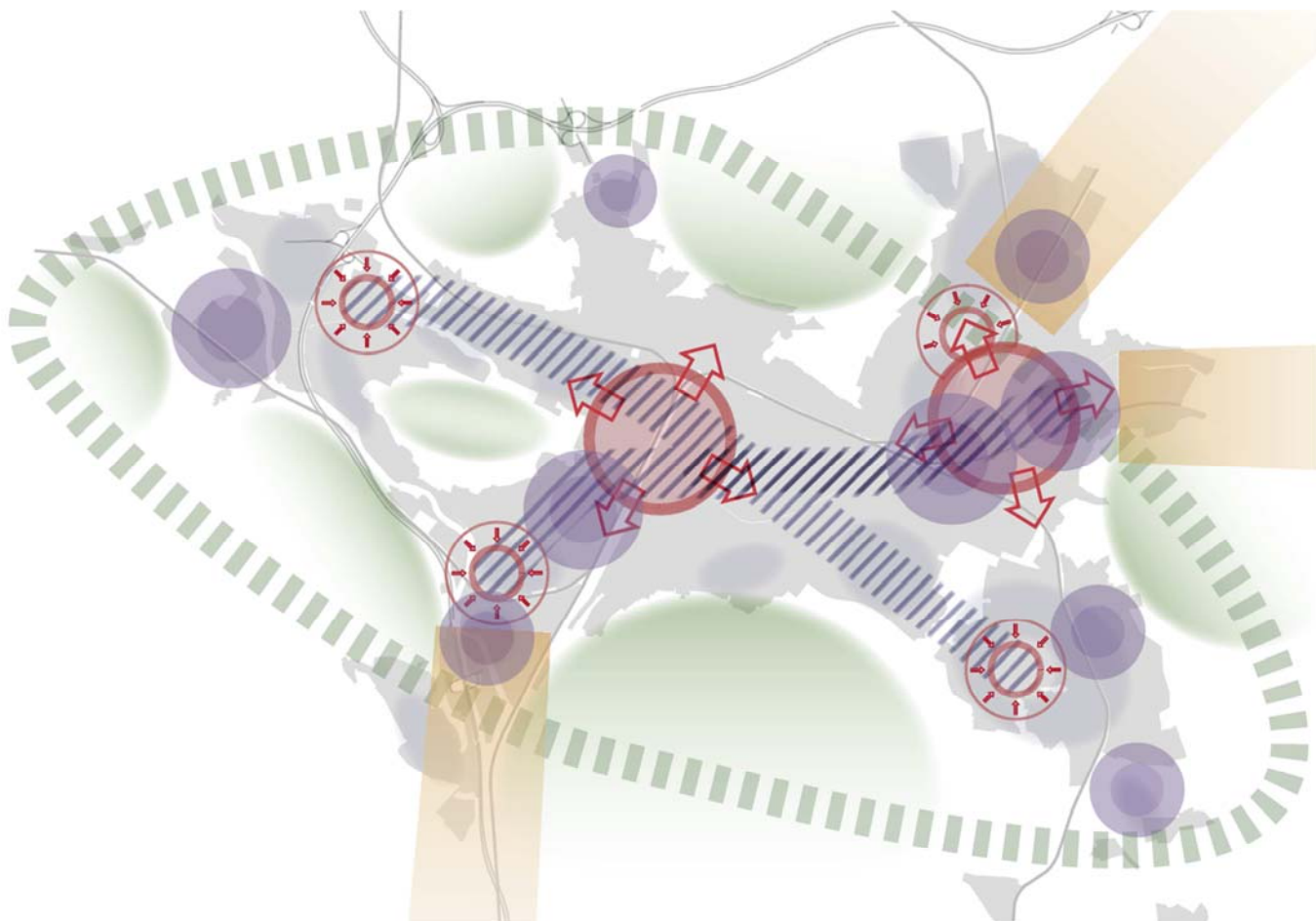


Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010)

Anhang zum Schlussbericht
Juli 2011



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Stadt Winterthur



Projektsteuerung

SR Departement Bau, Winterthur (Federführung)
SR Departement Kulturelles und Dienste, Winterthur
SR Departement Technische Betriebe, Winterthur
SR Departement Sicherheit und Umwelt, Winterthur
Amt für Städtebau Winterthur
Tiefbauamt Winterthur
Stadtentwicklung Winterthur
Stadtbus Winterthur
Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
Amt für Verkehr Kanton Zürich (AFV)
Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich (ARE ZH)
Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU)
Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Projektleitung

Amt für Städtebau Winterthur (Federführung sGVK)
Stadtentwicklung (Federführung Zukunftsbild)
Stadtpolizei Winterthur
Umwelt- und Gesundheitsschutz Winterthur
Amt für Verkehr Kanton Zürich (AFV)
Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich (ARE ZH)

Projektbegleitung

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Inhaltsverzeichnis Anhang

A1	Grundlagen	A1 – 1
	Planungen / Vorgaben Bund	A1 – 2
	Planungen / Vorgaben Kanton und Region	A1 – 2
	Parallelplanungen / Vorgaben Stadt Winterthur	A1 – 2
	Weitere Datenquellen	A1 – 4
A2	Ist-Zustand Siedlung und heutige Verkehrsnetze	A2 – 1
	Karte Ist-Zustand Siedlung / Strassenraum	A2 – 2
	Karte heutige Struktur Verkehrsnetze	A2 – 3
A3	Defizitkarten	A3 – 1
	Heutiger Zustand Siedlung / Strassenraum	A3 – 2
	Heutiger Zustand öffentlicher Verkehr	A3 – 3
	Heutiger Zustand motorisierter Individualverkehr	A3 – 4
	Heutiger Zustand Langsamverkehr	A3 – 5
A4	Entwicklungsprognose	A4 – 1
	Karte Einwohner / Arbeitsplätze 2010 – 2030	A4 – 2
A5	Teilstrategie Siedlung Zukunftsbild	A5 – 1
	Entwicklungsräume mit überkommunaler Ausstrahlung	A5 – 2
	Entwicklungsräume von städtischer Bedeutung	A5 – 3
	Urbane und landschaftliche Grünräume	A5 – 4
	Stadträumliche Entwicklungsdynamik	A5 – 5
	Eignungskarte stark verkehrserzeugende Nutzungen	A5 – 6
A6	Künftige Verkehrsnetze und Teilkonzeptpläne	A6 – 1
	Karte künftige Struktur Verkehrsnetze	A6 – 2
	Teilkonzept öffentlicher Verkehr	A6 – 3
	Teilkonzept MIV	A6 – 4
	Teilkonzept Veloverkehr	A6 – 5
	Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum	A6 – 6

A7	Massnahmenblätter	A7 – 1
	Gesamtverkehr	A7 – 2
	1. öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)	A7 – 3
	2. Mobilitätsmanagement	A7 – 7
	3. Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept	A7 – 10
	4. öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)	A7 – 12
	Teilkonzept öV	A7 – 15
	5. Umsetzung RVS-Konzept: Busbevorzugung, Sanierung Ver- lustpunkte öV und Zugänglichkeit von Bushaltestellen	A7 – 16
	6. Querung und Umsteigepunkt Grüze	A7 – 19
	7. Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere	A7 – 21
	8. Optimierung Busnetz	A7 – 23
	9. Optimierung Bahnnetz	A7 – 25
	Teilkonzept MIV	A7 – 27
	10. Umsetzung RVS-Konzept: Dosierung und Steuerung MIV	A7 – 28
	11. Verkehrsberuhigung Quartiertangenten	A7 – 31
	12. Parkraumplanung und -bewirtschaftung	A7 – 33
	13. Umgestaltung Zentrum Wülflingen	A7 – 37
	14. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	A7 – 39
	15. Umgestaltung A1-Anschluss Töss	A7 – 43
	16. Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte	A7 – 45
	Teilkonzept Veloverkehr	A7 – 48
	20. Optimierung Velonetz	A7 – 49
	21. Veloparkierung	A7 – 52
	22. Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz	A7 – 55
	23. Veloquerung Nord	A7 – 58
	24. Veloverleih-System	A7 – 60
	Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum	A7 – 62
	30. Optimierung und Ausbau Fusswegnetz	A7 – 63
	31. Beruhigung Quartierstrassen	A7 – 65
	32. Bahnhofplatz Süd	A7 – 68
	33. Gleisquerung 2. Etappe	A7 – 71
	34. Personenunterführung Nord	A7 – 73
	35. Bahnhofzugang West	A7 – 75
	36. Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe	A7 – 77

A8	Grobbeurteilung Strassenvorhaben	A8 – 1
1.	Zielsetzung	A8 – 2
2.	Projekte	A8 – 2
3.	Vorgehen	A8 – 2
4.	Auswertung	A8 – 4
4.1	Projekt 1: Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	A8 – 4
4.2	Projekt 2: Neue Verbindung Sulzerallee – St. Gallerstrasse	A8 – 8
4.3	Projektgruppe 3: Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte	A8 – 9
4.4	Projekt 4: Entlastung Zentrum Wülflingen	A8 – 12
4.5	Kombination Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte	A8 – 14
5.	Beurteilungstabellen	A8 – 15

A1 Grundlagen

Planungen / Vorgaben Bund

- [1] Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. ARE, 13. Januar 2010.
- [2] Agglomerationsprogramm Zürich, Prüfbericht des Bundes. ARE, 12. Dezember 2008.
- [3] Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln. 11. November 2009 (PEB).
- [4] Botschaft zur Gesamtschau FinöV. 17. Oktober 2007 (ZEB).

Planungen / Vorgaben Kanton und Region

- [5] Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich. Amt für Verkehr, September 2006.
- [6] Kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007.
- [7] Agglomerationsprogramm Zürich (1. Generation), Beschluss des Regierungsrates vom 14. November 2007.
- [8] Regionale Richtplanung, Beschluss des Regierungsrates 1997
- [9] Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland (rGVK 2005), Stadt Winterthur, RWU, ZPW, November 2005
- [10] 4. Teilergänzung S-Bahn (www.4-teilergaenzungen.ch)
- [11] RVS Winterthur und Umgebung. Konzept. Massnahmen und Fact Sheets. Team RVS Winterthur (Erb+Partner Ingenieurbüro AG und Emch+Berger Ingenieure und Planer), August 2006

Parallelplanungen / Vorgaben Stadt Winterthur

- [12] Kommunalen Richtplan. Stadt Winterthur, 2008
- [13] Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität. Amt für Städtebau der Stadt Winterthur, 2010
- [14] Legislatorschwerpunkte 2010-2014. Stadtrat Winterthur, August 2010
- [15] Leitsätze Verkehr. Schlussversion gemäss Beschluss der Kommission Verkehrsräume vom 12. Dezember 2008
- [16] Änderung kommunalen Richtplan, Teil Verkehr, Ergänzung Richtplanteil. Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative „zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur“. Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV. Vorläufige Gutheissung durch den Grossen Gemeinderat vom 8. November 2010
- [17] Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung (noch nicht verabschiedet)

-
- [18] Öffentlicher Verkehr, Marktstudie Winterthur und Umgebung, Schlussbericht. asa AG, 7. August 2008
 - [19] Das Verkehrsregelkonzept der Stadt Winterthur. Stadtpolizei Winterthur, 10. März 2010
 - [20] Alleenkonzept der Stadtgärtnerei. Stadt Winterthur, Amt für Städtebau. Stand 26. Oktober 2006. Aufbereitet durch AfS 26. März 2009
 - [21] Parkierungskonzept Winterthur. Grundlagen und Lösungen. Ernst Basler + Partner AG, 09. Februar 2007.
 - [22] Verkehrsintensive Nutzungen. Arbeitspapier zur Beurteilung der potenziellen Eignungsgebiete aufgrund der Stadtentwicklungsziele. Planar, 31. August 2010.
 - [23] Potenzialschätzung gewerblich-industrielle Entwicklungskorridore. Ernst Basler + Partner AG, 17. September 2010.
 - [24] Grundlagen Energiekonzept 2050: Winterthur auf dem Weg zur 2'000-Watt- und 1-Tonne-CO₂-Gesellschaft (noch nicht verabschiedet).
 - [25] Altstadt, Verkehrskonzept, Serviette. AfS, November 2009
 - [26] Stadtgarten Musikpavillon, Verkehrsanalyse, Pläne. AfS, April 2009
 - [27] Technikumstrasse, Problemanalyse, Präsentation (Auszug). AfS, November 2009
 - [28] Untere Vogelsangstrasse, Analyse, Präsentation (Auszug). Metron, November 2009
 - [29] Sulzer-Stadtmitte, Analyse, Präsentation (Auszug). AfS, Januar 2009
 - [30] Stadtraum Bahnhof Winterthur (Masterplan). Metron, Januar 2008
 - [31] Leitbild Stadtraum Zürcherstrasse. Planpartner AG und Stadt Winterthur, Vernehmlassungsentwurf vom 18. Dezember 2009
 - [32] Neuwiesenquartier Verkehrskonzept, Schlussbericht. TEAMverkehr, November 2008
 - [33] Breitestrasse Gestaltungskonzept, Übersichtsplan und Konzeptpläne. stadtraumverkehr August 2009
 - [34] Umfeld Bhf. Grüze, Analyse Umfeld und Verkehr (Servietten) und Vorgaben Rahmenplan (Auszug Präsentation). AfS, Mai/Juni 2008
 - [35] Oberwinterthur, Frauenfelderstrasse Industrieareal, Analyse, Serviette. AfS, Juni 2008
 - [36] Oberwinterthur, Frauenfelderstrasse Industrieareal, Groberschliessung, Serviette. AfS, November 2009
 - [37] Synthesebericht Planungsverfahren Umfeld S-Bahnstation Hegi, Stadtentwicklung Winterthur, März 2010

- [38] Grüzefeld, Analyse, Serviette. AfS, November 2007
- [39] Grüzefeld, Nutzungskarte, AfS, 2008
- [40] Oberwinterthur - Grüzefeld, Verkehrskonzept, Schlussbericht. EWP, Januar 2009
- [41] Heiligbergtunnel, Machbarkeitsstudie. EWP, Entwurf Juli 2005
- [42] Oberwinterthur Entlastungsstrasse, Machbarkeitsstudie, Schlussbericht. Preisig AG, Januar 2005
- [43] Zweckmässigkeitsbeurteilung Südostumfahrung, Ergebnisse Phase 1. Baudirektion Kanton Zürich, Januar 2002.
- [44] Breitetunnel, Konzeptskizzen, Electrowatt, 1980

Weitere Datenquellen

- [45] Monitoringbericht 2010, Stadt Winterthur, Statistisches Amt des Kantons Zürich
- [46] Umweltbericht 2009, Stadt Winterthur, Organisation Umwelt und Energie der Stadt Winterthur.
- [47] Winterthur in Zahlen 2010. Stadt Winterthur, Stadtentwicklung, Fachstelle Statistik und Grundlagen.
- [48] ZVV, Geschäftsbericht 2009. Juli 2010.
- [49] Kantonales Gesamtverkehrsmodell. Amt für Verkehr, Kanton Zürich. Für sGVK aktualisierter Stand 2010.
- [50] Auswertungen Mikrozensus 2005. Spezialauswertungen Ecoplan für den Kanton Zürich.

A2 Ist-Zustand Siedlung und heutige Verkehrsnetze

Karte Ist-Zustand Siedlung / Strassenraum A2 – 2

Karte Heutige Struktur Verkehrsnetze A2 – 3

A3 Defizitkarten

Heutiger Zustand Siedlung / Strassenraum A3 – 2

Heutiger Zustand öffentlicher Verkehr A3 – 3

Heutiger Zustand motorisierter Individualverkehr A3 – 4

Heutiger Zustand Langsamverkehr A3 – 5





A4 Entwicklungsprognose

Karte Einwohner / Arbeitsplätze 2010 – 2030

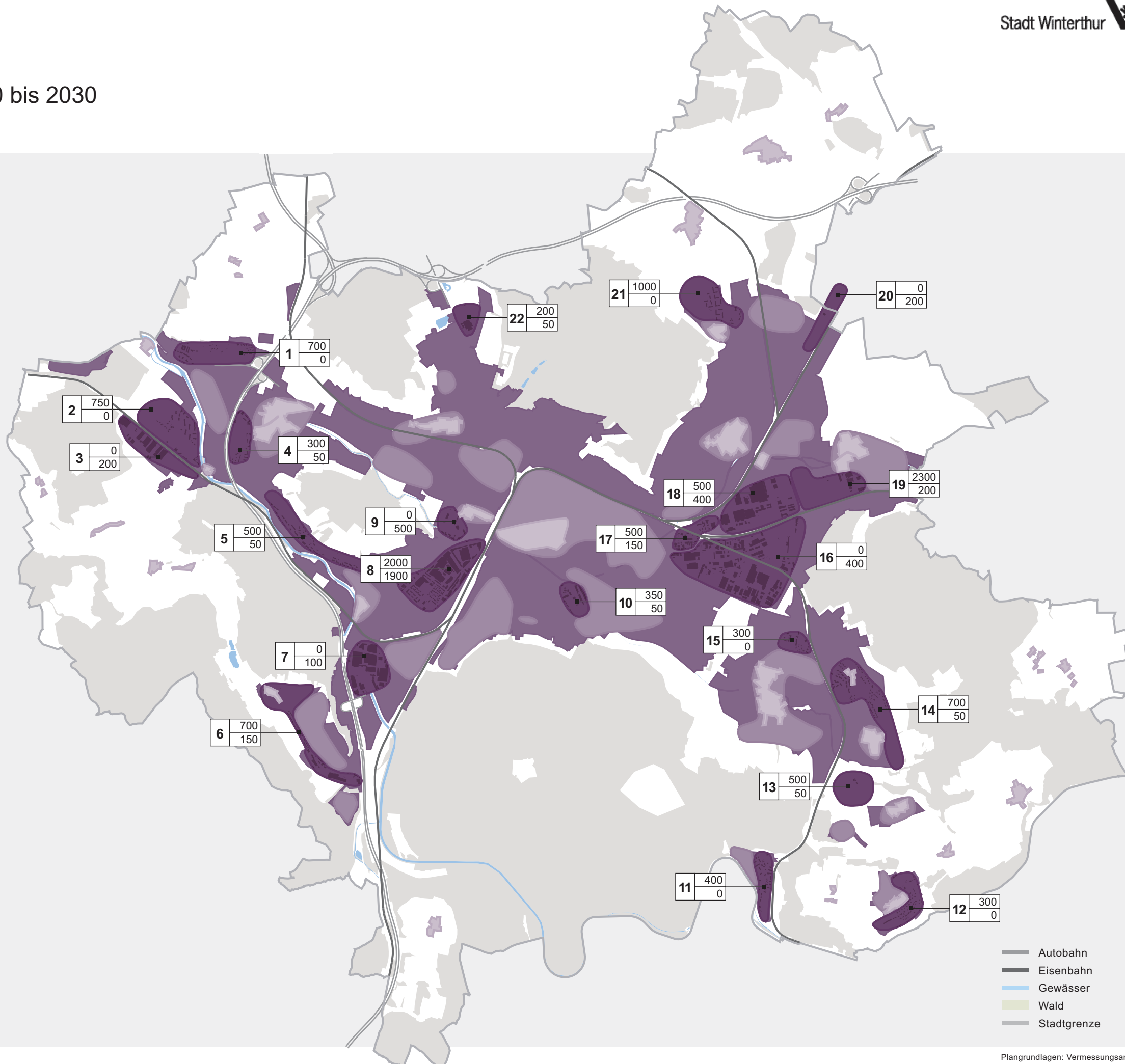
A4 – 2

Entwicklungsprognose von 2010 bis 2030

Städtisches Gesamtverkehrskonzept sGVK 2010

-  Gebiete mit hoher quantitativer Entwicklungsmöglichkeit
-  Gebiete mit mittlerer Entwicklungsmöglichkeit (+ 3000 EW/+ 500 AP)
-  Gebiete ohne quantitative Entwicklungsmöglichkeit
-  Gebiete ohne Verdichtungspotential

Gesamtzunahme
 15000 Einwohner
 5000 Arbeitsplätze








1

700
50

 mögliche zusätzliche Einwohner
 mögliche zusätzliche Arbeitsplätze



-  Autobahn
-  Eisenbahn
-  Gewässer
-  Wald
-  Stadtgrenze

Plangrundlagen: Vermessungsamt Winterthur

A5 Teilstrategie Siedlung Zukunftsbild

Entwicklungsräume mit überkommunaler Ausstrahlung	A5 – 2
Entwicklungsräume von städtischer Bedeutung	A5 – 3
Urbane und landschaftliche Grünräume	A5 – 4
Stadträumliche Entwicklungsdynamik	A5 – 5
Eignungsgebiete stark verkehrserzeugende Nutzungen	A5 – 6

A6 Künftige Verkehrsnetze und Teilkonzeptpläne

Karte künftige Struktur Verkehrsnetze	A6 – 2
Teilkonzept öffentlicher Verkehr	A6 – 3
Teilkonzept motorisierter Individualverkehr	A6 – 4
Teilkonzept Veloverkehr	A6 – 5
Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum	A6 – 6

A7 Massnahmenblätter

Gesamtverkehr	A7 – 2
Öffentlicher Verkehr	A7 – 15
Motorisierter Individualverkehr	A7 – 27
Veloverkehr	A7 – 49
Fussverkehr und öffentlicher Raum	A7 – 64

Übersicht Massnahmenblätter Gesamtverkehr

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 1. öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität
(Betriebs- und Gestaltungskonzepte) | kurzfristig (A) |
| 2. Mobilitätsmanagement | Sofortmassnahme
Stadt (A2) |
| 3. Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept | kurzfristig (A) |
| 4. öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität
(Betriebs- und Gestaltungskonzepte) | mittelfristig (B) |

öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)		Priorität: A	1
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 – 2018	GV
Ausgangslage / Problem	<p>Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems stösst in der Stadt Winterthur an seine Grenze. Aufgrund der in Spitzenzeiten hohen Belastungen der Hauptachsen mit Fahrzeugen des privaten und öffentlichen Verkehrs resultieren für die Busse auf verschiedenen Achsen lange Reisezeiten und Verlustzeiten an Knoten. Erste bereits umgesetzte Massnahmen zur Busbevorzugung reichen langfristig nicht aus, eine hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Die Busse sind zudem teilweise auch sehr gut ausgelastet, insbesondere die Linien 1 und 2 sowie zeitweise die Linie 10 weisen im Bereich des Stadtzentrums in den Hauptverkehrszeiten eine Auslastung von über 80% auf.</p> <p>Zudem sind die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die Attraktivität von Querungen für den Fussverkehr und Velofahrende entlang den Hauptverkehrsstrassen aufgrund der hohen Verkehrsmengen über weite Abschnitte mangelhaft.</p> <p>Mit der absehbaren Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze sowie der Mobilitätsbedürfnisse wird das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen, was zu einer Verschärfung der bereits heute problematischen Situation für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr führt.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze und damit Förderung resp. Stärkung ihrer Entwicklung ▪ Anbindung der Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen an die urbanen Zentren ▪ Zentrales funktionales und gestalterisches Element der Urban Boulevards ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Im Hinblick auf die absehbaren Verkehrszunahmen muss sich die Korridor Kapazität auf den kritischen Achsen gemäss der Teilstrategie Verkehr des Stadtrats und der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität künftig auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen ausrichten. Die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit mit dem öffentlichen Verkehr (und damit eine Attraktivierung gegenüber dem MIV) und die Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit hat auf entsprechenden Achsen daher oberste Priorität. Dies ist auch zur Erfüllung des Ziels, einen Grossteil des Mehrverkehrs aus der Siedlungsentwicklung mit dem öV aufzunehmen, zwingend.</p>		
Beschreibung	<p>Auf den heute bereits am meisten belasteten Streckenabschnitten der Hauptachsen ist gemäss der im Zukunftsbild angestrebten Entwicklung mit einem hohen Verkehrswachstum zu rechnen. Zur Erreichung der verkehrlichen Ziele werden öV-Hochleistungskorridore und zur städtebaulichen Aufwertung Urban Boulevards realisiert. Sie zeichnen sich in erster Linie durch eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit und eine grosse Leistungsfähigkeit der darauf verkehrenden Busse aus. Um als öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards dienen zu können, müssen die betroffenen Strassenabschnitte den folgenden Anforderungen genügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe Attraktivität durch grosse Beförderungsgeschwindigkeiten und Fahrplanstabilität sowie eine optimale Zugänglichkeit der Haltestellen (z.B. durch Eigentrassierung, ergänzende Linielemente, Fahrbahnhaltstellen, Dosierung MIV und konsequente öV-Priorisierung mit Nullwartezeit an Kreuzungen) 		

- **hohe Leistungsfähigkeit** der betroffenen Buslinien, Ausgestaltung für den Einsatz von Trolley-Doppelgelenkbussen
- Sicherstellung der **Zuverlässigkeit von Zufahrtsachsen** zu den Abschnitten des öV-Hochleistungskorridors für sämtliche Buslinien, verkehrlich ideale Anbindung der Regionalbuslinien
- **direkte Zugangswege und attraktive Umsteigezeiten** zu den S-Bahnstationen und frequenzstarken Bushaltestellen entlang dem öV-Hochleistungskorridor für zu Fuss Gehende
- auf Abschnitten oder bei Querungen mit einem hohen Aufkommen von Zufussgehenden und Velofahrenden sind die Lichtsignalanlagen in zweiter Priorität auf den **Langsamverkehr** auszurichten
- die heutigen **MIV-Kapazitäten** sind, soweit wie möglich, beizubehalten. Falls aus Gründen der Gesamtkapazität erforderlich, können zu Spitzenzeiten die MIV-Kapazitäten reduziert werden. In diesem Fall sind flankierende Massnahmen vorzusehen, damit der motorisierte Individualverkehr nicht in die Quartiere und auf Schleichwege durch Nachbargemeinden ausweicht
- **hohe Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum durch städtebauliche Integration und Grünraumkonzept
- **minimale Trennwirkung** durch entsprechende Strassenraumgestaltung, Verbesserung der Qualität und Sicherheit von Fuss- und Radwegen (allenfalls Alternativrouten planen)
- Gewährleistung der **Erschliessung** aller über die entsprechenden Strassen angebotenen Nutzungen und Grundstücke, resp. Aufzeigen von alternativen Erschliessungsmöglichkeiten für Anwohner, Kunden, Besucher, Pendler und Anlieferungsverkehr.
- Unterbruchsfreie Gewährleistung der **Durchlässigkeit** des Hauptverkehrsstrassennetzes in der Stadt Winterthur gemäss Durchgangsstrassenverordnung.

Die Umsetzung erfolgt mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Unter Umständen wird abschnittsweise auch eine Neuordnung des Verkehrsregimes notwendig, um obige Ziele zu erreichen (z.B. Einführung Einbahnverkehr, flexible Fahrstreifenbewirtschaftung, etc.)

Die 1. Priorität dieses Korridors betrifft in einer ersten Umsetzungsetappe die folgenden Achsen und Abschnitte:

- Zürcherstrasse (ab Einmündung Klosterstrasse bis Hauptbahnhof)
- Technikumstrasse (ab Hauptbahnhof bis St. Gallerstrasse)
- Stadthausstrasse (ab Hauptbahnhof bis General Guisan-Strasse)
- General Guisan-Strasse (Verbindung Technikum-/Stadthausstrasse)
- St. Gallerstrasse (ab Technikumstrasse bis Bahnhof Grüze)
- Querung Bahnhof Grüze (neue Unterführung gem. Massnahme 4)
- Sulzerallee (ab Bahnhof Grüze bis Seenerstrasse)

In einer zweiten Etappe werden die öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards auf die folgenden Achsen ausgedehnt:

- Wülflingerstrasse (ab Hauptbahnhof bis Salomon-Hirzel-Strasse)
- Tösstalstrasse (ab Technikumstrasse bis Seenerstrasse)

Für die Attraktivität der öV-Hochleistungskorridore zentrale ist eine gute Verknüpfung der beiden Achsen in Winterthur Mitte resp. am Hauptbahnhof.

