

Die Mitte/EDU-Fraktion Stadtparlament Winterthur
Winterthur

Stadt Winterthur
Departement Bau
Tiefbauamt
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Mitwirkungsverfahren zum kommunalen Richtplan der Stadt Winterthur

Mitwirkungsbericht Die Mitte/EDU-Fraktion des Stadtparlaments Winterthur

Für die öffentliche Mitwirkung zum kommunalen Richtplan der Stadt Winterthur hat dieser vom 26. September bis am 27. November 2023 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen des genannten Mitwirkungsverfahrens reicht die Die Mitte/EDU-Fraktion des Stadtparlaments Winterthur die folgenden Anträge ein.

Winterthur, 26.11.2023

Kontakt:
Andreas Geering
Stadtparlamentarier, Die Mitte Stadt Winterthur

Im oberen Gern 65,
8409 Winterthur
076 538 36 09
andreas_geering@bluewin.ch

Mitwirkungsverfahren zum kommunalen Richtplan der Stadt Winterthur

Mitwirkungsbericht Die Mitte/EDU-Fraktion des Stadtparlaments Winterthur

Einleitung

Dem kommunalen Richtplan (komRP) liegt ein Planungsrahmen von 135'000 Einwohnenden im Jahr 2040 zu Grunde. Die Mitte/EDU-Fraktion ist überzeugt, dass im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung das Wachstum nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ zu lenken ist. Jedes Bevölkerungswachstum hat nicht nur soziokulturelle Auswirkungen, sondern auch finanzielle. Es werden Infrastrukturkosten (Schulhausbauten, Werkleitungen, Verkehrswege, etc.) und Verkehrsausgaben (Verkehrswege, Steigerung ÖV-Angebot, Schultransporte, etc.) durch das Wachstum verursacht. Die Diskussion über die finanziellen Auswirkungen des Wachstums auf die städtischen Finanzen muss ebenso geführt werden, wie die sozialen Auswirkungen. Wir sind der Meinung, dass 135'000 Einwohnende bis 2040 die Stadt Winterthur in jeder Hinsicht überfordern. Stattdessen sollte von maximal 130'000 Einwohnenden bis 2040 ausgegangen werden. Dieses verlangsamte Bevölkerungswachstum soll durch Planungsmassnahmen angestrebt werden. Das Wachstum soll hauptsächlich auf dem urbanen Rückgrat stattfinden.

Bemerkung zu Winterthur 2040 – Die «5-Minuten-Stadt» (komRP, S. 9)

Die Idee der 5-Minuten-Stadt tönt gut, ist flächendeckend aber nicht realistisch. Die 5-Minuten-Stadt ist nur dort umsetzbar, wo eine hohe Bevölkerungsdichte pro Quadratmeter gegeben ist. Seen ist ein Paradebeispiel, wo das Konzept in der Praxis nicht funktionieren kann. Obwohl die Bevölkerung wächst, gehen sowohl Läden wie Restaurants ein und das Ziel der 5-Minuten-Stadt ist heute weniger realistisch als noch vor 25 Jahren. Da hatte das Quartierzentrum noch Kleider-, Schuh- und Brillengeschäfte. Heute ist alles nur ausserhalb Seen erhältlich. Eine weitere grosse Frage ist, ob und wie sich die heute geforderte berufliche Mobilität auswirkt, da Arbeitsplatz und Wohnen für eine grosse Anzahl Leute auseinanderfallen. Insbesondere wenn beide Teile einer Familie berufstätig sind. Entsprechend ist das Konzept der 5-Minuten-Stadt auf das urbane Rückgrat und die «starken Quartiere» zu beschränken.

