfähiger elektrischer Energie gewährleistet sein. Die Aussagen im Richtplan sind dazu zu vage und zu wenig zielgerichtet. Gerade mit Blick auf das geplante Stellenwachstum fehlen konkrete Konzepte wie die damit verbundene Energieversorgung gesichert werden soll. Es fehlen auch Aussagen, inwieweit bei der Stromversorgung Quartierverbünde gebildet werden sollen oder grosse Wärmepumpenanlagen für die Versorgung eines Quartiers angedacht werden. Auch das Thema Kreislaufwirtschaft ist zu kurz gedacht. Eine durchdachte Kreislaufwirtschaft braucht neben Versorgungswegen auch Entsorgungswege. Es fehlen zum Beispiel Vorschläge zur Errichtung von Recyclingsammelstellen in jedem Stadtkreis. Insgesamt sind die Ideen und Konzepte im Bereich Ver- und Entsorgung noch zu wenig ausgearbeitet und dürften somit nicht als Bestandteil des Richtplans verabschiedet werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan koordiniert das Zusammenspiel der unterschiedlichen Konzepte und hilft bei Interessenskonflikten. Für die konkrete Umsetzung des Energieplanes wird bei Stadtwerk der Masterplan «Wärmenetze und -verbünde» erarbeitet. Sollte es aus dem Masterplan Punkte geben, welche einen Koordinationsbedarf aufweisen, werden diese im Rahmen der nächsten Richtplanrevision aufgenommen. Ein städtisches Kreislaufwirtschaftskonzept wird erarbeitet und soll Aufschluss darüber geben, wo Handlungsspielräume der Stadt bestehen und mit welchen Massnahmen diese umgesetzt werden. Der Richtplan unterstützt insbesondere bei der Flächensicherung und Bereinigung von Interessenskonflikten. Ein entsprechender Hinweis wird im Richtplan im Kapitel Kreislaufwirtschaft aufgenommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-006-039
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.1 Versorgung: Kommunalen Energieplan
Antrag	Zusammenspiel übergeordneter Planungsinstrumente: Es ist anzustreben, dass ein neues Unterwerk im Raum Neuhegi und Oberwinterthur im kantonalen Richtplan aufgenommen wird, welches nicht nur den zusätzlichen Energiebedarf aufgrund des Wachstums abdecken kann, sondern welches zusätzlich auch das bestehende Unterwerk beim Bahnhof Grüze ersetzen kann.
Begründung	Es wird aufgezeigt, dass ein zusätzliches Unterwerk erforderlich wird. Das bestehende Unterwerk beim Bahnhof Grüze ist der Entwicklung des Umfelds am Bahnhof im Wege. So könnte beispielsweise ohne das bestehende Unterwerk die Rampe zur Querung Grüze breiter ausgestaltet werden, was mehr Nutzungsmöglichkeiten zuliesse. Oder es könnten andere bahnhofsnahe Nutzungen anstelle des Unterwerks möglich werden. Aus diesen Gründen soll ein neues, zusätzliches Unterwerk im Raum Neuhegi oder Oberwinterthur so ausgelegt werden, dass nicht nur der zusätzliche Energiebedarf abgedeckt wird, sondern dass gleichzeitig das Unterwerk beim Bahnhof Grüze ersetzt werden kann.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Das Unterwerk beim Bahnhof Grüze ist im Eigentum der SBB. Eine Umliegung oder Standortsuche liegt nicht im Kompetenzbereich der Stadt. Um den zu erwartenden, zusätzlichen Energiebedarf abdecken zu können, ist neben dem städtischen Unterwerk an der Industriestrasse ein weiteres Unterwerk erforderlich. Stadtwerk ist an der Standortsuche für ein zweites Unterwerk im Raum Neuhegi / Oberwinterthur. Unterwerke sind auf Stufe kantonalem Richtplan abgebildet und die Umsetzung liegt bei Stadtwerk.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-048
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.2 Entsorgung
Antrag	Es sind Standorte für dezentrale Sammel- und Aufbereitungsstellen von Recycling-Material zu prüfen.
Begründung	Mit dem Ausbau der Querung Grüze wird es zunehmend schwieriger, den Recyclingbetrieb am heutigen Standort halten zu können. Es muss dringend ein weiterer Standort am Stadtrand gefunden werden
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Abteilung Entsorgung (Tiefbauamt) erarbeitet eine Standortstrategie Recyclinghöfe, welche Aufschluss darüber gibt, welche Anzahl Recyclinghöfe, an welchen Lagen erforderlich sind. Werden aufgrund der Studie Flächensicherungen oder Bereinigung von Interessenskonflikten erforderlich, ist dies Thema einer nächsten Richtplanrevision.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-079
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.2 Entsorgung
Antrag	Neuer Punkt, neues Kapitel: Flächen für Wertstoffsammelstellen sichern Die notwendigen Flächen für mindestens einen zusätzlichen Recyclinghof im Nordwesten der Stadt wird gesichert. Es wird evaluiert, wo mögliche Flächen für die Zwischenlagerung von wiederverwendbaren Baustoffen gesichert werden können.
Begründung	50% der Abfälle sind Recyclingstoffe. Dies entspricht riesigen Rohstoffmengen. Ein einziger Anlaufpunkt wird in Zukunft nicht ausreichen. Im Kapitel Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur wird zurecht auf das wichtige Thema der Kreislaufwirtschaft auf dem Bau hingewiesen. Für die Umsetzung gehen wir davon aus, dass es dazu Zwischenlagerflächen und Umschlagsplätze benötigt werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Abteilung Entsorgung (Tiefbauamt) erarbeitet eine Standortstrategie Recyclinghöfe, welche Aufschluss darüber gibt, welche Anzahl Recyclinghöfe, an welchen Lagen erforderlich sind. Werden aufgrund der Studie Flächensicherungen oder Bereinigung von Interessenskonflikten erforderlich, ist dies Thema einer nächsten Richtplanrevision.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-005
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.2.1 Kehrrechtverwertungsanlage
Antrag	Bei den Zielen und Grundsätzen auf S. 207 des Richtplans sei festzuhalten, dass beim Entscheid über eine Umzonung des Areals der KVA in eine Zone für öffentliche Bauten sichergestellt ist, dass auf diesen Flächen auch Tätigkeiten privater Recyclingbetriebe möglich sind.
Begründung	Um mögliche Synergien bei der Verwertung von Wertstoffen und insbesondere im Bereich der Kreislaufwirtschaft wahren zu können, soll gewährleistet sein, dass im Umfeld der KVA auch private Recycling-Anbieter gewerbliche Tätigkeiten ausüben können.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Zonen für öffentliche Bauten dienen der Erfüllung öffentlicher Aufgaben (PBG Art.60). Bei einer allfälligen Umzonung ist daher nicht ausgeschlossen, dass ein privater Recyclingbetrieb die Tätigkeit ausführt.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-004-001
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.2.2.1 Flächen zur Erweiterung KVA sichern
Antrag	Bei der Suche nach Flächen zur Erweiterung der KVA (Richtplan, S. 208) sei entweder eine einvernehmliche Lösung mit fenaco zu suchen oder es sei auf die Beanspruchung von Grundstücken der fenaco zu verzichten.
Begründung	Wenn für die Erweiterung der KVA das Land meiner Mandantschaft effektiv beansprucht werden muss und es keine Alternativen gibt, erwartet meine Mandantschaft, dass eine faire Verhandlungslösung gesucht und ihr Realersatz angeboten wird.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Besten Dank für den Hinweis. Die Stadt strebt ebenfalls eine einvernehmliche Lösung an. Verhandlungen über Landerwerbe sind jedoch nicht Bestandteil des kommunalen Richtplanes.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-078
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung / V.2.2.1 Flächen zur Erweiterung KVA sichern
Antrag	Ergänzung des zweiten Satzes: «... im Umfeld der KVA sowie Flächen für eine mögliche CO2-Abscheidung und allfällige Stromspeicher wird»
Begründung	Eine CO2-Abscheidung durch KVAs hat klimapolitisch ein sehr grosses Potenzial. Die Stromproduktion und der Strombedarf sind nicht immer zeitgleich. Eine Stromspeicherung bietet hier Abhilfe. Entsprechend muss der Platz gesichert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Stromspeicher um die Überproduktion vom Tag in die Nacht zu transferieren sind aktuell nicht wirtschaftlich und bräuchten riesige Flächen, um dies mittels Batterien zu bewerkstelligen. Aktuell ist lediglich ein Batteriespeicher zur Sicherstellung von Systemdienstleistungen rentabel. Stadtwerk prüft geeignete Plätze. Diese müssen Netztechnisch optimal sein und ausreichend Platz bieten. Wirtschaftlich ist aktuell nur eine Aussenaufstellung des Batteriespeichers. Aufgrund der resultierenden Lärmemissionen kommen viele Standorte nicht in Frage. Einen Speicher in eine Gebäudehülle einbauen, damit der Lärm reduziert werden kann, ist ebenfalls nicht wirtschaftlich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-005-077