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Die Realisierung des öV-Hochleistungskorridors und der Urban Boulevards hat fast ausnahmslos zu allen anderen Massnahmen im sGVK Abhängigkeiten, in besonderem Ausmass in Bereich des Bahnhofs Grüze. Da der öV-Hochleistungskorridor das zentrale Element der künftigen Verkehrsabwicklung in Winterthur ist, haben sich die meisten anderen Massnahmen in erster Linie an den Anforderungen an seinen Betrieb zu orientieren. Dies gilt auch für bereits vorliegende Planungen (z.B. Alleenkonzzept, Verkehrskonzept Altstadt oder Leitbild Zürcherstrasse).</p> <p>Zu berücksichtigen sind zudem die parallel laufenden Arbeiten im Zusammenhang mit der Planungszone Neuhegi-Grüze und der Entwicklung des Gebietes Sulzerareal Stadtmitte. Zur idealen Anbindung der Regionalbuslinien oder zu den Möglichkeiten der Verlängerung der öV-Hochleistungskorridore in benachbarte Gemeinden sind im Rahmen des regionalen Agglomerationsprogramms weitere Gespräche mit der RWU, der regionalen Verkehrskonferenz und dem ZVV notwendig.</p>
Stand der Planung, Reifegrad	Projektidee aus der Testplanung sGVK. Basierend darauf wurde vom AfS bereits eine Projektskizze für die 1. Etappe entworfen, welche am 06.10.10 vom Stadtrat verabschiedet wurde. Auftrag an Planerbüro erteilt.
Nächste Schritte	<p>Konzeptvertiefung aufgrund der Projektskizze. Der Auftrag sollte Mitte 2011 abgeschlossen sein.</p> <p>Für die Erschliessung resp. die Entwicklung des Gebietes Sulzerareal Stadtmitte sind möglichst rasch geeignete Massnahmen zu planen, welche mit den Anforderungen an den öV-Hochleistungskorridor und den Urban Boulevard auf der Zürcherstrasse kompatibel sind. Die Lösungsansätze der von Sulzer-Immobilien in Auftrag gegebenen Studie „Sulzerareal Winterthur Stadt - Verkehrstechnische Untersuchungen“ (erstellt vom Büro SNZ, 14.06.10) sind mit den Stossrichtungen des sGVK (insbesondere öV-Hochleistungskorridor) nicht verträglich.</p>
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur (unter Beteiligung der betroffenen Stellen beim Kanton und bei der Region)
Bemerkungen, Hinweise	<p>Die genauen Vorgaben an den öV-Hochleistungskorridor und die Urban Boulevards sowie an die weiteren Vertiefungsarbeiten sind der vorliegenden Projektskizze zu entnehmen. Die weitere Planung der RVS-Massnahme (neue Busspur Wülflingerstrasse zwischen Bachtelstrasse und Schützenstrasse) und die Optimierung der LSA im Bereich Hauptbahnhof und Technikumstrasse (Ausfahrt Bahnhof – Taleck) sind ebenfalls Bestandteil der Konzeptvertiefung.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der öV-Priorisierung an den betroffenen Kreuzungen, resp. die Anforderungen an die Lichtsignalsteuerungen können erst nach den anstehenden Vertiefungsarbeiten festgelegt werden. Dazu sind noch detaillierte Abklärungen notwendig, insbesondere auch in Bezug auf die „Priorisierungs-Reihenfolge“ an Knoten, wo verschiedene Buslinien aufeinandertreffen. Auch die Frage nach den Stauräumen für den MIV ist in diesem Zusammenhang noch zu klären.</p>

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Konzeptvertiefung für alle Abschnitte der 1. Etappe	2010 – 2011	200'000*
2	Konzeptvertiefung für die Abschnitte der 2. Etappe	2011	150'000*

3	Raumsicherung für die eruierten Achsen	2012	--
4	Ausarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für die einzelnen Abschnitte beider Etappe	ab 2012	**
5	Bauprojekt für die einzelnen Abschnitte beider Etappen	bis 2015	**
6	Realisierung 1. Etappe und 2. Etappe	ab 2015	**
Gesamtkosten		offen	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Konzeptvertiefungen bis Ende 2011 zu konkretisieren.</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	+
3	Strassennetz	-	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	++			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Mobilitätsmanagement		Priorität: A2	2
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme Stadt	ab 2011 laufend	GV
Ausgangslage / Problem	Im Bereich Mobilitätsmanagement sind verschiedene Aktivitäten im Gange, die noch zu wenig gebündelt und auf einander abgestimmt sind. Eine bessere Koordination der Massnahmen würde erlauben, mit relativ bescheidenen Mitteln erwünschte verkehrliche Wirkungen zu erzielen, beispielsweise um Strassenabschnitte zu entlasten, die während kurzen Spitzenzeiten überlastet sind, Parkhäuser besser auszulasten oder Kapazitäten für den öV-Hochleistungskorridor frei zu spielen. Es sind sofort und kurz- bis mittelfristige und mit relativ geringen finanziellen Mitteln umsetzbare Lösungen gefragt. Das Mobilitätsmanagement (MM) ist dabei das zentrale Massnahmenpaket der nachfrageseitigen Verkehrsbeeinflussung.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung in den urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Für die Schaffung von Kapazitätsreserven auf den öV-Hochleistungskorridoren ist die Belastung des Strassennetzes insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren. Die Förderung des wesensgerechten und wirtschaftlichen Einsatzes der verschiedenen Verkehrsmittel ist dabei das oberste Ziel. Damit wird ein Beitrag zur Effizienzsteigerung der vorhandenen Mobilitäts- und Infrastrukturangebote. Dadurch sind auch Imagegewinne und Kosteneinsparungen möglich.</p> <p>Die so erreichte Entlastung des städtischen Strassennetzes schafft den notwendigen Handlungsspielraum für eine nachhaltige Stadtentwicklung (Legislatorschwerpunkte des Stadtrats 2010-2014), die Realisierung des öV-Hochleistungskorridors und eröffnet neue Potenziale für den öV und den Langsamverkehr generell.</p>		
Beschreibung	<p>Durch Vernetzen und Informieren von allen Mobilitätsbeteiligte wird gesamtstädtisch ein nachhaltiges Verkehrsverhalten, insbesondere von Pendlern und im Freizeitverkehr, gefördert. Mit dem MM sollen die bisherigen Aktivitäten besser koordiniert, langfristig fortgesetzt und die Effizienz des Transportsystems verbessert werden. Detaillierte Ansatzpunkte sind unter den Teilmassnahmen aufgeführt.</p> <p>Im Rahmen von Einzelprojekten sind bereits verschiedene Planungen im Gang, welche unter dem Oberbegriff Mobilitätsmanagement zusammengefasst werden können. Diese Planungen wirken in den folgenden Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen vor Antritt der Fahrt: positive/negative Anreizsystem durch Tarife, Information etc. ▪ Massnahmen während der Fahrt: Verkehrssteuerung durch LSA-Steuerung, Parkleitsysteme, etc. ▪ Planung, Controlling, Weiterentwicklung ▪ Anreize für den Vereinssport (z.B. im Rahmen von „sportlich zum Sport“) 		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Das Mobilitätsmanagement ist abhängig von zahlreichen anderen Verkehrsmassnahmen, insbesondere von Attraktivitätssteigerungen des öffentlichen Verkehrs und des Angebots für den Langsamverkehr. Die Einführung von Pull-Massnahmen (Anreizsystem) wird unterstützt durch eine vorgängige oder parallele Umsetzung der entsprechenden öV- und LV-Massnahmen (Umsetzung RVS-Konzept, öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards, verbesserte Quartierserschliessung, Umsteigepunkt Grüze, Optimierung Bus- und Bahnnetz, Veloparkierung und -routen, Fusswegnetz		

	sowie Beruhigung von Quartierstrassen). Auf der Gegenseite führt die Umsetzung von einzelnen MIV-Massnahmen (z.B. Dosierung oder Parkraumbewirtschaftung) zu einem Push-Effekt.
Stand der Planung, Reifegrad	Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung Winterthur 2010. Master-Arbeit ZHAW zu Mobility-Pricing, Oktober 2010. Studie zu Road Pricing, EBP 2008. Ansonsten nach Teilmassnahmen unterschiedlich.
Nächste Schritte	Priorisierung und Vertiefung der Teilmassnahmen und Umsetzungsplan für die nächsten Jahre. Insbesondere für das Gebiet Sulzerareal Stadtmitte sind rasch wirksame Mobilitätsmanagementmassnahmen zu erarbeiten, damit die angestrebte Entwicklung ohne negative Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem realisiert werden kann (dabei sind insbesondere Themen wie Fahrtenmodelle, Parkplatzbewirtschaftung, Förderung nachhaltiger und innovativer Mobilitätsangebote zu vertiefen). Der Gestaltungsplan Lagerplatz-Areal kann dabei einen Vorbildcharakter haben.
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur (unter Einbezug der zuständigen Stellen beim Kanton, v.a. AFV)
Bemerkungen	-

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Mobilitätskonzepte für Areale: Verstärkte Kooperation und Beratung von privaten Bauwilligen bei Mobilitätskonzepten, Erschliessungsfragen, Fahrtenmodellen etc. als Vorgabe für Wettbewerbe, Gestaltungsplanungen, Sonderbauvorschriften etc. Vorrangig ist die Weiterentwicklung der Erfahrungen im Gebiet Sulzerareal Stadtmitte (Werk1, Lagerplatz-Areal, Fokus) zu stadtweit anwendbaren Standards	laufend	*
2	Mobilitätsberatung in Unternehmen (MIU): Weiterführung bzw. -entwicklung des kantonalen MIU-Programms, beinhaltend Kontaktpflege/-ausweitung bestehender/potenzieller Firmen, Beratung im Rahmen von Baubewilligungsverfahren, Entwickeln von Anreizsystemen für Firmen wie auch Mitarbeitende etc. in Zusammenarbeit mit dem AFV.	laufend	*
3	Fördern von MM in der Verwaltung: Umsetzung des Konzepts Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung Winterthur 2012.	laufend	*
4	Mobilitätszentrale und -information: Prüfung einer Mobilitätsberatung für die Bevölkerung an zentral zugänglicher Lage. Kommunikation und Bekanntmachung der städtischen Angebote.	ab 2012	*
5	Förderung von Innovationsprojekten: Beteiligung in Lehre (z.B. Fachhochschulen, ETH) und Forschung (z.B. NFP's) zur Früherkennung und Förderung von innovativen Projekten mit Potenzial (z.B. ZHAW Arbeit zum Aufbau von Ver-	laufend	*

kehrsinfor-Systemen)		
Gesamtkosten	offen	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramm vom Bund nicht mitfinanziert		

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	+	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	0	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	++			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	++	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept		Priorität: A	3
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 – 2018	GV
Ausgangslage / Problem	Das vorliegende RVS-Konzept wurde im Jahr 2006 erarbeitet. Die Vollständigkeit und Aktualität der darin enthaltenen Massnahmen ist aus heutiger Sicht nicht mehr gegeben. Es ist zu prüfen, ob RVS-Massnahmen auch auf weiteren Strassenabschnitten, insbesondere ausserhalb der öV-Hochleistungskorridore, notwendig sind.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Schaffung von Handlungsspielraum für eine attraktive Gestaltung der Urban Boulevards ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Mit Massnahmen zur konsequenten öV-Priorisierung und zur Dosierung des MIV soll auf dem ganzen Stadtgebiet eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit erreicht und die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter gesteigert werden. Nur so kann der öffentliche Verkehr den Grossteil des Neuverkehrs aus der Siedlungsentwicklung bewältigen.		
Beschreibung	Das RVS-Konzept aus dem Jahr 2006 muss vor dem Hintergrund der Entwicklungen der letzten Jahre überprüft und mit den Ergebnissen des sGVK abgestimmt werden. Zu diesem Zweck sind eine Aktualisierung und bei Bedarf eine Ergänzung mit zusätzlichen Massnahmen notwendig.		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Umsetzungsstand RVS-Massnahmen; öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards; RWU		
Stand der Planung, Reifegrad	Konzept RVS Winterthur und Umgebung (Stand August 2006). Erste Arbeiten für die Aktualisierung laufen bereits (z.B. systematische Verlustzeitanalyse Stadtbus).		
Nächste Schritte	Grundlagen für Aktualisierung bereitstellen (z.B. systematische Verlustzeitanalyse) und Arbeiten in Abstimmung mit Kanton ausschreiben.		
Zuständigkeit / Federführung	Die bisherige Federführung bei der Erarbeitung des RVS-Konzepts lag beim kantonalen Amt für Verkehr. Für die Aktualisierung des RVS auf Stadtgebiet ist die Aufgaben- sowie die Kostenteilung zwischen Kanton und Stadt noch zu klären. Eine Leitung der weiteren Arbeiten durch die Stadt Winterthur ist – unter Einbezug des Kantons – anzustreben.		
Bemerkungen, Hinweise	Die Planung von entsprechenden Massnahmen entlang der öV-Hochleistungskorridore wird im Rahmen der entsprechenden Vertiefungsarbeiten (Massnahmen 3 und 7) vorangetrieben. Die vorliegende Aktualisierung konzentriert sich auf die Strassenabschnitte ausserhalb der öV-Hochleistungskorridore.		

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Systematische Erfassung und Analyse der Verlustzeiten im ganzen Busnetz. ¹⁾	Dez. 2010	CHF 50'000*

1) Erste Massnahmen wurden bereits abgeleitet.

2	Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept	ab 2. Hälfte 2011	*
3	Projektierung der zusätzlich notwendigen Bus-Priorisierungen aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung und der Massnahmen des sGVK sowie	ab 2012	noch unklar**
4	Umsetzung Anpassungen an LSA-Steuerungen, Realisierung Kontenumgestaltungen und neue Busspuren	ab 2015***	max. CHF 3.0 Mio.
Gesamtkosten		offen	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Aktualisierung bis Ende 2011 zu konkretisieren.</i>			
<i>*** Dringende, neu abgeleitete Massnahmen können auch schon im Rahmen des AP 1. Generation als Ersatz für zeitlich nach hinten verschobene RVS-Massnahmen umgesetzt werden (siehe Massnahmenblätter 5 und 10).</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	-	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)		Priorität: B	4
Umsetzungshorizont	mittelfristig	2019 – 2029	GV
Ausgangslage / Problem	Die heute in Spitzenzeiten bereits überlasteten Abschnitte der Hauptverkehrsachsen Zürcherstrasse, Technikumstrasse, St. Gallerstrasse, Stadthausstrasse, General Guisan-Strasse Wülflingerstrasse und Tössstalstrasse sollen mit dem Horizont 2015 – 2018 in öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards umgestaltet werden (Massnahme 1). Langfristig sind auch weitere Strassenabschnitte von Überlastungen und damit unattraktiven Beförderungsgeschwindigkeiten im öV sowie mangelnder Aufenthalts- und Fortbewegungsqualität für den Langsamverkehr betroffen.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung des Quartierzentrums Oberwinterthur an die urbanen Zentren Neuhegi-Grüze und Winterthur Mitte ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Seen und Oberwinterthur 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Im Hinblick auf die absehbaren Verkehrszunahmen muss sich die Korridorkapazität auf den kritischen Achsen gemäss den Grundsatzentscheiden des Stadtrats und der Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität künftig auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen ausrichten. Die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit mit dem öffentlichen Verkehr (und damit eine Attraktivierung gegenüber dem MIV) und die Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit hat auf entsprechenden Achsen daher oberste Priorität. Dies ist auch zur Erfüllung des Ziels, einen Grossteil des Mehrverkehrs aus der Siedlungsentwicklung mit dem öV aufzunehmen, zwingend.		
Beschreibung	<p>In den heute bereits hoch ausgelasteten Korridoren, in welchem aufgrund der gemäss Zukunftsbild angestrebten Entwicklung mit einem hohen Verkehrswachstum zu rechnen ist, wird der öV-Hochleistungskorridor und die Urban Boulevards der 1. Priorität ausgedehnt resp. entsprechend der angestrebten Entwicklung in die Quartiere mit den grössten Potenzialen weitergeführt. Die Anforderungen an die Abschnitte der 2. Priorität sind dieselben wie bei der 1. Priorität:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe Attraktivität durch grosse Beförderungsgeschwindigkeiten und Fahrplanstabilität sowie eine optimale Zugänglichkeit der Haltestellen (z.B. durch Eigentrassierung, ergänzende Linienelemente, Fahrbahnhaltestellen, Dosierung MIV und konsequente öV-Priorisierung mit Nullwartezeit an Kreuzungen) ▪ hohe Leistungsfähigkeit der betroffenen Buslinien, Ausgestaltung für den Einsatz von Trolley-Doppelgelenkbussen ▪ direkte Zugangswege und attraktive Umsteigezeiten zu den S-Bahnstationen und frequenzstarken Bushaltestellen entlang dem öV-Hochleistungskorridor für zu Fuss Gehende ▪ Ideale Umsteigebeziehungen an den Endpunkten auf die S-Bahn oder auf andere Stadtbus- resp. Regional-Buslinien, verkehrlich ideale Anbindung der umliegenden Gemeinden an den öV-Hochleistungskorridor ▪ auf Abschnitten oder bei Querungen mit einem hohen Aufkommen von Zufussgehenden und Velos sind die Lichtsignalanlagen in zweiter Priorität auf den Langsamverkehr auszurichten 		

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ die heutigen MIV-Kapazitäten sind, soweit wie möglich, beizubehalten. Falls aus Gründen der Gesamtkapazität erforderlich, können zu Spitzenzeiten die MIV-Kapazitäten reduziert werden. In diesem Fall sind flankierende Massnahmen vorzusehen, damit der motorisierte Individualverkehr nicht in die Quartiere und auf Schleichwege durch Nachbargemeinden ausweicht ▪ hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch städtebauliche Integration und Vegetationskonzept („urbanes Grün“) ▪ minimale Trennwirkung durch entsprechende Strassenraumgestaltung, Verbesserung der Qualität und Sicherheit von Fuss- und Radwegen ▪ Gewährleistung der Erschliessung aller über die entsprechenden Strassen angebotenen Nutzungen und Grundstücke, resp. Aufzeigen von alternativen Erschliessungsmöglichkeiten für Anwohner, Kunden, Besucher, Pendler und Anlieferungsverkehr <p>Die Umsetzung erfolgt mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Unter Umständen wird abschnittsweise auch eine Neuordnung des Verkehrsregimes notwendig, um obige Ziele zu erreichen (z.B. Einführung Einbahnverkehr, flexible Fahrstreifenbewirtschaftung, etc.). Die ideale Linienführung, die genauen Endpunkte sowie die Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit der folgenden Verbindungen sind im Rahmen der weiteren Arbeiten noch zu prüfen, dabei ist auch der Bedarf einer Weiterführung an die S-Bahnhaltestelle und/oder in die benachbarten Gemeinden zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sulzerallee (Seenerstrasse) -> Richtung Neuhegi / Elsau - Sulzerallee (Seenerstrasse) -> Richtung Oberwinterthur - Wüflingerstrasse (Salomon Hirzel-Strasse) -> Richtung Zentrum oder S-Bahnhaltestelle Wüflingen - Zürcherstrasse (Klosterstrasse) -> Richtung Zentrum oder S-Bahnhaltestelle Töss - Tösstalstrasse (Seenerstrasse) -> Richtung Ober- oder Unterseen
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Die Realisierung des öV-Hochleistungskorridors und der Urban Boulevards hat fast ausnahmslos zu allen anderen Massnahmen im sGVK Abhängigkeiten. Besonders gross ist diese bei den weiteren Planungen zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze. Da der öV-Hochleistungskorridor das zentrale Element der künftigen Verkehrsabwicklung in Winterthur ist, haben sich die meisten anderen Massnahmen aber in erster Linie an den Anforderungen an seinen Betrieb zu orientieren. Dies gilt auch für bereits vorliegende Planungen (z.B. Alleenkonzept).
Stand der Planung, Reifegrad	Projektidee aus der Testplanung sGVK.
Nächste Schritte	Konzeptvertiefung analog zu den Abschnitten der 1. Priorität notwendig.
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur (unter Beteiligung der betroffenen Stellen beim Kanton und der Region)
Bemerkungen, Hinweise	Die konkrete Ausgestaltung der öV-Priorisierung an den betroffenen Kreuzungen, resp. die Anforderungen an die Lichtsignalsteuerungen können erst nach den anstehenden Vertiefungsarbeiten festgelegt werden. Dazu sind noch detaillierte Abklärungen notwendig, insbesondere auch in Bezug auf die „Priorisierungs-Reihenfolge“ an Knoten, wo verschiedene Buslinien aufeinandertreffen. Auch die Frage nach den Stauräumen für den MIV ist in diesem Zusammenhang noch zu klären.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Evaluation Linienführung / Endpunkte und Konzeptvertiefung für die Abschnitte der 2. Priorität	2012	200'000*
2	Raumsicherung für die eruierten Achsen	2013	--
3	Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die einzelnen Abschnitte der 2. Etappe	ab 2013	**
4	Bauprojekte für die einzelnen Abschnitte	bis max. 2019	**
5	Realisierung Abschnitte der 2. Priorität	ab 2019	**
Gesamtkosten		offen	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert			
** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Konzeptvertiefungen zu konkretisieren.			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	+
3	Strassennetz	-	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	++			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Übersicht Massnahmenblätter öffentlicher Verkehr

- | | | |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 5. | Umsetzung RVS-Konzept: Busbevorzugung, Sanierung Verlustpunkte öV, Zugänglichkeit von Bushaltestellen | Sofortmassnahme (A1) |
| 6. | Querung und Umsteigepunkt Grüze | kurzfristig (A) |
| 7. | Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere | kurzfristig (A) |
| 8. | Optimierung Busnetz | kurzfristig (A) |
| 9. | Optimierung Bahnnetz | mittelfristig (B) |

Umsetzung RVS-Konzept: Busbevorzugung, Sanierung Verlustpunkte öV und Zugänglichkeit von Bushaltestellen		Priorität: A1	5
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme (A-Massnahme aus AP 1.G.)	2011 - 2014	öV
Ausgangslage / Problem	Zwei der auslastungsstärksten Buslinien (Linien 1 und 2) verkehren auf Abschnitten des städtischen HVS-Netzes, welche zur Hauptverkehrszeit stellenweise immer wieder überlastet sind. Dies betrifft hauptsächlich die Zürcherstrasse, die Technikumstrasse, die St. Gallerstrasse, die Wülflingerstrasse und die Tösstalstrasse (die genauen Verlustpunkte können der Defizitkarte öV entnommen werden). Es kommt zu Verlustzeiten an Knoten und damit zu einer Beeinträchtigung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Der dringende Handlungsbedarf wurde bereits im RVS-Konzept 2006 erkannt und benannt.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Der motorisierte Individualverkehr ist so zu dosieren resp. der Strassenraum so anzupassen, dass die Busse konsequent priorisiert werden können. Dazu sind einzelne LSA-Steuerungen anzupassen und die heutige Busbevorzugung über die Knotenbereiche hinaus durch Einrichtung von separaten Busspuren auf alle stark belasteten Strecken auszuweiten. Damit soll auf dem ganzen Stadtgebiet eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit erreicht und die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter gesteigert werden. Nur so kann der öffentliche Verkehr den Grossteil des Neuverkehrs aus der Siedlungsentwicklung bewältigen.		
Beschreibung	<p>Zur Erreichung der Ziele schlägt das Konzept RVS für Winterthur und Umgebung (Stand August 2006) an verschiedenen Strassenabschnitten die Realisierung von neuen Busspuren, lokale Umbauten von Knoten und Anpassungen an LSA-Steuerungen vor. Solche RVS-Massnahmen wurden in den letzten Jahren im Zusammenhang mit anstehenden Sanierungen teilweise bereits umgesetzt. Sie sind auch mitfinanzierter Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation. Im Rahmen des sGVK wird eine kurzfristige Umsetzung der noch nicht realisierten Teilmassnahmen auf Stadtgebiet, welche mit den Anforderungen des sGVK im Einklang stehen, angestrebt.</p> <p>Bei der Umgestaltung der Haltestellen sind auch die Anforderungen aus dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu erfüllen.</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Betriebs- und Gestaltungskonzepte für den öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards auf den entsprechenden Abschnitten und Verkehrsberuhigung von Quartiertangenten, Aktualisierung RVS-Konzept.		
Stand der Planung, Reifegrad	Konzept RVS Winterthur und Umgebung (Stand August 2006). Der kantonale Projektierungskredit für die Massnahmen ausserhalb der Stadt wurde anfangs 2011 freigegeben.		
Nächste Schritte	<p>Vorstudien für die im RVS aufgeführten Teilmassnahmen, Anträge an Kanton zur Mitfinanzierung über Strassenbaupauschale, Festlegung Kostenteiler Stadt / Kanton, Umsetzungsplanung, Einstellen der Beträge in die Investitionsplanung 2012.</p> <p>Die verantwortlichen Stellen der Stadt haben darauf hinzuwirken, dass der Baubeginn der im AP der 1. Generation aufgeführten RVS-Massnahmen (oder entsprechende Ersatzmas-</p>		

	snahmen aus der anstehenden Aktualisierung des RVS-Konzepts) bis spätestens 2014 erfolgen kann, damit von den finanziellen Beiträgen des Bundes profitiert werden kann.
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur in Abstimmung mit den betroffenen Stellen beim Kanton.
Bemerkungen, Hinweise	Busspuren können in einigen Fällen mit einer Velospur kombiniert werden. Einzelne Massnahmen werden im Zusammenhang mit der Vertiefungsstudie zum öV-Hochleistungskorridor und der Urban Boulevards der 1. Priorität weiter bearbeitet.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Vorstudien für Einzelmassnahmen gemäss RVS-Konzept 2006 und AP 1.G. (Ziel: konkrete Beträge in Investitionsplanung 2012 einstellen und Umsetzungsplan festlegen).	ab 2011	CHF 100'000*
2	Realisierung resp. Prüfung neuer Busspuren: <ul style="list-style-type: none"> ▪ RVS13: Frauenfelderstrasse (Pappelweg – Ruediweg) ▪ RVS14: Frauenfelderstrasse (Rietstrasse – Ruediweg) ▪ RVS15: Seenerstrasse (Kreisel Ohrbühl – Hegifeldstrasse) ▪ RVS16: Schaffhauserstrasse (A1-Anschluss Ohringen bis Knoten Seuzacherstrasse) ▪ RVS18: Grüzefeldstrasse (St. Gallerstrasse – Industriestrasse, Ausfahrt Busdepot) ▪ Evtl. neue Busspuren aus laufenden Studien (Aktualisierung RVS, Massnahme Nr. 3)** 	Baubeginn ab 2013	in Abklärung
3	RVS5: Busein- und ausfahrt Stadthausstrasse / General Guisan-Strasse	Baubeginn 2014	ca. CHF 260'000
4	Verlängerung Busspuren und Anpassung Signalisation: <ul style="list-style-type: none"> ▪ zu prüfen: Industriestrasse (Grüzefeldstrasse – Scheideggstrasse) ▪ Schlosstal-/Zürcherstrasse (Zufahrt von Schlosstal) ▪ Evtl. Verlängerung von Busspuren oder Anpassungen an Signalisation aus laufenden Studien (Aktualisierung RVS, Massnahme Nr. 3)** 	Baubeginn ab 2013	in Abklärung
5	Optimierung Lage, Zugänglichkeit und Behindertengerechtigkeit von Bushaltestellen (u.a. Haltekanten Rychenbergstrasse stadteinwärts, insbesondere Kantonsschule)	2011 – 2014	max. CHF 0.5 Mio.
Gesamtkosten		in Abklärung	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert			
** Als Ersatz für Massnahmen aus dem RVS-Konzept, welche aus unterschiedlichen Gründen nicht bis 2014 realisiert werden können.			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	-	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	++
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Querung und Umsteigepunkt Grüze		Priorität: A	6
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 - 2018	öV
Ausgangslage / Problem	Das Gebiet Neuhegi / Grüze bildet künftig neben dem Gebiet Altstadt / Sulzerareal Stadtmitte das zweite urbane Zentrum der Stadt Winterthur. Ein hoher Anteil öV und Langsamverkehr an der künftigen Mobilität trägt massgeblich dazu bei, dass das grosse Entwicklungspotenzial des Gebietes ausgeschöpft werden kann. Die optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist dabei von zentraler Bedeutung. Mit der umliegenden Zentrumszone sowie der dichten S-Bahn-Frequenz besitzt der Bahnhof Grüze ein noch weitgehend unausgeschöpftes Entwicklungspotenzial.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Verknüpfung der wichtigen Verkehrsknoten im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze und damit Förderung resp. Stärkung der Entwicklung ▪ Wichtiges funktionales und gestalterisches Element des Urban Boulevards ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Damit Busse auf dem öV-Hochleistungskorridor von der St. Gallerstrasse via Bahnhof Grüze auf die Sulzerallee geführt werden können, muss eine Querung geschaffen werden. Zudem ist die unbefriedigende Umsteigesituation zwischen Bus und S-Bahn am Bahnhof Grüze zu verbessern.		
Beschreibung	Für die Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze und eine gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen ist eine Gesamtlösung für alle Verkehrsmittel notwendig. Die Verkehrsströme von resp. nach Winterthur Mitte müssen aufgrund der höheren Gesamtkapazitäten in erster Linie mit dem öV und dem Langsamverkehr abgewickelt werden können. Ergänzend dazu erfolgt die Anbindung für den MIV mit der neuen Strasse über den Anschluss Oberwinterthur direkt auf die A1. Damit der Bus die Geleise zwischen St. Gallerstrasse und Sulzerallee queren kann, braucht es eine neue Unter- oder Überführung. Aus den oben erwähnten verkehrlichen Überlegungen, aber auch aus städtebaulichen Gründen (Stärkung der Nordseite des Bahnhofs, Eingangstor ins Gebiet Neuhegi, Urban Boulevard) bleibt eine solche Querung ausschliesslich dem Bus und dem Veloverkehr vorbehalten. Diese muss so ausgestaltet werden, dass der Bahnhof Grüze und die Bushaltestelle optimal miteinander verknüpft werden können. Erste Planungen liegen bereits vor. Kurze und attraktive Umsteigewege machen den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig und fördern seinen Anteil am Modalsplit. Mit der neuen Querung sollen zudem Verbesserungen für den Langsamverkehr (direkte Verbindung zwischen den beiden urbanen Zentren) umgesetzt werden.		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards; Umsetzung RVS-Massnahmen; Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze; Optimierung Busnetz; städtebauliche Studie Zentrum Grüze; Aufwertung Bahnhof Grüze; Planungszone Neuhegi-Grüze		
Stand der Planung, Reifegrad	Vertiefungsstudie Grüze (Pool Architekten / EWP, Dezember 2008); Testplanungsergebnisse sGVK 2010; Planungszone Neuhegi-Grüze (Perimeter Umfeld Grüze); 1. Veranstaltung mit Grundeigentümern bereits durchgeführt („Forum Grüze“, April 2011)		
Nächste Schritte	Die Planung der Querung Grüze inkl. des Anschlusses an den S-Bahnhof wird weiter vorangetrieben, sobald die Ergebnisse der Konzeptvertiefung öV-Hochleistungskorridor vorliegen. Als Fortsetzung des „Forums Grüze“ sollen ab Mitte 2011 voraussichtlich drei Workshops unter Beteiligung der Grundeigentümer stattfinden, in welchen das für das Bahnhofsgebiet massgebliche Entwicklungsszenario bestimmt und konsolidiert wird. Die		

	genauen Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung der Querung (Anzahl Fahrstreifen, Art und Takt der Busse, Unter- oder Überführung, Flächen für den Langsamverkehr) sind als Ergebnis dieser Studien für die weiteren Arbeiten zu definieren.
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur in Zusammenarbeit mit Stadtbus Winterthur und ZVV
Bemerkungen, Hinweise	Im Juli 2010 hat die Baudirektion des Kantons Zürich eine Planungszone für drei Jahre für das Gebiet Neuhegi-Grüze festgesetzt. Innert diesen drei Jahren sind Raumsicherungsmaßnahmen für Infrastrukturanlagen vorzunehmen. Dies betrifft die ganze Umgestaltung des Bahnhofs Grüze wie auch neue Verkehrsachsen durch das Gebiet Neuhegi. Das Planungs- und Bewilligungsverfahren ist mit vielen Unsicherheiten behaftet, die bei den Teilmassnahmen aufgeführten Termine sind daher ein ambitioniertes Ziel. Für eine den Modalsplit-Vorgaben entsprechende Entwicklung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze ist aber alles daranzusetzen, dass die Querung für den Bus und den Langsamverkehr möglichst bald realisiert werden kann.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Machbarkeits-/Vorstudie Querung / Anschluss Bahnhof Grüze basierend auf den bestehenden Planungen (nach Festlegung der Anforderungen aus Vertiefungsstudie öV-Hochleistungskorridor)	2011 – 2012	CHF 100'000*
2	Raumsicherung	2012	--
3	Projektierung	ab 2013	**
4	Realisierung	ab 2015	**
Gesamtkosten		noch offen	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Konzeptvertiefungen öV-Hochleistungskorridor bis Ende 2011 zu konkretisieren.</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	++	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	-
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Verbesserung öV-Erschliessung Quartiere		Priorität: A	7
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 - 2018	öV
Ausgangslage / Problem	<p>Verschiedene Quartiere der Stadt Winterthur sind noch nicht optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Stellenweise liegen die Bushaltestellen gemessen an der Luftliniendistanz mehr als 400 Meter entfernt und teilweise sind die effektiven Wegnetzdistancen zu gross. Stellenweise ist auch das Angebot im Vergleich zu den übrigen Stadtgebieten mangelhaft. Dies betrifft Ruchwiesen / Pfaffenwiesen, Neuwiesen / Oberfeld (inkl. Euchlachhalle), Meienriet, Niederfeld, Dätttau, Seen / Waldegg, Vorder Brüel / Letten, Oberseen / Stocken, Gotzenwil, Iberg, Weinberg / Veltheim, Ricketwil, Schlosstal, Lagerplatz-Areal und Waldhof.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung aller Wohnlagen der Stadt Winterthur an ihre Quartierzentren und die beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten (Meienriet, Niederfeld, Zinzikon, Pfaffenwiesen, Oberseen, Gotzenwil, Iberg und Dätttau) 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Bestehende und neu zu entwickelnde Quartiere der Stadt Winterthur sollen mit dem städtischen öffentlichen Verkehr optimal erschlossen werden. Damit wird ein hoher Anteil des öV am Modalsplit möglich. Entsprechend müssen die Buslinien in diejenigen Quartiere geführt werden, welche heute schon ein grosses Passagieraufkommen haben, resp. dieses aufgrund der angestrebten Entwicklung künftig zunehmen wird, und an möglichst idealen Stellen mit dem städtischen öV-Hochleistungskorridor sowie mit dem öffentlichen Regionalverkehr (Busse, S-Bahn) und Fernverkehr verknüpft sein.</p>		
Beschreibung	<p>Die Haltestelle Tössfeld wird ab Mitte 2012 durch die Linie 11 erschlossen. Eine verbesserte Erschliessung der Tössfeldstrasse mit einer neuen Linie ist im „Liniennetz 2018“ vorgesehen. Diese bedingt grosse Infrastrukturanpassungen im Strassenraum.</p> <p>Für die verbesserte Anbindung der Quartiere Ruchwiesen und Pfaffenwiesen sind Verlängerungen von bestehenden Buslinien ebenfalls im „Liniennetz 2018“ vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 1 bis Ruchwiesen (statt wie bisher bis Oberwinterthur) ▪ Linie 5 bis Schoren (statt wie bisher bis Technorama / Pfaffenwiesen) <p>Für eine verbesserte Anbindung der übrigen aufgeführten Quartiere ist die Einführung von Quartierbussen oder Rufbussen resp. deren Linienführung zu prüfen.</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards; Optimierung Busnetz; Optimierung S-Bahn; RWU</p>		
Stand der Planung, Reifegrad	<p>Verlängerung der Linien 1 und 5 sowie bessere Erschliessung im Liniennetz von Stadtbus für das Jahr 2018 bereits enthalten und vom ZVV grundsätzlich genehmigt.</p> <p>Keine Grundlagen für die Erschliessung der übrigen Quartiere, ausser ersten Hinweisen aus der Testplanung sGVK 2010.</p>		
Nächste Schritte	<p>Konkretisierung der benötigten Infrastrukturausbauten für die vorgesehenen Linienverlängerungen, Einleitung der entsprechenden Verfahren für Raumsicherung. Prüfung der Notwendigkeit / Wirtschaftlichkeit der übrigen Quartieranbindungen.</p>		
Zuständigkeit / Federführung	<p>Stadtbus Winterthur in Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau und dem ZVV. Anpassungen und Ergänzungen am städtischen Busnetz sind ständige Grundaufgaben von Stadtbus Winterthur im Rahmen von zukünftigen Fahrplanverfahren.</p>		

