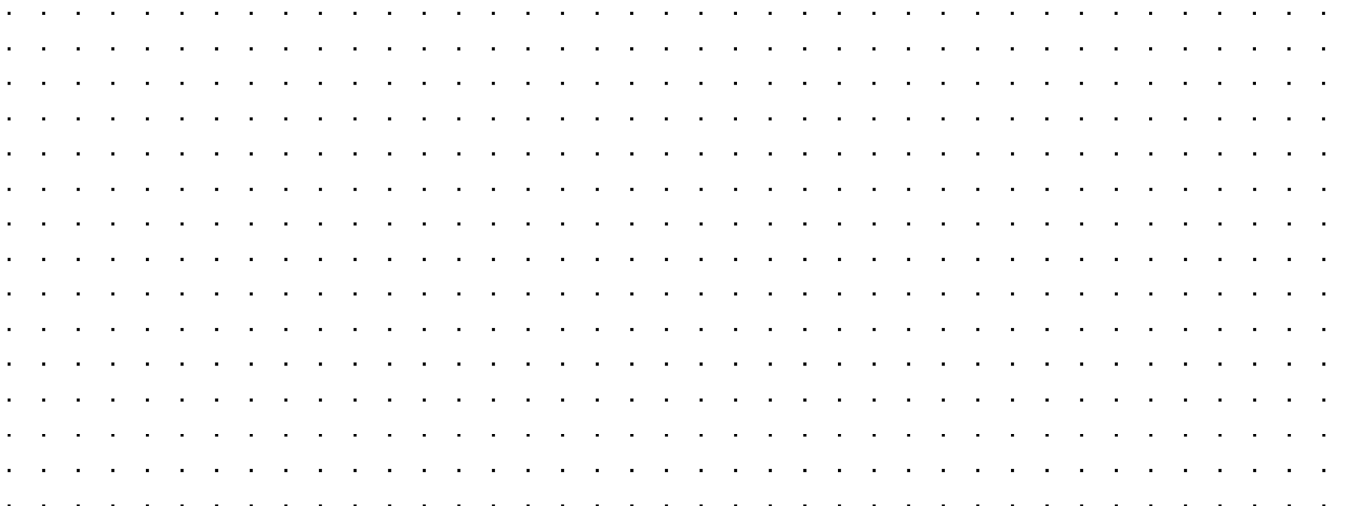
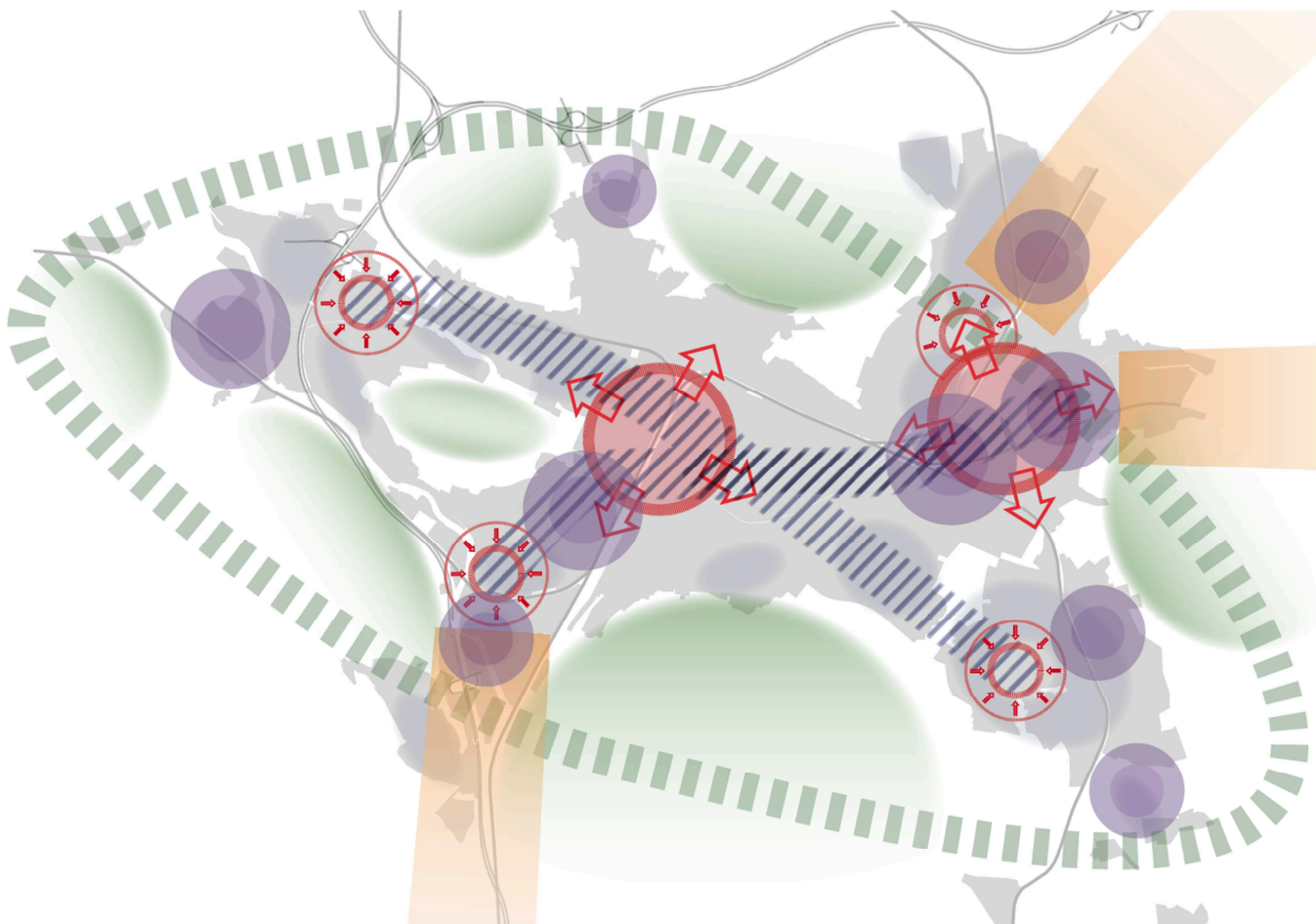


Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010)

Bericht über die öffentliche Vernehmlassung
Juli 2011



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

1	Einleitung	1
2	Überblick über Stellungnahmen	2
2.1	Teilnehmende Vernehmlassung	2
2.2	Stimmungsbild der wichtigsten Fragen.....	4
3	Zusammenfassung der berücksichtigten Einwendungen	9
3.1	Übergeordnete Ziele und Vorgaben (Kapitel 4).....	9
3.2	Entwicklung Mobilität (Kapitel 6).....	9
3.3	Teilstrategie Siedlung (Zukunftsbild, Kapitel 7).....	9
3.4	Teilstrategie Verkehr (Kapitel 8)	10
3.5	Teilkonzept Gesamtverkehr (Kapitel 9).....	11
3.6	Teilkonzept öV (Kapitel 10).....	11
3.7	Teilkonzept MIV (Kapitel 11).....	12
3.8	Teilkonzept Veloverkehr (Kapitel 12).....	14
3.9	Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum (Kapitel 13)...	15
3.10	Beurteilung Gesamtwirkung (Kapitel 14).....	17
3.11	Weiteres Vorgehen und Ausblick (Kapitel 15).....	17
4	Zusammenfassung der nicht berücksichtigten Einwendungen.....	18
4.1	Teilstrategie Siedlung (Zukunftsbild, Kapitel 7).....	18
4.2	Teilstrategie Verkehr (Kapitel 8)	18
4.3	Teilkonzept Gesamtverkehr (Kapitel 9).....	18
4.4	Teilkonzept öffentlicher Verkehr (Kapitel 10).....	18
4.5	Teilkonzept MIV (Kapitel 11).....	19
4.6	Teilkonzept Veloverkehr (Kapitel 12).....	19
4.7	Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum (Kapitel 13)...	19
4.8	Zusätzliche Massnahmen.....	20
4.9	Wülflingen.....	20
5	Ausblick.....	21