Kapitel / Unterkapitel	7 V Ver- und Entsorgung /
Antrag	Einleitung: Zusätzlicher Punkt: - Die Stadt strebt zusammen mit übergeordneten Stellen an, im Rahmen von grossen Infrastrukturprojekten (A1, Brüttenertunnel) oder Erneuerungen von Hochspannungsleitungen, diese in den Boden zu verlegen.
Begründung	Leider zeichnet sich ab, dass die Chance einer Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen durch den Brüttenertunnel davon «schwimmt». Es sollte zusammen mit dem Kanton jede Chance genutzt werden, Hochspannungsleitungen unter den Boden zu verlegen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Am 23. Januar 2023 wurde die Beantwortung der Interpellation betreffend DOHA (Dättgau ohne Hochspannungsleitungen) durch das Stadtparlament beschlossen und als erledigt abgeschrieben (Parl.-Nr.2021.35). Der Stadtrat unterstützt das Ziel, Hochspannungs-Freileitungen über dicht besiedeltem Gebiet als Erdverkabelungen zu realisieren. So hat er auch grosses Interesse, Leitungen im Raum Dättgau zu verkabeln. Direkte Einflussnahme besitzt der Stadtrat jedoch nicht. Weil die Freileitungen die NISV einhalten und keine wesentlichen Änderungen geplant sind, kann aktuell keine Verkabelung bei den Netzbetreiberinnen eingefordert werden. Für eine Umsetzung auf eigene Kosten würden Kosten im zweistelligen Millionen Bereich anfallen, weshalb der Stadtrat diese Option nicht weiterverfolgt und das Ziel auch nicht in den Richtplan aufnimmt. Letztlich ist die Netzplanung nicht Aufgabe der Stadt, sondern der Netzbetreiberinnen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-002-006
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Alle Karten
Antrag	Es sei darauf zu achten, dass die Einträge in den Richtplänen mit klaren Kontrasten und gut lesbar festgehalten werden.
Begründung	So sei namentlich - das Siedlungsgebiet und die Landwirtschaftsgebiete nachvollziehbar darzustellen - klarer darzustellen, welche Karteneinträge überkommunale Festlegungen - betreffen und was davon geplant und was schon gebaut ist - darauf zu achten, dass auch schon bestehende Verbindungen und Infrastrukturen dargestellt werden In den Plänen sind die unterschiedlich eingefärbten Linien teilweise nur schwer auseinanderzuhalten. Aufgrund der Farbwahl ist auch nicht immer leicht nachvollziehbar, ob es sich um kommunale oder überkommunale Festlegungen handelt.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Mit der Reduktion der Karteneinträge auf die wesentlichen Vorhaben im Gesamtplan wurde der Plan bereits deutlich entschlackt und lesbar gestaltet. Die Unterscheidung zwischen Siedlungs- und nicht Siedlungsgebiet (Landwirtschaft, Wald) obliegt dem Kanton. Die Karteneinträge zu diesen Themen sind auf dem kantonalen Richtplan ersichtlich. Es ist geplant, dass die Pläne zum kommunalen Richtplan auf dem WebGIS aufgeschaltet werden. Auf dieser Plattform können die übergeordneten Festlegungen aus der Region und dem Kanton dazugeschaltet werden. Auf eine Wiederholung der übergeordneten Planinhalte zugunsten der Vermeidung einer Fehlerfortpflanzung (durch z.B. verzögerte Anpassungen bei Revisionen) wird möglichst verzichtet. Die Darstellung in den Mobilitätskarten entspricht der kantonalen Darstellung. Alle übergeordneten Festlegungen werden blau, alle kommunalen Festlegungen rot festgehalten. Diese Farbigkeit hat sich in der Praxis bewährt und wird für den kommunalen Richtplan von Winterthur übernommen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391254-231126
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Gesamtkarte
Antrag	Das Gebiet nördlich der Bülacher-Bahnlinie ist in den Schwerpunkt- raum Zürcherstrasse zu integrieren. Das Gebiet zwischen Bahnhof Töss und Einfangstrasse ist ebenfalls in den Schwerpunkt- raum Zürcherstrasse bzw. den Fussverkehrsteppich aufzunehmen. Im Stadtraum Zürcherstrasse ist die Signatur «Nutzungsvielfalt» zu ergänzen.
Begründung	Nicht nachvollziehbar ist, weshalb der Schwerpunkt- raum Winterthur Süd bis über die Bülacher-Bahnlinie hinaus reicht. Das L+B- Areal hat keinen Zusammenhang mit dem Masterplan Winterthur Süd und auch nicht mit dem Rieter-Areal. Der Fussverkehrsteppich vom Bahnhof Töss via Stationsstrasse bis zur Zürcherstrasse hat vielmehr einen Zusammenhang mit der Zürcherstrasse. Dieses Gebiet nördlich der Bülacher-Bahnlinie ist somit in den Schwer- punkt-raum Zürcherstrasse zu integrieren. Im Fussverkehrsteppich Zürcherstrasse nicht enthalten sind zu- dem wichtige öffentliche Gebäude, insbesondere die reformierte Kirche und das Gutenberg-Schulhaus. Das Gebiet zwischen Bahn- hof Töss und Einfangstrasse ist somit ebenfalls in den Schwer- punkt-raum Zürcherstrasse bzw. den Fussverkehrsteppich aufzunehmen. Der Stadtraum Zürcherstrasse soll gemäss der Kreuzchen-Signa- tur verdichtet und transformiert werden. Nicht angestrebt ist eine Nutzungsvielfalt (Pünktchen). Wir möchten darauf hinweisen, dass insbesondere zwischen der Bülacher-Bahnlinie und der Schlosstalstrasse ein Quartierzentrum mit Läden, Post, Restau- rants, Bibliothek etc. besteht. Dieses sollte dringend aufgewertet werden, insbesondere beim Zentrum Töss. Bei einer Verdichtung ist darauf zu achten, dass die Nutzungsvielfalt erhalten bleibt bzw. noch verbessert wird. Die Signatur «Nutzungsvielfalt» ist daher hier zu ergänzen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Schwerpunkt-raum Zürcherstrasse wird zum Bahnhof Töss hin erweitert.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391137-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Gesamtkarte
Antrag	Gemäss dargestelltem Symbol soll in Töss ein Ort für eine Bus Busdepot gesucht werden. Es ist sicherzustellen, dass dies nicht zu einer nachteiligen Entwicklung in Töss führt.
Begründung	Im Bereich Winterthur Töss besteht neben sehr viel Strassen- und Bahninfrastruktur schon das Umspannwerk, dass im heutigen Zustand eine grosse Blockade zur Durchlässigkeit des gesamten Gebiets ist. Es darf in Töss gegenüber anderen Quartieren nicht zu einer Überbeanspruchung mit grossflächigen Infrastrukturanlagen kommen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der geeignete Standort für ein weiteres Busdepot ist noch nicht festgelegt. Die Vermeidung von möglichen Auswirkungen auf das Umfeld ist ein wesentliches Standortkriterium, welches bei allen möglichen Standorten zu prüfen ist. Dies gilt sowohl für die Auswirkungen auf das Umfeld (z.B. Wohngebiet) wie aber auch für Auswirkungen auf das Busdepot (z.B. ungenügende Erreichbarkeit, Stau etc.). Ein möglichst konfliktfreies Nebeneinander liegt ebenfalls im Interesse von Stadtbus
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391130-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Gesamtkarte
Antrag	Welche Art von Sicherheitsbaute soll im Tössfeld gesucht werden?
Begründung	Warum sind zwei Standorte Tössfeld und Wülflingen aufgezeigt?
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Aus Gründen der Kartendarstellung/Lesbarkeit waren in der Fassung der öffentlichen Auflage in der Gesamtkarte drei Symbole (Rosenberg, Wülflingen, Tössfeld) für die Standortsuche dargestellt. Es sind nur Symbole für den Suchperimeter gemäss Themenkarte auf S. 184 (Ö öffentliche Bauten und Anlagen) und hatten keinen direkten Bezug auf die exakte Lage im Gesamtplan. Schutz und Intervention Winterthur (SIW) verzichtet neu auf die Darstellung von einem Suchperimeter West. Um den gesetzlichen Leistungsauftrag langfristig erfüllen zu können, erarbeitet SIW zuerst eine Standortstrategie. Diese befasst sich mit neuen bzw. weiteren Standorten und deren Evaluation. Berücksichtigt werden nebst den Bedürfnissen der Feuerwehr auch diejenigen des Zivilschutzes unter anderem in Zusammenhang mit dem Schutzraumbau.