Bemerkungen, Hinweise	Zurzeit wird die Wirtschaftlichkeit von Quartierbuslinien vom ZVV eher als gering eingeschätzt.
-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Weiterführung der Planungen für die vorgesehenen Linienverlängerungen.	ab 2011	*
2	Projektierung der für die Verlängerungen notwendigen neuen Infrastrukturen.	ab 2012	*
3	Überprüfung Bedarf und Wirtschaftlichkeit von Quartierbuslinien (z.B. Tössfeld)	ab 2012	*
4	Realisierung Infrastrukturen	ab 2015	offen**
Gesamtkosten		offen	
<i>* Ist in den regulären Aufgaben und Arbeiten von Stadtbus Winterthur enthalten.</i>			
<i>** Die Kosten müssen noch ermittelt werden.</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	0	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	++	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Optimierung Busnetz		Priorität: A	8
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 –2018	öV
Ausgangslage / Problem	Mit Realisierung der ersten Äste des öV-Hochleistungskorridors muss auch das Busnetz optimiert werden. Zudem werden bis dann verschiedene weitere Buslinien an ihre Kapazitätsgrenzen stossen und mit grösseren Fahrzeugen, resp. in dichterem Takt befahren werden müssen.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung aller Wohnlagen in den Quartieren an ihre Quartierzentren und die beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Der Betrieb der Stadt- und Regionalbusse muss möglichst effizient und wirtschaftlich erfolgen können. Zudem sind künftig mehr Kapazitäten für eine steigende Nachfrage im ganzen Stadtgebiet und in der Region bereitzustellen.		
Beschreibung	<p>Zu diesem Zweck sind laufend verschiedene Ansatzpunkte für Optimierungen zu prüfen und bei Bedarf Projekte auszulösen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abtausch von Linien ▪ Durchbindungen von Linien ▪ Linienerlängerungen (auch in angrenzende Gemeinden), Lage der Endhaltestellen ▪ Potenzial für neue Tangentialverbindungen (z.B. Seen – Oberwinterthur) ▪ Wendemöglichkeiten an Endhaltestellen ▪ Elektrifizierung <p>Eine bereits bekannte Optimierungsmöglichkeit besteht in der Umgestaltung der Zielstrasse für einen Busbetrieb der Linie im Gegenverkehr.</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards; Verbesserung öV-Anbindung Quartiere; Querung und Umsteigepunkt Grüze; 4. Teilergänzung S-Bahn, RWU		
Stand der Planung, Reifegrad	Ideen / Absichten Stadtbus und noch zu prüfende Vorschläge aus der Testplanung.		
Nächste Schritte	Laufende Prüfung des Optimierungspotenzials, insbesondere nach Vorliegen der Konzeptvertiefung öV-Hochleistungskorridor. Auslösen der weiteren Arbeiten für Einführung Gegenverkehr auf Zielstrasse.		
Zuständigkeit / Federführung	Stadtbus Winterthur in Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau, dem ZVV und der Region (regionale Verkehrskonferenz). Anpassungen und Ergänzungen am städtischen Busnetz sind ständige Grundaufgaben von Stadtbus Winterthur im Rahmen von zukünftigen Fahrplanverfahren.		
Bemerkungen, Hinweise	Die Weiterentwicklung und Ergänzung des städtischen Busnetzes wird als ständige Grundaufgabe von Stadtbus Winterthur betrachtet. Die Beurteilung der Optimierungsmöglichkeiten sowie die Finanzierung neuer Angebote müssen im Rahmen der jeweiligen Fahrplanverfahren unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit erfolgen.		

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Prüfung Optimierungspotenzial	laufend	*
2	Auslösen von Studien resp. Projektierungsaufgaben bei erkannten Bedürfnissen (z.B. Gegenverkehr Zielstrasse für Buslinie 3)	laufend	*
3	Realisierung von notwendigen neuen Infrastrukturen	2015**	noch unklar***
Gesamtkosten		offen	
<i>* Ist in den regulären Aufgaben und Arbeiten von Stadtbus Winterthur enthalten.</i>			
<i>** Bei Bedarf auch früher.</i>			
<i>*** Die Kosten müssen noch ermittelt werden.</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	0	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Optimierung Bahnnetz		Priorität: B	9
Umsetzungshorizont	mittelfristig	2019 - 2029	öV
Ausgangslage / Problem	Die Stadt Winterthur verfügt über verschiedene Bahnhöfe, welche von der Zürcher S-Bahn bedient werden. Mit Umsetzung der 4. Teilergänzung wird das Angebot ab 2018 für die Stadtbahnhöfe Grüze, Oberwinterthur, Hegi, Sennhof-Kyburg, Wallrüti und Reutlingen verbessert. Der Bahnhof Grüze weist heute eine sehr geringe Nachfrage auf. Die Umsteigesituation zwischen der Bahn und dem städtischen öV ist sehr unattraktiv. Mit den angestrebten Entwicklungen im Gebiet Neuhegi und dem öV-Hochleistungskorridor wird sich die Bedeutung des Bahnhofs künftig stark verändern. Im kantonalen Richtplan sind mit einem längerfristigen Horizont zudem verschiedene Ausbauvorhaben für das S-Bahnnetz enthalten (Doppel- und Dreispurausbauten sowie neue Bahnhöfe).		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze an den Regional- und Fernverkehr und damit Förderung resp. Stärkung ihrer Entwicklung ▪ Anbindung der S-Bahnhaltestellen in den Quartierzentren an die urbanen Zentren ▪ Bahnerschliessung von Entwicklungsschwerpunkten (insbesondere Töss, Oberseen und Gotzenwil) 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Bestehende und neu entwickelte Quartiere der Stadt Winterthur sollen mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen werden. Damit wird ein hoher Anteil des öV am Modalsplit möglich. Entsprechend muss die Bahn (S-Bahn und/oder Stadtbahn) diejenigen Bahnhöfe gut ins Bahnnetz einbinden, welche heute schon ein grosses Passagieraufkommen haben, resp. dieses aufgrund der angestrebten Entwicklung künftig zunehmen wird. Eine zentrale Bedeutung soll künftig dem Bahnhof Grüze zukommen.		
Beschreibung	<p>In einer Vertiefungsarbeit soll geprüft werden, ob einerseits am Liniengefüge der S-Bahn im Rahmen des Projekts „S-Bahn, 2. Generation“ nach der 4. Teilergänzung im Sinne einer „Stadtbahn“ weitere Optimierungen vorgenommen werden können, sodass die verschiedenen Bahnhöfe besser in Bahnnetz eingebunden, häufiger bedient und an den städtischen öV-Hochleistungskorridor angebunden werden können. Folgende Möglichkeiten stehen aus heutiger Sicht zur Diskussion:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierungen Netz / Linien (Durchbindung, Verlängerung, Abtausch, Anschlüsse). Möglichkeiten für Taktverdichtungen zwischen dem Hauptbahnhof und Grüze sind aus heutiger Sicht auf den S-Bahnlinien 7, 8 und/oder 41 vorhanden, für die Strecke Hauptbahnhof – Wülflingen auf der S41. Auch die Anschlüsse der S41 an die S-Bahnlinien nach Zürich und die Umsteigezeiten am Bahnhof Wülflingen weisen Optimierungspotenzial auf. ▪ Verlegung von bestehenden Haltestellen ▪ neue Haltestellen (Oberseen und Försterhaus aus dem Richtplan sowie Sulzer / Lagerplatzareal als vorliegende Idee) ▪ Integration Gleisstrang nach Frauenfeld in Bahnhof Grüze („Grüze Nord“, Projektidee aus Testplanung) <p>Andererseits ist mit der SBB und dem ZVV auch zu prüfen, ob langfristig ein zusätzliches Angebot am Bahnhof Grüze realisierbar wäre (z.B. Fernverkehrshalte). Dies vor dem Hintergrund der zentralen Bedeutung, welche dem Bahnhof Grüze bei der Entwicklung des Gebiets Neuhegi als zweites urbanes Zentrum von Winterthur zukommt. Dadurch könnte auch der Hauptbahnhof etwas entlastet werden.</p>		

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	4. Teilergänzung S-Bahn; S-Bahn 2G; Fernverkehr SBB (u.a. Bahn 2030), RWU. Die Landreserven der SBB am Bahnhof Winterthur sind in die Überlegungen miteinzubeziehen.
Stand der Planung, Reifegrad	Richtplaneinträge; Ideen aus der Testplanung; weitere Ideen
Nächste Schritte	Systematische Prüfung Optimierungspotenzial in Abstimmung mit Region; weitere Abklärungen zum gewünschten Angebot und Nachfragepotenzial am Bahnhof Grüze; Erstellung eines Argumentariums zuhanden des ZVV und der SBB; bei Bedarf Anpassung der Richtplaneinträge.
Zuständigkeit / Federführung	In einem ersten Schritt muss die Stadt zusammen mit der Region aktiv werden und im Rahmen der Planungen der S-Bahn 2G dem ZVV ein entsprechendes Begehren einreichen.
Bemerkungen, Hinweise	Die Chancen für eine Integration der Geleise Richtung Frauenfeld in den Bahnhof Grüze und neue Fernverkehrshalte sind aus heutiger Sicht als relativ gering zu beurteilen. Die Stadt Winterthur steht mit ihren Anliegen bei der SBB in Konkurrenz zu zahlreichen anderen Forderungen aus verschiedenen Städten und Agglomerationen. Die Station Oberseen ist als mittel- bis langfristiges Vorhaben im kantonalen Richtplan festgelegt. Die Realisierung ist mit der Entwicklung des Gebiets Gotzenwil verknüpft. Sollte die Entwicklung nicht wie zurzeit vorgesehen stattfinden können, würde ein grosses Potenzial bzw. ein wesentlicher Teil der Begründung für diese Station wegfallen.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Ermittlung Optimierungspotenzial und vertiefende Studien zur Weiterentwicklung des Bahnnetzes.	ab 2015	CHF 100'000*
2	Überprüfung, allenfalls Anpassung der Richtplaneinträge	nach Abschluss Studie	--
3	<i>(weitere Massnahmen abhängig von obigen Ergebnissen)</i>		noch offen
Gesamtkosten		offen	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	0	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	+
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	++	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	-
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	-

Übersicht Massnahmenblätter motorisierter Individualverkehr

- | | | |
|-----|------------------------------------------------|-----------------------|
| 10. | Umsetzung RVS-Konzept: Dosierung und Steuerung | Sofortmassnahmen (A1) |
| 11. | Verkehrsberuhigung Quartiertangenten | Sofortmassnahmen (A1) |
| 12. | Parkraumplanung und -bewirtschaftung | kurzfristig (A) |
| 13. | Umgestaltung Zentrum Wülflingen | kurzfristig (A) |
| 14. | Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze | kurzfristig (A) |
| 15. | Umgestaltung A1-Anschluss Töss | langfristig (C) |
| 16. | Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte | langfristig (C) |

Umsetzung RVS-Konzept: Dosierung und Steuerung MIV		Priorität: A1	10
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme (A-Massnahme aus AP 1.G.)	2011 - 2014	MIV
Ausgangslage / Problem	<p>Hohe Auslastungen und stellenweise Überlastungen der Hauptverkehrsstrassen und wichtigen Knoten (inkl. Nationalstrassenanschlüsse) und damit Beeinträchtigung der Fahrplanstabilität im öffentlichen Verkehr. Davon sind die beiden wichtigsten Buslinien 1 und 2 besonders stark betroffen.</p> <p>In Spitzenzeiten abschnittsweise überlastet sind die Zürcherstrasse (insbesondere auch die Knoten mit Klosterstr. und Neuwiesenstr.), die Tösstalstrasse (Knoten mit Seenerstr.), die St. Gallerstrasse (Knoten mit General Guisan-Str. und Grüzefeldstr.), Wülflingerstrasse (Knoten mit Salomon Hirzel-Str., Bachtelstr. und Neuwiesenstr.) und die Frauenfelderstrasse (Knoten mit Seenerstr. und Stadlerstr. sowie der A1-Anschluss Oberwinterthur). Zeit- und stellenweise hoch ausgelastet ist auch die Schaffhauserstrasse (Knoten mit Lindstr. und Seuzacherstr.). Ausserdem sind auch die Knoten Seenerstr./Industriestr. und untere Briggerstr./untere Vogelsangstr. von zeitweisen Überlastungen betroffen. Der dringende Handlungsbedarf wurde bereits im RVS-Konzept 2006 erkannt und benannt.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes soll gewährleistet, der Verkehrsraum in der Stadt siedlungsverträglich gestaltet und die übergeordnete Funktion der A1 als Stadtfahrt möglichst lange aufrechterhalten werden. Die Umsetzung der peripheren Dosierungs- bzw. gesamtstädtischen Steuerungsmassnahmen ist eine der zentralen Voraussetzungen für die Realisierung des öV-Hochleistungskorridors und eröffnet neue Möglichkeiten für die Attraktivierung des Langsamverkehrs.</p>		
Beschreibung	<p>Zur Erreichung der Ziele schlägt das Konzept RVS für Winterthur und Umgebung (Stand August 2006) koordinierte Lichtsignalsteuerungen zur Dosierung des Verkehrs auf den städtischen Einfallsachsen, Ausfahrtdosierungen bei der Nationalstrasse und neue Fahrstreifenaufteilungen vor. Solche RVS-Massnahmen wurden in den letzten Jahren im Zusammenhang mit anstehenden Sanierungen teilweise bereits umgesetzt. Sie sind auch mitfinanzierter Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation. Im Rahmen des sGVK wird eine kurzfristige Umsetzung der noch nicht realisierten Teilmassnahmen auf Stadtgebiet, welche mit den Zielen des sGVK im Einklang stehen, angestrebt.</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Betriebs- und Gestaltungskonzepte für den öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards auf den entsprechenden Abschnitten und Verkehrsberuhigung von Quartiertangenten. Umsetzung RVS-Konzept mit Massnahmen für die Busbevorzugung, die Sanierung von Verlustpunkten öV und die verbesserte Zugänglichkeit von Bushaltestellen. Aktualisierung und Ergänzung RVS-Konzept.</p> <p>Bau und Betrieb der Nationalstrasse liegen seit der Einführung des NFA per 01.01.2008 in der Kompetenz des Bundes (ASTRA). Die Massnahmen auf der A1 sind von der zurzeit durch das ASTRA bearbeiteten ZMB für eine HLS-Entlastung im Abschnitt Glattal (Anschluss Seebach) bis Winterthur Nord abhängig.</p>		
Stand der Planung, Reifegrad	<p>Konzept RVS Winterthur und Umgebung (Stand August 2006). Der kantonale Projektierungskredit für die Massnahmen ausserhalb der Stadt wurde anfangs 2011 freigegeben.</p>		

Nächste Schritte	<p>Vorstudien für die im RVS aufgeführten Teilmassnahmen, Anträge an Kanton zur Mitfinanzierung über Strassenbaupauschale, Festlegung Kostenteiler Stadt / Kanton, Umsetzungsplanung, Einstellen der Beträge in die Investitionsplanung.</p> <p>Die verantwortlichen Stellen der Stadt haben darauf hinzuwirken, dass der Baubeginn der im AP der 1. Generation aufgeführten RVS-Massnahmen bis spätestens 2014 erfolgen kann, damit von den finanziellen Beiträgen des Bundes profitiert werden kann.</p> <p>Eine Aktualisierung und allenfalls Ergänzung des RVS-Konzepts ist Bestandteil des Massnahmenblatts 4.</p>
Zuständigkeit / Federführung	<p>Die bisherige Federführung bei der Erarbeitung des RVS-Konzepts lag beim kantonalen Amt für Verkehr. Die Umsetzung und Finanzierung der Massnahmen ausserhalb der Stadt Winterthur obliegt gemäss Kantonsratsbeschluss ebenfalls dem Kanton.</p> <p>Für die Umsetzung des RVS auf Stadtgebiet ist die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Stadt noch zu klären. Eine Leitung der weiteren Arbeiten durch das Amt für Städtebau der Stadt Winterthur ist – unter Einbezug der Region (RWU), des Kantons und bei Bedarf des Bundes – anzustreben. Neben dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist auch eine (Mit-)Finanzierung über den Strassenfonds zu thematisieren.</p>
Bemerkungen, Hinweise	<p>Die im RVS-Konzept aufgeführten Massnahmen zur temporären Pannestreifenutzung auf der A1 (RVS22) resp. zur Ausfahrtsdosierung der A1-Anschlüsse Töss (von Zürich), Ohringen und Oberwinterthur (von St. Gallen) (RVS24, RVS27, RVS29) sind aufgrund der mit dem NFA geänderten Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton im vorliegenden Massnahmenblatt nicht aufgeführt. Die Planung, Realisierung und Umsetzung dieser Massnahmen obliegt seit Einführung des neuen Finanzausgleichs dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich setzen sich nach Bekanntgabe des weiteren Vorgehens zur Engpassbeseitigung auf der A1 im Raum Glattal – Winterthur beim Bund mit Nachdruck für die Lösung der im RVS erkannten Probleme ein. Ziel ist es, die Stadtquartiere und umliegenden Gemeinden vor Ausweichverkehr der überlasteten Nationalstrasse zu schützen. Stadt und Kanton bringen ihre bevorzugten Lösungsstrategien beim Bund aktiv ein. Dabei ist auch eine Strategie aufzuzeigen, wie die Verkehrssteuerung in der Übergangszeit bis zur Realisierung der Massnahmen für die Engpassbeseitigung aus städtischer resp. regionaler Sicht erfolgen sollte.</p> <p>Dosierungs- und Steuerungsmassnahmen auf den Achsen des öV-Hochleistungskorridors werden im Zusammenhang mit diesem weiter vertieft (Massnahmenblatt Gesamtverkehr 1 und 3).</p>

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	<p>Vorstudien für Einzelmassnahmen gemäss RVS-Konzept 2006 und AP 1.G. (Ziel: konkrete Beträge in Investitionsplanung 2012 einstellen und Umsetzungsplan festlegen).</p>	2011	CHF 100'000*
2	<p>Dosierungsanlagen Einfallsachsen: Neue Lichtsignalanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ RVS7: Wülflinger-/Salomon-Hirzel-Str. (Schloss Wülflingen) ▪ RVS8: Tösstal-/Eidbergstrasse ▪ RVS9: Frauenfelder-/Rietstrasse (auf Kantonsgebiet, Federführung beim Kanton Zürich) <p>In Prüfung (Aktualisierung RVS-Konzept, Massnahme 3)**:</p>	Baubeginn ab 2013	in Abklärung

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlang Seenerstrasse ▪ Stadlerstrasse ▪ Auwiesenstrasse ▪ Evtl. weitere Anlagen 		
3	Überlastung A1: Gemeinsame Lösungssuche mit Bund und Kanton zur Behebung der im RVS 2006 erkannten Probleme	Ergebnisse ZMB abwarten (ca. ab 2012)	--
Gesamtkosten		in Abklärung	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramm vom Bund nicht mitfinanziert			
** Als Ersatz für Massnahmen aus dem RVS-Konzept, welche aus unterschiedlichen Gründen nicht bis 2014 realisiert werden können.			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	+	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	-	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	++
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	++
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Verkehrsberuhigung Quartiertangenten		Priorität: A1	11
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme (A-Massnahme aus AP 1.G.)	2011 - 2014	MIV
Ausgangslage / Problem	<p>Die Breitestrasse wird heute vom MIV häufig als direkte, überkommunale Verbindung zwischen den Quartieren Töss (inkl. Verkehr vom A1-Anschluss Töss) und Mattenbach, Seen resp. Oberwinterthur, teilweise auch weiterführend Richtung Tösstal benutzt. Dies insbesondere bei hoher Auslastung oder Überlastung der Zürcher- und Technikumsstrasse, welche diese Quartierverbindung eigentlich gewährleisten sollten.</p> <p>Auch die Rychenbergstrasse (kommunale Sammelstrasse) wird vor allem während den Hauptverkehrszeiten - wenn die Technikums- und St. Gallerstrasse hoch ausgelastet sind - als Ausweichroute genutzt um das hoch ausgelastete Stadtzentrum zu umfahren. Durch Dosierungsmassnahmen auf der Frauenfelderstrasse könnte zudem noch vermehrt Schleichverkehr auftreten.</p> <p>Bei der Schlosstalstrasse besteht insbesondere im Bereich der Kreuzung mit der Wieshofstrasse ein Sicherheitsdefizit. Dieses soll behoben und der Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Busbetrieb verbessert werden.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	Diese Massnahmen dienen nicht in erster Linie der städtischen Entwicklung, wie sie im Zukunftsbild angestrebt ist, sondern der Verbesserung der heutigen problematischen Situation bezüglich der Wohnqualität in den betroffenen Quartieren.		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Stark befahrene Quartiertangenten sollen siedlungsverträglich umgestaltet werden und die Attraktivität für den LV erhöht werden. Damit werden in den heutigen und künftigen Wohngebieten gemäss Zukunftsbild eine hohe Lebensqualität und die entsprechende Attraktivität für die weitere Entwicklung dieser Quartiere erreicht.		
Beschreibung	<p>Im rGVK 2005 ist im Paket "Umgestaltung Strassenraum und Förderung des Langsamverkehrs" die Beruhigung von verschiedenen Quartiertangenten vorgesehen. Die Beruhigung der Quartiertangenten Breitestrasse und Schlosstalstrasse sind im Agglomerationsprogramm der 1. Generation vorgesehen und werden durch den Bund mitfinanziert. Im sGVK wird eine kurzfristige Umsetzung der Beruhigung der Breitestrasse und der Rychenberg- anstelle der Schlosstalstrasse angestrebt.</p> <p>Die Breitestrasse darf nur soweit beruhigt werden, als damit keine Verkehrsverlagerungseffekte zurück auf die Zürcher- und Technikumstrasse entstehen, ansonsten wird die Realisierung des öV-Hochleistungskorridors auf diesen Abschnitten konkurrenziert. Im Vordergrund stehen daher gestalterische Massnahmen.</p> <p>Die Probleme auf der Schlosstalstrasse bedürfen weniger einer linienförmigen Umgestaltung, sondern verlangen nach punktuellen Eingriffen zur Verbesserung der Situation für den Bus bei der Einmündung in die Zürcherstrasse resp. zur Behebung von Sicherheitsproblemen bei der Kreuzung mit der Wieshofstrasse. Letztere ist gemäss AP der 1. Generation Bestandteil des mitfinanzierten Massnahmenpakets Beruhigung Quartiertangenten, die Massnahme zur Sanierung des Verlustpunktes öV wird im sGVK bei den entsprechenden RVS-Massnahmen aufgeführt.</p> <p>Bei der Erarbeitung der entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten ist darauf zu achten, dass die Auswirkungen auf das übrige Strassennetz (insbesondere die öV-Hochleistungskorridore) möglichst gering ausfallen.</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Aktualisierung und Umsetzung RVS-Massnahmen, Fahrzeugeinsatz Stadtbus.		

Stand der Planung, Reifegrad	Breitestrasse: Gestaltungskonzept vorliegend Rychenbergstrasse: Konzept vorhanden Kreuzung Schlosstal-/Wieshofstrasse: Vorprojekt vorhanden
Nächste Schritte	Ausführungsplanungen Breitestrasse und Rychenbergstrasse.
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur
Bemerkungen, Hinweise	Die Beschreibung der Probleme und die Herleitung der Lösungen sind im rGVK aus dem Jahr 2005 beschrieben.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	<u>Breitestrasse</u> : Das bestehende Verkehrsregime (Tempo 40) soll mit baulichen und gestalterischen Massnahmen unterstützt und die Breitestrasse zur Verbesserung der Wohnqualität quartierverträglicher gestaltet werden.	Ausführungsplanung 2011/12, Realisierung ab 2013	1.5 Mio.
2	<u>Rychenbergstrasse</u> : Die Sicherheit soll durch verkehrsberuhigende Massnahmen erhöht und die Wohnqualität verbessert werden.	Ausführungsplanung 2011, Realisierung ab 2012	0.6 Mio.
3	<u>Schlosstal-/Wieshofstrasse</u> : Behebung Sicherheitsdefizit durch Umgestaltung und lokale Eingriffe	Bauprojekt liegt vor, Realisierung ab 2012	1.0 Mio.
Gesamtkosten		ca. CHF 3.1 Mio.	

