



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

Winterthur, 27. November 2023

## **Einwendungen zum Entwurf kommunaler Richtplan Stadt Winterthur, Version September 2023**

Sehr geehrte Damen und Herren

Winterthur: agil-mobil vertritt die Interessen seiner Mitglieder und bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum kommunalen Richtplan der Stadt Winterthur. Als städtischer Mobilitätsverband nehmen wir nur Stellung zu den im Richtplan vorgesehenen Mobilitätsthemen bzw. zu jenen Themen, welche in direkten Zusammenhang zur städtischen Mobilität stehen.

Das im Richtplan vorgesehene Verkehrskonzept erachten wir als generell nicht geeignet, um die anstehenden Mobilitätsherausforderungen, sei es beim ÖV oder beim MIV, für Bewohnende, Unternehmungen und insbesondere für KMUs bedarfsgerecht zu lösen. Das vorliegende Mobilitätskonzept lehnen wir deshalb ab. Im Folgenden werden wir auf die konkrete Begründung dazu eingehen.

### **A Schwerpunkträume und starke Quartiere, A.1.2 Zürcherstrasse (Seite 26)**

#### **➤ Auftrag Struktur- und Potentialanalyse ergänzen**

##### **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 Schwerpunkträume und starke Quartiere, A.1.3.1 Testplanung Hauptbahnhof (Seite 31)**

#### **➤ Bussystem grundsätzlich neu gestalten und vorhandenes Schienennetz besser nutzen**

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

Im Rahmen der Testplanung für den Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof muss geklärt werden, ob das bestehende Schienennetz dazu verwendet werden kann, in Zusammenarbeit mit dem ZVV eine

Standbahn (innerstädtischer Shuttelzug zwischen den 10 Quartierbahnhöfen/oder Teilen davon) zu realisieren.

#### **Antrag 2:**

Im Rahmen der Testplanung für den Masterplan Stadtraum Hauptbahnhof muss geklärt werden, wie das städtische Bussystem umgebaut werden kann, um den Hauptbahnhof zu entlasten, insbesondere durch konsequenten Einbezug der 10 Quartierbahnhöfe als innerstädtische Verbindungen und Umsteigepunkte.

#### **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 10 bestehenden und zusätzlich 2 geplanten Quartierbahnhöfe 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), behindern sich gegenseitig bei der Anfahrt zur Haltestelle, während in der Zeit zwischen den Busversammlungen auf dem Bahnhofplatz zwischen Hauptpost und Bahnhofgebäude gähnende Betonwüste herrscht. Eine intelligente Verknüpfung der Träger des öffentlichen Verkehrs ist deshalb einem wohl milliardenteuren und zukunftsfernen Ausbau des Hauptbahnhofes vorzuziehen. Weitere Busabstellflächen oder gar die Einrichtung eines Bus-hofs im Raume Hauptbahnhof sind jedenfalls keine vorzusehen.

#### **Antrag 3:**

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 hochfrequentier 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.

### **A Schwerpunkträume und starke Quartiere, A.1.6.1 BGK Frauenfelderstrasse (Seite 43)**

#### **➤ Attraktive Umsteigebeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer schaffen**

#### **Antrag:**

„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.

## A 2 Starke Quartiere, A.2.2.1 Potenzial für Kleinzentrum Lindspitz aktivieren (Seite 53)

### ➤ Optimierung des Verkehrsflusses statt künstliches Kleinzentrum

**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. 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.

## M.1 Gesamtstrategie Mobilität, Ziele und Grundsätze, Modal-Split Gesamtmobilität (Seite 62)

### ➤ die radikale Reduktion des MIV wird abgelehnt

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

### ➤ Verzicht auf die Festsetzung von Fussverkehrsteppichen

**Antrag:** Auf die Festsetzung des „Fussverkehrsteppichs“ ist zu verzichten.

#### **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.

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

---

#### ➤ **Vorgesehene Routen ändern**

**Antrag:** 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

**Begründung:** zu gefährlich, führt auf dem Areal der Maag Recycling AG durch einen Bereich, in dem Werkverkehr mit Güterwagen stattfindet).

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:** Der kombinierte Fuss- und Veloverkehr ist an dieser Stelle zu gefährlich.

### M. 5 motorisierter Individualverkehr – Zusammenspiel übergeordnete Planungen (Seite 165)

---

#### ➤ **Überprüfung der kantonalen Richtplaneinträge**

**Antrag:** 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.

### M.5.1. Zielbild Temporegime schrittweise umsetzen (Seite 166)

---

#### ➤ **Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen mit ÖV**

**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 Ver-

kehr 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.

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

---

#### ➤ Sinnvolle P&R-PP am Stadtrand ermöglichen

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

**Antrag 2:** Der Satz „es werden keine weiteren (P&R-)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&R-PP am Stadtrand müssen weiterhin möglich sein. Diese sind zwingend notwendig, um künftige Mobilitätsdrehkreise 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.

### M7.5 Autoarmes/autofreies Wohnen, Mobilitätskonzept fördern (Seite 179)

---

#### ➤ PPVO nicht schon wieder ändern, keine nicht demokratisch legitimierte Leitfäden

**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.

Verein „Winterthur: agil – mobil“  
c/o haw, Turnerstr. 1, Postfach 1891, 8401 Winterthur  
Telefon: 079 611 73 62  
E-Mail: [info@agil-mobil.ch](mailto:info@agil-mobil.ch)  
[www.agil-mobil.ch](http://www.agil-mobil.ch)

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

Für ergänzende Auskünfte steht Ihnen Werner Schurter, Vizepräsident Winterthur: agil-mobil gerne zur Verfügung ([info@agil-mobil.ch](mailto:info@agil-mobil.ch) /079 611 78 62).

Freundliche Grüsse  
**Winterthur:agil-mobil**

Christian Modl  
Präsident

Werner Schurter  
Vizepräsident

Romana Heuberger  
Projektverantwortliche