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-1213-391129-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Gesamtkarte
Antrag	Die Angaben über Erdgeschossnutzungen entlang der Zürcherstrasse sind widersprüchlich, im Gegensatz zum Winterthur Süd fehlt die Signatur: «Nutzungsvielfalt anstreben»
Begründung	Die bestehende Nutzungsvielfalt muss sorgfältig weiterentwickelt werden. Insbesondere auch im Zentrum Töss.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist grundsätzlich eine sinnvolle Anpassung. Das Gebiet um den Bahnhof Töss, für den die Stadt 2021 einen Masterplan erarbeitet hat, wird neu beiden Schwerpunkträumen zugeordnet (Überlagerung).
Gleiche Anträge	AFS-1213-391261-231126

Antrags-Nr.	AFS-1213-391127-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Gesamtkarte
Antrag	Abgrenzung der Schwerpunkträume in Töss sind unklar. Warum geht die Grenze Winterthur Süd bis zum L&B Areal?
Begründung	Gehört dieser Bereich nicht eher zum Schwerpunkt Zürcher Strasse.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist grundsätzlich eine sinnvolle Anpassung. Das Gebiet um den Bahnhof Töss, für den die Stadt 2021 einen Masterplan erarbeitet hat, wird neu beiden Schwerpunkträumen zugeordnet (Überlagerung).
Gleiche Anträge	AFS-1213-391259-231126

Antrags-Nr.	AFS-1213-391125-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Gesamtkarte
Antrag	Der wichtigen Achse Bahnhof Töss bis Zürcherstrasse wird in dem Schwerpunkt Zürcherstrasse nicht Rechnung getragen. Es sind auch Querachsen zur Zürcherstrasse vorzusehen, damit die historischen Quartiere Verbindung haben.
Begründung	In diesem Gebiet sind öffentliche Bauten wie Kirche, Kirchgemeindehaus und Schulhaus Gutenberg.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist grundsätzlich eine sinnvolle Anpassung. Das Gebiet um den Bahnhof Töss, für den die Stadt 2021 einen Masterplan erarbeitet hat, wird neu beiden Schwerpunkträumen zugeordnet (Überlagerung).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391124-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Gesamtkarte
Antrag	Töss: Für den neuen Stadtteil Winterthur Süd sind im Richtplan auch die nötigen Schulanlagen vorzusehen.
Begründung	Der Würfel, der die Suche Schulraum darstellt, liegt in Eichliacker. Der neue Stadtteil Winterthur Süd wird auf Grund der grossen Entwicklung voraussichtlich ein eigenes Schulhaus benötigen. Daher ist dieses entsprechend frühzeitig für die Testplanung vorzusehen.
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Aus Gründen der Kartendarstellung/Lesbarkeit sind in der Gesamtkarte Würfel-Symbole für die Standortsuche dargestellt. Es sind nur Symbole für den Suchperimeter gemäss Themenkarte auf S. 184 (Ö öffentliche Bauten und Anlagen) und haben keinen direkten Bezug auf die exakte Lage im Gesamtplan.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391555-231127
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Fussverkehr
Antrag	Durch das Rieter-Areal (in Nord-Süd Richtung) ist eine kommunale Fussweg-Verbindung (geplant) einzutragen.
Begründung	Das Rieter-Areal ist ein bedeutendes Verdichtungsgebiet im Schwerpunktraum Winterthur Süd, dessen Transformation unterstützt werden soll. Zudem soll die Fussverkehrsbrücke über die Töss zwischen Lidl und dem Rieter-Areal geöffnet (Kapitel M.2.2 Massnahme Nr. 10) werden und das «Belvédère» innerhalb des Areals geöffnet werden (Kapitel F.1.3.1 Massnahmen Nr. 2). Mit einer Fussgänger Verbindung durch das Areal hindurch, kann das Areal besser in den Stadtkontext integriert werden und zusammen mit den beiden obgenannten Netzerergänzungen kann eine veritable Netzlücke für den Fussverkehr im Raum Winterthur Süd geschlossen werden. Beispielsweise müssen Fussgänger aus Töss einen unattraktiven Umweg um das Rieter-Areal herum gehen, um zum Freibad Töss zu gelangen. Im Übrigen ist für den Veloverkehr eine Arealquerung vorgesehen. Es scheint also durchaus ein gewisses Bedürfnis vorhanden zu sein.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der entsprechende Antrag wird angenommen. Der Eintrag der Fussverbindung durch das Rieter-Areal ist zielführend und schliesst eine wichtige Netzlücke. Zusammen mit dem Eintrag der Veloroute Töss, welche ebenfalls durch das Areal verläuft, ergeben sich Synergien.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391489-231127

Antrags-Nr.	AFS-008-011
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Fussverkehr
Antrag	In der Legende ist der Begriff «erstellen» zu löschen.
Begründung	Widerspricht der Legende bestehend
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Fehler wird angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-012
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Fussverkehr
Antrag	Korrigieren: - RKF 1: Zinzikerweg (ab Reutlingerweg)-- - Ruchwiesenstrasse (bis im Langen) sind regional festgelegt aber kommunal eingetragen. - RKF 2: Stadlerstasse Abschnitt im Langen bis Obstgartenweg ist gelb hinterlegt, obwohl bereits regional. - RKF 3: Sulzerallee Abschnitt Solar- bis Else Züblinstrasse ist gelb hinterlegt, obwohl bereits regional. - RKF 4: Unterführung Im Link und Weg Sportplatz Talwiesen (bis Frauenfelderstasse) ist gelb hinterlegt, obwohl bereits regional. - RKF 5: Untere Hellstrasse ist gelb hinterlegt, obwohl bereits regional. - RKF 6: Zwei Tössbrücken im Bereich Reitplatz und Wegverbindung mit Querung Autobahn und Bahn Richtung Dättnauerstrasse sind regional geplant eingezeichnet, das ist aber erst ein Antrag, sie in den RWU Plan aufzunehmen.
Begründung	Diese Einträge stimmen nicht mit dem rechtsgültigen (RRB vom 17.11.21) regionalen Richtplan (Karte im Richtplantext) überein.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	- RKF 1: Der Zinzikerweg ist nicht im regionalen Richtplan (weder im gültigen noch in der Revision 2022) ab der Siedlungsgrenze bis zur Kreuzung Zinzikerweg/Reutlingerweg festgehalten. Deshalb kann dieser Eintrag nicht geändert werden. - RKF 2: Der Abschnitt der Stadlerstrasse ist nicht im regionalen Richtplan als Fussweg festgehalten. Deshalb kann dieser Eintrag nicht geändert werden. - RKF 3: Die Solarstrasse ist regional festgehalten. Entsprechend Grafik komRP. Die Sulzerallee hingegen als Fuss- und Wanderweg nicht. Deshalb kann dieser Eintrag nicht geändert werden. - RKF 4: Der Korrekturhinweis stimmt. Der Richtplaneintrag wird entsprechend angepasst - RKF 5: Der Korrekturhinweis stimmt. Der Richtplaneintrag wird entsprechend angepasst - RKF 6: Der Korrekturhinweis stimmt. Der Richtplaneintrag wird entsprechend angepasst
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-012-002
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Motorisierter Individualverkehr und Parkierung
Antrag	Die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze mit zwei 90"- Kurven auf dem Gemeindegebiet von Wiesendangen wird abgelehnt. -> siehe Plan Motorisierter Individualverkehr und Parkierung.
Begründung	
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Der Eintrag im Richtplan entspricht den Festlegungen im kantonalen Richtplan und weist einen Anordnungsspielraum auf. Die Gemeinden werden stufengerecht in das Projekt miteinbezogen, so dass die Bedenken aufgenommen werden können.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391556-231127
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
Antrag	Die Bahnhöfe Hegi, Töss und der geplante Bahnhof Winterthur Süd sollen zu Umsteigepunkten Bahn/Bus ausgebildet werden.
Begründung	Der kommunale Richtplan postuliert ambitionierte Ziele bezüglich der Reduktion des MIV-Anteils am Modal-Split. Es ist wohl kein Geheimnis, dass ein attraktiver ÖV mit optimalen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus einen Beitrag zur Reduktion des MIVs beitragen kann. Daher sollten die wichtigsten städtischen Bahnhöfe, die gut an das Strassennetz angebunden sind mit dem Bus erschlossen werden. Insbesondere dann, wenn wie in Hegi die Infrastruktur für die Bushaltestelle bereits vorhanden ist! Es besteht sogar die Absicht diese Infrastruktur zurückzubauen (siehe privaten Gestaltungsplan Ohrbühlstrasse). Eine optimale Umsteigebeziehung zwischen Bahn und Bus erfordert auch die räumliche Nähe zwischen Bahnperрон und Bushaltestelle. Natürlich lässt sich argumentieren, dass beispielsweise der Bahnhof Hegi bereits mit Bus über die Bushaltestelle «Schulhaus Neuhegi» mittels kurzem Fussmarsch erschlossen ist und gewiss kann ein solcher Fussmarsch durch ein schönes Parkband im Sommer bei Sonnenschein eine wohltuende Angelegenheit sein. Im Winter bei Regen und Bise ist es nur eine Qual. Und motiviert wohl keinen Nutzer vom MIV auf den ÖV zu wechseln.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	s. Begründung zu Antrag AFS-003-01 Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391147-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
Antrag	Im Richtplan soll für den Bahnhof Winterthur Süd aufgezeigt werden, wie die Verkehrsbeziehungen zu den umliegenden Gemeinden wie Kempthal, Brütten etc. in Zukunft geplant sind.
Begründung	In Winterthur-Süd soll ein neuer Bahnhof entstehen als multimodale Drehscheibe. Es fehlen im Richtplan Aussagen vor allem im Bereich ÖV zur Vernetzung mit den angrenzenden Gemeinden, z.B. Busverlängerung bis Kempthal.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	s. Begründung zu Antrag AFS-003-011
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391146-231125
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität
Antrag	Der Bahnhof Försterhaus ist aus dem Richtplan gestrichen worden. Es ist über einen Karteneintrag oder Texteintrag festzulegen, dass der Bahnhof Süd der Ersatz für diesen Eintrag ist.
Begründung	Die Umsetzung des Masterplans Winterthur Süd ist wünschenswert. Mit der Streichung des bestehenden Richtplaneintrags gibt man im Falle des Scheiterns bei der Umsetzung des Bahnhofs Winterthur Süd eine bestehende Alternative auf.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Auf die Streichung wird verzichtet. Der Bahnhof Süd wird als Antrag auch beibehalten.
Gleiche Anträge	AFS-008-053