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	0	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	0			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	0	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Parkraumplanung und -bewirtschaftung		Priorität: A	12
Umsetzungshorizont	Kurzfristig (die Umsetzung von einzelnen Teilmassnahmen ist vor 2015 anzustreben)	2015 - 2018	MIV
Ausgangslage / Problem	<p>Der politisch breit abgestützte, historische Parkplatzkompromiss ist die bisher unbestrittene Basis für die Parkraumplanung im Stadtzentrum. Die Planung und Bewirtschaftung des Parkraums ist ein Schlüsselthema für die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs. Der Parkraum kann u.a. über Tarife und Menge gesteuert werden. Dabei sind sowohl die öffentlich zugänglichen sowie die privaten Parkplätze von Bedeutung.</p> <p>Winterthur verfügt heute über ausreichende (dies zeigt die Auswertung des Parkleitsystems) und günstige Parkplätze auf dem ganzen Stadtgebiet, die in den meisten Fällen sehr gut mit dem öV erschlossen sind. Der MIV-Modalsplit-Anteil des Pendler-Zielverkehrs ist dementsprechend hoch. Die Parkierungsanlagen werden von unterschiedlichen Betreibern (privat und öffentlich) bewirtschaftet, sind nur an einzelnen Spizentagen ausgelastet und verfügen nicht über ein einheitliches Tarifungssystem.</p> <p>Die bestehende öV-Erschliessungsqualität und insbesondere sich abzeichnende Konflikte aufgrund von Kapazitätsengpässen auf dem Strassennetz werden im Rahmen der aktuellen Planungs- und Bewilligungspraxis noch zu wenig konsequent mitberücksichtigt. Die geltende Parkierungsregelung der Stadt Winterthur ist aus heutiger Sicht und in Relation zu vergleichbaren Städten als ungenügend zu bezeichnen, sie bedarf einer Überarbeitung.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Schaffung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Die Parkraumplanung soll verschiedene verkehrsplanerische Anliegen aufnehmen und massgeblich dazu beitragen, dass folgende Ziele erreicht werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ der Mehrverkehr soll hauptsächlich mittels öV und LV aufgefangen werden; dies führt zur angestrebten Verschiebung des Modalsplits zugunsten von öV und LV; ▪ der MIV-Zielverkehr soll in den urbanen Zentren und in den Quartieren reduziert werden; insbesondere soll der Pendler-Zielverkehr reduziert werden; ▪ ein Attraktivitätsverlust Altstadt muss vermieden werden. ▪ Die Stadt Winterthur unterstützt den Kanton bei der Planung und Umsetzung von kantonalen Park-Ride-Konzepten ausserhalb des Stadtgebiets resp. am Stadtrand. Neue P+R-Anlagen auf Stadtgebieten werden nicht gefördert. <p>Die Entlastung des städtischen Strassennetzes schafft die notwendigen Kapazitäten für das künftige quantitative und qualitative Wachstum.</p>		
Beschreibung	<p>Die Parkraumbewirtschaftung soll koordiniert für das gesamte Stadtgebiet umgesetzt werden. Zentrale Anforderungskriterien sind dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort und Dimensionierung in Abhängigkeit vom öV- und LV-Mobilitätsangeboten und der entsprechenden Gebietsplanung; ▪ Bei der Anordnung von neuen resp. zusätzlich öffentlichen zugänglichen Parkplätzen ist darauf zu achten, dass die innerstädtischen Strassen und insbesondere die öV-Hochleistungskorridore sowie die Urban Boulevards möglichst gering zusätzlich belastet werden; 		

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten. Oberirdische Parkplätze werden zugunsten des Langsamverkehrs und der Aufenthaltsqualität aufgehoben und in gedeckte Anlagen verschoben; ▪ Bewirtschaftung / Tarifierung zum Zweck der Verkehrssteuerung auf dem ganzen Stadtgebiet ▪ keine Parkplätze für Pendler in Wohnquartieren <p>Um die angestrebten Modalsplit-Zielsetzungen erreichen zu können, ist insbesondere in den sich stark verändernden kantonalen Zentrumsgebieten ein rasches Handeln notwendig. Die heutige Gesamtzahl der Parkplätze im Stadtzentrum (rund um die Altstadt und Sulzerareal Stadtmitte, Stand 2010) darf sich nicht resp. nur massvoll erhöhen.</p> <p>Die städtischen Naherholungsgebiete (z.B. Bruderhaus, Eschenberg, Römerholz, Goldenberg oder Reitplatz Töss) sind ebenfalls in die Überlegungen zur gesamtstädtischen Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen.</p> <p>Viele Arbeiten und Bestrebungen zu den obigen Punkten sind in der Stadt Winterthur zurzeit bereits im Gang. Mit einer Dienstanweisung hat das Departement Bau die Möglichkeit, die Parkplatzzahl von Baugesuchen zu beeinflussen. So hat der Stadtrat im Februar 2011 mit einer Dienstanweisung die Anwendung der kantonalen "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" neu geregelt. Die Wegleitung regelt die Anzahl Parkplätze im Baubewilligungsverfahren. Insbesondere werden autoarme Nutzungen gefördert (in Zusammenhang mit einem Mobilitätskonzept), die Anzahl Parkplätze bei Wohnen werden in Abhängigkeit der Güte der öV-Erschliessung berechnet, und bei Kunden und Besuchern werden die Anzahl Parkplätze bei guter oder sehr guter öV-Erschliessung reduziert. Bei Beschäftigten hat sich nichts geändert; es wurde immer schon das Minimum bewilligt. Zu den laufenden Arbeiten im Zusammenhang mit Bezug zur Parkierung gehört auch die Studie zu den stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN).</p>
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte. Standortoptimierungen von Parkierungsanlagen vor dem Hintergrund der öV-Erschliessung und jeweiligen Gebietsplanungen (z.B. Planungszone Neuhegi-Grüze, Sulzerareal Stadtmitte, Masterplan Stadtraum Bahnhof, etc.) zu prüfen.</p> <p>Eignungsgebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN); Teilrevision kantonales Bau- und Planungsgesetz (Parkierung und stark verkehrserzeugende Nutzungen); Abstimmung mit Parkraumpolitik der Region.</p>
Stand der Planung, Reifegrad	<p>Nach Handlungsbereich unterschiedlich (siehe Teilmassnahmen). Parkierungskonzept Winterthur, Grundlagen und Lösungen. EBP, 15. Februar 2007</p>
Nächste Schritte	<p>Priorisierung und Vertiefung der Massnahmen und Umsetzungsplan für die nächsten Jahre. Die wichtigsten Schritte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Revision der kommunalen Abstellplatzverordnung. ▪ Überarbeitung der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund gemäss obigen Funktionszielen <p>Insbesondere für das Gebiet Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi / Grüze sind wirksame Massnahmen zu erarbeiten (z.B. in Form von in Gestaltungsplänen verankerten Mobilitätskonzepten oder Fahrtenmodellen), damit das gesamte Entwicklungspotenzial des Gebiets nachhaltig ausgeschöpft werden kann.</p>

Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur
Bemerkungen, Hinweise	<p>Der Parkplatzbestand und theoretische Parkplatzbedarf wurde im Rahmen der Erarbeitung der Grundlagen für das Parkierungskonzept Winterthur für die Altstadt und altstadtnahe Gebiete im Jahr 2006 ermittelt.</p> <p>Der Stadtrat Winterthur hat sich mit Stellungnahme vom 9. Dezember 2009 zur Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes / Vorschriften Parkierung geäußert. Diese Stellungnahme gibt gleichzeitig eine Stossrichtung hinsichtlich der kommenden Revision der kommunalen Abstellplatzverordnung vor.</p> <p>Verschiedene Arbeiten und Abklärungen im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung laufen in der Stadt Winterthur bereits. Der Stadtrat hat im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 im April 2011 beschlossen, einen Vorschlag für die Erhöhung der Parkplatzgebühren auf öffentlichen Parkplätzen im Stadtzentrum auszuarbeiten.</p>

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	<p>Revision Abstellplatzverordnung:</p> <p>Die Verordnung über die Abstellplätze vom 27. Oktober 1986 bedarf einer Revision, "unabhängig" davon, wie sich die Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes (Vorschriften über die Parkierung) auf kantonaler Ebene weiter entwickelt. Bei der Revision der Abstellplatzverordnung sind die Modalsplit-Zielsetzungen des sGVK sowie die Situation der öffentlich zugänglichen Parkierung zu berücksichtigen. Zu prüfen ist auch, ob eine Veloparkplatzpflicht bei Wohnbauten sowie bei Sport- und Freizeitanlagen vorzusehen ist. Bestehende Regelungen und Vereinbarungen (z.B. "Parkplatz-Kompromiss", "VCS-Vertrag" etc.) sind vor dem Hintergrund der Zielsetzungen sGVK neu zu bewerten.</p>	<p>ab 2011</p> <p>erster Entwurf für 2012 vorgesehen (Länge Verabschiedungsprozess nicht vorhersehbar)</p>	<p>offen</p>
2	<p>Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung / Harmonisierung Parkgebühren:</p> <p>Für die Zentrumsgebiete, Kernzonen und punktuell für grössere Parkinganlagen (ab 50 Parkplätze) werden verbindliche Tarife für öffentliche und private Anlagen festgelegt, die je nach Lage variieren können, grundsätzlich aber höher sein sollen als die heutigen Tarife (Steuerungseffekt). Dabei kann den unterschiedlichen Bedürfnissen von "Kurzparkierern" (Kunden / Besucher: kurze Parkdauer, möglichst nah) und "Dauerparkierern" (Personal / Bewohner: lange Parkdauer, möglichst günstig) Rechnung getragen werden. Heute fehlen rechtliche Instrumente für eine Tarifregelung über sämtliche öffentlichen und privaten Parkhäuser noch grösstenteils. Aktuelle Entwicklungen bei neuen Bewirtschaftungs- und Preismodellen (z.B. Integration Lohn, Kombination mit öV, Mobility Pricing etc.) sind bei der Vertiefung gegebenenfalls aufzunehmen.</p>	<p>ab 2011</p>	<p>offen</p>

3	<p>Blaue Zone:</p> <p>Die heute in der Innenstadt und verschiedenen Wohnquartieren schon existierenden blauen Zonen mit Parkkarten für Anwohner (Parkkartenzonen) sollen flächendeckend eingeführt werden. Damit können Quartiere beruhigt und das Ausweichen von Pendlerverkehr in die Aussenquartiere vermieden werden.</p> <p>Bei der Umsetzung wird die bewährte städtische Praxis berücksichtigt, wonach auf Anregungen der Bevölkerung reagiert wird.</p>	ab 2011	offen
4	<p>Erweiterung Parkleitsystem:</p> <p>Neue und bestehenden öffentlich zugängliche Parkieranlagen sollen konsequente ins Parkleitsystem integriert werden, damit nicht erwünschter Suchverkehr vermieden werden kann. Bei Vollbelegung soll die Signalisierung den Weg zum nächsten Parkhaus weisen.</p>	ab 2011	offen
5	<p>Standortoptimierung und Dimensionierung von grösseren, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen:</p> <p>Verschiedene, aktuell zur Diskussion stehende, neue Parkieranlagen resp. Erweiterungen müssen aufgrund ihrer Netzwirkung und potenziellen Nachfrage vertieft überprüft werden. Dabei sind immer auch die Zielsetzungen des sGVK zu berücksichtigen.</p> <p>Neue öffentlich zugängliche Parkieranlagen in Zentrumsgebieten bzw. Parkplätze dienen in erster Linie dem Ersatz von bestehenden Parkplätzen (keine Erhöhung) und sollen grundsätzlich nur in Verbindung mit Fahrtenmodellen und/oder der Verpflichtung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement und/oder Anbindung an ein Parkleitsystem geplant werden.</p>	ab 2011	offen
Gesamtkosten		noch offen	

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	+	3	Qualität öffentliche Räume	+
4	Erreichbarkeit	-	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	++	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	+
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Umgestaltung Zentrum Wülflingen		Priorität: A	13
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 - 2018	MIV
Ausgangslage / Problem	Der Lindenplatz ist das historische Zentrum von Wülflingen. Durch das Zusammentreffen von insgesamt sechs Strassen mit entsprechenden Verkehrsbeziehungen entstehen grosse, unwirtliche Verkehrsflächen, welche weder den Ansprüchen des Fuss-/Velo-/ und auch Autoverkehrs (lange Querungen, unsichere Linienführung), noch denjenigen der Gestaltung und des Aufenthalts in einem belebten Ortszentrum genügen. Nebst den offensichtlichen verkehrlichen und gestalterischen Mankos ist auch die Umweltsituation (Lärm/Luft) durch den örtlichen Verkehr sowie die Auswirkungen der nahen A1 stark negativ geprägt. Von der Bevölkerung wurde im Rahmen von verschiedenen Quartierveranstaltungen (u.a. Forum Wülflingen 2009 und 2011) klar zum Ausdruck gebracht, dass die Erwartungshaltung bezgl. gestalterischer und funktionaler Aufwertung des Bereichs Lindenplatz aus Sicht Aufenthalt, Fussgänger und Fussgängerinnen, Velofahrende, Busbenutzer hoch ist.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	Diese Massnahme dient nicht in erster Linie der städtischen Entwicklung, wie sie im Zukunftsbild angestrebt ist, sondern der Verbesserung der heutigen problematischen Situation bezüglich der Wohnqualität in Wülflingen. Sie ist aber auch als funktionales und gestalterisches Element des Urban Boulevards zu sehen.		
Funktionsziel und Bezug Zukunftsbild	Oberstes Ziel ist die Verbesserung der objektiv und subjektiv wahrnehmbaren Situation für den Langsamverkehr und die öV-Benutzenden durch eine konsequente Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Salomon-Hirzel-Strasse. Damit sollen diese Verkehrsarten gefördert und die angestrebten Modalsplit-Ziele erreicht werden.		
Beschreibung	Für die Zentrumsabschnitte der Wülflinger-, Riedhof- und Wieshofstrasse ist eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Die gestalterischen Vorschläge müssen folgende verkehrstechnische Rahmenbedingungen berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ die Salomon-Hirzel Strasse bleibt verkehrsorientiert, ▪ Raumfreihaltung für allfällige Verlängerung des öV-Hochleistungskorridors via Johannes-Beugger-Brücke zum Bhf. Wülflingen (in Abstimmung mit Massnahme 3); ▪ MIV-Dosierung bei Schloss Wülflingen mit entsprechendem Stauraum auf der Salomon-Hirzel Strasse (siehe Massnahme 10 inkl. Koordination mit Umgestaltung bei den Autobahnausfahrten). 		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Es bestehen folgende Abhängigkeiten zu weiteren sGVK-Massnahmen: öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard (1. Priorität, Verlängerung 2. Etappe), MIV-Dosierung am Knoten Schloss Wülflingen, Verbesserung der öV-Erschliessung in Quartieren, Optimierung Busnetz		
Stand der Planung, Reifegrad	Projektidee		
Nächste Schritte	In einem partizipativen Prozess sollen zusammen mit der Bevölkerung verschiedene planerische Massnahmen zur Aufwertung des Dorfkerns entwickelt und umgesetzt werden. Ein wichtiges Thema dabei ist die Abwicklung des Verkehrs am Lindenplatz und die Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Massnahme ist eng zu koordinieren mit der Konzeptausarbeitung in Koordination mit den Planungen des öV-Hochleistungskorridors und des Urban Boulevards 1. Priorität (insbesondere 2. Etappe).		
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau, Stadt Winterthur unter Einbezug der zuständigen Stellen beim Kanton		

Bemerkungen, Hinweise	<p>Verkehrsmodell-Untersuchungen haben gezeigt, dass sich mit der im regionalen und kommunalen Richtplan enthaltenen Entlastungsstrasse Zentrum Wülflingen zwischen Ausfahrt A1 bei Salomon-Hirzel Strasse und Schlosstalstrasse weder die notwendigen Entlastungseffekte für das Zentrum, noch für den geplanten öV-Hochleistungskorridor entlang der Wülflingerstrasse ergeben. Zudem ergeben sich aus Sicht des Stadtrats nicht trennbare Abhängigkeiten zu einem mittel- bis langfristigen Ausbau der A1 (Brief vom 12.08.09 an das Wülflinger Forum). Es wurde auch nachgewiesen, dass eine Zentrumsentlastung über die Salomon-Hirzel-Strasse umsetzbar ist. Konsequenterweise wird im Rahmen des sGVK eine Streichung des Richtplaneintrages empfohlen. Die Erschliessung des Quartier Niederfelds ist im Rahmen einer separaten vertiefenden Abklärung zu gewährleisten.</p> <p>In den neuen regionalen Richtplänen ist ein Legendenpunkt "Umgestaltung Strassenraum" vorgesehen. Zusammen mit der Region ist darauf hinzuwirken, dass die Umgestaltung des Zentrums Wülflingen darunter aufgeführt wird.</p> <p>Kleinere Massnahmen zur Aufwertung von Wülflingen für den Fussverkehr, öV-Nutzende und Velofahrer können im Rahmen von anderen Massnahmenpaketen allenfalls zeitlich vorgezogen werden (z.B. Beruhigung von Quartierstrassen oder Optimierung Velo- resp. Fusswegnetz)</p>
-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Umgestaltung Zentrum Wülflingen	ab 2012	100'000*
2	Neugestaltung Frohsinnareal mit Anpassung des Lindenplatzes	ab 2015	**
Gesamtkosten		offen	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramm vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Vertiefungsstudie bis Ende 2011 zu konkretisieren</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	-	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	++	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	++			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze		Priorität: A	14
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 – 2018	MIV
Ausgangslage / Problem	<p>Das Gebiet Neuhegi liegt in einem kantonalen Zentrumsgebiet. Von der Baudirektion des Kantons Zürich wurde am 16. Juli 2010 eine Planungszone für das Gebiet Neuhegi-Grüze verfügt. In den nächsten Jahren ist mit einer Zunahme der Bevölkerung um gut 3'000 Personen und bis gleich vielen neuen Arbeitsplätzen zu rechnen. Dabei soll auch Raum für grossflächige (Arbeits-)Nutzungen geschaffen werden, welche weniger öV-orientiert sind. Eine gute Zugänglichkeit für den MIV und den Güterverkehr bleibt zudem wichtig, da auch Nutzungen mit MIV-affinem Kundenverkehr (Gewerbe- und Dienstleistungszentren) denkbar sind.</p> <p>Bereits heute sind verschiedene Strassenabschnitte, welche das Gebiet für den MIV erschliessen (v.a. Frauenfelderstrasse, Seenerstrasse, Ohrbühlkreisel), in Hauptverkehrszeiten häufig überlastet und der Zugang zum Gebiet Neuhegi ist dadurch erschwert. Mit den erwarteten Verkehrszunahmen wird sich dieses Problem verschärfen.</p> <p>Im aktuell aufliegenden kantonalen Richtplan ist eine Linienführung zur Erschliessung des Zentrumsgebiets mit kurzfristigem Realisierungshorizont enthalten (Nr. 36 „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“). Es handelt sich um eine neue, teils oberirdisch, teils in einem Tunnel verlaufende, 2-streifige Hauptverkehrsstrasse zwischen der Frauenfelderstrasse (im Bereich der Einmündung Rietstrasse) und der Seenerstrasse (im Bereich der Einmündung Hegifeldstrasse). Der nördliche Abschnitt verläuft westlich der Bahnlinie, im Bereich der Flugplatzstrasse quert die Strasse das Bahntrasse und führt östlich der Bahnlinie weiter. Die Entlastungsstrasse wurde von Seiten des Bundes im Rahmen seines Prüfberichts zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation sehr kritisch beurteilt und in der Priorität zurückgestuft (Massnahme der Liste C). Das Kosten/Nutzen-Verhältnis wurde als ungenügend beurteilt und die Massnahme hinsichtlich ihres Beitrags zur optimierten Verkehrsabwicklung und zur Aufwertung des Siedlungsraums in Zweifel gezogen.</p> <p>Verschiedenen Gebietsplanungen entlang der Frauenfelderstrasse (Industriezonen, Gleiserweiterung der SBB) stehen zudem in Konflikt mit der im Richtplan festgesetzten Linienführung.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze für alle Verkehrsmittel und damit Sicherung der Entwicklung von produzierendem Gewerbe 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Damit die erwünschte Entwicklung im kantonalen Zentrumsgebiet stattfinden kann und das Gebiet für Nutzungen attraktiv bleibt, welche auf eine gute Zugänglichkeit für den MIV und den strassengebundenen Güterverkehr angewiesen sind, muss die strassenseitige Erschliessung stark verbessert werden. Ziel ist der Ersatz der im Richtplan festgelegten Linienführung durch eine zweckmässige und realisierbare Variante, welche zudem die Anforderungen des Agglomerationsprogramms erfüllt.</p>		
Beschreibung	<p>Für die Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze und eine gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen ist eine Gesamtlösung für alle Verkehrsmittel notwendig. Die Verkehrsströme von resp. nach Winterthur Mitte müssen aufgrund der höheren Gesamtkapazitäten in erster Linie mit dem öV und dem Langsamverkehr abgewickelt werden können. Ergänzend dazu erfolgt die Anbindung für den MIV mit der neuen Strasse über den Anschluss Oberwinterthur direkt auf die A1. Zur verbesserten Anbindung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze an das übergeordnete Strassennetz gibt es für die neue Strasse ver-</p>		

schiedene mögliche Anknüpfungspunkte an die bestehenden Achsen. Neun mögliche Varianten zwischen sechs Anschlusspunkten (darunter auch diejenige aus dem kantonalen Richtplan) wurden bezüglich ihrer Entlastungs- und Erschliessungswirkung im Rahmen des sGVK grob beurteilt. Daraus hervorgegangen ist der Korridor gemäss folgender Abbildung, innerhalb welchem die Linienführung in einer Vertiefungsstudie konkretisiert werden muss (auf Wunsch der Gemeinde Wiesendangen wird auch der schraffierte Bereich in die folgenden Vertiefungsarbeiten einbezogen).



Dabei müssen u.a. folgende Punkte geklärt werden:

- Anschlusspunkt Nord: Die Lage des Anschlusses zwischen Einmündung Schorenstrasse und Technoramastrasse ist aufgrund verkehrlicher, verkehrstechnischer und städtebaulicher Überlegungen unter Berücksichtigung der Erschliessung des Industriegebietes Frauenfelderstrasse Süd, der Lärmbelastung des bestehenden Wohnquartiers Pfaffenwiesen und der laufenden Planungen zur Erweiterung des SBB-Unterhaltsanlage zu

	<p>optimieren. Als Variante ist auch eine Linienführung östlich der SBB-Unterhaltsanlage bis zur Rietstrasse auf Gemeindegebiet von Wiesendangen zu prüfen. Dies benötigt zusätzliche Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsabklärungen für eine unter- oder oberirdische Linienführung östlich der SBB-Geleise. Bei allen Anschlussvarianten ist zu berücksichtigen, dass für den strassengebundenen öV keine neuen Engpässe entstehen dürfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Zusammenhang mit der Lage des nördlichen Anschlusspunktes ist auch die heute unbefriedigende Erschliessung der Liegenschaften entlang der Delta-/Flugplatz-/Schlossackerstrasse via Pappelweg quartierverträglicher zu gestalten (d.h. keine Führung des Schwerverkehrs mehr über den Pappelweg) ▪ Anschlusspunkt Süd: Prüfung verschiedener Alternativen zum südlichen Anschluss der Zentrumserschliessung an das bestehende Strassennetz: z.B. Führung nur bis ins Gebiet Neuhegi und dann baulicher Unterbruch, sodass der Verkehr nicht weiter unter der St. Gallerstrasse hindurch verkehren kann. Oder als Alternative eine Durchbindung (ausgebaut oder wie heute) nach Süden bis zur Seenerstrasse südlich St. Gallerstrasse aufgrund Überlegungen zur Erschliessungswirkung. Bei allen Anschlussvarianten ist zu berücksichtigen, dass für den strassengebundenen öV keine neuen Engpässe entstehen dürfen. ▪ Linienführung im Gebiet Neuhegi-Grüze: ober-/unterirdische Abschnitte in Abhängigkeit der Siedlung, der Gebietsplanung und der erwünschten Erschliessungswirkungen. ▪ Nachweis der stadtverträglichen Gestaltung und bestmöglichen Integration in die bestehende und künftige Bebauung und in die Erholungsräume für die Bevölkerung (Schulhaus, Schloss, Hegmatten). ▪ Machbarkeitsabklärungen bezüglich Verkehrstechnik, Bautechnik und Umwelt (insbesondere Hydrologie). ▪ Flankierende Massnahmen auf der Frauenfelder- resp. Seenerstrasse (in enger Abstimmung mit dem öV-Hochleistungskorridor und den Urban Boulevards der 2. Priorität). ▪ Ausarbeitung RVS-Konzept zur Lenkung des Verkehrs auf neue Zentrumserschliessung und Vermeidung von Ausweichverkehr in angrenzende Stadtquartiere und Gemeinden (z.B. Kistenpass). ▪ Verwendung der Zentrumserschliessung als Ausnahmetransportroute als Ersatz für die heute unbefriedigende Führung der Schwertransporte über die Talackerstrasse ▪ Kostenschätzung und Umsetzungsplan
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Gebietsplanungen Neuhegi, öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1./2. Priorität, Querung Grüze, verbesserte öV-Erschliessung Quartiere, Optimierung Busnetz, Parkraumplanung und -bewirtschaftung, Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte, Gemeinde Wiesendangen, RWU
Stand der Planung, Reifegrad	Grobbeurteilung von neun Varianten im Rahmen sGVK (separat dokumentiert). Machbarkeitsstudie Entlastungsstrasse Oberwinterthur (2005).
Nächste Schritte	Vertiefungsstudie zur Klärung der oben aufgeführten Punkte im Hinblick auf eine Anpassung des Richtplaneintrags. Die öffentliche Auflage des aktualisierten kantonalen Richtplans dauerte bis am 15. April 2011. Eine Überweisung an den Kantonsrat ist im Jahr 2012 vorgesehen. Als Zeitpunkt für die Festsetzung ist aus heutiger Sicht Ende 2012 realistisch. Neue Erkenntnisse sind so früh als möglich anzubringen, können aber theoretisch bis vor der Schlussabstimmung eingebracht werden. Sicher muss die Stadt im Rahmen der

	<p>öffentlichen Auflage darauf hinweisen, wo und wann noch neue Erkenntnisse zu erwarten sind. Aus Sicht des Kantons ist die Raumsicherung für die Zentrumserschliessung äusserst wichtig, bei noch nicht abschliessend geklärten Fragen kann allenfalls auch ein Varianteneintrag erwirkt werden.</p> <p>Da eine enge Abhängigkeit zwischen den Entwicklungen im Bereich Neuhegi, dem öV-Hochleistungskorridor, der Querung Grüze und der Zentrumserschliessung besteht, ist die Stadt Winterthur bestrebt, die Realisierung einer solchen Zentrumserschliessung möglichst rasch voranzutreiben. Sie soll mit Priorität A ins Agglomerationsprogramm der 2. Generation aufgenommen werden. Wenn in diesem Rahmen eine Mitfinanzierung durch den Bund angestrebt wird, muss der Spatenstich bis spätestens 2018 erfolgen. Dies ist ein sehr ambitionierter Zeitplan, welcher nur bei einem optimalen Ablauf eingehalten werden kann.</p>
Zuständigkeit / Federführung	Amt für Städtebau der Stadt Winterthur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen beim Kanton (AFV, AWEL) und der Gemeinde Wiesendangen sowie der Region (RWU).
Bemerkungen, Hinweise	Der grob beurteilte Variantenfächer und die Ergebnisse der Beurteilung sind separat dokumentiert.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Vertiefungsstudie für Anpassung Richtplaneintrag	2011	200'000*
2	Machbarkeitsabklärungen	2012	**/*
3	Projektierung	ab 2013	**/*
4	Realisierung	ab 2018	**
Gesamtkosten		offen	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramm vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Vertiefungsstudie bis Ende 2011 zu konkretisieren.</i>			

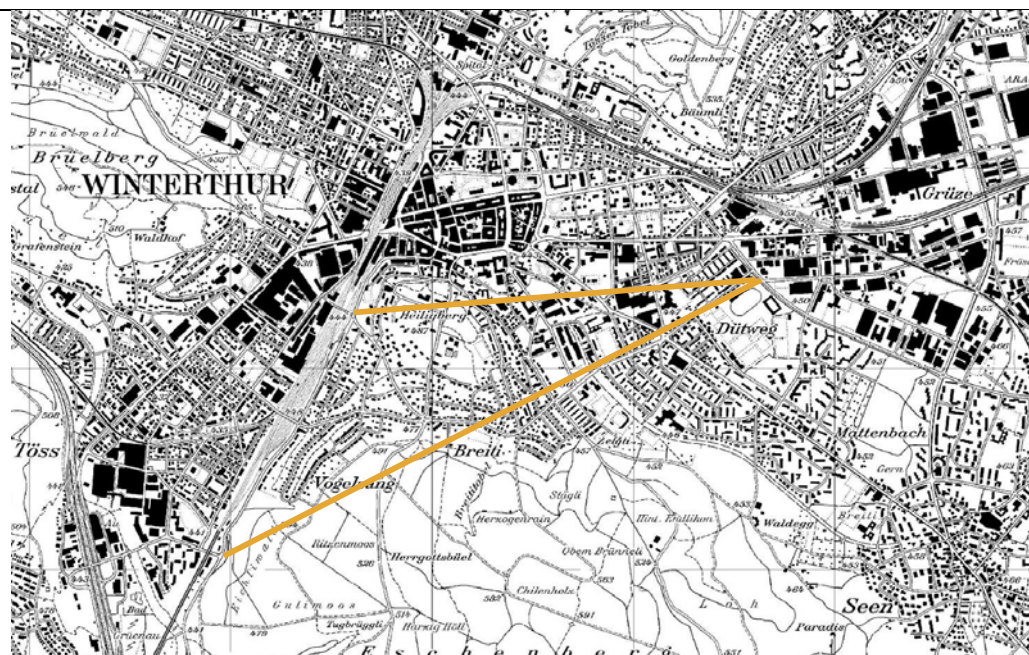
Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	++	3	Qualität öffentliche Räume	+/-
4	Erreichbarkeit	++	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	-			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	-	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	-
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	--
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	-

Umgestaltung A1-Anschluss Töss		Priorität: C	15
Umsetzungshorizont	langfristig	ab 2030	MIV
Ausgangslage / Problem	Vom A1-Anschluss Töss gelangt der Verkehr auf der Zürcherstrasse Richtung Stadtzentrum von Winterthur. Die Anschlussbauwerke sind heute so gestaltet, dass dies auf bis zu drei Fahrstreifen ohne Kreuzungen à niveau möglich ist. So kann der Verkehr mehr oder weniger ungehindert vom Nationalstrassennetz auf das städtische Netz wechseln. Die Motorfahrzeuglenker nehmen zu lange nicht wahr, dass sie sich in einem städtischen und dichten Umfeld mit den entsprechenden Nutzungen und Verkehrsteilnehmenden befinden. Die Gestaltung ist aus städtischer Sicht diesen Begebenheiten anzupassen.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	Diese Massnahme dient nicht in erster Linie der städtischen Entwicklung, wie sie im Zukunftsbild angestrebt ist, sondern der Verbesserung der heutigen problematischen Situation bezüglich der Wohnqualität in den betroffenen Quartieren.		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Der Übergang vom Hochleistungs- auf das städtische Strassennetz soll am Knoten Zürcherstrasse / Klosterstrasse so gestaltet werden, dass sich die Autofahrer über den Wechsel des Umfelds bewusst werden und klar erkennbar wird, dass sie sich auf einer Stadtstrasse befinden, welche verschiedene Benutzer hat (inkl. öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr).		
Beschreibung	Der Anschluss wird zu einem Knoten ausgebaut, so dass die Fahrzeuge nicht mehr schleifend ins Stadtzentrum gelangen, sondern sich des Umfeldwechsels bewusst werden und entscheiden müssen, ob die Fahrt via Zürcherstrasse ins Zentrum oder via Breitestrasse Richtung Seen/Oberwinterthur führt.		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Die Umgestaltung des Anschlusses ist stark davon abhängig, wie sich die Bestvariante der beim Bund laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung für Projekte zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz zwischen Zürich – Seebach und Winterthur präsentieren wird (z.B. Glattalautobahn). Davon hängt auch ein allfälliger 6-Spur-Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Töss und Oberwinterthur ab. Für die weiteren Planungen müssen daher diese Ergebnisse und die weiteren Absichten des Bundes abgewartet werden. Es ergeben sich auch Abhängigkeiten zur Umsetzung von RVS-Massnahmen am Anschluss Töss.</p> <p>Ebenfalls eine grössere Abhängigkeit besteht zur allfälligen Realisierung eines neuen MIV-Netzelementes zur Entlastung des Stadtzentrums. Die Gestaltung des Anschlusses Töss muss sich im Fall einer neuen (Umfahrungs-)Strasse auf das damit angestrebte neue Verkehrsregime beziehen (grossräumige Führung des Verkehrs ab dem Anschluss Töss Richtung Osten resp. nach Seen, Oberwinterthur und ins Tösstal).</p>		
Stand der Planung, Reifegrad	Projektidee des Testplanungsteams Buchhofer Barbe AG / KCAP Architects&Planners / Philippe Cabane (Stand Juni 2010)		
Nächste Schritte	Nach Vorliegen der Ergebnisse der ZMB (Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz) sollte das Amt für Städtebau direkt mit dem ASTRA Kontakt aufnehmen bezüglich der Möglichkeiten für eine Umgestaltung des Anschlusses Töss.		
Zuständigkeit / Federführung	Bund (unter Einbezug von Stadt und Kanton)		
Bemerkungen, Hinweise	Für das ASTRA ist wichtig, dass die "Übergangslänge" vom NS- zum städtischen Netz als Länge bestehen bleibt, d.h. dass der "städtische Knoten" nicht unmittelbar bei der Ausfahrt platziert wird und der ausfahrende Verkehr sich auf die Stammstrecke zurückstaut.		

