

Stadt Winterthur  
Departement Bau und Mobilität  
Amt für Städtebau  
Raumentwicklung  
Pionierstrasse 7  
8403 Winterthur

Winterthur 27. November 2023

## Einwendung zum Entwurf des Kommunalen Richtplans der Stadt Winterthur

Sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Ihrer Einladung vom 26. September 2023 lassen wir Ihnen gerne unseren Einwendungen zukommen zum Entwurf des kommunalen Richtplanes Winterthur, Version September 2023. Wir haben unsere Anmerkungen wie gewünscht thematisch geordnet. Unsere Einwendungen sind jedoch grundsätzlicher Art und so umfangreich, dass das Online-Formular für die Einwendungen nicht zielführend ist.

Wir danken für die Erstellung des Richtplans, welcher als Basis für die Erarbeitung einer neuen Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Winterthur dienen soll. Der Richtplan-Entwurf ist gut lesbar dargestellt und verständlich illustriert. Hilfreich wäre es allerdings, wenn die rechtskräftigen Festlegungen des kantonalen und des regionalen Richtplans konsequent mit dargestellt würden.

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.

## 1. Allgemeine Einführungen

---

### 1.1. Relevanz der Einträge

Relevant für die Vernehmlassung sind die **12 Festsetzungen** (A.1.5.3, S.1.1 =3F, S.1.3, S.2.1.2, S2.2.1 =5F, F.4.3) gemäss Übersichtsplan. Vororientierungen und Zwischenergebnisse dürfen **nicht als behördenverbindlich betrachtet** werden. Dennoch werden wir zu grundsätzlichen Themen, die im Richtplan ohne Festlegung aufgeworfen werden, in der Folge Stellung nehmen, wobei aus dem Nichtkommentieren kein Einverständnis abgeleitet werden kann.

### 1.2. Nur wenige konkrete Massnahmen bzw. klare Richtplaneinträge – nicht diskussionsreif für Parlament

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 verhandlungsfähig durch die parlamentarische Kommission bzw. das Parlament.

### 1.3. Fehlende finanzielle Folgeabschätzungen und Prioritätensetzung

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 NICETHAVE) 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.

### 1.4. Räumliche Entwicklung - 5-Minuten-Stadt ist unrealistisch

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 spezialisiert 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.

### 1.5. Geforderte inhaltliche Ziele des Richtplanes

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.

### 1.6. 30'000 neue Arbeitsplätze – ja, aber wie ...

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 Richtplangentwurf 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.

### 1.7. Mobilität – ein unrealistisches Grundkonzept

---

Das im Richtplangentwurf 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 Heiligbergtunnel 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 Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze vorgesehen. Umso mehr müssen auf Hauptverkehrsachsen die Verkehrsflächen prioritär ermöglichen, dass sich ÖV + MIV schnell bewegen können. Fussverkehrsteppich (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- & Ablieferverkehr generiert und damit auch Umladeflächen nahe den publikumsorientierten Erdgeschosses nötig machen. 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 zukunftstauglich 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 Binnenverkehr 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.

## 2. Einwendungen

Im Folgenden sind unsere konkreten Einwendungen zu Teilen des Richtplanentwurfes aufgeführt.

---

### Teil A Schwerpunkträume und starke Quartiere

---

#### A.1.2. Zürcherstrasse (S. 28)

---

**Antrag:** 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.

#### A 1.3.1 Testplanung Stadtraum Hauptbahnhof (S. 31)

---

##### **Antrag 1 Tiefenbahnhof:**

Im Rahmen der Testplanung für den Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof ist ein Tiefenbahnhof nochmals zu prüfen.

**Antrag 2 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.

**Antrag 3 Neuorganisation Bussystem:** Im Rahmen der Testplanung muss geklärt werden, wie das städtische Bussystem so umgebaut werden kann, dass der Hauptbahnhof entlastet wird, insbesondere durch konsequenten Einbezug der 9 Quartierbahnhöfe als innerstädtische Verbindungen und Umsteigepunkte.