Antrags-Nr.	AFS-008-047
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Als städtische Busstrecke ist aufzunehmen: 1 Wässerwiesenstrasse (Härti – Johannes-Beugger-Strasse)
Begründung	Für eine Verbesserung der öV Erschliessung in Wülflingen könnte auch eine Variante sein, die Linie 2 ab Härti bis zum Bahnhof zu verlängern und die Linie 7 zum Lindenplatz zu führen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	s. Begründung zu Antrag AFS-003-011 Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-048
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Als städtische Busstrecke ist aufzunehmen: 2 Wieshofstrasse (Lindenplatz – Wasserwiesenstrasse)
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	s. Begründung zu Antrag AFS-003-011 Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-049
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Als städtische Busstrecke ist aufzunehmen: 3 Linie 20 aus der Angebotsstrategie Stadtbus
Begründung	Die in der Angebotsstrategie vorhergesehenen Strassen sollten auch in der Richtplankarte ersichtlich sein.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	s. Begründung zu Antrag AFS-003-011 Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-050
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Als städtische Busstrecke ist aufzunehmen: Die Wegverbindung Steig – Dättnau (wie sie für den Fussverkehr (M.2.2, Nr. 12) vorgesehen ist und auch als Veloverbindung gefordert wird, sollte auch öV-Verbindung werden.
Begründung	Der Bus könnte Steig ohne grossen Umweg erschliessen, indem er via diesen Weg statt via Dättnauerstrasse zum Ziegeleiplatz fahren würde.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	s. Begründung zu Antrag AFS-003-011 Die zukünftige Führung der Buslinien auch zu den Stadtbahnhöfen wird im Rahmen der Überarbeitung der Angebotsstrategie (M.4.1 Angebotsstrategie aktualisieren) geprüft. Die konkrete Führung steht noch nicht fest, deshalb sind derzeit noch keine weiteren Richtplaneinträge möglich.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-051
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Diese städtische Busstrecke ist zu ändern: Schlosserstrasse – Wartstrasse (anstelle Flüelistrasse)
Begründung	Die Zufahrt zur Eulachhalle ist via Schlosserstrasse viel kürzer und es würde so ermöglicht, die Wartstrasse bei der Flüelistrasse für breite Fahrzeuge undurchlässig zu machen, was der Städtischen Veloroute zugute käme.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Planeintrag wird entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-052
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Die geplante Regionalbuslinie soll statt über die Salomon Hirzelstrasse über die Wülflingerstrasse führen.
Begründung	Es macht keinen Sinn, einen Regionalbus an einem Regionalzentrum vorbeifahren zu lassen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die erwähnte Verbindung ist als orientierender Inhalt aus dem regionalen Richtplan eingetragen, um mittel- bis langfristig die Möglichkeit zu erhalten, Busse für eine schnellere Fahrt über die Salomon-Hirzel-Strasse anstelle der Wülflingerstrasse verkehren zu lassen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391256-231126
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Die Veloroute Töss ist als fertiggestellt zu korrigieren.
Begründung	Die Veloroute Töss ist auf der Karte noch als «geplant» eingezeichnet. Inzwischen ist sie aber bereits fertiggestellt. Dies ist zu korrigieren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Veloroute Töss wurde mit Sofortmassnahmen mehrheitlich umgesetzt. Einige Massnahmen fehlen jedoch noch, so dass der Eintrag als «geplant» belassen wird, um zum Ausdruck zu bringen, dass die Route noch nicht an jeder Stelle dem angestrebten Velorouten-Standard entspricht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-031
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	In der Legende und auf der Karte ist die Signatur Städtische Veloroute bestehend zu ergänzen.
Begründung	Gemäss Fussnoten werden befahrbare Verbindungen als bestehend erfasst, unabhängig vom Ausbaustandard. Geplante Verbindungen werden nur dort eingetragen, wo neue Wegverbindungen erstellt werden sollen. Damit stimmen Fussnoten und Legende/Karte nicht zusammen, denn die VSR und die Ringe sind jetzt nahezu durchgehend befahrbar. In der Karte werden z.B. die Hegistrasse (erfüllt nahezu VSR-Standards) gleich dargestellt wie das gänzlich fehlende Teilstück zwischen Bahnhof Grüze und Solarstrasse.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-032
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu als bestehende Basisrouten ist aufzunehmen: 1 Ruhtalstrasse
Begründung	Das Esse-Veloparkhaus ist nur für die Zufahrt ab städtischer Veloroute 6 attraktiv. Um Velos ab Feldstrasse auch auf das Esse-Parkhaus zuzuführen ist eine gute Verbindung unerlässlich.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-033
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu als bestehende Basisrouten ist aufzunehmen: 2 Bettenstrasse (Schafhauserstrasse – Zielstrasse)
Begründung	Das Rosenbergwohnquartier braucht hier einen super guten Anschluss an die städtische Veloroute 6, da alle anderen Verbindungen Richtung Stadtzentrum eine Steigung von mindestens 12% aufweisen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-034
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu als bestehende Basisrouten ist aufzunehmen: 3 Archstrasse und/oder Untere Vogelsangrassse Bereich 'Salzhausgasse'
Begründung	Alle städtischen Velorouten haben eine (regionale) Zufahrt zu den Veloabstellplätzen am HB, nur von Seen her hat es nicht einmal eine kommunale. Wird es in Zukunft im Bereich geplanter Flügelbahnhof viele Veloabstellplätze haben, ist es auch sinnvoll, ab Töss einen Anschluss zu haben.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-035
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu als bestehende Basisrouten ist aufzunehmen: 4 Ganze Talgutstrasse
Begründung	Die angestrebte Netzdichte wird in diesem Bereich nicht erreicht, und der Deutweg ist bei vielen Velofahrenden unbeliebt, da sehr eng.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-036
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu als bestehende Basisrouten ist aufzunehmen: 5 Stäffelistrasse
Begründung	Der Anschluss Hegi an die städtische Veloroute 2 ist via Ohrbühlstrasse vorgesehen. Diese Strasse ist heute schon gefährlich zu befahren-und im Richtplan ist in diesen Bereich sogar noch ein Anschluss an einen Hegitunnel eingetragen. Auch an der Stäffelistrasse sind Bauvorhaben geplant, darum ist es enorm wichtig, dass dieser Strassenraum auch für schwächere Velofahrende behutsam geplant wird.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-037
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu als bestehende Basisrouten ist aufzunehmen: 6 Seenerstrasse 'hoch'. Parallel zum bestehenden Eintrag zwischen Ohrbühlkreisel und Sulzerallee braucht es die Wegverbindungen 'hoch' als Anschluss an die städtische Veloroute 2.
Begründung	Die Anbindung an die städtische Veloroute 2 an dieser Stelle ist sehr wichtig und sollte über die Wege 'hoch' erfolgen, was zum Teil Landerwerb, bzw. Wegrechte bedeutet.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-038
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 7 Ida-Sträuli-Strasse mit Verbindungen zur Solar- und zur Rümi- kerstrasse (nördlich Schulhaus).
Begründung	Das ist eine wichtige Verbindung zwischen Neuhegi, Sulzer- Areal und Stadtzentrum (mindestens so lange die SVR 2 im Bereich Bahnhof Grüze nicht befahrbar ist).
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-039
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 8 Verbindung Wallrüti- zur Stadlerstrasse über Schorenwald- strasse und westlichem Waldrand entlang.
Begründung	Die Verbindung besteht an sich und wird benutzt. Sie ist aber nicht signalisiert obwohl sie eine sinnvolle Alternative auch für Schweiz- Mobil 45 zur Fahrt über Stadler- und Guggenbühlstrasse ist.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-040
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Neu ist aufzunehmen: 9 Weststrasse, ganze Länge mit Ästen
Begründung	Diese Route ist eine wichtige Alternative zur Wülflingerstrasse analog zur Wartstrasse.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Wird im Rahmen von Massnahme M.3.3. geprüft
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-041
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Fehler in der Karte: Die Linienführung zwischen Leimenegg- und Hegistrasse muss korrekt über den Radweg entlang dem Gleis eingetragen werden.
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Wird angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-042
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Fehler in der Karte: Die Leoni Moserbrücke und die Verbindung zur Industriestrasse sind nicht im RWU Plan, diese Verbindung müsste gelb hinterlegt sein.
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Wird angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-008-043
Kapitel / Unterkapitel	Karten / Karte: Veloverkehr
Antrag	Fehler in der Karte: Der Bogen der Auwiesenstrasse bei der Auenrainstrasse ist im regionalen Richtplan bereits enthalten.
Begründung	
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Wird angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-009
Kapitel / Unterkapitel	Karten / ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Die Karteneinträge «Spurausbau Bahnlinie» sind gemäss den Festsetzungen im kantonalen und regionalen Richtplan zu vervollständigen. Dies betrifft folgende Streckenabschnitte: - Lantig (Portal Lindbergtunnel)–Hettlingen - Töss–Wülflingen - Verzweigung Töss–Portal Brüttenertunnel - Sennhof-Kyburg–Rikon - Grüze–Elgg
Begründung	Bei diesen Karteneinträgen handelt es sich um übergeordnete Festsetzungen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Der Spurausbau Töss bis Portal Brüttenertunnel ist bereits im Plan verzeichnet. Die restlichen Abschnitte werden gemäss dem Antrag angepasst.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-010
Kapitel / Unterkapitel	Karten / ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Der Karteneintrag «Bestehendes Anschlussgleis sichern» für die Anschlussgleise im Industriegebiet Hegmatten 6 ist auf den Abschnitt zwischen den Arealen Volg und Toggenburger, der nicht parallel zu den Streckengleisen verläuft, zu beschränken.
Begründung	Bei den Gleisen, welche vom Bahnhof Oberwinterthur bis Hegmatten parallel zu den Streckengleisen verlaufen, handelt es sich um Gleisanlagen von SBB Infrastruktur, welche nicht unter die Kategorie Anschlussgleise fallen und nicht mittels Baulinien gesichert werden müssen
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Massnahme zu den Anschlussgleisen insoweit angepasst, dass die Festlegung von Baulinien zu prüfen ist. Bis zum Abschluss der Prüfung werden die Karteneinträge beibehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-007-011
Kapitel / Unterkapitel	Karten / ÖV und kombinierte Mobilität
Antrag	Der Karteneintrag «Bestehendes Anschlussgleis sichern» für die Anschlussgleise im Industriegebiet Neuhegi 7 ist vom Bahnhof Oberwinterthur bis zur Sulzerallee gänzlich zu streichen.
Begründung	Die Anschlussgleise im Bereich Neuhegi wurden allesamt zu Gunsten der Neugestaltung von Fuss- und Veloweg rückgebaut. Die Sicherung von Anschlussgleisen mittels Baulinien, die nicht mehr vorhanden sind und weder mittel- noch langfristig neu gebaut werden, ist zwecklos. Der Karteneintrag «bestehendes Anschlussgleis» im regionalen Richtplan ist mittlerweile überholt. Die SBB hat im Rahmen von dessen öffentlicher Auflage die gleiche Einwendung eingebracht. Es ist noch nicht bekannt, in welcher Form die RWU darauf eintreten wird.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Massnahme zu den Anschlussgleisen insoweit angepasst, dass die Festlegung von Baulinien zu prüfen ist. Bis zum Abschluss der Prüfung werden die Karteneinträge beibehalten.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391238-231126
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Eine finanzielle Folgeabschätzung ist unerlässlich ebenso wie eine Kosten-Nutzen-Analyse. Dabei ist aufzuzeigen, welche finanziellen und wirtschaftlichen Konsequenzen die Umsetzung der Zielsetzungen (z.B. flächendeckend Tempo 30, Parkplatzaufhebung, Schaffung des Fussverkehrsteppich etc.) gemäss neuem Richtplan nach sich ziehen. Das Erreichen der Netto-Null-Zielsetzung bis 2040 ist ebenfalls mit Einschränkungen und Kosten verbunden. Auch diese Folgen sind aufzuzeigen.
Begründung	Eine Kosten-Nutzen-Analyse hilft der gezielten Einsetzung der finanziellen Mittel und einer politikverträglichen Argumentation.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es würde den Rahmen der Richtplanung sprengen, müssten Zielsetzungen und Massnahmen mit Kosten hinterlegt werden. Auf dieser Planungsstufe ist es schlichtweg nicht möglich, halbwegs verlässliche finanzielle Kostenabschätzungen vorzunehmen und allfällige Nutzen zu beziffern. Die Konkretisierung von finanziellen Folgen kann erst mit der Konkretisierung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen erfolgen.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391500-231127
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Förderung der Wohlfahrt fördernden Siedlung: Es sollte nach einem stimulierenden Passus gesucht werden, der niederschwellig Personen mit Bauabsichten dazu motiviert, ein Bewusstsein für die Umgebung und den Kontext zu gewinnen. Die Allgemeinheit, vertreten durch die Verwaltung, könnte gewissermassen durch einen Bonus den Mehrwert, der durch zwei gemeinsam wirkende Eigentümer entsteht entschädigen. Dadurch wäre die proklamierte Verdichtung nicht allein ein Mengen- sondern ein Qualitätsgewinn.
Begründung	Der gesellschaftliche Beitrag der gebauten Umwelt ist nicht zu unterschätzen. Unser Eigentumsrecht fördert eher eine Segregation. Das Klima, meteorologisch-ökologisch, wie auch zwischenmenschlich, könnte bedeutend profitieren, wenn die Chancen des Gemeinsamen niederschwellig mehr genutzt würden. Verdichten ohne die Nachbarschaft geht nicht. Daher denken wir, wenn beispielsweise durch einen einfachen Passus in der kommenden Bau- und Zonenplan-Revision parzellenübergreifendes Denken und Verhalten gefördert werden könnte, sich sehr viel Mehrwert für die Allgemeinheit erschliessen liesse.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Dies ist grundsätzlich durchaus ein sinnvolles Ziel, welches einerseits im Rahmen der Bauberatung aber auch mit bestehenden Instrumenten innerhalb der BZO (z.B. Arealbonus) und bei grösseren Arealentwicklungen bereits umgesetzt wird. Ein solcher Passus im kommunalen Richtplan ist allerdings nicht stufengerecht.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-052-009
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Es sei vor Festsetzung des Richtplans grob abzuschätzen, was die Umsetzung der wesentlichsten Ziele und Grundsätze des neuen Richtplans für finanzielle und wirtschaftliche Konsequenzen nach sich ziehen würde.
Begründung	Mit welchen Bau- und Planungskosten wäre beispielsweise zu rechnen, wenn alle geplanten Massnahmen bei den Strassen (Schaffen von Tempo 30 Zonen mittels baulichen Massnahmen, Neugestaltung von Strassen unter Aufhebung der Parkplätze, Umsetzung Fussverkehrsteppiche) umgesetzt würden? Erst wenn diese Abschätzung vorliegt, soll entschieden werden, welche dieser Ziele in den Richtplan aufgenommen werden sollen. Denn nur dann kann eine Kosten-/Nutzenüberprüfung vorgenommen werden und vor allem kann nur dann der Fokus und zeitliche Priorisierung auf diejenigen Massnahmen gelegt werden, die ein günstiges Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es würde den Rahmen der Richtplanung sprengen, müssten Zielsetzungen und Massnahmen mit Kosten hinterlegt werden. Auf dieser Planungsstufe ist es schlichtweg nicht möglich, halbwegs verlässliche finanzielle Kostenabschätzungen vorzunehmen und allfällige Nutzen zu beziffern. Die Konkretisierung von finanziellen Folgen kann erst mit der Konkretisierung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen erfolgen.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391238-231126