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Gemeinsame Lösungssuche mit Bund und Kanton zur (baulichen) Umgestaltung des Übergangs zwischen Hochleistungs- und städtischem Strassennetz	Ergebnisse ZMB abwarten (ca. ab 2013)	offen ***
Gesamtkosten			offen
*** Ist in den regulären Aufgaben und Arbeiten des Amts für Städtebau enthalten.			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	-	3	Qualität öffentliche Räume	+
4	Erreichbarkeit	-	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	0	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	0
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte		Priorität: C	16
Umsetzungshorizont	langfristig	ab 2030	MIV
Ausgangslage / Problem	<p>Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems stösst in der Stadt Winterthur an seine Grenzen. Aufgrund der in Spitzenzeiten hohen Belastungen der Hauptachsen mit Fahrzeugen des privaten und öffentlichen Verkehrs resultieren für alle Verkehrsteilnehmenden Reisezeitverluste und unattraktive Bedingungen. Zudem entsteht auf verschiedenen Quartierstrassen Ausweichverkehr (u.a. Breitestrasse). Mit den erwarteten und angestrebten Zunahmen von Arbeitsplätzen und Einwohnern in der ganzen Stadt Winterthur wird sich das Problem künftig verschärfen.</p> <p>Im aktuell aufliegenden kantonalen Richtplan ist ein Tunnel zur Entlastung des urbanen Zentrums Winterthur Mitte und der Breitestrasse mit mittelfristigem Realisierungshorizont enthalten (Nr. 35 „Heiligbergtunnel“). Es handelt sich um eine neue, unterirdisch verlaufende, mehrstreifige Hauptverkehrsstrasse zwischen der tiefergelegten unteren Vogelsangstrasse und der Tössstalstrasse (im Bereich Reitweg).</p> <p>Im regionalen Richtplan ist ebenfalls ein Tunnel zur Zentrumsumfahrung vorgesehen, dieser Breitetunnel verbindet die unteren Vogelsangstrasse (Bereich Storchenbrücke) mit der Zeughausstrasse im Bereich Deutweg.</p> <p>Auch über verschiedene andere Varianten einer Zentrumsumfahrung wurden schon verschiedene Studien verfasst (z.B. HLS-Südostumfahrung als Bestandteil des Nationalstrassennetzes oder ZMB Elektrowatt).</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Langfristige Bewahrung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Langfristige Bewahrung von Handlungsspielraum auf den Hauptachsen zur Ermöglichung der Entwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Damit die angestrebte Entwicklung auf Stadtgebiet von Winterthur stattfinden kann und die Achsen des öV-Hochleistungskorridors massgebend vom MIV entlastet werden können, muss die Gesamtkapazität des Verkehrssystems langfristig gesteigert werden, resp. der MIV verlagert werden. Ziel ist der Ersatz der bestehenden Richtplaneinträge mit einer aus heutiger Sicht zweckmässigen und realisierbaren Linienführung.</p>		
Beschreibung	<p>Die angestrebte Entlastungswirkung auf den Achsen des öV-Hochleistungskorridors muss schon in den nächsten 10 Jahren realisiert werden können. In diesem Zeitraum ist ein neuer Umfahrungstunnel nicht umsetzbar, da die Planung und Projektierung viel Zeit in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund sind bereits frühere Massnahmen zur Entlastung der Hauptachsen notwendig, wie sie im sGVK vorgesehen sind. Eine neue Strasse kann aber dazu beitragen, die für die angestrebte Entwicklung notwendige grosse Kapazität für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr auf den Stadtstrassen langfristig sicherzustellen. Dazu gibt es verschiedene denkbare Anknüpfungspunkte an das bestehende Strassennetz. Verschiedene Varianten zwischen unterschiedlichen Anschlusspunkten (darunter auch diejenige aus den Richtplänen, die Vorschläge aus der Testplanung, grossräumige Umfahrungen im Sinne der früheren Südostumfahrung und die früheren Bestvarianten) wurden bezüglich ihrer Entlastungs- und Erschliessungswirkung im Rahmen des sGVK grob beurteilt. Daraus hervorgegangen sind zwei neue zweckmässige Linienführungen gemäss folgender Abbildung.</p>		



In einer anschliessenden Vertiefungsstudie müssen u.a. folgende Punkte geklärt werden:

- Anschlusspunkt West: Definitive Lage des Anschlusses entlang der unteren Vogel-sangstrasse aufgrund verkehrlicher und verkehrstechnischer Überlegungen (Anschluss Wylandbrücke nur bei Tieferlegung der Vogelsangstrasse)
- Anschlusspunkt Ost: Anbindung des Tunnels an das städtische Strassennetz und In-tegration des Portals in den Stadtraum aufgrund verkehrlicher, verkehrstechnischer und städtebaulicher Überlegungen
- Machbarkeitsabklärungen bezüglich Verkehrstechnik, Bautechnik und Umwelt (insbe-sondere Hydrologie)
- Flankierende Massnahmen auf der Zürcher- und Technikumstrasse zur Sicherung der angestrebten Verlagerungswirkung (in enger Abstimmung mit dem öV-Hochleistungs-korridor und den Urban Boulevards der 1. Priorität)
- Ausarbeitung eines Steuerungs- und Lenkungskonzepts für den Fall einer Überlastung der A1, damit die Zentrumsumfahrung zusammen mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze vom grossräumigen Verkehr nicht als Ausweichroute benutzt wird.
- Kostenschätzung und Umsetzungsplan

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1./2. Priorität, Parkraumplanung und -bewirtschaftung, Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, RWU, Nationalstrasse: ZMB Glattalautobahn und Ausbau Umfahrung Winterthur (PEB).
Stand der Planung, Reifegrad	Grobbeurteilung von verschiedenen Varianten im Rahmen sGVK (separat dokumentiert). Zweckmässigkeitsbeurteilung Elektrowatt (1980). ZMB Südostumfahrung (2002). Machbarkeitsstudie Heiligbergtunnel (Entwurf 2005).
Nächste Schritte	Vertiefungsstudie zur Klärung der oben aufgeführten Punkte im Hinblick auf eine spätere Anpassung des Richtplans. Es ist aus Sicht der Stadt nicht zwingend, dass die Anpassung bereits in der laufenden Revision des kantonalen Richtplans erfolgen kann. Da es sich um ein sehr langfristiges Projekt handelt, für welches die bestehenden Richtplaneinträge keine Optionsschäden zur Folge haben, kann auch die nächste Revision abgewartet werden.
Zuständigkeit / Fe-derführung	Amt für Städtebau der Stadt Winterthur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen beim Kanton und beim Bund (ASTRA, AFV, AWEL), RWU

Bemerkungen, Hinweise	Der grob beurteilte Variantenfächer und die Ergebnisse der Beurteilung sind separat dokumentiert (siehe Anhang A8).
-----------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Vertiefungsstudie für Anpassung Richtplaneintrag	ab 2015	CHF 150'000*
2	Machbarkeitsabklärungen	ab 2016	**/*
3	Projektierung	ab 2020	**/*
4	Realisierung	ab 2030	**
Gesamtkosten		offen	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramm vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Vertiefungsstudie zu konkretisieren.</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	+	1	Konzentration	-
2	öffentliches Verkehrssystem	++	2	Verringerung Zersiedelung	-
3	Strassennetz	++	3	Qualität öffentliche Räume	+
4	Erreichbarkeit	++	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	-			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	-	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+/-
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	-
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	-

Übersicht Massnahmenblätter Veloverkehr

20.	Optimierung Velonetz	Sofortmassnahme Stadt (A2)
21.	Veloparkierung	kurzfristig (A)
22.	Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz	kurzfristig (A)
23.	Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof)	Kurzfristig (A)
24.	Veloverleih-System	Kurzfristig (A)

Optimierung Velonetz		Priorität: A2	20
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme Stadt	2011 - 2014	Velo
Ausgangslage / Problem	Das heutige Veloroutennetz hat einen hohen Realisierungsstand erreicht. Die Planung beruht auf dem Konzept „Tritt um Tritt“ aus dem Jahr 1995. Die Gesamtlänge des darin angestrebten Netzes beträgt 175 km. Die im Konzept festgelegten erforderlichen Ausbaumassnahmen konnten in der Zwischenzeit teilweise umgesetzt werden. Die noch nicht umgesetzten Elemente werden im Rahmen des sGVK wieder aufgenommen und ergänzt. Ebenfalls Bestandteil dieses Massnahmenpakets ist die Behebung der Schwachstellen an der Veloinfrastruktur (z.B. Abstellplätze). Die Beseitigung betrifft sowohl die aufgrund der Defizitanalyse heute bereits bekannten Schwachstellen als auch solche, die während den kommenden Jahren allenfalls noch erkannt werden.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze und damit Förderung resp. Stärkung ihrer Entwicklung ▪ Anbindung der Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen an die urbanen Zentren ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Ziel der Netzoptimierung ist die Bereitstellung eines möglichst durchgehend attraktiven und sicheren Infrastruktur für den Veloverkehr im Alltag und in der Freizeit. Dies als Grundlage, um den Anteil Veloverkehr am Modalsplit zu erhöhen, resp. einen gewissen Anteil des Neuverkehrs aus der Entwicklung aufzunehmen.		
Beschreibung	<p>Das Alltagsnetz erschliesst alle heute und künftig wichtigen Ziel- und Quellorte im Alltag möglichst direkt (Primärnetz). Die Velorouten sollten innerorts nicht weiter als 200 m von wichtigen Zielen entfernt liegen (ausserorts 500 m) und insbesondere den Bedürfnissen von PendlerInnen und SchülerInnen gerecht werden. Das Alltagsnetz verläuft teilweise entlang den Hauptachsen und teilweise auf Nebenstrassen. Insbesondere entlang der Hauptverkehrsstrassen ist die Sicherheit für die Velofahrenden zu erhöhen, z.B. mittels der Markierung von Velostreifen.</p> <p>Dem Freizeitveloverkehr steht ergänzend ein separates Freizeitnetz zur Verfügung. Überlagerungen zwischen den verschiedenen Netzen sind durchaus möglich und je nach Gebiet auch zweckmässig. Die Netze sind mit den Velorouten der Region abzustimmen. Konflikten zwischen Alltags- und Freizeitverkehr ist nach Möglichkeit vorzubeugen.</p> <p>Gleichzeitig soll die Vernetzung bestehender Grünräume, Parks, Spiel- und Sportplätze für den Veloverkehr genauer geprüft werden. Optimierungen resp. kleine Ergänzungen an den Anlagen für die Veloparkierung an den wichtigsten Zielen sind ebenfalls Bestandteil des Sofortmassnahmenpakets.</p> <p>Zur Bekanntmachung der Routen und Wege sind Velokarten ein geeignetes Mittel. Entsprechende analoge oder digitale Beispiele gibt es in der Stadt Zürich oder verschiedenen Städten in England (z.B. Edinburgh). Die Beschilderung des Freizeitnetzes ist weitestgehend umgesetzt. Für die Beschilderung des Alltagsnetzes besteht ein Konzept, welches jedoch erst zum Teil umgesetzt ist.</p> <p>Zwecks optimaler Anbindung aller Quartiere und der Zielorte in Hanglagen soll zusätzlich die Realisierung von Schrägliften geprüft werden. Die Schräglifte bieten eine attraktive Ergänzung des Velonetzes bei steileren Abschnitten (insbesondere während der Wintermonate). Eine Nutzung durch Zufussgehende und eine entsprechende Anbindung ans Fusswegnetz ist zu prüfen.</p>		

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Veloschnellrouten und Veloparkierung; Veloquerung Nord; Betriebs- und Gestaltungskonzepte für öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards; Leiterkonzept (das Konzept gibt vor, dass entlang der Geleise auf beiden Seiten je eine durchgehende Verbindung bestehen soll (Holmen) und zwischen diesen mehrere Querungen der Geleise vorzusehen sind (Sprossen)); Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum.
Stand der Planung, Reifegrad	Das Velonetz ist weitgehend festgelegt und die Lücken sind grösstenteils bekannt (vgl. Defizitkarte). Allerdings fehlt eine Differenzierung des Netzes in Alltags- (Primär- und Sekundärnetz) und Freizeitnetz (gemäss Vorgaben Bund für die Agglomerationsprogramme). Nach erfolgter Differenzierung sollten die Defizite nochmals überprüft und bei Bedarf ergänzt werden. Die Behebung von Schwachstellen, welche im Rahmen von kommenden Planungen erst später erkannt werden, gehört ebenfalls zu diesem Massnahmenpaket.
Nächste Schritte	Die Netzkonzeption stammt aus dem Jahr 1995 und ist im Rahmen der laufenden Veloplanung mit aktuellen Erkenntnissen zu ergänzen. Die Schwachstellen sind zu dokumentieren und möglichst im Rahmen aktueller Projekte zu beheben.
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Amt für Städtebau
Bemerkungen, Hinweise	Im Rahmen von Bachelorarbeiten der Hochschule Rapperswil wurden zahlreiche Verbesserungsvorschläge für den Fuss- und Veloverkehr im Umfeld der Bahnhöfe erarbeitet. Eine Aufnahme der Vorschläge in die heutige Netzkonzeption ist zu prüfen. Die Unterscheidung dieser Netze wird vom Bund im Dokument „Arbeitshilfe für den Langsamverkehr in Agglomerationsprogrammen“ vorgegeben.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Aktualisierung Netzkonzeption: Die Netzkonzeption aus dem Jahr 1995 und die daraus abgeleiteten Schwachstellen sind im Rahmen der Planung sowie aufgrund der Inputs aus den Bachelorarbeiten der HSR zu ergänzen.	ab 2011	noch offen
2	Schwachstellen beheben: Heute bekannte und später identifizierte Schwachstellen und Defizite bei der Veloparkierung werden mit den entsprechenden baulichen und signalisationstechnischen Massnahmen möglichst im Rahmen laufender Projekte behoben. Hierbei handelt es sich um Massnahmen, die mit geringen finanziellen Mitteln umgesetzt werden können.	laufend	noch offen
3	Wegweisung und Kartierung: Die Wegweisung für das Alltagsnetz wird gemäss bestehendem Konzept vervollständigt und bei Bedarf ergänzt. Zudem wird eine geeignete Karte mit den Velorouten und -wegen erstellt.	ab 2012	noch offen

4	Schräglifte: Mögliche Standorte für Schräglifte wurden im Rahmen der Testplanung sGVK vorgeschlagen. Bereits konkrete Projektüberlegungen wurden zu einem Schräglift entlang der Turmhalde in die Breite angestellt. Die Zweckmässigkeit des Projekts wird nochmals geprüft.	2013	noch offen
Gesamtkosten		noch offen	

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	0	2	Verringerung Zersiedelung	+
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	++	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	++	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Veloparkierung		Priorität: A	21
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 - 2018	Velo
Ausgangslage / Problem	<p>Neben einem zusammenhängenden und sicheren Velowegnetz ist auch eine qualitativ hochwertige und bezüglich der Anzahl Abstellplätze ausreichende Veloparkierung massgebend für die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel. Die Stadt Winterthur verfügt als Velostadt über langjährige Erfahrungen im diesem Bereich. Dennoch besteht noch Optimierungsbedarf. Folgende Defizite wurden im Bereich Veloparkierung ermittelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die bestehenden Bike+Ride-Anlagen bei S-Bahnhöfen genügen den heutigen Anforderungen hinsichtlich Ausstattung, Sicherheit und Anzahl teilweise nicht mehr. ▪ Es fehlen Bike+Ride-Anlagen bei wichtigen Bushaltestellen. Diese sind teilweise schon im kommunalen Richtplan eingetragen, müssen aber nochmals auf Vollständigkeit richtige Platzierung geprüft werden. ▪ Es gibt keine aktuelle, flächendeckende Erhebung der heutigen Parkieranlagen inkl. Anzahl, Ausstattung und Bewirtschaftungsform. ▪ Es gibt keine Bedarfsschätzungen für das gesamte Stadtgebiet. ▪ Es gibt nicht an allen Zielorten des Veloverkehrs genügend Abstellplätze. 		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Entwicklung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze ▪ Stärkung der Entwicklungsschwerpunkte in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Mit einer koordinierten Veloplanung soll sichergestellt werden, dass auf dem gesamten Stadtgebiet genügend attraktive und zweckmässige Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Es handelt sich dabei um eine zentrale Massnahme zur Attraktivierung und Erhöhung des Modalsplit-Anteils des Veloverkehrs und damit zur Aufnahme von Mehrverkehr aus der Siedlungsentwicklung.</p>		
Beschreibung	<p>Überdachte zentrale Anlagen sind in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte (z.B. am Eingang von Fussgängerzonen) und an Zielorten mit hohem Publikums- und Kundenverkehr (z.B. S-Bahnhöfe, Sportanlagen, Schulen etc.) geeignet. An den übrigen Orten, insbesondere am Hauptbahnhof, sind die Veloparkplätze dezentral anzuordnen. Bei der Wahl des Standorts ist auf eine gute Anbindung an das Routennetz zu achten.</p> <p>Um das Funktionsziel zu erreichen, sind im Rahmen der städtischen Veloplanung die folgenden Aspekte zu behandeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standorte der Veloparkieranlagen ▪ Anzahl der benötigten Veloabstellplätze inkl. durchschnittliche Abstelldauer ▪ Vorgaben / Empfehlung Anlagentypen je nach Zweck ▪ Vorgaben / Empfehlung Parkiersysteme bzw. geeignete Mischung je nach Zweck 		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Mit folgenden Akteuren besteht Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton (vgl. Teilmassnahme Erhebung Veloabstellplätze) ▪ SBB (B+R bei S-Bahnhaltestellen) ▪ Stadtbus (B+R bei Bushaltestellen) ▪ Grundstückeigentümer ▪ Private Betreiber von öffentlichen Veloabstellanlagen 		

	<p>Zudem sollten folgende Planungen resp. sGVK-Massnahmen berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan Stadtraum Bahnhof ▪ Konzept Veloparkierung Stadtraum Bahnhof Winterthur ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzepte für öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards ▪ Veloschnellrouten
Stand der Planung, Reifegrad	<p>Ein Veloparkierungskonzept für den Hauptbahnhof liegt vor (Konzept Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur von Metron, 2011). Es zeigt auf wie die Anzahl der Veloabstellplätze bis 2030 erhöht werden kann, um den künftig erwarteten Bedarf abdecken zu können.</p> <p>Die Rudolfstrasse wird im Zusammenhang mit dem Teilprojekt Gleisquerung Stadtmitte aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof und dem damit verbundenen Wegfallen des Durchgangsverkehrs neu gestaltet. Die heute teilweise ungeordnete Veloparkierung wird zeitgemäss organisiert. Die Zahl der Veloabstellplätze wird, wo möglich, ausgebaut.</p> <p>Grundlagenarbeiten und die Realisierung kleinerer dringend notwendigen Anlagen werden im Sinne von Eigenleistungen vorgezogen und durch die Stadt finanziert (siehe Sofortmassnahmenpaket 20 „Optimierung Velonetz“).</p>
Nächste Schritte	<p>Grundlagenerhebung unter Federführung des Kantons</p> <p>Vorgaben / Empfehlungen festlegen</p>
Zuständigkeit / Federführung	<p>Stadt Winterthur, Amt für Städtebau und Kanton Zürich, Amt für Verkehr (Erhebung Veloabstellplätze)</p>
Bemerkungen, Hinweise	<p>Die neue SN-Norm zur Veloparkierung befindet sich zurzeit in Vernehmlassung.</p> <p>Die Erfahrung auf Stadtgebiet zeigt, dass der grösste Bedarf nicht immer bei den Endhaltestellen der Buslinien besteht. Wichtige Ziele mit einem grossen Veloverkehrsaufkommen in der Umgebung sollten unbedingt in die Bedarfsschätzung einbezogen werden.</p> <p>Empfehlung Grundlage: ASTRA (2008): Handbuch Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb.</p> <p>Insbesondere die Veloparkierungsanlagen um den Hauptbahnhof bedingen grössere Investitionen und sollen deshalb im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation vom Bund mitfinanziert werden.</p>

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	<p>Erhebung der öffentlichen Veloabstellplätze:</p> <p>Der Bund sieht im Rahmen der Agglomerationsprogramme eine Erhebung der Anzahl der Veloabstellplätze vor. Die Erhebung wird durch den Kanton koordiniert. Das Ergebnis soll ein GIS-Kataster für öffentliche Veloabstellplätze sein. Dieser liefert wichtige Hinweise zum Bedarf und der Auslastung der heute schon bestehenden Anlagen.</p>	2010-2013	Eigenleistung Stadt / Kanton *
2	<p>Erweiterung Bike+Ride-Anlagen bei S-Bahnhöfen und Bushaltestellen:</p> <p>Die Bike+Ride-Anlagen entsprechen vielerorts nicht mehr den heutigen Anforderungen oder sie fehlen gänzlich. Bereits im</p>	ab 2011	noch offen*, teilweise als Eigenleistung der Stadt

	Richtplan vorgesehen sind zusätzliche Anlagen in Oberseen (Busendstation), Rosenberg (Busendstation), Waldegg (alte Buswendeschlaufe) und Zinzikon (alte Buswendeschlaufe). Die Anlagen an den S-Bahnstationen sind gemäss dem geschätzten Bedarf zu dimensionieren und den Vorgaben anzupassen.		
3	Weitere Standorte: Im Rahmen der laufenden Planung wird in Folge der Erhebung hergeleitet, wo zentrale bzw. dezentrale Anlagen vorzusehen sind. Die Anzahl Veloparkplätze wird aus der Erhebung der öffentlichen Veloabstellplätze abgeleitet. In neu zu bebauenden Gebieten ist die Veloparkierung in die Entwurfsarbeiten zu integrieren und die Anzahl Parkplätze aufgrund der Richtwerte zu bestimmen.	ab 2012	noch offen*, teilweise als Eigenleistung der Stadt
4	Teilrealisierung des Konzepts „Veloparkierung - Stadtraum Bahnhof Winterthur“ 2020 am Hauptbahnhof: Erweiterung der bestehenden Anlagen um rund 3'000 Abstellplätze inkl. neue Velostation gemäss Konzept Veloparkierung	ab 2015	max. CHF 10 Mio.
5	Realisierung weiterer Abstellplätze am Hauptbahnhof: Erweiterung der Abstellanlagen nach 2020 auf eine Zielgrösse von ca. 7'200 Parkplätze gemäss Konzept Veloparkierung	ab 2020	CHF 7.0 Mio.
6	Bau weiterer Veloabstellanlagen (insbesondere bei den Bahnhöfen Oberwinterthur und Grüze)	noch offen, in Abhängigkeit von Teilmassnahme 3	noch offen**
Gesamtkosten			
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Konzeptvertiefungen bis Ende 2011 zu konkretisieren.</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	+
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	++			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz		Priorität: A	22
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 – 2018	Velo
Ausgangslage / Problem	Die Stadt Winterthur hat eine lange Tradition als Velostadt und verfügt über ein attraktives Velonetz für Freizeit und Alltag. Bedingt durch die begrenzten Platzverhältnisse und den stetig zunehmenden Verkehr weist das Velonetz jedoch sehr unterschiedliche Qualitäten auf und ist auf wichtigen Verbindungsstücken zwischen den Quartieren und in den Stadtraum Bahnhof schon heute gut bis stark ausgelastet. Die häufig auf Nebenverkehrsstrassen verlaufenden Velorouten weisen zudem zahlreiche Barrieren in Form von Rechtsvortritten in Tempo 30-Zonen, unübersichtlichen Kreuzungen und zu wenig sicher gestalteten Querungen bei Hauptverkehrsachsen auf.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze und damit Förderung resp. Stärkung ihrer Entwicklung ▪ Anbindung der Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen an die urbanen Zentren ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit soll durch direkte, schnelle und möglichst konfliktarme Routen erhöht werden, welche den Stadtraum Bahnhof mit dem neuen Zentrum Neuhegi sowie mit den gewachsenen Ortsteilen in den Korridoren Oberwinterthur, Wülflingen, Töss und Seen und mit der Region verbinden.</p> <p>Nur so kann auch die Zielvorgabe, einen Grossteil des Mehrverkehrs aus der Siedlungsentwicklung mit dem öV und dem LV aufzunehmen, erfüllt werden. Die Schnellrouten für den Veloverkehr ermöglichen ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen und sind auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs ausgerichtet. Das Zielpublikum sind insbesondere Pendlerinnen und Pendler, die Routen können sich aber stellenweise auch mit dem Alltags- und Freizeitnetz überlagern.</p>		
Beschreibung	<p>Allgemeine Anforderungen an Veloschnellrouten, welche teilweise auf der Idee der Fahrradstrassen in Deutschland basieren, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontinuität und Erkennbarkeit auf der gesamten Strecke (durchgehend einheitliche Gestaltung, z.B. Belag, Farbband, Signalisation) ▪ Hohe Barrierefreiheit, Vorrang bei Querungen von Erschliessungs- und Sammelstrassen (keine Rechtsvortrittsbelastung), gute Querungshilfen bei Hauptstrassen ▪ Keine engen Kurven, möglichst lange gerade Abschnitte ▪ Eigenes Trasse oder verkehrsarme Route (max. 200 Fz/Tag bei Mischverkehr) ▪ Kein gebietsfremder Durchgangsverkehr, möglichst kein LW-Verkehr ▪ Die Breite der Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr sollte mindestens 3.5 Meter, optimalerweise aber 5-6 Meter betragen. ▪ Keine Anrampungen (Übergänge plus/minus 0) / guter Belag ▪ Bei Engstellen keine Längsparkierung ▪ Abstimmung mit den Velorouten der Region <p>Die Veloschnellrouten stehen zum Teil in Konflikt mit den Anforderungen an verkehrsberuhigte Strassen (z.B. versetzte Parkierung, Rechtsvortritt) und den öV-Hochleistungskorridoren (z.B. an Querungspunkten). Die Zielkonflikte zwischen hohen Geschwindigkeiten für Velofahrende und anderen Ansprüchen an den Strassenraum sind im Einzelfall abzuwägen.</p>		

	Das angestrebte Idealnetz der Schnellrouten kann dem Teilkonzeptplan Velo entnommen werden. Es ist als langfristige Zielvorgabe zu betrachten. Auf der Karte sind Schnellrouten-Korridore eingetragen, die oft entlang von Bahnlinien verlaufen. Lässt sich die bahnahe Trassierung mittelfristig nicht realisieren, so ist eine alternative, allenfalls vorübergehende Linienführung auf den nahegelegenen Strassen zu prüfen. Erste Priorität geniesst die Route in Neuhegi-Grüze und Richtung Stadtmitte.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Eine grosse Abhängigkeit besteht zu den öV-Hochleistungskorridoren und Urban Boulevards. Falls durch den öV-Hochleistungskorridor das Veloangebot auf diesen Achsen Qualitätseinbussen erleiden, ist eine koordinierte Planung und Umsetzung anzustreben. Aktualisierung und Realisierung RVS-Massnahmen; Rechtliche Grundlagen (ASTRA); RWU
Stand der Planung, Reifegrad	Das Zielnetz liegt vor. Bezüglich der Umsetzung besteht bereits ein Kontakt zum ASTRA betreffend einer Sonderbewilligung für ein Pilotprojekt in Winterthur, welches Fahrradstrassen ermöglichen würde (insbesondere Aufhebung von Rechtsvortritten in Tempo 30-Zonen). Grundlagenarbeiten und die Realisierung wenig aufwändiger Abschnitte (z.B. Pilotprojekt) können im Sinne von Eigenleistungen vorgezogen und durch die Stadt finanziert werden.
Nächste Schritte	Präzisierung der Vorgaben und Anforderungen an Ausgestaltung formulieren. Pilotprojekt an der Hegistrasse und der Wartstrasse denkbar.
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur
Bemerkungen, Hinweise	Die oben formulierten Anforderungen führen zum Fazit, dass die Veloschnellrouten eher auf den Nebenverkehrsstrassen anzulegen sind. Dies auch vor dem Hintergrund, dass durch die Realisierung des öV-Hochleistungskorridors und das Alleenkonzert der Stadt der Platz auf den Hauptverkehrsstrassen vielerorts knapp wird. Insbesondere im Stadtraum Bahnhof dürfte eine durchgehende Schnellroute schwierig zu realisieren sein. Hingegen wird eine Ringführung um diesen Raum herum bzw. eine Heranführung auf Schnellrouten an den Raum heran als machbar beurteilt. Insbesondere die Veloschnellrouten entlang von Schienen bedingen teilweise grössere Investitionen und sollen deshalb im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation vom Bund mitfinanziert werden.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Vorgaben und Ausgestaltung Veloschnellrouten: Die oben formulierten Anforderungen für die Veloschnellrouten sind weiter zu präzisieren und hinsichtlich Machbarkeit sowie rechtlichen Voraussetzungen zu prüfen.	2011	noch offen*, Eigenleistung Stadt
2	Pilotprojekt Hegistrasse / Wartstrasse: Die beiden ersten Abschnitte des Veloschnellroutennetzes sollen im Rahmen eines Pilotprojekts zum Beispiel an der Hegistrasse und der Wartstrasse erstellt werden. Im Anschluss an die Realisierung sind die Vorgaben aufgrund der ersten Erfahrungen zu überprüfen.	2012	noch offen*, Eigenleistung Stadt

3	Ausbau Velonetz: Grössere Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken oder zur Behebung von Schwachstellen, welche nicht im Rahmen der laufenden Optimierung (Massnahme 20) vorgenommen werden können (z.B. neue Unterführungen)	ab 2015	CHF 3.0 Mio.
4	Realisierung Achsen der 1. Priorität in der Umgebung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze sowie Richtung Stadtmitte (Verbindung der beiden urbanen Zentren)	ab 2015	CHF 5.0 Mio.
5	Realisierung Achsen der 2. Priorität und Zubringer	ab 2019	noch offen**
Gesamtkosten		noch offen**	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert</i>			
<i>** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Konzeptvertiefungen bis Ende 2011 zu konkretisieren.</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	0	2	Verringerung Zersiedelung	+
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof)		Priorität: A	23
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 – 2018	Velo
Ausgangslage / Problem	<p>In den Neunzigerjahren wurde das Leiterkonzept als wichtigster Grundsatz der Verkehrswegeföhrung für den Langsamverkehr im Bereich des Hauptbahnhofs festgelegt. Das Konzept bedeutet, dass entlang der Gleise auf beiden Seiten je eine durchgehende Verbindung bestehen soll (Holmen) und zwischen diesen mehrere Querungen der Gleise vorzusehen sind (Sprossen). Dieses Konzept ist nach wie vor gültig. Die Bedeutung der Querungsnachfrage im Bereich des Hauptbahnhofs ist grundsätzlich sehr hoch. Von allen Seiten gibt es Zugänge zum Hauptbahnhof, in der näheren Umgebung liegen Einkaufszentren und Einrichtungen mit grossem Publikumsverkehr, Geschäftsstrassen, Freizeitanlagen und kulturelle Einrichtungen. Benutzergruppen sind vor allem Pendler, Kunden und Touristen.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Verknüpfung innerhalb des urbanen Zentrums Winterthur Mitte 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Mit der Veloquerung Nord werden die innerstädtischen Velorouten attraktiv und sicher ausgebaut und miteinander verbunden. Die Erschliessung des Hauptbahnhofs und der Velostation wird von beiden Bahnhofseiten her verbessert.</p> <p>Mit der Veloquerung Nord sollen der Radweg Wartstrasse aufgewertet und die Hauptachsen sowie der künftige öV-Hochleistungskorridor vom Veloverkehr entlastet werden. Dadurch kann die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.</p>		
Beschreibung	<p>Die Veloquerung Nord unterquert die Bahngleise und verbindet das Neuwiesenquartier mit dem Bahnhofplatz Nord. Gleichzeitig schafft sie einen Zugang zur Velostation „Stellwerk RailCity“. Die Zufahrtsrampen sind in der Rudolfstrasse und der Bankstrasse oder beim Bahnhofplatz Nord vorgesehen.</p> <p>Die Velounterföhrung ist im regionalen Verkehrsrichtplan festgesetzt. Die Lage ist mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit den SBB gesichert.</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Alltags- und Freizeitnetz sowie Veloschnellrouten und -parkierung Masterplan Stadtraum Bahnhof SBB, „Stellwerk RailCity“ 		
Stand der Planung, Reifegrad	<p>Vorprojekt.</p> <p>Zustimmung zum Rahmenkredit für den „Masterplan Stadtraum Bahnhof“ ist 2009 durch Stimmberechtigte erfolgt (Veloquerung Nord ist ein Teilprojekt). Zudem wurde 2009 ein Projektierungskredit in der Höhe von CHF 900'000 für die erforderlichen Projektierungsarbeiten (vgl. Nächste Schritte) bewilligt.</p> <p>Aufgrund der Abhängigkeiten mit den anderen Massnahmen im Bereich des Bahnhofs (v.a. andere Projekte Masterplan Stadtraum Bahnhof) ist eine Realisierung vor 2015 nicht möglich.</p>		
Nächste Schritte	<p>Die anstehenden Projektierungsarbeiten umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Linienföhrung des vorliegenden Vorprojekts Koordinationsgespräche mit den SBB Verhandlungen mit Kanton Zürich über finanzielle Beiträge 		