Bemerkung zu Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven (komRP, S. 12)

Im Kapitel «Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven» wird auf das Ziel des regionalen Richtplans verwiesen. In diesem wird das Wunschziel formuliert, bis in das Jahr 2030 40'000 neue Arbeitsplätze anzusiedeln. Es muss im kommunalen Richtplan aufgezeigt werden, was dieses regionale Ziel für Winterthur bedeutet. Wie viele Arbeitsplätze sollen in Winterthur bis wann und wo geschaffen werden? In welchen Sektoren (Industrie, Gewerbe, Dienstleistung) sollen wie viele Arbeitsplätze geschaffen werden? Welche Gebiete werden für Arbeitsplätze ausgeschieden? Aus dem regionalen Ziel sind für Winterthur Zielvorgaben abzuleiten, deren Erreichbarkeit anhand von Studien und dem Verweis auf benötigte Rahmenbedingungen zu plausibilisieren ist.

Antrag zu Netto-Null 2040 (komRP, S. 13)

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.

Anträge zu A Scherpunkträume und starke Quartiere

Antrag zu: A.1.1.1 Testplanung Winterthur Süd (komRP, S 24)

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.

Antrag zu A.1.2 Zürcherstrasse – Ziele und Grundsätze (komRP, S. 26):

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.

Antrag zu A.1.2 Zürcherstrasse – Ziele und Grundsätze (komRP, S. 26):

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.

Antrag zu A.1.3.1 Testplanung und neuer Masterplan Stadtraum Bahnhof (komRP, S. 31)

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.

Antrag zu A.1.3.2 Neue Fussverkehrsbrücke Hauptbahnhof Nord (komRP, S. 32)

Es ist zu prüfen, ob die Fussverkehrsbrücke als Fuss- und Velobrücke 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.

Antrag zu A.1.3.4 Erweiterung Fussverkehrszone im Rahmen Verkehrskonzept Altstadt Nord prüfen (komRP, S. 33)

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.

Antrag zu A.1.4 Wissensquartier Ziele und Grundsätze (komRP, S. 34)

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.

Antrag zu A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze umsetzen (komRP, S. 40)

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.

Antrag zu A.1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze umsetzen (komRP, S. 40)

Die Massnahme «Strassenprojekt St. Gallerstrasse mit Busbevorzugung» ist ohne Strassenverengung zu realisieren.

Begründung: Eine Strassenverengung würde alle Verkehrsteilnehmenden ausbremsen und sie zusätzlich gefährden.

Antrag zu A 1.6 Oberwinterthur Ziele und Grundsätze (komRP, S. 41)

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.

Antrag zu A.2.4 Seen Ziele und Grundsätze (komRP, S. 57)

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.

Anträge zu S Siedlung

Antrag zu S.1 Bauliche Verdichtung und Transformation Ziele und Grundsätze (komRP, S. 63)

Im Grundsatz macht eine bauliche Verdichtung Sinn. Damit für junge Familien Wohneigentum erschwinglich wird, sollen zusätzliche Wohnzonen für qualitativ hochstehende Familienwohnungen ausgeschieden werden.

Antrag zu S.2.1.1 Ausarbeitung eines Center Management-Konzepts und S.2.1.2 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sichern (komRP, S. 72)

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.

Bemerkungen zu S.5 Ortsbildschutz Ziele und Grundsätze (komRP, S. 85)

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 Richtplandtext 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?

Anträge zu F Freiraum

Antrag zu F.1.3.1 Leitbild Naherholung Töss weiter umsetzen (komRP, S. 100)

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.

Antrag zu F.2.1.3 Kulturlandschaft im Stadtrandpark gestalten (komRP, S. 110)

Auf die Verankerung oder Nennung einer sozialen Landwirtschaft ist im Richtplantext 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.

Anträge zu M Mobilität

Antrag zu M.1 Gesamtstrategie Mobilität Ziele und Grundsätze (komRP, S. 137)

Zum Modalsplit sind als Ziel-Split folgende Werte festzuhalten: MIV 25%, ÖV 30 – 35%, Velo 15 – 20%, Fuss 25 – 30%. Ausserdem sind die Werte des Ist-Split von 2021 (Coronajahr) zu ergänzen. Diese sind: MIV 38%, ÖV 23%, Velo 12%, Fuss 26%.