Antrags-Nr.	AFS-054-002
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Im Richtplan fehlt eine finanzielle Folgeabschätzung der vorgesehenen Massnahmen. Aus unserer Sicht ist es aber notwendig, dass eine quantifizierte Bewertung der einzelnen Varianten und Optionen im Richtplan bezüglich erwarteter Steuereinnahmen, Investitionskosten in Infrastrukturanlagen und der Folge der Kosten der verschiedenen Massnahmen unter dem Titel Klimawandel und Stellenaufbau bei der öffentlichen Verwaltung vorgenommen wird.
Begründung	Die im Winterthurer Richtplan hinterlegten Annahmen zum Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum (vgl. S. 13 im Richtplantext) und vorgeschlagenen Konzepte zur Stadtentwicklung und Steuerung der Mobilität und zur Klimapolitik haben grosse finanzielle Auswirkungen für die Stadt, die im Richtplan nicht thematisiert werden. Zur Stadtentwicklung gehört mehr als die Ausarbeitung eines Richtplans. Die Ideen der Stadtentwicklung müssen auch zwingend mit dem Finanzplan verknüpft werden. Ohne finanzielle Folgeabschätzung und entsprechender Diskussion darf der Richtplan in dieser Form nicht weiterverfolgt und verabschiedet werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es würde den Rahmen der Richtplanung sprengen, müssten Zielsetzungen und Massnahmen mit Kosten hinterlegt werden. Auf dieser Planungsstufe ist es schlichtweg nicht möglich, halbwegs verlässliche finanzielle Kostenabschätzungen vorzunehmen und allfällige Nutzen zu beziffern. Die Konkretisierung von finanziellen Folgen kann erst mit der Konkretisierung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen erfolgen.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391238-231126