**Antrag 4 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 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.

#### **A 1.4.2 Vision Zeughäuser und Teil der Zeughauswiesen konkretisieren (S. 36)**

---

**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.

#### **A 1.5.3 Verkehrskonzept Neuhegi/Grüze umsetzen (40)**

---

**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.

#### **A.1.6.1 Oberwinterthur, BGK Frauenfelderstrasse (S. 43)**

---

**Antrag** „betriebliche Bedürfnisse Busbetrieb“ in der Massnahmenbeschreibung 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 Oberwinterthur muss nicht nur eine alle Verkehrsträger umfassende Mobilitätsdrehscheibe werden, sondern im Hinblick auf funktionierende und attraktive Umsteigebeziehungen auch den ruhenden Verkehr, d.h. P+Rail, berücksichtigen und dafür entsprechende Angebote enthalten (siehe auch Ausführungen unter 1.7)

#### **Einsprache zu A.2.2.1 Potenzial für Kleinzentrum Lindspitz aktivieren (S. 53)**

---

**Antrag:** 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 (siehe Ausführungen unter 1.7). Es ist nicht umschrieben, welche Folgen ein „Kleinzentrum“ Lindspitz für die Strassenführung und für den von allen Verkehrsteilnehmern heute stark frequentierten Lindspitz hätte. Noch mehr Stau, der auch den strassengebundenen ÖV stark behindert, muss verhindert werden, der Verkehr staut sich schon heute vom Lindspitz zeitweise bis zum Stadthaus zurück.

**Einsprache zu A 2.4.1. Masterplan Bahnhof Seen erarbeiten (S. 59)**

---

**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.

---

**Teil S Siedlung (Seite 61 – 85)**

---

Gewerbe- und Industriezonen verdichten: Dieser Grundsatz ist super, wird aber wenig gelebt, mit allen Vorschriften, die man einhalten muss.

**S.1 bauliche Verdichtung und Transformation (S. 62)**

---

**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 diente 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.

**S.1.1 3a Vogelsang Süd (S. 65)**

---

**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.

**S.1.1.1. 3b Hauptbahnhof Nord (S. 65)**

---

**Anmerkung:** 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.

### S.1.2 Qualitative Aspekte der Stadtstrukturen in der BZO einfordern (S. 67)

---

**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.

### S.1.3 BZO-Revision Zentrumzonen (S. 68)

---

**Antrag:** Auf zusätzliche Vorschriften bezüglich publikumsorientierter Erdgeschosse in den Zentrumzonen 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.

#### S.2.1.1 Ausarbeitung eines Center-Management-Konzepts (S. 68)

---

**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.

#### S.2.1 Erdgeschosse

---

**Antrag:** Auf Vorschriften zur Nutzung der Erdgeschosse ist zu verzichten

**Begründung:** Siehe Ausführungen zu Ziffer S.1.3.

#### S.2.1.2 Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen sichern und (S. 72)

#### S2.1.3 Umgang mit Erdgeschossen prüfen (S. 73)

---

**Antrag:** Auf diese beiden 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.

---

#### S.2.2.1. Nutzungsvielfalt anstreben

---

Hybride, d.h. nutzungsoffene Baustrukturen, können durchaus Sinn machen, weil sich die Bedürfnisse des Marktes verändern und mit nutzungsoffenen Strukturen radikale und meist ressourcenintensive Umstrukturierungen vermeiden lassen. Das Ziel wird aber dann verfehlt, wenn zusätzliche Vorschriften, wie etwa Nutzungsvorschriften für Erdgeschosse erlassen werden. Ohnehin weil sich die wirtschaftlich vertretbaren hybriden Nutzungen auf Umnutzungen in den Nutzungsarten Wohnen, Büro, Kleingewerbe und Ähnliches beschränken. Hybride Baustrukturen können im Rahmen der Bauherren- oder Investorenberatung durch das AfS oder die Baubewilligungsbehörden im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung bereits heute angeregt werden.

---

#### S.5.1. „Drei-Schritte-Methodik“ erarbeiten und flächendeckend anwenden (S. 86)

---

**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.

---

### Teil F - Freiraum (Seiten 89 – 130)

---

---

#### F.1.1. Arbeitshilfe Gestaltung öffentlicher Raum umsetzen (S. 93)

---

**Antrag:** Auf die Erstellung von behördenverbindlichen Arbeitshilfen ist zu verzichten.

##### **Begründung**

„Arbeitshilfen“ sind keine demokratisch legitimierte 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.