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauphasen und Werkleitungskoordination ▪ Erarbeitung Bauprojekt und Kostenvoranschlag als Basis für die Projekt- und Kreditgenehmigung durch den Grossen Gemeinderat ▪ Durchführung der erforderlichen Planaufgaben
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Tiefbauamt
Bemerkungen, Hinweise	Durch Einsprachen beim Bahnhofplatz Süd ergeben sich Verzögerungen für alle weiteren Teilprojekte im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Projektierung in Koordination mit SBB	ab 2011	1.2 Mio.*
2	Bau in Koordination mit SBB	ab 2015	16.8 Mio.
Gesamtkosten (Grobschätzung)		ca. CHF 18 Mio.	
<i>* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert</i>			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	+	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Veloverleih-System		Priorität: A	24
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 – 2018	Velo
Ausgangslage / Problem	Immer mehr Städte in Europa und der Schweiz bauen Veloverleih-Systeme auf und bieten kostenlos / kostengünstig Velos zur zeitlich beschränkten Nutzung an. In der Schweiz existieren heute bereits verschiedene Systeme (z.B. System velopass wie in der Westschweiz oder next-bike wie in Luzern).		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze und damit Förderung resp. Stärkung ihrer Entwicklung ▪ Anbindung der Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen an die urbanen Zentren ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Der Verleih dient der Veloförderung, indem er dem Velo Sichtbarkeit gibt und zum Velofahren animiert. Trotz der hohen Veloverfügbarkeit in der Bevölkerung wird für temporäre Besucher wie beispielsweise Touristen, Hochschulbesucher und Geschäftsleute ein gewisses Potenzial vermutet. Auch für MIV-Zupendler aus den umliegenden Gemeinden könnten ausleihbare Velos an den Einfallsachsen allenfalls eine gute Alternative zur Weiterfahrt mit dem Auto bieten. Ein bedienerfreundliches Veloverleih-System ermöglicht die Nutzung des Velos für kurze Wege innerhalb der Stadt oder Agglomeration, ohne ein eigenes Velo anschaffen und unterhalten oder umständlich mieten zu müssen. Der einfache Zugang senkt zudem die Einstiegshürde zum Verkehrsmittel Velo und ermöglicht das unkomplizierte Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln. Der Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs kann erhöht werden.		
Beschreibung	Bei den Veloverleih-Systemen ist zwischen automatisierten und nicht automatisierten Systemen zu unterscheiden. Im Gegensatz zum freizeitorientierten klassischen Veloverleih dienen automatische Systeme dem Alltagsverkehr und bilden eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Die Velos sind rund um die Uhr, 7 Tage in der Woche in Selbstbedienung verfügbar und können an einem anderen Ort abgegeben werden als sie ausgeliehen wurden. Damit alle potenziellen Nutzergruppen Zugang zu den Leih-Velos erhalten, sollte eine Kombination von automatisierten Systemen für Ortsansässige, Pendler oder einheimische Gelegenheitsnutzer (z.B. geschäftlich in Kombination mit dem öV) und von nicht automatisierten Systemen für Besucher und Touristen an entsprechend geeigneten Standorten (z.B. beim Hauptbahnhof oder bei der Touristeninformation) geprüft werden.		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Alltags- und Freizeitnetz; Kompatibilität mit Veloverleih-Systemen in der Schweiz und im Kanton Zürich, next bike oder alternativer Veloverleihanbieter; ZVV / SBB für allfälligen Ausbau „Rent a bike“		
Stand der Planung, Reifegrad	Projektidee aus Testplanung. Beim Hauptbahnhof Winterthur werden in Zusammenarbeit mit Rent a bike bereits Velos verliehen. Die heutige Auslastung dieser Fahrräder liefert einen wichtigen Hinweis auf die Nachfrage. Eine Ausdehnung der Zusammenarbeit im Bereich Tourismus ist bereits angedacht.		
Nächste Schritte	In einem ersten Schritt gilt es den Bedarf und mögliche Nutzergruppen abzuschätzen. Wird das Potenzial als genügend gross eingeschätzt, können in einem nächsten Schritt geeignete Standorte und Systeme je nach Nutzergruppe evaluiert werden.		
Zuständigkeit	Stadt Winterthur, Amt für Städtebau		

Bemerkungen, Hinweise	<p>Beim Bahnhof Winterthur ist der Platz bereits heute sehr knapp. Das Altstadtkonzept erlaubt keine Platzierung von Velos auf für den Fussverkehr reservierten Flächen, um keine neuen Barrieren zu schaffen.</p> <p>Als Ergänzung zum Veloverleih-System können auch unkonventionelle Lösungen geprüft werden.</p>
-----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	<p>Bedarfsabklärung und Standortevaluation:</p> <p>Die Nachfrage insbesondere für ein automatisiertes System auf Stadtgebiet ist zu klären. Mögliche Nutzergruppen sind grob zu quantifizieren. In Abhängigkeit dieser Potenzialanalyse sind mögliche Standorte zu evaluieren und in einem Konzept inkl. Priorisierung festzulegen.</p>	2014	noch offen*
2	<p>Prüfung Ausbau heutiges Veloverleih-System:</p> <p>Ein Ausbau des heutigen in Zusammenarbeit mit „Rent a bike“ betriebene Veloverleih-System wird mit Fokus Besucher und Touristen geprüft. Dabei soll auch die vom Ausgangspunkt unabhängige Rückgabe der Velos an einem beliebigen Ausleihort geprüft werden.</p>	2015	noch offen**
3	<p>Ev. Aufbau eines automatischen Veloverleih-Systems:</p> <p>Je nach Erkenntnissen aus der Bedarfsabklärung wird ein automatisches Veloverleih-System in Ergänzung oder als Alternative zum bestehenden Veloverleih-System aufgebaut.</p>	2016	noch offen**
Gesamtkosten		noch offen	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert			
** Die Termine und Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Konzeptvertiefungen bis Ende 2011 zu konkretisieren.			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	0	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	0
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	++			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	0	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Übersicht Massnahmenblätter Fussverkehr und öffentlicher Raum

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 30. Optimierung und Ausbau Fusswegnetz | Sofortmassnahme (A2) |
| 31. Beruhigung Quartierstrassen | Sofortmassnahme (A2) |
| 32. Bahnhofplatz Süd
(Masterplan Stadtraum Bahnhof) | Sofortmassnahme (A1) |
| 33. Gleisquerung 2. Etappe
(Masterplan Stadtraum Bahnhof) | Sofortmassnahme (A1) |
| 34. Personenunterführung Nord
(Masterplan Stadtraum Bahnhof) | Kurzfristig (A) |
| 35. Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse)
(Masterplan Stadtraum Bahnhof) | Kurzfristig (A) |
| 36. Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe
(schwerpunktmässig im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze) | Kurzfristig (A) |

Optimierung und Ausbau Fusswegnetz		Priorität: A2	30
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme Stadt	2011 - 2014	FG, öR
Ausgangslage / Problem	Das Fuss- und Wanderwegnetz der Stadt Winterthur ist im kommunalen Richtplan festgelegt. Ein Teil der geplanten Verbindungen ist noch nicht realisiert. Dies betrifft mehrheitlich das neue urbane Zentrum Neuhegi-Grüze. Im Rahmen der entsprechenden Gebietsplanungen wird das Netz lokal verfeinert.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze und damit Förderung resp. Stärkung ihrer Entwicklung ▪ Anbindung der Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen an die urbanen Zentren ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Die Stadt soll ein attraktives, sicheres und durchgehendes Netz für Fussgängerinnen und Fussgänger ohne Umwege und Hindernisse aufweisen und möglichst allen Bedürfnissen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gerecht werden. Die wichtigsten Zielorte des Alltags sind an das Fusswegnetz, die wichtigsten Freizeitziele an das Wanderwegnetz angebunden. Besonderes Augenmerk wird dabei auf das neue urbane Zentrum Neuhegi-Grüze, die Querungen von Hauptverkehrsachsen mit grossem Verkehrsaufkommen (öV-Hochleistungskorridor) und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gelegt. So wird die Attraktivität für Zufussgehende gefördert und eine Modalsplit-Verschiebung erreicht.		
Beschreibung	<p>Die Netze für Alltag und Freizeit werden in Abstimmung mit der Region derart gestaltet, dass wichtige Ziele (im Umkreis von 15 Minuten Unterwegszeit) zu Fuss sicher und direkt erreicht werden können. Es kommen dabei folgende Massnahmen in Frage:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Netzergänzungen (neue Wege, Brücken, Rampen, Treppen, usw.) und Querungen ▪ Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen; Quartierzentren und Dorfkernen in Aussenwachen in Bezug auf Aufenthaltsqualität und Sicherheit ▪ Verkürzung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Zufussgehende (in Abstimmung mit den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs) ▪ Umsetzung der Massnahmen aus dem Verkehrskonzept Altstadt zur Verbesserung der Zugänglichkeit ▪ Signalisation von Fusswegverbindungen und Kartierung in Karten ▪ Bessere Vernetzung der Bahnhöfe mit dem Fusswegnetz (siehe auch Massnahme 36) <p>Gleichzeitig soll die Vernetzung bestehender Grünräume, Parks, Spiel- und Sportplätze für den Fuss- und den Verkehr mit fahrzeugähnlichen Geräten genauer geprüft werden.</p>		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Leiterkonzept: Das Konzept bedeutet, dass entlang der Geleise auf beiden Seiten je eine durchgehende Verbindung bestehen soll (Holmen) und zwischen diesen mehrere Querungen der Geleise vorzusehen sind (Sprossen); Masterplan Stadtraum Bahnhof und Planungszone Neuhegi-Grüze; sGVK: Beruhigung von Quartierstrassen; öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards; Velorouten (Schnell-, Alltags- und Freizeitnetz sowie Schräglifte); Verkehrskonzept Altstadt		
Stand der Planung, Reifegrad	Die Netze für Alltag und Freizeit sind weitgehend festgelegt und die heutigen Schwachstellen bekannt (vgl. Defizitkarte). Allerdings fehlt eine systematische und flächendeckende Dokumentation der Schwachstellen inkl. der Priorisierung bei der Behebung. Für das Gebiet Neuhegi liegt ein solcher Rahmenplan seit kurzem vor.		

Nächste Schritte	Die Netzkonzeption ist in Abstimmung mit den künftigen Zielorten zu aktualisieren. Die Schwachstellen sind für die Zielnetze zu erheben, systematisch zu dokumentieren und gemäss ihrer Priorität zu beheben.
Zuständigkeit / FF	Stadt Winterthur, Amt für Städtebau
Bemerkungen, Hinweise	Im Rahmen von Bachelorarbeiten der Hochschule Rapperswil wurden zahlreiche Verbesserungsvorschläge für den Fuss- und Veloverkehr im Umfeld der Bahnhöfe erarbeitet. Eine Aufnahme der Vorschläge in die Aktualisierung der Netzkonzeption ist zu prüfen.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Aktualisierung Netzkonzeption: Die Netzkonzeption ist hinsichtlich der künftig neu zu erschliessenden Ziele zu prüfen. Die Inputs aus den Bachelorarbeiten für das Umfeld der Bahnhöfe sind wo sinnvoll in die Netzkonzeption zu integrieren.	2012	noch offen*
2	Aktualisierung Schwachstellenanalyse inkl. Priorisierung: Die heute bekannten Schwachstellen in den Bereichen Netz, Anbindung von Zielorten, Sicherheit und Information / Signalisierung sind zu dokumentieren und mit einer zusätzlichen Erhebung für die zusätzlichen Routen gem. aktualisierter Netzkonzeption zu ergänzen. Anschliessend ist die Behebung der Schwachstellen in Koordination mit den weiteren Planungen auf Stadtgebiet zu priorisieren.	2012	noch offen *
3	Schwachstellen beheben: Heute bekannte und künftig identifizierte Schwachstellen sind mit entsprechenden baulichen Massnahmen zu beheben.	laufend	noch offen, Eigenleistungen Stadt
Gesamtkosten		noch offen	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	0	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	+
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	0			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0


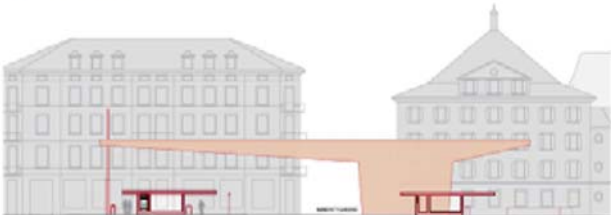
Beruhigung Quartierstrassen		Priorität: A2	31
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme Stadt	2011 - 2014	FG, öR
Ausgangslage / Problem	Auf Stadtgebiet von Winterthur wurden in den Quartieren schon zahlreiche Tempo 30-Zonen realisiert und andere verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Gleichzeitig wurden in der Altstadt eine der grössten zusammenhängenden Fussgängerzonen von Europa und auf Stadtgebiet einzelne Begegnungszonen eingerichtet. Die Erfahrungen sind gut und eine Ausdehnung der Beruhigung auf weitere Strassenzüge in den Quartieren wird angestrebt.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	Diese Massnahmen dienen nicht in erster Linie der städtischen Entwicklung, wie sie im Zukunftsbild angestrebt ist, sondern der Verbesserung der heutigen problematischen Situation bezüglich der Wohnqualität in den betroffenen Quartieren.		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Verkehrsberuhigung von siedlungsorientierten Strassen ist ein entscheidendes Mittel, um zwei Ziele gleichzeitig erreichen zu können: höhere Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden sowie eine bessere Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden. Mit baulichen Umgestaltungen und / oder einer Temposenkung auf 30 oder 20 km/h werden die Strassen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer. Damit soll ein Beitrag an die Modalsplit-Verschiebung zugunsten des Langsamverkehrs geleistet werden. Mit geeigneten Massnahmen sind diese Strassen vor ortsfremden Durchgangsverkehr zu schützen.		
Beschreibung	<p>Siedlungsorientierte Strassen haben nebst der Erschliessungs- häufig auch eine Aufenthaltsfunktion. Entsprechend trifft stetig eine grosse Zahl von Strassenbenutzerinnen und -benutzern aufeinander. Konfliktsituationen sind hier deshalb viel häufiger als ausserhalb der Siedlungsgebiete.</p> <p>Es gibt eine breite Palette von möglichen Massnahmen, die das Miteinander aller Beteiligten und Verkehrsteilnehmenden unterstützen und fördern. Diese umfassen bauliche Massnahmen zur Umgestaltung bei gleichbleibender Höchstgeschwindigkeit, die Einrichtung von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen (Tempo 20, Vortritt für Zufussgehende) oder Fussgängerzonen mit den jeweiligen flankierenden Massnahmen. Weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind Unterbrechungen, Fahrverbote mit Ausnahmeregelungen und / oder Parkierungsbeschränkungen.</p> <p>T30- und Begegnungszonen unterliegen einer rollenden Planung. Verkehrsberuhigende Massnahmen auf Quartierstrassen werden auf Begehren der betroffenen Bevölkerung geprüft und laufend umgesetzt. Für folgenden Strassenabschnitte wurden von der Quartierbevölkerung per Frühling 2011 bereits Begehren eingereicht (in Klammer Stand der Planung):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ T30 Schützenstrasse (Bestandteil Verkehrskonzept Neuwiesen, ist rechtskräftig) ▪ T30 Flüeli-/Wartstrasse (Bestandteil Verkehrskonzept Neuwiesen wird 2011 voraussichtlich ausgeschrieben) ▪ Begegnungszone Ausserdorfstrasse Veltheim (wird 2011 ausgeschrieben) ▪ Begegnungszone Eisweiherstrasse (in Prüfung) ▪ Begegnungszone Ortszentrum Oberwinterthur (Bevölkerung hat Begehren gestellt, ist aber in der Bevölkerung selber umstritten) ▪ Verkehrsberuhigung Talackerstr. – Hegistrasse und angrenzende Strassen (in Prüfung) ▪ T30 Im Grafenstein, Dättnauerstrasse, Else-Züblin-/Ida-Sträuli-Strasse und Binzhof-/Ruchwiesenstrasse (Begehren eingereicht) 		


	Das Massnahmenpaket beinhaltet auch die Prüfung und allfällige Umsetzung weiterer, zu einem späteren Zeitpunkt eingehenden Begehren.
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Verkehrskonzept Neuwiesen und laufenden Planungen Tiefbau sowie mit den anderen sGVK-Massnahmen zur Verbesserung der öV-Erschliessung von Quartieren; Zentrumser-schliessung Neuhegi-Grüze; Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte; Veloschnellrouten resp. Alltags- und Freizeitnetz
Stand der Planung, Reifegrad	Unterschiedlich, je nach Teilmassnahme.
Nächste Schritte	Ausarbeitung Konzeptidee und Verkehrsgutachten für die einzelnen Strassenabschnitte.
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Amt für Städtebau Für Änderungen der Signalisation ist die Stadtpolizei Winterthur zuständig.
Bemerkungen, Hinweise	Im AP der 1. Generation werden unter dem Überbegriff „Beruhigung Quartierstrasse“ Massnahmen aufgeführt, die Kanton und Gemeinde als so genannte Eigenleistung er-bringen müssen. Die folgenden Massnahmen können unter diesem Überbegriff laufen. Verschiedene politische Vorstösse zur Anpassung der aktuellen Handhabung liegen vor und werden zurzeit diskutiert. Eine Änderung des heutigen Verfahrens, bei welchem die Stadt nur auf Begehren der betroffenen Bevölkerung aktiv wird, ist nicht ausgeschlossen.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Schützenstrasse: Einrichtung von Tempo 30-Zonen und Umsetzung von Teilmas-snahmen Verkehrskonzept Neuwiesen	2011	CHF 200'000
2	Flüeli-/Wartstrasse: Einrichtung von Tempo 30-Zonen und Umsetzung von Teilmas-snahmen Verkehrskonzept Neuwiesen	2011	CHF < 50'000 **
3	Talackerstrasse – Hegistrasse: Verkehrsberuhigende Massnahmen	2011 - 2012	CHF < 50'000 **
4	Ausserdorfstrasse Veltheim: Einrichtung einer Begegnungszone	2011	CHF < 50'000 **
5	Eisweiherstrasse: Einrichtung einer Begegnungszone	2012	CHF < 50'000 **
6	Ortszentrum Oberwinterthur: Einrichtung einer Begegnungszone (ist in der Bevölkerung um-stritten)	noch offen	CHF < 50'000 **
7	Umsetzung weiterer verkehrsberuhigender Massnahmen (z.B. T30- oder Begegnungszonen, u.a. Im Grafenstein, Dättnau-erstrasse, Else-Züblin-/Ida-Sträuli-Strasse und Binzhof-/Ruch-wiesenstrasse)	laufend	offen **
Gesamtkosten		offen**	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme vom Bund nicht mitfinanziert			

**** Die Kosten für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung sind für das Agglomerationsprogramm nicht relevant, da es sich um Eigenleistungen der Stadt Winterthur handelt.**

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	0	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	+	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	0			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	++
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Bahnhofplatz Süd (Masterplan Stadtraum Bahnhof)		Priorität: A1	32
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme (A-Massnahme aus AP 1.G.)	2011 - 2014	FG, öR
Ausgangslage / Problem	Der Bahnhofplatz Süd ist ein wichtiges Zentrum des öffentlichen Verkehrs in Winterthur und ist ein wichtiger Aufenthalts-, Umsteige- und Durchgangsraum. Der Platz genügt aus funktionaler und gestalterischer Sicht den heutigen Anforderungen nicht mehr. Durch seine Übermöblierung können die Fussgängerströme nicht mehr fliessen. Die Beläge der Bushaltestellen sind stark beschädigt und können nur noch behelfsmässig repariert werden. Dazu stehen umfangreiche Werkleitungsarbeiten an.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Verknüpfung innerhalb des urbanen Zentrums Winterthur Mitte und damit Förderung resp. Stärkung der Entwicklung ▪ Wichtiges funktionales und gestalterisches Element des Urban Boulevards 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Der Bahnhofplatz soll als Drehscheibe zwischen Altstadt, Sulzerareal Stadtmitt, Archareal und Hauptbahnhof eine seiner Bedeutung würdige Aufwertung erhalten, sodass er künftig zur attraktiven Visitenkarte der Stadt wird. Ziel muss es sein, bei stetig steigenden Frequenzzahlen ein sicheres Nebeneinander von Fussverkehr, Velos, Taxi, motorisiertem Verkehr und Busverkehr gewährleisten zu können. Mit der Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd soll eine optimale Lösung für eine gute Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität, eine Halte- und Umsteigestelle für den Busbetrieb mit optimaler Funktionalität und eine geschickte Führung der erheblichen Fussgängerströme erreicht werden. So soll der neue Bahnhofplatz Süd zu einer erhöhten Attraktivität von Langsam- und öffentlichem Verkehr führen und damit den Modalsplit zugunsten dieser Verkehrsarten beeinflussen.		
Beschreibung	<p>Für die Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd wurde im Rahmen der Masterplanung Stadtraum Bahnhof ein öffentlicher Projektwettbewerb durchgeführt. Das Siegerprojekt „in between“ sieht ein grosses, lichtdurchlässiges Dach aus Stahl und Glas vor. Die Anlegekanten für die Busse werden entsprechend den künftigen Anforderungen von Stadtbus Winterthur neu platziert. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Vorschlag wurde weiter bearbeitet. Die Überarbeitung führte unter Anderem zur Sicherstellung des Witterungsschutzes auch bei der Busanlegekante Seite Altstadt, zur Präzisierung der Materialisierung, zur Überprüfung der anspruchsvollen Statik und zur Klärung der Fragen des Unterhalts.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Ansicht Coop</p>  <p>Ansicht Altstadt</p> </div>		

	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Andere Teilprojekte Masterplan Stadtraum Bahnhof; Stadtbus; öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards; Private Vorhaben und Einzelvorlagen im Perimeter
Stand der Planung, Reifegrad	Zustimmung zum Rahmenkredit für den „Masterplan Stadtraum Bahnhof“ ist 2009 durch Stimmberechtigte erfolgt (Bahnhofplatz Süd ist ein Teilprojekt). Zudem wurde 2009 ein Projektierungskredit in der Höhe von CHF 900'000 für die erforderlichen Projektierungsarbeiten (vgl. Nächste Schritte) bewilligt.
Nächste Schritte	<p>Die Projekt- und Kreditgenehmigung durch Stadtrat ist bereits erfolgt. Die anstehenden Projektierungsarbeiten umfassen (Stand 2011):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt- und Kreditgenehmigung durch Grossen Gemeinderat (Herbst 2011) ▪ Submission der Bauarbeiten (ab Herbst 2011) ▪ Baubeginn Sommer 2012
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Tiefbauamt
Bemerkungen, Hinweise	<p>Das Auflageprojekt wurde am 18. März 2010 Anstössern, Betroffenen und den Medien vorgestellt. Gleichzeitig wurden die beiden Projekte für Knotenanpassungen an der Neuwiesenstrasse während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Die Knotenumbauten sind notwendig zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, um die Auswirkungen der Baustelle Bahnhofplatz Süd und den Zusatzverkehr aus der späteren Schliessung der Rudolfstrasse zu bewältigen. Gegen das Projekt sind 3 Einsprachen eingegangen (Themen Zukunftssicherheit der vorgeschlagenen Lösung, Befahrbarkeit mit Velos). In seiner Projektfestsetzung hat der Stadtrat die Einsprachen abgewiesen. Dadurch wird mit einer Projektverzögerung von ca. 1 Jahr gerechnet (Baubeginn 2012 statt 2011).</p> <p>Für den Langsamverkehrsanteil des Projekts (wurde im Rahmen des AP der 1. Generation ein Beitrag von 35% durch den Bund gesprochen).</p>

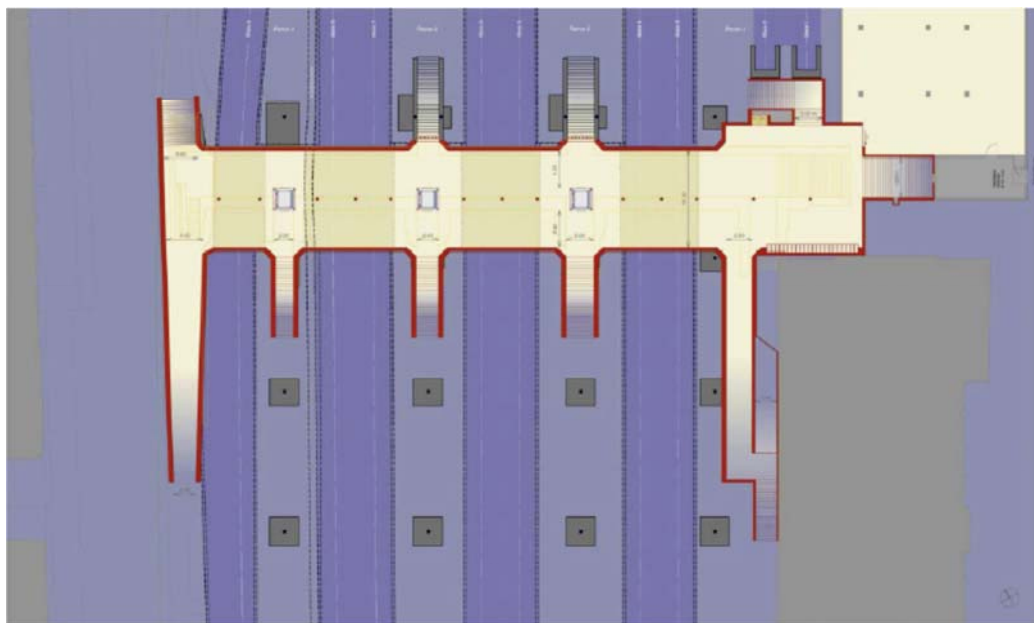
Teilmassnahmen			Termine	Kosten	
1	Projektierung		2010-2012	1.5 Mio.	
2	Bau		Ab 2012	12.5 Mio.	
Gesamtkosten (Grobschätzung)			ca. CHF 14 Mio.		
Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	0
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	0	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	+			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

2. Etappe Gleisquerung (Masterplan Stadtraum Bahnhof)		Priorität: A1	33
Umsetzungshorizont	Sofortmassnahme (A-Massnahme aus AP 1.G.)	2011 - 2014	FG, öR
Ausgangslage / Problem	Das Entwicklungsgebiet Sulzerareal Stadtmitte ist heute für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende nur über ein Wirrwarr von Treppen, Rampen und Tunnels erreichbar. Die Anbindung an die östliche Bahnseite (Bahnhofplatz Süd / Altstadt, Archplatz) und der Übergang über die Zürcherstrasse zur Rudolfstrasse / Personenunterführung Süd sind ungenügend. Sie sind für den Langsamverkehr weitläufig, umständlich, eng und unfreundlich.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Verknüpfung innerhalb des urbanen Zentrums Winterthur Mitte und damit Förderung resp. Stärkung der Entwicklung ▪ Wichtiges funktionales und gestalterisches Element des Urban Boulevards 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Mit dem Projekt Gleisquerung Stadtmitte wird die verkehrstechnisch und städtebaulich unbefriedigende Situation behoben. Die Umwandlung des bisherigen Industriequartiers zu einem modernen urbanen Zentrum für Wohnen, Schulen, Arbeiten und Ausgehen wird weiter gefördert und das Sulzerareal Stadtmitte für den Langsamverkehr besser erschlossen. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Vorgabe, den ganzen Mehrverkehr aus der künftigen Entwicklung mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr aufzunehmen, eingehalten werden kann		
Beschreibung	<p>Das Projekt Gleisquerung Stadtmitte gilt als Kernstück der geplanten städtebaulichen Massnahmen rund um den Bahnhof Winterthur (Stadtraum Bahnhof). Die baulichen Massnahmen und Niveauangleichungen ermöglichen die Gestaltung eines grossen, verbindenden Platzes, welcher die zentralen Punkte Bahnhofplatz Süd, Sulzerareal, Archareal und die Rudolfstrasse vernetzt. Die Veloverbindungen zwischen den Quartieren Tössfeld, Neuwiesen und der Technikumstrasse werden massgeblich verbessert und der Unfallschwerpunkt bei der Kreuzung Rudolfstrasse-Zürcherstrasse entschärft.</p> <p>Im Rahmen der 1. Bauetappe wurde im Zeitraum Februar 2009 – April 2010 bereits eine neue Stützmauer längs der Zürcherstrasse realisiert und der heutige Bahnmeisterweg aufgefüllt. Dadurch steht neu zwischen Kesselhaus und Gleisanlage ein geräumiger Platz zur Verfügung. Der Veloverkehr wird im Moment mittels einer Rampe zur Zürcherstrasse geleitet.</p> <p>Im Rahmen der 2. Bauetappe sind eine Teilüberdeckung der Zürcherstrasse und die Anhebung der Rudolfstrasse vorgesehen. Dadurch entsteht ein grosszügiger, urbaner Platz, der die Zonen Bahnhof, Neuwiesenzentrum und Sulzerareal publikums- und behindertengerecht miteinander verbindet. Zu diesem Zweck muss die Einmündung der Rudolfstrasse in die Zürcherstrasse aufgehoben und die Auffahrtsrampe zum Parkhaus auf die Seite Wülflingerstrasse verschoben werden.</p>		
			

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Andere Teilprojekte Masterplan Stadtraum Bahnhof; Private Vorhaben und Einzelvorlagen im Perimeter
Stand der Planung, Reifegrad	Zustimmung zum Rahmenkredit für den „Masterplan Stadtraum Bahnhof“ ist 2009 durch Stimmberechtigte erfolgt (2. Etappe Gleisquerung ist ein Teilprojekt). Zudem wurde 2009 ein Projektierungskredit in der Höhe von CHF 1.8 Mio. für die anstehenden Projektierungsarbeiten (vgl. Nächste Schritte) bewilligt.
Nächste Schritte	Die anstehenden Projektierungsarbeiten für die 2. Etappe umfassen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bereinigung der Studie für die 2. Bauetappe ▪ Aufzeigen möglicher weiterer Etappierungen ▪ Erarbeitung Bauprojekt und Kostenvoranschlag als Basis für die Projekt- und Kreditgenehmigung durch Stadtrat und Grossen Gemeinderat
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Tiefbauamt
Bemerkungen, Hinweise	Für den Langsamverkehrsanteil des Projekts (2. Etappe, CHF 26.5 Mio.) wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation ein Beitrag in der Höhe von 35% durch den Bund gesprochen.