Antrags-Nr.	AFS-054-007
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Es ist eine unabhängige ökonomische Studie zu erstellen, die aufzeigt, ob die Schaffung von 30'000 neuen Arbeitsplätzen bis 2040 ein realistisches Szenario ist. Die Studie soll mit Aussagen verbunden sein, in welchen Branchen und mit welcher Wertschöpfung solche Stellen geschaffen werden könnten und welche Rahmenbedingungen dafür vorhanden sein müssen.
Begründung	Gemäss Richtplan plant die Stadt mit einem Bevölkerungswachstum von 15'000 Personen und der Schaffung von 30'000 neuen Arbeitsplätzen bis 2040 (Richtplantext, S. 13). Bei der Analyse der Zahlen fällt auf: es sollen mehr erwerbstätige Personen als Nichterwerbstätige angezogen werden. Wir begrüssen diese strategische Ausrichtung. Wir glauben allerdings, dass das der Planung unterstellte Wachstum von 30'000 Arbeitsplätzen unrealistisch und zudem in dieser absoluten Form auch unerwünscht ist. Es ist wichtig, dass man sich bei der Stadtentwicklung und im Richtplan nicht nur zur blossen Anzahl der Arbeitsplätze äussert, sondern auch auf die Qualität und Wertschöpfung achtet. Ein quantitatives Wachstum von Beschäftigten allein führt nicht zwangsläufig zu einer nachhaltigen und prosperierenden Wirtschaft. Im Zeitraum 2018-2022 ist die Anzahl der Beschäftigten in Winterthur um 3'068 Stellen gestiegen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 0,84%. Im gleichen Zeitraum ist die Bevölkerung um 7'045 gewachsen, was einem jährlichen Wachstum von 1,22% entspricht. Betrachtet man also auf die letzten fünf Jahre, so hat die allgemeine Bevölkerung schneller zugenommen als die Zahl der Beschäftigten. Möchte man die im Richtplan erwähnten 30'000 zusätzlichen Arbeitsplätze bis 2040 erreichen, müsste die dargelegte Entwicklung umgekehrt erfolgen. Die Anzahl der Beschäftigten müsste jährlich um 2% steigen – also mehr als doppelt so schnell, wie in den letzten fünf Jahren. Gleichzeitig dürfte die Bevölkerung nur um 15'000 Personen wachsen, was einer jährlichen Zunahme 0,68% entspricht - also halb so schnell, wie in den letzten fünf Jahren (g1,22%). Wir begrüssen die Priorisierung des Beschäftigungs-Wachstums. Gemäss statistischer Auswertung der Stadt Winterthur ist die grösste Zunahme an Arbeitsstätten und Beschäftigten bei den Wirtschaftsklustern zu finden. Dieser Cluster umfasst unter anderem privatwirtschaftliche Branchen wie Finance, Maschinenbau, Cleantech und ICT, die man folglich intensiv fördern müsste. Doch im ganzen Richtplanentwurf und den entsprechenden Begleitdokumenten gibt es keine konkreten Aussagen dazu bzw. ist nicht erkennbar, wie entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden sollen - eher das Gegenteil ist der Fall.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das im Richtplan formulierte Wachstumsziel der Arbeitsplätze wurde vom behördenverbindlichen Regionalen Richtplan übernommen. Es handelt sich dabei um ein Wunschziel der RWU (Herleitung gemäss Regio ROK 2011) und nicht um eine Prognose.

Der kommunale Richtplan zeigt nun auf, wo dieses Wachstum stattfinden soll. Insbesondere die Schwerpunkträume, auf welche die zukünftige Entwicklung primär gelenkt werden soll, sind auch wichtige Arbeitsplatzgebiete mit grossem Entwicklungspotenzial und damit zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie. Um nicht nur Flächenpotenziale für Arbeitsplätze zu schaffen, sondern an diesen Standorten auch effektiv neue, innovative Arbeitsplätze anzusiedeln wird die Stadt im Bereich Wirtschaftspolitik zudem viel aktiver und integriert z.B. das Thema Innovationsökosystem bei Arealplanungen in enger Zusammenarbeit mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern von Beginn weg (bspw. die beiden Prozesse Bahnhof Oberwinterthur, Massnahme A.1.6.2 und Umfeld Grüze A.1.5.2).

Gleiche Anträge

Antrags-Nr.	AFS-056-001
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Allenfalls würde zuhanden der Politik und der Bevölkerung eine Übersicht der Vorhaben inkl. grafischer Zeitschiene (i.S. einer Prozesslandschaft mit Darstellung möglicher Abhängigkeiten) sowie eine Differenzierung zwischen bereits laufenden und neu zu initiiierenden Vorhaben das Verständnis schärfen und die Glaubwürdigkeit stärken. Gleiches gilt für die Angaben zum Koordinationsstand der jeweiligen Massnahmen, welche recht häufig nur als «Vororientierung» deklariert werden. Dies erstaunt um so mehr, als dass ein grosser Teil von Planungen bereits angestossen sei.
Begründung	Gleichwohl erweckt die Vorlage den Anschein, mit all den anvisierten Planungsvorhaben überfrachtet zu sein.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Koordinationsstand und Zeithorizont beziehen sich jeweils auf die entsprechende Massnahme, häufig als Teil eines umfassenderen Planungsprozesses. Somit ist es durchaus möglich, dass der Planungsprozess bereits (seit längerem) läuft, eine (künftige) Massnahme jedoch erst als Vororientierung erscheint. Verschiedene Massnahmen wurden im Hinblick auf eine Priorisierung überprüft und entsprechend angepasst.
Gleiche Anträge	AFS-057-001

Antrags-Nr.	AFS-002-012
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Es ist aufzuzeigen, welche finanziellen und wirtschaftlichen Konsequenzen die Umsetzung der Zielsetzungen gemäss neuem Richtplan nach sich ziehen würde.
Begründung	Mit welchen Bau- und Planungskosten wäre beispielsweise zu rechnen, wenn alle geplanten Massnahmen bei den Strassen (Tempo 30, Einbau Hindernisse zur Gewährleistung der Geschwindigkeiten, Aufhebung Parkplätze, Schaffung Fussverkehrsteppich) umgesetzt würden? Wäre das überhaupt finanzierbar? Wenn ja, würden solche Massnahmen einer Kosten-/Nutzenüberprüfung standhalten? Ebenso ist ehrlich zu klären, zu welchen Kosten und Einschränkungen die Netto-Null- Zielsetzung fürs Jahr 2040 umsetzbar ist. Wenn ich die Unterlagen richtig verstehe, würde ja selbst die Halbierung des MIV nicht genügen. Zum Schluss habe ich noch eine Frage, weshalb der Stadtrat schon am 28. Juni 2023 dem revidierten Richtplan zugestimmt hat, die Publikation aber erst drei Monate später Ende September 2023 erfolgt ist. Wurden nach dem Stadtratsbeschluss noch Änderungen vorgenommen und wenn ja, welche?
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es würde den Rahmen der Richtplanung sprengen, müssten Zielsetzungen und Massnahmen mit Kosten hinterlegt werden. Auf dieser Planungsstufe ist es schlichtweg nicht möglich, halbwegs verlässliche finanzielle Kostenabschätzungen vorzunehmen und allfällige Nutzen zu beziffern. Die Konkretisierung von finanziellen Folgen kann erst mit der Konkretisierung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen erfolgen.
Gleiche Anträge	AFS-1213-391238-231126