---

#### F.1.2.1 Freiraumstrategie erarbeiten (S. 96)

---

**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.



### F2.1.1 Püntenareale Rosenberg, Neuwiesen und Waldegg zugänglicher machen (s. 109)

### F.2.2.1 Allmend Schützenwiese als vielfältigen Freizeit- und Erholungsraum weiterentwickeln (S. 117)

---

**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 Gewerbebau zur Realisierung der angestrebten Arbeitsplätze zu schaffen, ohne das Verkehrsnetz der Stadt zu belasten.

**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.

### F2.3.1: 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.

### 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.

---

## Teil M - Mobilität (Seite 135 – 174)

---

Die Bevölkerung und damit deren Mobilitätsbedürfnis wächst. Er sollen 30'000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, die Industrie- und Gewerbebezonen verdichtet werden. Die Folge daraus werden mehr „Zu-Pendler“ und Binnenpendler sein. Der Richtplan macht keine belegte Aussage dazu, wie der MIV halbiert werden soll bzw. wie der ÖV ausgebaut werden müsste, um den Umstieg vom MIV auf den ÖV zu ermöglichen. Der Umstieg soll durch Anreize, d.h. Vorteile des ÖV für alle jene, für die es Sinn macht, gegenüber dem MIV erreicht werden, nicht durch angeblichen Vorsprung des ÖV durch Verschlechterungen für den MIV; Verschlechterungen, die den gesamten Strassenverkehr betreffen, auch den strassengebundenen ÖV und jenen Teil der Nutzenden des MIV, die schlicht nicht umsteigen können.

Die Aussage „eine reine Antriebswende, also ein Ersatz der heutigen Verbrennungsmotoren durch im Betrieb emissionslose Motoren (z.B. Elektrofahrzeuge) verfehle das Nettoziel deutlich“ ist **falsch!** Im Gegenteil wäre die vollständige Elektrifizierung des MIV und des ÖV deutlich wirkungsvoller als eine unrealistische Halbierung des MIV mit Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Reduktion. Insbesondere dann, wenn die Energiewende gelingen sollte. Unter Punkt M.7.4. hält der Stadtrat selbst fest, dass E-Ladestationen dabei helfen, das Zwischenziel des Energiekonzepts 2040 (Netto-Null) zu erreichen. Richtig ist, dass dadurch der Modal-Split nicht verändert würde. Allerdings

widerspricht diese Zielsetzung, 30'000 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen zu wollen bei gleichzeitiger massiver Reduktion des Verkehrs der Realität und wird die Attraktivität Winterthurs als Firmen- und Arbeitsplatz schädigen und die Chance, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, mindern.

### **M.1 Gesamtstrategie Mobilität – Ziele und Grundsätze, Modal-Split Gesamtmobilität (S. 136)**

---

#### **Antrag:**

Die angestrebte Halbierung des motorisierten Individualverkehrs in unserer Stadt und damit die angestrebte Reduktion des MIV-Anteils von 42 auf 20% im städtischen Modal-Split ist zu extrem. Dieses Ziel muss angepasst und der MIV-Anteil auf ein realistisches Mass erhöht werden.

#### **Begründung**

Individuelle Mobilität - und damit logischerweise auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) als Hauptverkehrsträger - ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer modernen Gesellschaft. Grundsätzlich befindet sich auch der MIV im Wandel und es ist nicht falsch, ihn regelmässig zu überdenken. Die im Richtplan angestrebte radikale Reduktion des MIV von 42 auf 20% des Modal-Splits (was einer Halbierung des aktuellen MIV entspricht), bei wachsenden Mobilitätsbedürfnissen infolge einer wachsenden Bevölkerung geht jedoch viel zu weit, ist nicht umsetzbar und von der Bevölkerung in diesem Ausmass auch nicht gewollt. Zudem läuft die massive Reduktion des MIV der Zielsetzung zuwider, 30'000 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen zu wollen. Bei gleichzeitiger massiver Reduktion des Hauptverkehrsträgers rückt dieses Ziel in weite Ferne.