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. Die Umlagerung auf andere Verkehrsträger wird mehrheitlich vom ÖV (Bus und S-Bahn) aufgenommen werden müssen, da die längeren Wege kaum zu Fuss substituiert werden. Beim Fussverkehr scheint das Machbare erreicht, weshalb der angestrebte Modalsplit für den Fussverkehr im Rahmen des effektiven Splits von 2021 liegen soll. Die Substituierung des MIV durch andere Verkehrsträger soll nicht durch Verbote, sondern durch eine gesteigerte Attraktivität des ÖVs erreicht werden.

Antrag zu M.1 Gesamtstrategie Mobilität Ziele und Grundsätze (komRP, S. 137):

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.

Antrag zu M.1 Gesamtstrategie Mobilität Ziele und Grundsätze (II) Verlagern (komRP, S. 138):

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.

Antrag zu M.1 Gesamtstrategie Mobilität Ziele und Grundsätze (III) Verträgliche abwickeln (komRP, S. 138):

Antrag: «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.

Antrag zu M.1.3 Strassennetz gemäss «Kammern-Prinzip» weiterentwickeln (komRP, S. 142):

Antrag: Die Kammer Seen soll nicht über die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze erschlossen werden, sondern mittels MIV-Zentrumsumfahrung 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.

Antrag zu M.2 Fussverkehr Ziele und Grundsätze (komRP, S. 145):

Antrag: «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.

Antrag zu M.2.1. Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren (komRP, S. 147)

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.

Antrag zu Richtplankarte Fussverkehr:

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.

Antrag zu M.3.1 Städtisches Veloroutennetz Veloroute Nr. 2 (komRP, S. 155):

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.

Bemerkung zu M.3.1 Städtisches Veloroutennetz Veloroute Nr. 2 (komRP, S. 155):

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.

Antrag zu Richtplankarte Veloverkehr:

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.

Antrag zu M.4 Öffentlicher Verkehr Ziele und Grundsätze (komRP, S. 160)

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.

Antrag zu M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV) Ziele und Grundsätze (komRP, S. 164/165)

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 Breitstrasse 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 Breitstrasse ist nur in Kombination mit einer Zentrumsumfahrung gemäss sGVK möglich.

Antrag zu M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV) Ziele und Grundsätze (komRP, S. 164/165)

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.

Antrag zu M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV) Überprüfung kantonaler Richtplaneinträge (komRP, S. 165)

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 Grosseanteil 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 Breitstrasse 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.

Antrag zu M.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV) Überprüfung kantonaler Richtplaneinträge (komRP, S. 165)

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.

Antrag zu M 5.1 Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen (komRP, S. 166)

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.

Antrag zu M.5.2. Verkehrsberuhigung Breitstrasse – Unterer Deutweg (komRP, S. 167)

Die Verkehrsberuhigung soll in Kombination mit einer Zentrumsumfahrung 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 Zentrumsumfahrung kann der grösste Teil der MIV-Fahrten von der Breitstrasse und dem unteren Deutweg auf die Zentrumsumfahrung verlagert werden. Ohne die Zentrumsumfahrung, 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 Breitstrasse und Unterem Deutweg nicht zu einer Verlangsamung des ÖVs führen.

Antrag zu M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln (komRP, S. 178)

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.

Antrag zu M.7.5. Autoarmes/autofreies Wohnen, Mobilitätskonzepte fördern (komRP, S. 179)

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.

Anträge zu Ö Öffentliche Bauten und Anlagen

Antrag zu Ö.4 Sportanlagen Ziele und Grundsätze (komRP, S. 183)

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.

Antrag zu Ö.4.1 Sportanlagen: neuer Standort, Standortsicherung und Standorterweiterung (komRP, S. 192)

Der Umsetzungshorizont für die Massnahme 3 Bike-Pisten Reitplatz sollte kurzfristig sein.

Begründung: Die Baueingabe für die Bike-Pisten ist bereits erfolgt.

Antrag zu V Ver- und Entsorgung Zusammenspiel mit übergeordneter Planung (komRP, S. 200)

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.

Winterthur, 26. November 2013

Für die Die Mitte/EDU-Fraktion des Stadtparlaments Winterthur



Iris Kuster
Fraktionspräsidentin



Andreas Geering
Mitglied Stadtbaukommission