Antrags-Nr.	AFS-003-001
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Zu knappe Mitwirkungsfrist
Begründung	Da die Frist von zwei Monaten für die Vernehmlassung des sehr umfangreichen Richtplan-Entwurfs (umfasst fast gleich viele Seiten wie der kantonale Richtplan) für ein so wichtiges Instrument durch den Kanton viel zu knapp angesetzt war, können wir im Folgenden nur zu Teilen des Richtplans Stellung nehmen. Eine vollständige Gesamtschau war (parallel zum laufenden Budgetprozess der Stadt) schlicht unmöglich.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-002
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Vororientierungen und Zwischenergebnisse dürfen nicht als behördenverbindlich betrachtet werden.
Begründung	
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	«Vororientierung» und «Zwischenergebnis» bezeichnen Planungsstände, welche anerkannt sind. Sie sind genauso behördenverbindlich wie eine «Festsetzung», d.h. die Behörden müssen sich an entsprechende Vorgaben und Rahmenbedingungen halten und die definierten Zielsetzungen berücksichtigen. Eine Interessenabwägung ist jedoch noch nicht abschliessend erfolgt. Ein Vorhaben wird erst als Festsetzung bezeichnet, wenn die Machbarkeit grob geklärt und die Interessenabwägung auf Stufe Richtplan im positiven Sinne abgeschlossen ist.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-003
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Nur wenige konkrete Massnahmen bzw. klare Richtplaneinträge – nicht diskussionsreif für Parlament
Begründung	Obwohl der Richtplanentwurf der Stadt Winterthur (226 Seiten) etwa den gleichen Umfang hat wie der Richtplan des ganzen Kantons Zürich (274 Seiten), bleibt er in vielen Punkte sehr abstrakt. Konkrete Massnahmen werden ausgeklammert. In zahlreichen Kapiteln wird auf noch zu erarbeitende Studie verwiesen. Im Gegensatz zum Richtplan unterliegen diese Studien jedoch nicht der Volksabstimmung. Politische Mittel fehlen gänzlich, um Aufträge für Studien zu unterbinden (z.B., weil überflüssig oder nicht zielführend) oder deren Resultate zu bekämpfen. Aufgrund der vielen noch offenen Themen erachten wir den vorliegenden Richtplan als nicht verhandlungsreif durch die parlamentarische Kommission bzw. das Parlament.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Der kantonale Richtplan und der kommunale Richtplan der Stadt Winterthur sind in ihrer «Philosophie» teilweise unterschiedlich. Der vorliegende kommunale Richtplan orientiert sich stärker an den Vorgaben des Bundes (Raumplanungsverordnung Art. 5, Abs. 2) und betont den eigentlichen Planungsprozess. So werden Massnahmen mit unterschiedlichem Planungsstand definiert, d.h. eine abschliessende Koordination und Interessenabwägung, aber auch ein erster Nachweis der Machbarkeit ist erst mit dem Stand «Festsetzung» erfolgt (im Unterscheid zu «Vororientierung» bzw. «Zwischenergebnis»). Wo ein Richtplaneintrag zur Umsetzung eines bestimmten Vorhabens notwendig ist, ist dies erst mit einer «Festsetzung» gegeben. Der Richtplan wird künftig als dynamisches Instrument verstanden und in kürzeren Zeitabständen nachgeführt bzw. teilrevidiert. Testplanungen, Studien, etc. bezeichnen keinen Planungsstand, sondern haben programmatischen Charakter. Die Verankerung im Richtplan ist nicht zwingend, sondern dient der Transparenz.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-004
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Fehlende finanzielle Folgeabschätzungen und Prioritätensetzung
Begründung	Im Richtplan fehlen Aussagen über die finanziellen Konsequenzen für die Stadt. Folgeabschätzungen zu einzelnen Optionen bezüglich erwarteter Steuereinnahmen, Investitionskosten und Investitionsfolgekosten sowie die dafür notwendigen personellen Ressourcen fehlen, obwohl letztere offensichtlich gefordert werden („Center-Management“, „Regenwassermanagement“, „Gebietsmanagement“, „Mobilitätsmanagement“). Es werden kaum Angaben dazu gemacht, wie gute Steuerzahler (Private und Unternehmen) in Winterthur angesiedelt werden sollen und wie damit die Steuerkraft erhöht werden kann. Im Gegenteil, diverse Massnahmen im Richtplan zielen darauf ab, primär Menschen mit tieferen Einkommen (20-50% gemeinnütziger Wohnungsbau, Ausbau ZHAW mit zusätzlichen Studierenden) anzuziehen und den Standort für finanzkräftige Unternehmen unattraktiv zu machen (z.B. schlechterer Erreichbarkeit per MIV). Insbesondere Aussagen zur Finanzierung oder Priorisierung (was ist MUST, was NICETO-HAVE) der bevorstehenden Aufgaben fehlen im Richtplanentwurf gänzlich. Aufgrund der hohen Verschuldung der Stadt, des schlechten FAP und der tiefen Steuerkraft wird die Priorisierung der Geschäfte jedoch nötiger denn je.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es würde den Rahmen der Richtplanung sprengen, müssten Folgeabschätzungen zu Zielsetzungen und Massnahmen mit Kosten hinterlegt werden. Auf dieser Planungsstufe ist es nicht möglich, halbwegs verlässliche finanzielle Kostenabschätzungen generell vorzunehmen und Nutzen zu beziffern. Die finanziellen Folgen können erst mit der Konkretisierung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen aufgezeigt werden. Eine erste Annäherung erfolgt frühestens bei Massnahmen, die den Planungsstand «Festsetzung» erreicht haben und somit deren Machbarkeit grundsätzlich geklärt ist. Der vorliegende Richtplan ist ein breit abgestütztes Produkt, das allen Bevölkerungsschichten und insbesondere auch Unternehmen zu Gute kommt. Ein wesentliches Ziel ist unter anderem, in den Schwerpunkträumen qualitativ hochwertigen Wohnraum zu schaffen, der gute Steuerzahlende anzieht. Verschiedene Massnahmen aus dem Bereich Mobilität zielen darauf ab, im Zentrumsbereich Kapazitäten zu schaffen, damit in der wachsenden Stadt der Verkehr auch künftig gut fließen kann. Dies kommt denjenigen zu Gute, die darauf angewiesen sind, insbesondere auch der Wirtschaft. Die Priorisierung der Massnahmen wurde im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans geprüft und ist nicht zuletzt auch Aufgabe des Parlaments (im Rahmen seiner Festsetzungskompetenz).
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-003-006
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Geforderte inhaltliche Ziele des Richtplanes
Begründung	Der Richtplan wirkt wie ein grosses städtebauliches Wunschkonzert, verbunden mit Verhaltensanweisungen an die Bevölkerung, wie sie sich zu verhalten hat. Es ist ein ideologisches Papier entstanden, das sich nicht nach den effektiven Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner unserer Stadt ausrichtet und diese weiterdenken will. Ein Dokument mit solch weitreichenden Folgen für die nächsten Generationen sollte politisch neutral und realistisch sein. Stattdessen sollte aufgezeigt werden, welche Massnahmen erforderlich sind, um die anstehenden Probleme zu lösen und die Klimaziele 2040 sozialverträglich und mit breiter Akzeptanz zu erreichen. Attraktive Rahmenbedingungen, insbesondere im Infrastrukturbereich, müssten aufgezeigt und Massnahmen festgelegt werden, die Unternehmerinnen und Unternehmer dazu bringen, in Winterthur zu investieren und Arbeitsplätze zu schaffen. Kulturelle und sportliche Angebote und solche für Erholungssuchende sind selbstverständlich erforderlich, damit sich auch Mitarbeitende finden lassen, die gerne hier wohnen und arbeiten. Dass die Herausforderungen des Klimawandels und die Probleme der sinkenden Biodiversität anzugehen sind, ist dabei unbestritten, wobei wie stets die Verhältnismässigkeit zu wahren ist.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Der vorliegende Richtplan beinhaltet ein breit abgestütztes Paket an Zielsetzungen und Massnahmen, das allen Bevölkerungsschichten und insbesondere auch der Wirtschaft zu Gute kommt. Die wesentlichen Herausforderungen der Zukunft / einer wachsenden Stadt sind erkannt und entsprechend eingeflossen. Die Themen werden nicht isoliert, sondern miteinander verknüpft betrachtet. Aus unserer Sicht ist ein ausgewogenes und zukunftsgerichtetes Produkt entstanden, welches sich dynamisch weiterentwickeln kann.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-004-008
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Es soll im Sinne einer Klarstellung im Richtplan festgehalten werden, dass alle im Richtplan erwähnten Zielsetzungen und Massnahmen keine absolute Geltung haben, sondern dass diese nur ein wesentliches öffentliches Interesse dokumentieren, das in jedem Einzelfall gegen sämtliche andere öffentliche und private Interessen abzuwägen ist.
Begründung	Planungsgrundsätze lassen sich nicht unmittelbar anwenden. Sie enthalten Planungsanliegen, die als Elemente der Entscheidungsfindung – neben anderen Belangen – im Rahmen des anwendbaren Rechts berücksichtigt werden wollen. Sie müssen aber in jedem Fall abgewogen werden und können nicht ohne Abwägung angewandt werden. Dies wird an vielen Stellen im Richtplan auch speziell erwähnt. Weil es aber nicht überall festgehalten wird und niemand (im Umkehrschluss) zur Annahme verleitet werden soll (dort wo dies nicht steht, gilt der Grundsatz oder das Ziel oder die Massnahme absolut) soll dies in allgemeiner Weise festgehalten werden. Beispielsweise könnte auf S. 2 des Richtplans beim ersten violett hinterlegten Abschnitt folgender Text stehen: «Karteneinträge sind ebenso behördenverbindlich, ausser als «orientierend» bezeichnete Einträge der Karten. Sowohl die unter «Ziele und Grundsätze» als auch unter «Massnahmen» oder die in den Richtplankarten festgehaltenen verbindlichen Inhalte des Richtplans gelten nicht absolut. Vielmehr ist bei der Umsetzung der Richtplaninhalte in jedem Fall eine umfassende Abwägung der im Spiel stehenden Interessen vorzunehmen.»
Entscheid	bereits im Richtplan enthalten
Stellungnahme	Dies ist bereit im Hauptbericht festgehalten (aber nicht im Wortlaut gemäss Antrag): Der kommunale Richtplan ist nicht parzellenscharf und ist behördenverbindlich (S.7). Im Rahmen der Umsetzung und Konkretisieren findet weiterhin ein Prozess der Interessenabwägung statt, insbesondere bei Massnahmen welche den Koordinationsstand Vororientierung oder Zwischenergebnis haben.
Gleiche Anträge	AFS-052-010