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Projektierung 2. Bauetappe	2011/12	1.8 Mio.
2	Realisierung 2. Bauetappe	ab 2013	24.7 Mio.
Gesamtkosten (Grobschätzung)		ca. CHF 26.5 Mio.	


Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	0	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	0			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Personenunterführung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof)		Priorität: A	34
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 - 2018	FG, öR
Ausgangslage / Problem	Die heutige Personenunterführung Nord (Milchrampe / Rudolfstrasse) dient der Erschliessung der Perrons, wird aber zunehmend auch als Stadtteilverbindung benutzt. Zu Stosszeiten vermag die Unterführung die Ströme von Passantinnen und Passanten kaum mehr aufzunehmen. Sie wirkt zudem eng, teilweise schmutzig und dunkel und vermittelt – insbesondere während den Nachtstunden – ein unsicheres Gefühl. Die Unterführung ist zudem nicht behindertengerecht.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Verknüpfung innerhalb des urbanen Zentrums Winterthur Mitte und damit Förderung resp. Stärkung der Entwicklung 		
Funktionsziel und Bezug Zukunftsbild	Die künftige Personenunterführung Nord dient dem Fussverkehr als Erschliessung der Perrons und den Velofahrenden als Zugang zur neuen Velostation im Untergeschoss des Stellwerk RailCity sowie für alle Langsamverkehrsteilnehmenden als Stadtverbindung zwischen Bahnhofplatz Nord und der Rudolfstrasse. Als neue Infrastruktur trägt sie zur Verschiebung des Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs bei.		
Beschreibung	<p>Zusammen mit der SBB wurde eine Studie für eine Kapazitätssteigerung und gestalterische Aufwertung durchgeführt. Im Vordergrund steht eine erhebliche Verbreiterung des Durchgangs, eine behindertengerechte Erschliessung sowie eine zeitgemässe Raum- und Lichtgestaltung.</p> <p>Die Federführung für die weitere Projektierung und Realisierung liegt bei den SBB (Eigentümerin). Sollte seitens SBB ein Realisierungsentscheid gefällt werden, hat die Stadt voraussichtlich einen Investitionsbeitrag in der Höhe von rund 30 % der Gesamtkosten zu leisten (je nach Interessenlage und Ausprägungen des Projektes, Kostenteiler ist mit den SBB noch zu verhandeln).</p> 		
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	SBB; andere Teilprojekte Masterplan Stadtraum Bahnhof; Private Vorhaben und Einzelvorlagen im Perimeter; Veloparkierungskonzept und -standorte.		

Stand der Planung, Reifegrad	Zustimmung zum Rahmenkredit für den „Masterplan Stadtraum Bahnhof“ ist 2009 durch Stimmberechtigte erfolgt (Investitionsbeitrag SBB für Personenunterführung Nord ist ein Teilprojekt). Zudem wurde 2009 ein Projektierungskredit in der Höhe von CHF 200'000 bewilligt, damit die Stadt Winterthur einen ersten Beitrag an allfällige Projektierungsarbeiten der SBB leisten kann.
Nächste Schritte (durch SBB)	Aufnahme Verbreiterung PU Nord in 4. Teilergänzung S-Bahn / ZEB; Grundlagenerarbeitung für Submission der Ingenieur- und Architekturmandate
Zuständigkeit / Federführung	SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Ost
Bemerkungen, Hinweise	

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Beitrag Stadt an SBB (rund 30% der Gesamtkosten)	ab 2015	6 Mio.
Gesamtkosten zu Lasten Stadt (Grobschätzung)		ca. CHF 6 Mio.	

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	0			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	0
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	0
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse) (Masterplan Stadtraum Bahnhof)		Priorität: A	35
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 - 2018	FG, öR
Ausgangslage / Problem	Neben der Fussgängerzone in der Altstadt wurden in den Quartieren auf Stadtgebiet zahlreiche Tempo 30-Zonen und einzelne Begegnungszonen eingerichtet sowie weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung realisiert. Die Erfahrungen sind gut und eine Ausdehnung der Beruhigung auf weitere Strassenzüge wird angestrebt.		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Aufenthaltsqualität innerhalb des urbanen Zentrums Winterthur Mitte und damit Förderung resp. Stärkung der Entwicklung ▪ Wichtiges funktionales und gestalterisches Element des Urban Boulevards 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	Verkehrsberuhigung von siedlungsorientierten Strassen ist ein entscheidendes Mittel, um zwei Ziele gleichzeitig erreichen zu können: höhere Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden sowie eine bessere Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohnenden. Mit baulichen Umgestaltungen und einer Temposenkung auf 20 km/h (Begegnungszone) werden die Strassen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer. Mit diesen Massnahmen soll insbesondere der westliche Zugang zum Hauptbahnhof für den Velo- und Fussverkehr gestärkt werden. Damit soll ein Beitrag an die Modalsplit-Verschiebung zugunsten des Langsamverkehrs geleistet werden. Mit geeigneten Massnahmen sind diese Strassen vor ortsfremden Durchgangsverkehr zu schützen.		
Beschreibung	<p>Das Gebiet rund um die Rudolfstrasse übernimmt im Gesamtprojekt Masterplan Stadtraum Bahnhof eine bedeutende Rolle, denn es ist der Umsteigeort für den Langsamverkehr von den Stadteilen Töss, Wülflingen und Veltheim sowie vom urbanen Zentrum Winterthur Mitte zum Hauptbahnhof. Verschiedene bauliche, verkehrsbetriebliche und gestalterische Massnahmen sollen dafür sorgen, dass die Rudolfstrasse und der angrenzende Teil des Neuwiesenquartiers eine starke Aufwertung erhalten und nicht länger als „Bahnhof-Rückseite“ mit unattraktivem Strassenraum wahrgenommen werden. Auf der Grundlage des Projektes Gleisquerung (Massnahme 33) soll die Rudolfstrasse mittels einer Begegnungszone und einer attraktiven Strassenraumgestaltung für den Velo- und Fussverkehr markant aufgewertet werden. Auch die Verbesserung der Veloparkierung (Qualität und Quantität) hat im Projekt einen grossen Stellenwert. Der Abklassierung der Strassen, damit sie vom Durchgangsverkehr befreit werden kann, hat der Grosse Gemeinderat 2007 bereits zugestimmt.</p>		
			
	<p><i>Bemerkung zur Abbildung: dies ist kein Projekt, sondern nur ein Ideen-vorschlag</i></p>		

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Teilprojekte Masterplan Stadtraum Bahnhof (insbesondere Gleisquerung); Veloschnellrouten resp. Alltags- und Freizeitnetz; Veloparkierung und Verkehrskonzept Neuwiesen
Stand der Planung, Reifegrad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zustimmung zum Rahmenkredit für den „Masterplan Stadtraum Bahnhof“ ist 2009 durch Stimmberechtigte erfolgt (Rudolfstrasse ist ein Teilprojekt) ▪ Basis für Kostenschätzung ist eine Grobstudie ▪ Realisierung erst nach Gleisquerung 2. Etappe (Massnahme 33) ▪ Vorbereitung eines Studienauftrages für Strassenraumgestaltung
Nächste Schritte	Workshops mit Grundeigentümern, Gewerbe und Interessenvertretern ab 2011, dann Durchführung eines Studienauftrags.
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Amt für Städtebau (während der Planungsphase) und Tiefbauamt bei der Projektierung / Realisierung Für Änderungen der Signalisation ist die Stadtpolizei Winterthur zuständig.
Bemerkungen, Hinweise	Die Beruhigung und Aufwertung der Rudolfstrasse erzeugt positive Wirkungen auf den Langsamverkehr, welche über das Quartier herausgehen. Die Stadt Winterthur geht daher davon aus, dass die Massnahme im Agglomerationsprogramm der 2. Generation mitfinanziert werden kann (im Gegensatz zu den als Eigenleistungen bezeichneten Beruhigungen von Quartierstrasse im Massnahmenblatt 31)

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	Planung und Projektierung	ab 2012	offen
2	Realisierung Rudolfstrasse	ab 2015	9.6 Mio.
Gesamtkosten		ca. 10 Mio. CHF	

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	0	2	Verringerung Zersiedelung	0
3	Strassennetz	+	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	+	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	0			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	++
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	+	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe (schwerpunktmässig im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze)		Priorität: A	36
Umsetzungshorizont	kurzfristig	2015 - 2018	FG, öR
Ausgangslage / Problem	<p>Um die stadtweiten Modalsplit-Zielsetzungen hin zu mehr öV-, Velo- und Fussbewegungen umsetzen zu können, müssen in Gebieten mit guten Voraussetzungen bzw. Potenzialen für nachhaltige Mobilitätsformen erhöhte Standards angewendet werden. Nebst Kern- und Zentrumszonen (vor allem für Ziel-/Quellbeziehungen wichtig), spielen die Einzugsbereiche der S-Bahnhöfe auf dem Winterthurer Stadtgebiet eine vorrangige Rolle. Aufgrund der raschen und weitreichenden Gebietsentwicklung im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze stehen dabei die Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze im Vordergrund. Innerhalb der 750m-Einzugsbereiche dieser Bahnhöfe besteht ein grosses, bisher noch unausgeschöpftes Potenzial, welches durch verbesserte Anbindungen des Langsamverkehrs aktiviert werden kann. Ein Hindernis, welches die bessere Vernetzung der Bahnhöfe mit ihrem Umfeld sowie der Quartiere unter sich einschränkt, sind die Bahngeleise (Wartezeiten an Bahnschranken, Umwege), die Hauptverkehrsstrassen (Frauenfelderstrasse, St. Gallerstrasse), sowie die Eulach. Auf regionaler wie kommunaler Stufe sehen verschiedene Richtplaneintragungen eine bessere Vernetzung vor, welche jedoch erst teilweise umgesetzt ist. Nebst der Erreichbarkeit der Bahnhöfe spielt die lokal vorhandene Infrastruktur speziell für den Langsamverkehr eine wichtige Rolle. Beide Bahnhöfe sind gemäss Richtplan als B+R Punkte vorgesehen. Das Angebot an Veloabstellplätzen ist bei beiden Bahnhöfen nicht ausreichend, insbesondere besteht Handlungsbedarf auf der Ostseite des Bahnhofs Oberwinterthur und auf beiden Seiten des Bahnhofs Grüze.</p>		
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung der Quartierzentren Töss, Wülflingen und Seen an die urbanen Zentren ▪ Teilelement der Urban Boulevards ▪ Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze 		
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Die wesentlichen Funktionsziele sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserte Zugänglichkeit zu wichtigen Haltestellen des öV-Hochleistungskorridors und des übergeordneten S-Bahnnetzes ▪ Attraktivierung der Umsteigevorgänge und damit Förderung des Umweltverbundes und der Intermodalität generell ▪ Bessere Anbindung Wohnquartiere zu Einkauf/Freizeit/Arbeitsplätzen, sowie bessere Vernetzung unter den Quartieren generell ▪ Stärkung / Belebung bestehender und neuer Zentren ▪ positive Impulse ausgelöst durch Umfeldgestaltung 		
Beschreibung	<p>Die wesentlichen Stossrichtungen bei der Entwicklung von Massnahmen können folgendermassen beschrieben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung durch direktere Linienführungen; ▪ Attraktivierung der Strassenräume und Aufenthaltsflächen auf den Zugängen; ▪ Verbesserung der Velo- und Fussgängerinfrastrukturen an den Bahnhöfen; ▪ Verbesserung der Infosysteme und der Wegweisung; ▪ Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen. <p>Die allgemeine Verbesserung, resp. die Schliessung von Lücken im Fuss- und Velowegnetz (gemäss Richtplan vorgesehene Verbindungen und Ergänzungen) sind Bestandteil von separaten Massnahmenpaketen (20, 22, 30).</p>		

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards, Querung und Umsteigepunkt Bahnhof Grüze, Velowegplanung (insb. Alltags-/Freizeit-/Schnellroutennetz, Veloparkierung, Velo-verleih-System), Optimierung Bus- und Bahnnetz, Fusswegnetz. Behindertengerechtigkeit von Bahnhofsanlagen in Koordination mit den SBB.</p> <p>Daneben bestehen verschiedene, zu berücksichtigende Planungen mit unterschiedlichem Reifegrad:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Laufende Planungen in der Planungszone Neuhegi-Grüze (inkl. Rahmenplan). Die Raumsicherung für die Massnahmen hat im Zeitraum der Planungszone zu erfolgen. ▪ Perronverlängerung der SBB (Aufhebung Bahnübergang Talackerstrasse) ▪ Fuss- und Radwegplanung Grüze-Grüzelfeld (Richtplan)
Stand der Planung, Reifegrad	Handlungsbedarf erkannt aus Testplanung; verschiedene Grundlagen mit unterschiedlichem Planungsstand bereits vorliegend
Nächste Schritte	Ausarbeitung Konzept für die Bahnhöfe Grüze und Oberwinterthur gemeinsam (aufgrund der geographisch nahen Lage ist eine gemeinsame Planung sinnvoll)
Zuständigkeit / Federführung	Stadt Winterthur, Amt für Städtebau
Bemerkungen, Hinweise	-

Teilmassnahmen		Termine	Kosten
1	<p>Konzept Zugang Bahnhöfe Grüze/Oberwinterthur/Hegi: Potenzialabschätzung (u.a. auf Basis ZVV Passagierzahlen), Mankos/Potenzial der Zugänge, Infrastrukturen und Aufenthaltsflächen heute, konzeptionelle Lösungen / technische Machbarkeit neuer Verbindungen und Infrastrukturen entsprechend den Zielsetzungen</p>	2011	ca. 50'000*
2	<p>Verbesserung Zugang und Aufwertung Bhf. Grüze:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung Velo-Fussgänger Verbindung Talackerstrasse – Bhf. Grüze – Scheideggstrasse (unter Berücksichtigung der Planungen zur Querung / Umsteigepunkt Bhf. Grüze) ▪ neue Fuss- und Radverbindung entlang der Eulach westlich des Bhf. Grüze ▪ durchgehende Fuss- und Velowegverbindung südlich der Bahnlinie nach Frauenfeld bis zum Bhf. Oberwinterthur ▪ Fuss- und Radwegverbindung Hofackerstrasse (Bhf. Hegi – nördlich Bahnlinie nach St. Gallen) – Bhf. Grüze 	2015	noch offen **
3	<p>Verbesserung Zugang und Aufwertung Bhf. Oberwinterthur:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung Velo-/Fussgänger Verbindung Hegifeld – Bhf. Oberwinterthur ▪ Attraktivierung/Ausbau der beiden bestehenden Unterführungen beim Bhf. Oberwinterthur ▪ durchgehende Fuss- und Velowegverbindung südlich der Bahnlinie bis zur Talackerstrasse 	2015	noch offen **

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ neue Fuss- und Radwegverbindung vom Bhf. Oberwinterthur ins Industrie- und Naherholungsgebiet Hegmatten (Verlängerung Hobelwerkweg) 		
4	<p>Abstimmung Bhf. Hegi mit baulicher Entwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktivierung Velo-/Fussgänger Verbindung zum Eulachpark und Richtung Bhf. Oberwinterthur via Else-Züblin-Strasse (Velo) bzw. neuem Parkband (Fussverkehr) ▪ durchgehende Fuss- und Velowegverbindung nördlich der Bahnlinie bis zum Bhf. Grüze ▪ neuer Bahnhofplatz Süd zur Anbindung des Bhf. an das Gebiet Grüze (Velo-/Fussverkehr) bzw. an das Naherholungsgebiet Ohrbüel/Hegiberg (Fussverkehr). ▪ Prüfung einer neuen Langsamverkehrsunterführung zwischen Bhf. Nordseite (Parkband) und Südseite (Bahnhofplatz) ▪ allfällige Anpassungen am Bahnhof im Zusammenhang mit der Option für ein drittes Gleis 	2015	noch offen **
5	<p>Verbesserung Zugang und Behindertengerechtigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof Töss ▪ Bahnhof Wülflingen 	ab sofort	noch offen
Gesamtkosten		noch offen	
* Studien- und Konzeptarbeiten werden im Rahmen der Agglomerationsprogramm vom Bund nicht mitfinanziert			
** Die Kosten für die weiteren Arbeitsschritte resp. die bauliche Umsetzung sind im Rahmen der Vertiefungsstudie bis Ende 2011 zu konkretisieren.			

Beurteilung Wirkung Massnahmenpaket					
WK1: Qualität Verkehrssystem verbessern			WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Fuss- und Veloverkehr	++	1	Konzentration	+
2	öffentliches Verkehrssystem	+	2	Verringerung Zersiedelung	+
3	Strassennetz	0	3	Qualität öffentliche Räume	++
4	Erreichbarkeit	++	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
5	Intermodalität	++			
6	Nachfrageseitige Massnahmen	+	1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	+
WK3: Verkehrssicherheit erhöhen			2	Lärmimmissionen	+
1	Objektive Sicherheit	0	3a	Flächenbeanspruchung	0
2	Subjektive Sicherheit	+	3b	Natur- und Landschaftsräume	0

A8 Grobbeurteilung Strassenvorhaben

1. Zielsetzung	A8 – 2
2. Projekte	A8 – 2
3. Vorgehen	A8 – 2
4. Auswertung	A8 – 4
5. Beurteilungstabellen	A8 – 14

1. Zielsetzung

Verkehrliche Wirkungen von
Strassenbauvorhaben

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM) wird die verkehrliche Auswirkung verschiedener Strassenvorhaben modelliert. Die Resultate sollen bezüglich ihren quantitativen (z.B. Verkehrsentlastung) und qualitativen Wirkungen (z.B. Potenzial für den öV oder die Gebietsentwicklung) beurteilt werden. Im Vordergrund stehen die Entlastungswirkung und damit das Schaffen von ausreichend Korridorkapazitäten für den öV, vorab auf den Abschnitten der öV-Hochleistungskorridore.

Weitere Ziele sind eine allgemeine Verkehrsverflüssigung bzw. die Erhöhung der Gesamtkapazitäten und eine verbesserte Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze.

2. Projekte

Verschiedene Projekte

Folgende Projekte bzw. Projektgruppen wurden bewertet:

- Projekt 1: Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- Projekt 2: neue Verbindung Sulzerallee mit St. Gallerstrasse
- Projektgruppe 3: Heiligbergtunnel, Breitetunnel, Südostumfahrung
- Projekt 4: Entlastungsstrasse Zentrum Wülflingen (neue Verbindung zwischen Kreuzung Schlosstal-/Wieshofstrasse und A1-Anschluss Wülflingen)

3. Vorgehen

Das GVM ermöglicht die quantitative Einschätzung der Entlastungseffekte der Massnahmen gegenüber dem Referenzzustand (ohne sGVK-Massnahmen zum Zeitpunkt 2030), sowie den Vergleich unter den vorgeschlagenen Massnahmen. Zusammen mit qualitativen Bewertungskriterien soll eine aussagekräftige Entscheidungsgrundlage geschaffen werden, welche Massnahmen ins sGVK zu integrieren sind. Es wird ausschliesslich der durchschnittliche werktägliche motorisierte Individualverkehr (DWV) im Jahr 2030 betrachtet.

Bewertung nach
Kriterienraster

Die Bewertung richtet sich nach einem einfachen Raster, in dem quantitative und qualitative Kriterien zur Anwendung kommen. Die quantitativen Kriterien beinhalten bereits eine vertiefte Auswertung der GVM-Modellierungen. Die qualitativen Kriterien stützen sich auf fachliche Ein-

schätzungen des sGVK PL-Ausschusses und Fachpersonen der Stadt Winterthur.

Das Kriterienraster verwendet unterschiedliche Gewichtungen und so genannte Muss- oder Ausschlusskriterien, die zwingend zu erfüllen sind (mindestens Note 2=genügend). Die wichtigsten Bewertungskriterien sind nachfolgend kurz vorgestellt:

Quantitative
Kriterien aus GVM

Quantitative Kriterien, prioritär (Gewichtung 3):

- MIV-Entlastung auf Abschnitten des öV-Hochleistungskorridors: Massgebende Verkehrsreduktion MIV auf für den öV-Hochleistungskorridor relevanten Querschnitten der 1. und 2. Ausbautappe.
- MIV-Entlastung von kritischen Knoten auf öV-Hochleistungskorridor: Massgebende Verkehrsreduktion MIV auf Knoten des öV-Hochleistungskorridors der 1. und 2. Ausbautappe.
- MIV-Entlastung auf Abschnitten des angrenzenden HVS-Netzes: Spürbare Verkehrsreduktion auf angrenzendem HVS-Netz und Knoten ohne öV-Hochleistungskorridor (betrifft sowohl die Stadt als auch die Nachbargemeinden).

Qualitative
Kriterien allgemein

Qualitative Kriterien, prioritär (Gewichtung 3):

- Erhöhung Gesamtleistungsfähigkeit: Gesamtbeurteilung der betrieblichen Auswirkung auf alle Verkehrsmittel auf dem öV-Hochleistungskorridor (Verkehrsverflüssigung)
- Auswirkung auf Busbetrieb generell: Entlastung auf angrenzendem HVS-Netz, generelle Vorteile für den Busbetrieb (Stadt Winterthur und Nachbargemeinden)
- Siedlungsverträglichkeit / Verkehr: Entlastung der Entwicklungs- bzw. der angrenzenden Wohn-/Arbeitsplatzgebiete vom Fremdverkehr (Stadt Winterthur und Nachbargemeinden)
- Siedlungsverträglichkeit / Stadtbild: Keine Einschränkungen aufgrund Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Tunnelportal) bzw. Freiheitsgrad der Gestaltung innerhalb der Gebiete
- Erschliessungsnutzen: Anschlussmöglichkeiten für die Entwicklung und lokale Feinerschliessung, direkte Zu-/Wegfahrt zum Zielort, weniger Belastung für angrenzendes Strassennetz
- Konflikte mit Gebietsplanungen und Naherholungsgebieten: Korridorführung durch sensible Bereiche (z.B. Wohnnutzung, Park, Hegmatten), Kompatibilität mit laufenden Gebietsplanungen (z.B. SBB, Industriegebiet Frauenfelderstrasse)
- Hydrologie: Querung von Grundwasserströmen (erste grobe Einschätzung, im Anschluss noch zu vertiefen)

Qualitative
Kriterien sekundär

Qualitative Kriterien, sekundär (Gewichtung 2):

- Kompatibilität mit übergeordnetem Strassennetz: Möglichkeiten für neue alternative, gebietsübergreifende Wegbeziehungen (z.B. Wallrüti - Oberwinterthur – Neuhegi - Zentrum - Töss)
- Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen: Notwendigkeit von FlaMa's aufgrund Verkehrszunahmen auf HVS-Netz bzw. zusätzlicher Verkehrsbelastung in den Quartieren und in den Nachbargemeinden
- Verfahrensrisiken / Etappierbarkeit: Abhängig von Linienführung (Privatgrund), baulichem Aufwand (z.B. Tunnellösungen), baulichen Schwierigkeiten (Geologie, Hydrologie) etc.
- Veränderungen der Immissionen (Lärm, Luft, etc.): direkt abhängig vom Verkehrsaufkommen, resp. der Verkehrsleitung in der ganzen Stadt, sowie spezifisch in den betroffenen Wohn-/Arbeitsplatzgebieten

4. Auswertung

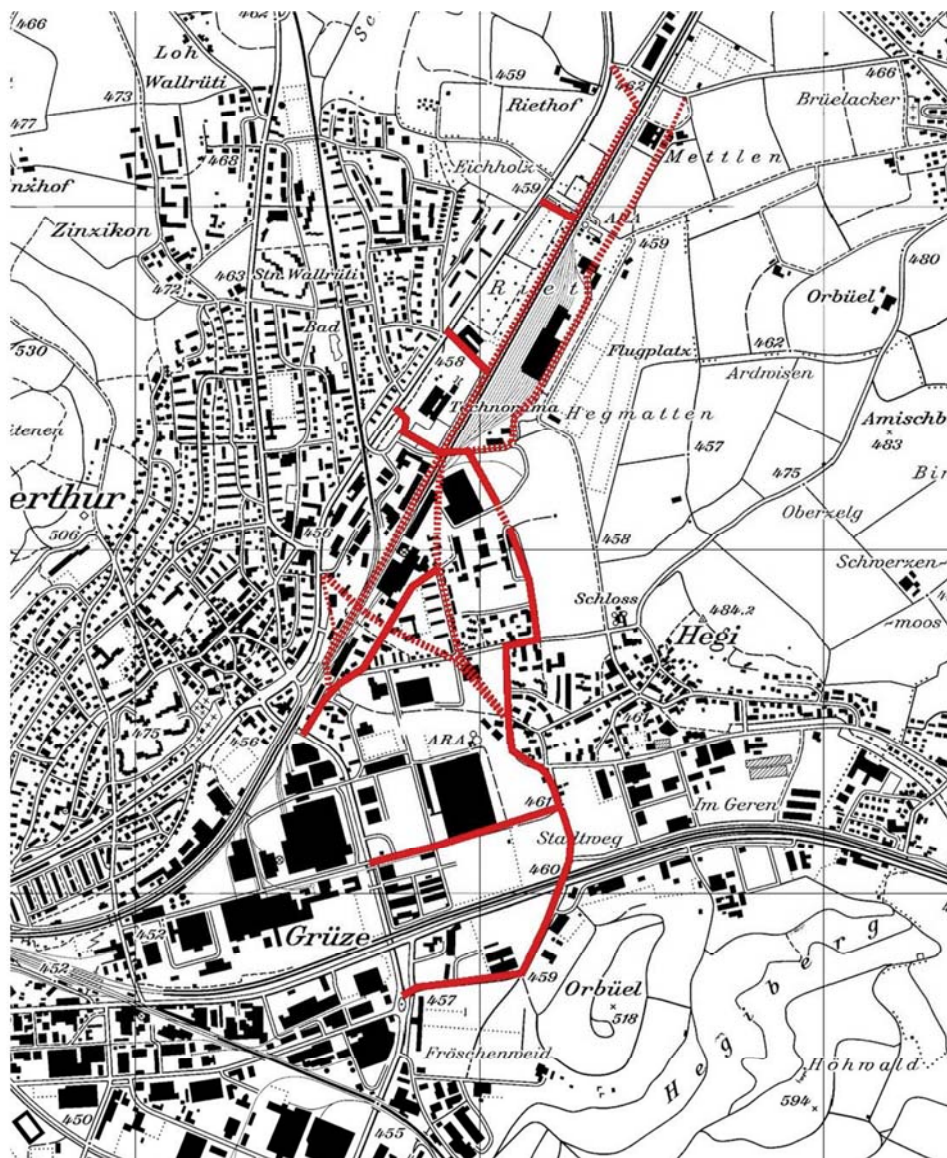
Nachfolgend werden die Auswertungen zu den vier Projektgruppen zusammengefasst besprochen. Die vollständigen Beurteilungstabellen für die Varianten des Projekts 1 und der Projektgruppe 3 sind im Kapitel 5 enthalten.

4.1 Projekt 1: Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Varianten

Zur Auswahl standen insgesamt 15 Varianten, 9 davon sind bezüglich der quantitativen verkehrlichen Auswirkungen unterschiedlich und damit im GVM zu untersuchen (Abbildung 1). Die Varianten unterscheiden sich grundsätzlich in der Kombination der Anschlusspunkte entlang der Seenerstrasse (Ohrbühl, Sulzerallee, Hegifeldstrasse) und der Frauenfelderstrasse (Stadlerstrasse, Pappelweg, Ruediweg, Rietbergstrasse, Rietstrasse). Für die qualitative Bewertung sind Untervarianten zusätzlich relevant, die sich aus der ober- oder unterirdischen Linienführung zwischen den Verknüpfungspunkten ergeben. Unter den untersuchten Varianten befindet sich auch der aktuelle Eintrag im kantonalen Richtplan.

Abbildung 1: Verschiedene Varianten der Zentrumser-schliessung Neuhegi-Grüze



Empfehlung

Die Variantenbeurteilung ergab die positivsten quantitativen und qualitativen Auswirkungen für die folgenden beiden Korridore (Abbildung 2):

- Frauenfelderstrasse (Bereich zwischen Einmündung Schorenstrasse und Pappelweg) – Gebiet Neuhegi (mit Verbindung zur Flugplatz-, Birchwald- und Rümikerstrasse), evtl. mit Fortsetzung via Ohrbühlstrasse zur Seenerstrasse (Knoten Ohrbühl)
- Frauenfelderstrasse / Rietweg – Hegmatten (zwischen SBB-Unterhaltsanlage und Flugplatz) – Gebiet Neuhegi (mit Verbindung zur Flugplatz-, Birchwald- und Rümikerstrasse), evtl. mit Fortsetzung via Ohrbühlstrasse zur Seenerstrasse (Knoten Ohrbühl)

Abbildung 2: Am besten beurteilte Korridore

Schraffierte Fläche: Gemeinsam mit der Gemeinde Wiesen- dungen wurde während der öffentlichen Vernehmlassung beschlossen, den Perimeter auf den Bereich zwischen Bahnlinie und Frauenfelderstrasse zu erweitern. Mit der Erweiterung des Planungserimeters soll vor allem sichergestellt werden, dass die Verkehrskapazität auf der Frauenfelderstrasse zwischen dem Technorama und dem Knoten Frauenfelder- / Rietstrasse auch mit der Zentrumserschliessung gewährleistet werden muss.