### **M.1.3 Strassennetz gemäss „Kammern-Prinzip-2 weiterentwickeln (S. 142)**

---

**Antrag:** Auf die Weiterentwicklung des Strassennetzes auf der Basis des „Kammern-Prinzips“ ist zu verzichten.

#### **Begründung**

Eine 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 CO<sub>2</sub>, 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.

### **M.2.1 Fussverkehrsteppiche: Fusswegnetz verdichten und attraktivieren (S. 147)**

---

**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.

### M.3.1 Städtisches Veloroutennetz erstellen (S. 155)

---

**Antrag 1:** Bei der Veloroute 2 sind die Museumstrasse sowie das Maag-Areal nicht in das städtische Veloroutennetz einzubeziehen.

**Begründung 1:** Die Veloroute Nr. 2 kann bis zur Hegistrasse problemlos mit der Route 1 zusammengelegt werden. Die angedachte Aufhebung der Museumstrasse für den MIV ist keine Option. Zudem wäre sie mit unabwehrbaren 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 Stadthausstrasse und die Seidenstrasse in die Geiselweidstrasse zu führen, auch um das Grüzefeld zu erreichen, das ab der St.Gallerstrasse gut mit Radwegen und Radstreifen erschlossen ist, die aber nicht zum städtischen Veloroutennetz gehören. Unschön 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 Areals der Maag Recycling AG 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.

**Antrag 2:** Bei der Veloroute 3 soll rasch auf die Waldeggstrasse (mit Beleuchtung) – Langgasse-Reitweg- ausgewichen werden. Dies lässt auch für die Renaturierung des Mattenbaches 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.

### M.5 motorisierter Individualverkehr (S. 165)

---

**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 Nachbesserung 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 Tössstals an die Autobahn grossräumiger am Stadtzentrum vorbeiführt, z. B. durch einen „Kyburg-Tunnel“ vom Raum Sennhof nach Kemptahl.

#### **M.5.1. Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen (S. 166)**

---

**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.

#### **M.6.3 Anschlussgleise mit Baulinien sichern (S. 173)**

---

**Antrag:** Das Anschlussgleis der Maag Recycling AG muss hier ebenfalls aufgeführt werden

**Begründung:** Solange kein neuer Standort für eine Entsorgungsfirma festgelegt wurde, muss der Gleisanschluss gesichert werden.

#### **M 7.1. Aufbau Fachstelle Mobilitätsmanagement (S. 177)**

---

**Antrag:** Diese Position ist auch dem Richtplan zu streichen.

**Begründung:** Die Gründung einer neuen Fachstelle gehört nicht als Festsetzung in einen Richtplan

#### **M 7.2. Strategie Sharing-Angebote und Zweirad-Parking (S. 177)**

---

**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.

---

### M.7.3 Parkraumplanung weiterentwickeln (S. 178)

---

**Antrag 1:** Auf die ersatzlose Aufhebung von Parkplätzen ist zu verzichten.

**Antrag 2:** Der Satz „es werden keine weiteren (R+Rail-)Anlagen auf Stadtgebiet erstellt“ ist zu streichen

**Begründung 1:** 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.

**Begründung 2:** 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.

---

### M.7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen, Mobilitätskonzept fördern

---

**Antrag 1:** Auf ein Leitfaden Mobilitätskonzept ist zu verzichten.

**Antrag 2:** Auf die Weiterentwicklung der PPVO ist zu verzichten.

**Begründung 1:** 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.

**Begründung 2:** 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.

---

## Teil V - Ver- und Entsorgung (Seite 199 – 206)

---

---

### V.2 Entsorgung (S. 206)

---

**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, die Firma Maag Recycling AG am heutigen Standort halten zu können. Es muss dringend ein weiterer Standort am Stadtrand gefunden werden.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Für ergänzende Auskünfte steht Ihnen Romana Heuberger, Stadtparlamentarierin FDP/Präsidentin Baukommission gerne zur Verfügung ([heuberger@stadtparlament.win/079 310 33 74](mailto:heuberger@stadtparlament.win/079_310_33_74))

Freundliche Grüsse

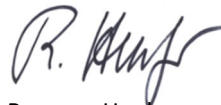
**FDP Stadt Winterthur**



Ulrich Arbenz



Ruedi Brem



Romana Heuberger



Walter Muhmenthaler