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-24
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Orientierung des Richtplans an den Bedürfnissen der Gesamtbevölkerung und wichtiger Anspruchsgruppen wie der Wirtschaft und dem Gewerbe
Begründung	- Der Richtplan in der gegenwärtigen Form entspricht einem politischen Programm zur Umgestaltung der Wirtschaft, Stadtbild und Verkehr. Er verfolgt Partikularinteressen und kann darum nur die Bedürfnisse eines Teils der Bevölkerung abdecken. - Als behördenverbindliches Steuerungsinstrument soll der Richtplan jedoch die Bedürfnisse der Gesamtbevölkerung und wichtiger Anspruchsgruppe wie der Wirtschaft und des Gewerbes reflektieren. Im vorliegenden Richtplan bleiben deren Bedürfnisse zumeist unberücksichtigt. - Vielmehr ritzt der Richtplan für die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand essentielle Werte wie die Eigentumsfreiheit oder ein funktionsfähiges Verkehrssystem.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Weil ein konkreter Antrag fehlt, kann inhaltlich nicht vertieft auf die Einwendung eingegangen werden. Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Richtplan beinhaltet ein breit abgestütztes Paket an Zielsetzungen und Massnahmen, das allen Bevölkerungsschichten und insbesondere auch der Wirtschaft zu Gute kommt. Die wesentlichen Herausforderungen der Zukunft / einer wachsenden Stadt sind erkannt und entsprechend eingeflossen. Die Themen werden nicht isoliert, sondern miteinander verknüpft betrachtet. Aus unserer Sicht ist ein ausgewogenes und zukunftsgerichtetes Produkt entstanden, welches sich dynamisch weiterentwickeln kann.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-25
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Entfernung oder Relativierung untauglicher planwirtschaftlicher Steuerungsinstrumente
Begründung	- Ein Richtplan soll sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft ausrichten. Im vorliegenden Richtplan ist es hingegen genau umgekehrt, sie sollen sich an den Zielen des Richtplans orientieren. - Der Richtplan sagt also mehr, was sein «Soll» anstatt sich am «Ist» zu orientieren. - Pragmatische Vorgaben und Regeln, die die Bevölkerung nicht über Bedarf einschränken, bilden jedoch die Ausgangslage für einen umsetzbaren Richtplan. - Die Geschichte zeigt, dass planwirtschaftliche Steuerung von Wirtschaft und Bevölkerung selten von Erfolg geprägt waren und zumeist im Desaster endeten.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Weil ein konkreter Antrag fehlt, kann inhaltlich nicht vertieft auf die Einwendung eingegangen werden. Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Der Richtplan ist zukunftsgerichtet und befasst sich per Definition mit dem Soll. Ausgangspunkt ist immer die heutige Situation mit seinen Qualitäten und seinem Handlungsbedarf. Hauptziel ist eine lebenswerte, nachhaltige und wirtschaftlich prosperierende Stadt. Der vorliegende Richtplan beinhaltet ein breit abgestütztes Paket an Zielsetzungen und Massnahmen, das allen Bevölkerungsschichten und insbesondere auch der Wirtschaft zu Gute kommt. Die wesentlichen Herausforderungen der Zukunft / einer wachsenden Stadt sind erkannt und entsprechend eingeflossen. Die Themen werden nicht isoliert, sondern miteinander verknüpft betrachtet. Aus unserer Sicht ist ein ausgewogenes und zukunftsgerichtetes Produkt entstanden, welches sich dynamisch weiterentwickeln kann.
Gleiche Anträge	

Antrags-Nr.	AFS-1213-391509-231127-26
Kapitel / Unterkapitel	Weitere Bemerkungen /
Antrag	Verwendung realistischer Annahmen und Abwägungen von Kosten und Nutzen der Massnahmen
Begründung	- Viele Annahmen wie eine doppelt so starke Zunahme der Anzahl Arbeitsplätze wie der Wohnbevölkerung sind unrealistisch und widersprechen der Entwicklung in den letzten Jahren. Allgemein bleiben viele Annahmen im Richtplan unbelegt. - Viele der im Richtplan erwähnten Konzepte wie «Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung», «Schwammstadt-Prinzip», «Stadt-randpark» und «Center Management-Konzepts» sind bürokratische Monster mit beschränktem Nutzen aber hohen Kosten. Sie nehmen der Bevölkerung jeglichen Gestaltungsfreiraum. - Die Annahmen sollten die tatsächliche wirtschaftliche Entwicklung reflektieren und nachvollziehbar sein. Auch soll eine Abwägung von Kosten und Nutzen dieser Massnahmen durch die Stadt Winterthur stattfinden. - Hierzu sind nicht notwendigerweise zusätzliche, teure Studien nötig. Die Kosten stehen bei vielen Massnahmen in einem offensichtlichen Missverhältnis zum Nutzen. Bei Zweifeln soll der Grundsatz gelten, dass keine Intervention nötig ist.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Weil ein konkreter Antrag fehlt, kann inhaltlich nicht vertieft auf die Einwendung eingegangen werden. Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen. Das im Richtplan formulierte Wachstumsziel der Arbeitsplätze wurde vom Regionalen Richtplan übernommen. Es handelt sich dabei nicht um eine Prognose, sondern um ein Wunschziel der RWU (Herleitung gemäss RegioROK 2011). Der kommunale Richtplan zeigt nun auf, wo dieses gewünschte Wachstum stattfinden soll. Die Schwerpunkträume, auf welche die zukünftige Entwicklung gelenkt werden soll, sind insbesondere auch wichtige Arbeitsplatzgebiete und damit zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie. Zum zweiten Punkt vgl. auch: AFS-1213-391509-231127-12 Es würde den Rahmen der Richtplanung sprengen, müssten Zielsetzungen und Massnahmen mit Kosten hinterlegt werden. Auf dieser Planungsstufe ist es schlichtweg nicht möglich, halbwegs verlässliche finanzielle Kostenabschätzungen vorzunehmen und allfällige Nutzen zu beziffern. Die Konkretisierung von finanziellen Folgen kann erst mit der Konkretisierung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen erfolgen.
Gleiche Anträge	

Herausgeberin

Amt für Städtebau, Raumentwicklung

Beteiligte Bereiche

Amt für Städtebau (Projektleitung)

Alter und Pflege

Amt für Stadtentwicklung

Amt für Baubewilligungen

Immobilien

Schulamt

Schutz und Intervention

Soziale Dienste

Sportamt

Stadtbuss Winterthur

Stadtgrün Winterthur

Stadtkanzlei

Stadtwerk Winterthur

Tiefbauamt

Umwelt- und Gesundheitsschutz

Geomatik- und Vermessungsamt

Stadt Winterthur 

Departement Bau und Mobilität

Amt für Städtebau

Pionierstrasse 7

8403 Winterthur

Tel. 052 267 5462

staedtebau@win.ch

www.stadt.winterthur.ch/richtplan

Winterthur, September 2024