Beurteilung:
positive Aspekte

Folgende Kriterien waren ausschlaggebend für das positive Abschneiden der beiden Korridore:

- Wichtige Abschnitte des öV-HLK erfahren teilweise hohe MIV-Reduktionen (Seenerstrasse bis zu 3'000 Fahrten durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehr).
- Zusammen mit den MIV-Entlastungen auf den massgeblichen Abschnitten und Knoten verbessern sich die Betriebsbedingungen für den öV und den Gesamtverkehr generell (gleichmässigerere Verkehrsverteilung auf mehrere Knoten)

- Varianten, welche zentral in die Entwicklungsgebiete führen, schneiden in der Bewertung vor allem aufgrund ihres höheren Erschliessungsnutzens (Anknüpfung Sammelstrassennetz, direktere Zu-/Wegfahrt) positiv ab.
- Die leicht erhöhte Fahrtzahl (hauptsächlich generiert durch Ziel-/Quellverkehre) auf zentralen Abschnitten der Ohrbühl- und Rümikerstrasse ist durch flankierende Massnahmen eingrenzbar.
- Die Varianten weisen bezüglich Verfahrensrisiken gegenüber den zurückgestuften Varianten relativ wenig Konfliktpotenzial auf.
- Es ergeben sich zudem positive Synergien mit der Gebietserschliessung Technorama / Industriezone Frauenfelderstrasse

Beurteilung:
negative Aspekte

Folgende Kriterien waren hauptsächlich ausschlaggebend für das Zurückfallen bzw. Ausscheiden der übrigen Varianten:

- Die Varianten mit Anschluss bei Knoten Seener-/Hegifeldstrasse bewirken lediglich eine Verschiebung des kritischen Knotens Seener-/Frauenfelderstrasse. Zudem erfahren wichtige Strassenabschnitte des öV-HLK starke MIV-Zunahmen (z.B. Frauenfelderstrasse bis zu 2'500 DWV)
- Varianten, welche eine Unterführung der Bahn oder der Eulach bedingen, fallen hauptsächlich aufgrund des geringen Erschliessungsnutzens (fehlende Anknüpfungsmöglichkeit für lokales Netz), Verfahrensrisiken und Infrastrukturkosten zurück.
- Varianten durch Bereiche mit laufenden Arealplanungen (z.B. SBB Unterhaltswerk, Freiverlad) werden ausgeschossen (aktueller Richtplaneintrag).
- Varianten mit Tunnelportalen oder neuen oberirdischen Linienführungen in zentralen Bereichen des Entwicklungsgebiets Neuhegi-Grüze weisen ebenfalls ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit laufenden Gebietsplanungen auf.

Weiteres Vorgehen

In einem nächsten Schritt sollen zum eingegrenzten Korridor möglichst bald vertiefte Untersuchungen im Rahmen einer technisch-wirtschaftlichen Machbarkeitsstudie gemacht werden (z.B. mittels vertiefter GVM-Modellierung und einer Zweckmässigkeitsbeurteilung). Auf Basis dieser Vertiefungen kann der Richtplaneintrag angepasst werden.

Abschätzung
Verkehrsaufkommen

Die Belastung einer allfälligen neuen Strasse zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ist in erster Linie von den Anschlusspunkten und den flankierenden Massnahmen abhängig. Eine konkrete Schätzung des künftigen Verkehrsaufkommens, dass stündlich oder täglich die neue Strassen befahren würde, ist daher erst nach den erfolgten Vertiefungsarbeiten möglich.

4.2 Projekt 2: Neue Verbindung Sulzerallee - St. Gallerstrasse

Die neue Verbindung zwischen der Sulzerallee und der St. Gallerstrasse ist im regionalen Richtplan eingetragen. Da sie die künftigen Erschliessungen im Gebiet Neuhegi-Grüze massgeblich beeinflusst, ist sie im Zusammenhang mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu beurteilen.

Abbildung 3: Neue Verbindung im regionalen Richtplan (rot gestrichelte Linie)



Beurteilung	<p>Eine isolierte Realisierung der Massnahme hat ohne den gleichzeitigen Bau der neuen Zentrumserschliessung keine massgeblichen Verkehrsverlagerungen zur Folge, im GVM sind maximal 2'000 Fahrzeuge pro Tag auf der neuen Strasse. Die Verbindung führt aber auch zu einer Verkehrszunahme auf der Sulzerallee, was sämtlichen Zielsetzungen widerspricht. Die Sulzerallee ist gemäss den Teilstrategien Siedlung und Verkehr als Urban Boulevard resp. öV-Hochleistungskorridor vorgesehen, der MIV sollte daher auf anderen Wegen in das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze geführt werden können. Zudem ist die Realisierung der neuen Verbindung sehr teuer und mit vielen Verfahrensrisiken behaftet, da die St. Gallerstrasse für den neuen Anschluss tiefergelegt werden müsste.</p>
Empfehlung	<p>Aus diesen Überlegungen heraus und in Übereinstimmung mit der Teilstrategie Verkehr wird empfohlen, auf die neue Verbindung zu verzichten.</p>
Weiteres Vorgehen	<p>Es wird eine Streichung des regionalen Richtplaneintrags empfohlen. Die Anbindung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze an die St. Gallerstrasse ist im Zusammenhang mit dem Korridor für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu optimieren und im Richtplan einzutragen. Im Vordergrund steht eine Führung des Verkehrs via neue Zentrumserschliessung durch die bestehende Unterführung in die Ohrbühlstrasse und dann in die Seener- resp. St. Gallerstrasse. Dies bedingt aber eine Optimierung des Knotens Ohrbühl.</p>

4.3 Projektgruppe 3: Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte

Entlastung Zentrum,
Südostumfahrung

Analog dem Vorgehen bei der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wurden acht klein- bis grossräumige unterirdische Varianten der Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte mit unterschiedlichen Kombinationen der Anschlusspunkte beurteilt:

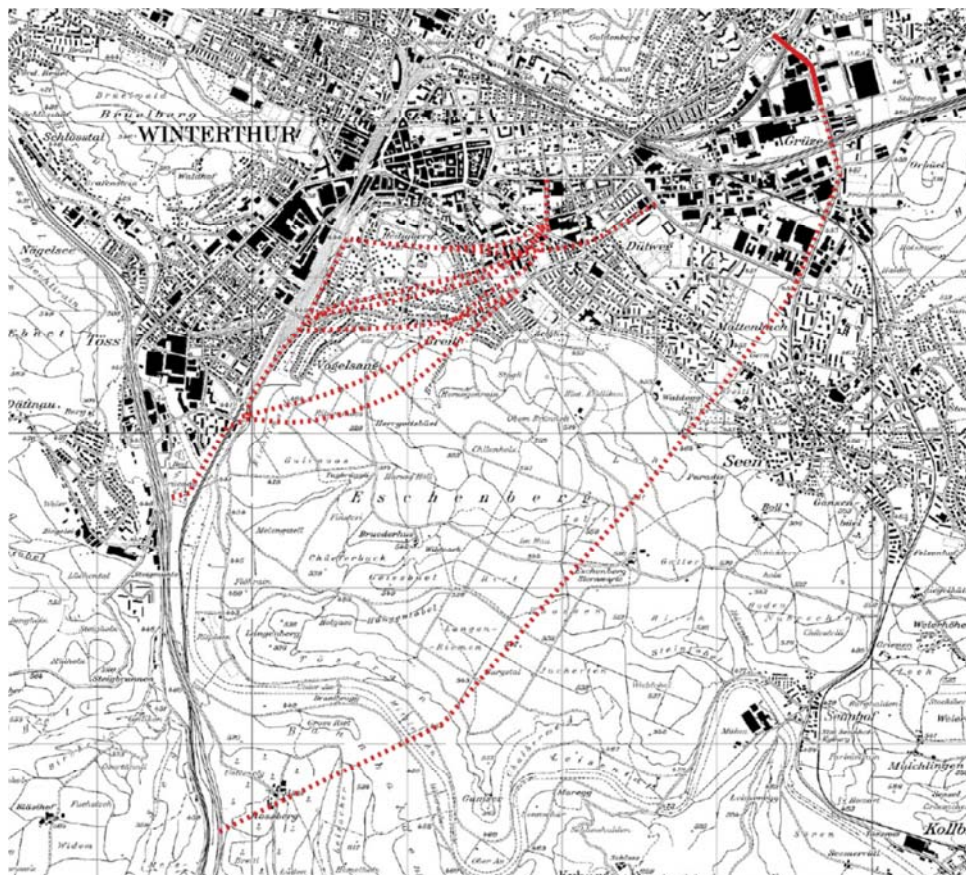
Anschluss West:

- Auwiesenstrasse
- Storchenbrücke
- Wylandbrücke
(inkl. Tieferlegung untere
Vogelsangstrasse)
- *grossräumig: A1, nördlich von
Kempttal („Südostumfahrung“)*

Anschluss Ost:

- Tösstalstrasse / Reitweg
- Zeughausstrasse / Deutweg
- Grüzefeldstrasse
- *grossräumig: Neuhegi
(„Südostumfahrung“)*

Abbildung 4:
Varianten Zentrumsumfahrung



Der untersuchte Variantenfächer enthält beide aktuellen Richtplaneinträge (kantonal: kleinräumiger und altstadtnaher Heiligbergtunnel zwischen Wylandbrücke und Tösstalstrasse / Reitweg; regional: etwas längerer und weiter von der Altstadt entfernter Breitetunnel zwischen Storchenbrücke und Zeughausstrasse / Deutweg), die Bestvarianten aus früheren Studien

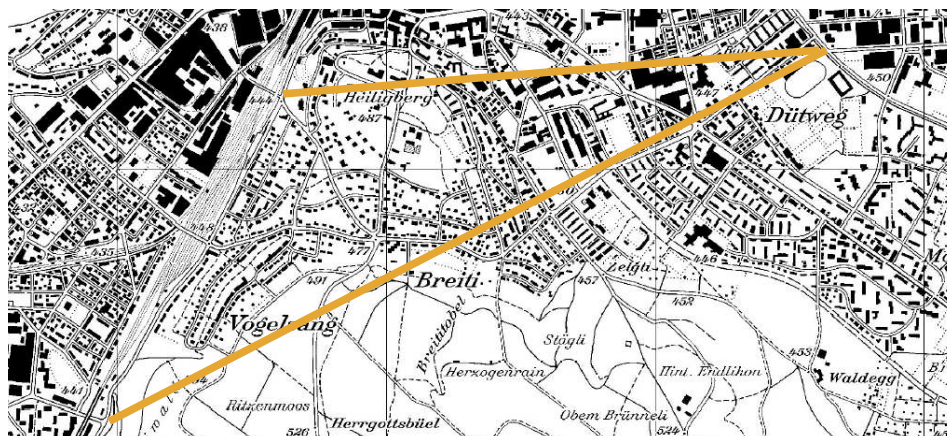
(ZMB Elektrowatt [44]) sowie neue Variantenvorschläge aus der Testplanung.

Empfehlung

Die verkehrlich-quantitative und qualitative Beurteilung ergab die folgenden beiden Bestvarianten:

- Knoten untere Vogelsangstrasse / Auwiesenstrasse – Tunnel – Knoten Grüze-/Industriestrasse
- Knoten untere Vogelsangstrasse / Wylandbrücke (inkl. Tieferlegung untere Vogelsangstrasse) – Tunnel – Knoten Grüze-/Industriestrasse

Abbildung 5: Bestvarianten
Zentrumsumfahrung



Die Kriterien wurden aufgrund der GVM-Untersuchungen und der fachlichen Einschätzung folgendermassen beurteilt:

Beurteilung:
positive Aspekte

- Die Varianten mit den besten Beurteilungsergebnissen basieren auf Anschlüssen im Bereich Industrie Grüze, weil sie auch die Wohnquartiere im Bereich der Tösstalstrasse und des Deutwegs entlasten.
- Die vorgeschlagenen Korridore stellen Netzlösungen dar, welche die massgeblichen Verkehre möglichst nahe an die Ziel-/Quellorte hinführen bzw. von dort abholen.
- Dies sind zugleich die Bereiche mit Entwicklungspotenzial und Flexibilität der verkehrstechnischen und städtebaulichen Integration für aufwendigere Lösungen von Tunnelportalen und Anpassungen des bestehenden Verkehrsnetzes.

Beurteilung:
negative Aspekte

- Allen Varianten gemein sind die infolge Tunnellösungen hohen Erstellungskosten, Verfahrensrisiken (u.a. Mitfinanzierung durch Kanton oder Bund), Abhängigkeit von Flankierenden Massnahmen (ohne die Verkehrsentslastungen im urbanen Zentrum Winterthur Mitte schnell wieder kompensiert würden), sowie dass sie nicht etappiert werden können.
- Ein Grossteil der Varianten wurde aufgrund der massiv höheren MIV-Belastungen in Wohnquartieren bereits vorzeitig aus der Beurteilung ausgeschlossen. Dies betrifft vor allem den Deutweg (bis +3'700 DWV),

Zeughausstrasse (bis +3'250), aber auch innerhalb des Tössfeld Quartiers.

- Einzelne, v.a. kleinräumige und altstadtnahe Varianten zeigen zwar grosse Entlastung auf zentralen, wichtigen Abschnitten des öV-Hochleistungskorridors (Technikumstrasse; bis 4'650 weniger Fahrzeuge im DWV, Zürcherstrasse; bis 1'100 weniger Fahrzeuge im DWV). Die im Zentrumsbereich entlasteten Verkehre werden den Korridoren jedoch im Bereich St. Gallerstrasse wieder zugeführt.
- Varianten mit Tunnelportallösungen im gewachsenen Siedlungsgebiet inmitten meist dichten Wohnnutzungen haben bezüglich verkehrlicher, städtebaulicher und umwelttechnischer Integration wenig Chancen.

Beurteilung grossräumige
Südostumfahrung

Eine grossräumige Umfahrung südöstlich der Stadt Winterthur als Hochleistungsstrasse („Südostumfahrung“) wurde sowohl vom Kanton als auch vom Bund bereits eingehend untersucht. Eine solche Lösung dient in erster Linie dem grossräumigen und übergeordneten Verkehr. Dieser könnte direkt in das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze geführt werden. Der regionale und städtische Verkehr hingegen, welcher sein Ziel im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze, müsste nach wie vor die städtischen Achsen benutzen. Dadurch entfällt insbesondere die Entlastungswirkung auf der Breitestrasse. Hinzu kommt, dass das ASTRA bereits in zwei verschiedenen Planungen deutlich Abstand genommen hat von einer HLS-Lösung. Einerseits wurde die Südostumfahrung im Programm Engpassbeseitigung zugunsten eines Ausbaus der bestehenden A1-Umfahrung verworfen; andererseits wird die grossräumige Südostumfahrung auch in der laufenden ZMB Glattal-Winterthur nicht mehr weiterverfolgt (gem. Zwischenergebnissen von Anfang 2011).

Weiteres Vorgehen

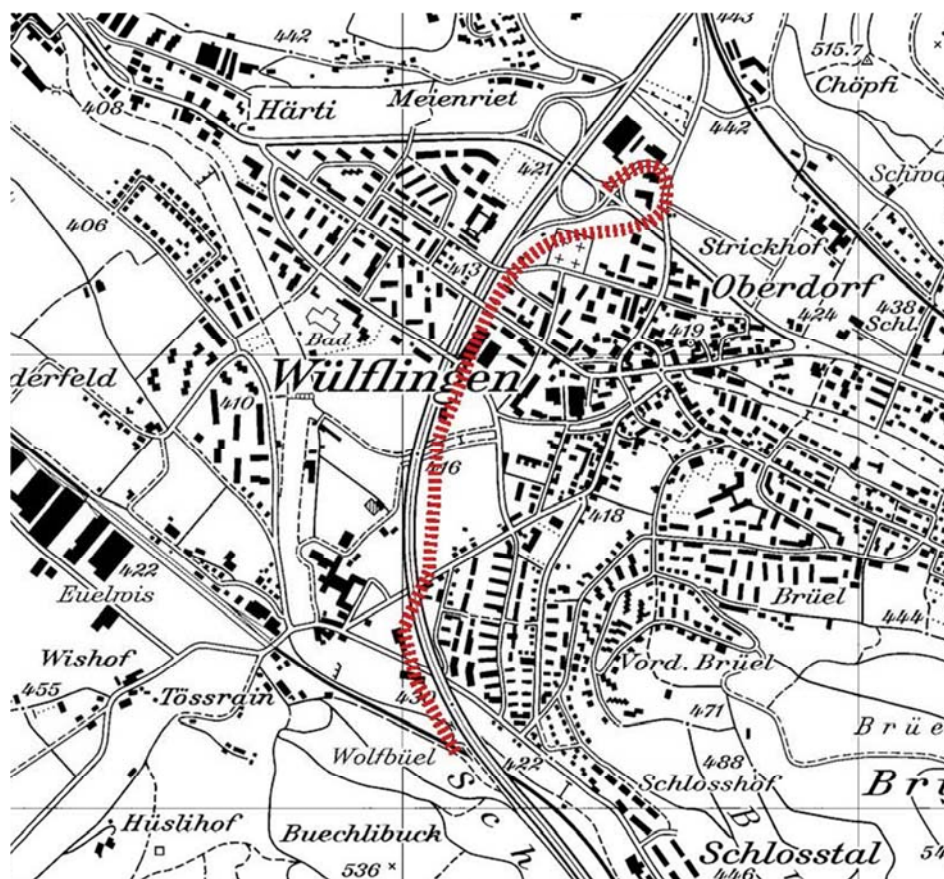
Aufgrund des hohen Finanzierungsbedarfs bzw. der unsicheren Finanzierung sind Tunnellösungen zur Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte generell eine Langfristoption mit einem Zeithorizont ab 2030. Die im sGVK aufgeführten Massnahmen der Priorität A1, A2 und A (insbesondere öV-Hochleistungskorridore) gehen von einem Umsetzungshorizont bis 2020 aus. Dementsprechend müssen die Voraussetzungen kurz- und mittelfristig geschaffen werden, damit die Umsetzung und der Betrieb dieser Massnahmen ermöglicht wird. Eine zentrale Rolle werden dabei die betrieblichen Optimierungen durch RVS- Massnahmen und die Verlagerungen vom MIV zum öV und LV spielen.

Die beiden Bestvarianten sind in vertiefenden Studien weiter zu konkretisieren, bzw. gegeneinander abzuwägen. Für diese Aufgabe existiert im sGVK ein Massnahmenblatt (MIV 16). Ziel ist ein Ersatz der bestehenden regionalen und kantonalen Richtplaneinträge mit einer Variante.

4.4 Projekt 4: Entlastung Zentrum Wülflingen

Das im kommunalen und regionalen Richtplan enthaltene Projekt Entlastungsstrasse Wülflingen sieht eine neue Strassenverbindung ab A1-Ausfahrt Wülflingen (Salomon Hirzel-Strasse) bis Wieshofstrasse westlich der Autobahn mit Anknüpfung der Wülflingerstrasse vor. Die Wässerwiesenstrasse soll als flankierende Massnahme unterbrochen werden.

Abbildung 6:
Entlastungsstrasse Wülflingen



Beurteilung Die massgebenden Erkenntnisse aus der Modellierung und Bewertung sind folgende:

- Die als Zentrumsentlastung gedachte Massnahme erzeugt keine nennenswerte Entlastung auf dem zentralen Bereich der Wülflingerstrasse (Lindenplatz), sondern ausschliesslich auf der Wässerwiesenstrasse und auf dem Nord-Süd Korridor Riedhofstrasse ab Ausfahrt A1 - Wieshofstrasse (nördlichster Abschnitt) - Lettenstrasse
- Zudem entsteht keine Entlastungswirkung auf dem öV-Hochleistungskorridor Wülflingerstrasse Richtung Winterthur Mitte.
- Ohne Flankierende Massnahmen ist abschnittsweise sogar eine leichte Verkehrszunahme auf der Wülflingerstrasse (westlich des Lindenplatzes) und der Wiesenhofstrasse sowie auf der Schlosstalstrasse bemerkbar.

- Die Kosten und Verfahrensrisiken sind aufgrund der grossen Abhängigkeit vom Ausbau der Nationalstrasse gross. Eine Überdeckung der Autobahn, welche von der neuen Strasse genutzt werden könnte, ist aus heutiger Sicht offen. Die Platzverhältnisse neben der Nationalstrasse sind für eine neue Strasse zu klein, insbesondere bei einem möglichen Ausbau auf drei Fahrstreifen je Richtung.
- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer neuen Strasse muss auch ohne vertiefte Abklärung als relativ ungünstig bezeichnet werden; mit einem Bruchteil der Investitionskosten könnten andere Massnahmen zu einer ähnlichen Wirkung führen.
- Im Quervergleich mit anderen Massnahmen des sGVK ist der Problem- und Handlungsdruck in anderen Quartieren wesentlich grösser (z.B. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze).

Empfehlung

Aus den vorliegenden Beurteilungsergebnissen lässt sich nicht belegen, dass die vorgesehene neue Verbindung die angestrebten Entlastungen im Zentrum von Wülflingen bringt. Mit der Massnahme können weder grössere Streckenabschnitte auf dem geplanten öV-Hochleistungskorridor noch das Zentrum selbst (Lindenplatz) nennenswert entlastet werden. Stattdessen sollen andere und günstigere Massnahmen zur Verbesserung der Situation im Zentrum von Wülflingen gesucht werden.

Weiteres Vorgehen

In Anbetracht der komplexen Zusammenhänge zwischen langfristigen, übergeordneten Planungen (6-Spur Ausbau A1), mittelfristig umsetzbarer Entlastungsstrasse mit geringem Effekt und kurzfristig erwarteter Antwort bezüglich Umsetzung des bestehenden Richtplaneintrags, wird eine Streichung des Richtplaneintrags empfohlen. An dessen Stelle wird eine Umgestaltung der bestehenden Strassen im Zentrum von Wülflingen als kurzfristige Massnahme im sGVK aufgenommen.

Erschliessung Niederfeld

Ein mit der neuen Verbindung ebenfalls angestrebtes Ziel ist die verbesserte Erschliessung des Gewerbe- und Industriegebiets Niederfeld. Dies kann mit einer Umgestaltung des Zentrums Wülflingen allein nicht erreicht werden. Zu diesem Zweck ist eine separate, vertiefende Studie „Verkehrskonzept Wülflingen“ zu erarbeiten. Diese sollte auch Lösungsansätze für weitere Verkehrsprobleme im Quartier (z.B. Überlastung A1-Anschluss, Sanierung Unfallschwerpunkt) berücksichtigen.

4.5 Kombination Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte

Die langfristige Ergänzung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze mit der Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte führt nicht zu einer neuen attraktiven Route für den grossräumigen Durchgangsverkehr. Die fahrbaren Geschwindigkeiten auf den neuen Strassen, resp. auf der verbindenden Industriestrasse müssten sehr hoch sein, damit die Route via Zentrumsumfahrung und -erschliessung als Ausweichroute zur A1 attraktiv würde. Mit einer städtischen Gestaltung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (max. 50 km/h), einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h auf der Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte und mit einem Verzicht auf einen Kapazitätsausbau der Industriestrasse kann sichergestellt werden, dass die neuen Strassen nur vom Ziel-/Quell- und Binnenverkehr der betroffenen Quartiere und teilweise der angrenzenden Gemeinden genutzt werden. Dies gilt generell für den Normalbetrieb der Nationalstrasse tagsüber und während der Spitzenstunde ohne grössere Störungen. Bei einer Störung auf der A1, z.B. Sperrung von einem oder mehreren Fahrstreifen wegen eines Unfalls während den Hauptverkehrszeiten, dürfte die Route via Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte und Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze allerdings attraktiv werden. Geeignete (temporäre) Massnahmen zur Verhinderung des Ausweichverkehrs bei solchen Ereignissen sind bei der Vertiefung der Arbeiten zur Zentrumsumfahrung noch zu prüfen.

5. Beurteilungstabellen

Auf den nächsten beiden Seiten sind die vergleichenden Beurteilungstabellen für die untersuchten Varianten der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (Projekt 1) und der Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte (Projektgruppe 3) dargestellt.

Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Beurteilungskriterien	Beurteilte Varianten																							
	Seenerstrasse/Hegifeldstrasse								Seenerstrasse/Sulzer Allee								Seenerstrasse / Ohrbühlstrasse							
	UV1	UV2		UV3		UV4		UV5		UV6		UV7	UV8		UV9									
4	5	6	7	8	4	5	6	7	8	4	5	6	7	8	4	5	6	7	8					
	c	d	c	d	c	d	c	d		b	a	b	a	b	a	x		b	a	b	a	b	a	x
Muss-Kriterien																								
Quantitativ, prioritär, gem. GVM (Gewicht = 3)																								
Entlastung von öV-HLK Abschnitten	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
Entlastung kritischer Knoten für MIV/Gesamtverkehr auf öV-HLK	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	1	2	2	2	2
Entlastung auf angrenzendem HVS-Netz	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2
Qualitative, prioritär, gem. Einschätzungen (Gewicht = 3)																								
Gesamtleistungsfähigkeit auf öV-HLK	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
Auswirkung auf Busbetrieb generell	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
Siedlungsverträglichkeit: Verkehr in Entwickl.Gebiet	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Siedlungsverträglichkeit: Stadtbild in Entwickl.Gebiet	3	2	3	2	3	2	3	2	3	1	2	3	2	3	2	3	3	1	2	3	2	3	2	3
Erschliessungsnutzen intern und angrenzende EW-/AP-Gebiete	1	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2
Konflikt mit Gebietsplanung	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	3	2	3	1	1	1	1	2	1	2	3	1	1
Landverbrauch, Raumsicherung	2	3	2	3	2	3	2	3	2	1	1	3	1	3	1	3	2	1	1	3	1	3	1	3
Investitionskosten	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1	3	1	3	1	3	1	1	3	1	3	1	3	3
Hydrologie (Geologie)	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2	3
Qualitative, sekundär, gem. Einschätzungen (Gewicht = 2)																								
Kompatibilität für mögliche Netzschlüsse übergeordnet	2	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2
Notwendigkeit für flankierende Massnahmen	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Verfahrensrisiken	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1
Auswirkung Umwelt-Immission	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Etappierbarkeit	1	1	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3
Total (inkl. Muss-Kriterien)	0	77	87	79	87	0	0	0	0	0	83	110	83	110	0	0	0	0	107	0	92	119	92	119
Total (ohne Muss-Kriterien)	73	77	87	79	87	78	89	80	89	75	83	110	83	110	86	110	88	110	107	76	92	119	92	119

Bemerkungen

Ausgangspunkt Seenerstrasse

gem. GVM Definition

Endpunkt Frauenfelderstrasse

via a. Schlossackerstr.
b. Tunnel Hegifeld
c. Hobelwerkweg
d. Tunnel direkt

4. Stadlerstrasse
5. Pappelweg/Technoramastrasse
6. Ruediweg
7. Rietbergstrasse
8. Rietstrasse

Abschnitte gem. Zielsystem

Seener-/Frauenfelderstrasse

Abschnitte gem. Zielsystem

alle Verkehrsmittel

Verlust an Knoten etc.

Schulen, Eulach Park, Wohnquartiere

Tunnelportale, neue Strassen etc.

abhängig von Tunnel- oder à Niveau Führung

SBB Unterhaltswerk

Tunnelportale, Rampen, neue Strassen etc.

Grobabschätzung

z.B. Eulach

Heiligbergtunnel via Industriestr.
z.B. Dosierung/LSA auf Birchwaldstrasse, Sperrung
Talackerstrasse, mit/ohne Verbindung Erschl. Fa. Zimmer (!)

Einsprachen, Grenzüberschreitungen etc.

Fahrten generell, spezifisch in Quartieren

funktionsfähige Etappen

Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte

Beurteilungskriterien

Beurteilung:
3 = gut
2 = mittel
1 = ungenügend

Untersuchte Varianten

	Auwiesenstrasse			Storchenbrücke		Wylandbrücke		grossräumige Umfahrung (SOU)
	4	5	6	4	5	4	6	
Muss-Kriterien	ZMB Elektrowatt Bestvariante 2B	ZMB Elektrowatt Bestvariante 2A	Südostumfahrung "light"	Testplaung, Vorschlag BBAG	Breitertunnel reg. Richtplan	Heiligbertunnel kant. Richtplan	Testplaung, Vorschlag Metron	
Quantitativ, prioritär, gem. GVM (Gewicht = 3)								
Entlastung von öV-HLK Abschnitten	3	2	2	2	2	2	3	3
Entlastung Knoten für MIV/Gesamtverkehr auf öV-HLK	1	2	2	1	2	1	1	3
Entlastung auf angrenzendem HVS-Netz	1	1	1	1	2	2	1	3
Qualitative, prioritär, gem. Einschätzungen (Gewicht = 3)								
Gesamtleistungsfähigkeit auf OeV-HLK	2	2	2	1	1	1	2	3
Auswirkung auf Busbetrieb generell	2	2	2	1	1	1	2	3
Siedlungsverträglichkeit: Verkehr in Wohngebieten	1	1	2	1	1	1	2	3
Siedlungsverträglichkeit: Stadtbild in Wohngebieten	1	1	2	1	1	1	2	3
Erschliessungsnutzen intern und angrenzende EW-/AP-Gebiete	2	2	3	2	2	2	3	1
Konflikt mit Gebietsplanung	1	2	2	1	2	1	2	3
Landverbrauch, Raumsicherung	1	1	2	1	1	1	2	1
Investitionskosten	1	1	1	1	1	1	1	1
Hydrologie, Geologie	2	2	2	2	2	2	2	2
Qualitative, sekundär, gem. Einschätzungen (Gewicht = 2)								
Kompatibilität für mögliche Netzschlüsse übergeordnet	1	2	3	1	2	1	2	1
Notwendigkeit für flankierende Massnahmen	1	1	1	1	1	1	1	1
Verfahrensrisiken	1	1	1	1	1	1	1	1
Auswirkung Umwelt-Immission	2	2	2	2	2	2	2	2
Ettappierbarkeit	1	1	1	1	1	1	1	1
Total (inkl. Muss-Kriterien)	0	0	85	0	0	0	83	99
Total	66	71	85	57	68	60	83	99

Bemerkungen

Ausgangspunkt Untere Vogelsangstrasse

Endpunkt 4. Tösstalstrasse/Reitweg
5. Zeughausstrasse/Deutweg
6. Grüzefeldstrasse

- Abschnitte gem. Zielsystem
- Zürcher-/Seenerstrasse
- Abschnitte gem. Zielsystem
- alle Verkehrsmittel
- Verlust an Knoten etc.
- Quartiere Vogelsang, Breite, Tössfeld etc.
- Tunnelportale, neue Strassen etc.
- abhängig von Tunnel- oder à Niveau Führung
- Güterareal, Sulzer Stadtmitte
- Tunnelportale, Rampen, neue Strassen etc.
- Grobabschätzung
- (unklar)
- Entlastungsstrasse OW via Industriestrasse
- auf Zürcherstr. (Schutz Wohnquartiere)
- Einsprachen, Enteignungen etc.
- Fahrten generell, spezifisch in Quartieren
- funktionsfähige Etappen