Anhänge

- A1 Online-Fragebogen
- A2 Übersicht über die Antworten

1 Einleitung

Frist öffentliche Vernehmlassung	Die öffentliche Vernehmlassung zum städtischen Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK 2010) wurde am 4. April 2011 mit einer Medienorientierung und einer öffentlichen Informationsveranstaltung eröffnet und dauerte bis zum 9. Mai 2011. Im vorliegenden Bericht sind die Ergebnisse der Vernehmlassung dokumentiert. Er bezieht sich auf den Stand der Eingaben vom 30. Mai 2011.
Online-Umfrage	Auf der Homepage des Amtes für Städtebau wurde eine Online-Umfrage für die öffentlichen Vernehmlassung aufgeschaltet, bei welcher die interessierten Kreise eine Reihe von Fragen zum sGVK beantworten konnten (siehe Anhang A1). Verschiedene Organisationen und Gemeinden haben ihre Stellungnahmen aber auch schriftlich und unabhängig vom Fragenkatalog abgegeben.
Statistische Auswertung der Antworten	Mit Stand vom 30. Mai 2011 wurden 36 vollständig ausgefüllte Fragebögen erfasst. Diese wurden in die statistische Auswertung im Kapitel 2.2 miteinbezogen (die Fragennummer bezieht sich jeweils auf den Fragebogen im Anhang A1). Bis zum gleichen Zeitpunkt lagen zudem 20 schriftliche Stellungnahmen vor, welche sich nicht auf den Fragekatalog beziehen und deshalb nicht in die statistischen Auswertungen einbezogen werden können. Diese Antworten sind jeweils in der grauen Kategorie „keine Aussage“ enthalten.
Aufbau Bericht	Das folgende Kapitel 2 gibt einen Überblick über alle Stellungnehmenden und die anonymisierten Antworten zu den wichtigsten Fragen (eine vollständige Übersicht über alle Antworten findet sich im Anhang A2). Im Kapitel 3 sind alle Einwendungen aus der Vernehmlassung nach Berichtskapitel zusammengefasst, welche bei der Überarbeitung berücksichtigt werden konnten. Die nicht übernommenen Anliegen und die Gründe für die Nichtberücksichtigung sind in Kapitel 4 erläutert.

2 Überblick über Stellungnahmen

2.1 Teilnehmende Vernehmlassung

Teilnehmende der
Online-Umfrage

- SP Winterthur (Hedi Strahm, Christoph Baumann)
- FDP Winterthur (Felix Helg)
- Grünliberale Partei Stadt Winterthur (Annetta Steiner, Stefan Furrer)
- CVP Winterthur
- Grüne Winterthur (Reto Diener)
- EVP Winterthur (Lilian Banholzer)
- SP Winterthur-Töss (Dani Altenbach)
- Quartierverein Neuwiesen (Manuela Sargenti Bulgheroni)
- Quartierverein Wohnliches Geiselweid (Reto Westermann)
- Quartierverein Neuwiesen (Michael Gross)
- Verein Veltheim, zusammen mit den QV Wolfensberg, Rosenberg, Veltheim Dorf und Anwohner Blumenau (Daniel Helbling)
- Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Inneres Lind (Peter Lehmann)
- Quartierverein Breite-Vogelsang und Umgebung (Hans-Peter Karli)
- Ortsverein Ricketwil (E. Zehnder)
- Quartierverein Nägelsee, Winterthur Töss (Reto Lüthad)
- Ortsverein Hegi-Hegifeld
- Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Altstadt BVA (Paul Lehmann)
- Arbeitsgruppe Verkehr Töss, Tösslobby
- Gemeinde Lindau
- Fussverkehr Schweiz (Kathrin Hager)
- umverkehr
- TCS Gruppe Winterthur (Peter Rütimann)
- VCS Winterthur (Kurt Egli)
- Pro Velo Winterthur (Bernhard Fiedler)
- Implenia Immobilien AG (Walter Muhmenthaler)
- Hansjörg Volkart, Petitionär Verkehrsplanung und Wohnschutz im Gebiet Tössfeld-Brühlberg-Sulzerareal, Tössfeld Brühlberg
- Philippe Aemisegger
- Robert Steiger
- Steiner
- Nina Schneider
- Michael Roth Gut

-
- David Schneider
 - Aurelia Verdieri
 - Willy Germann
 - Dominic Fierz
 - Thomas Wäger, Stadtrain

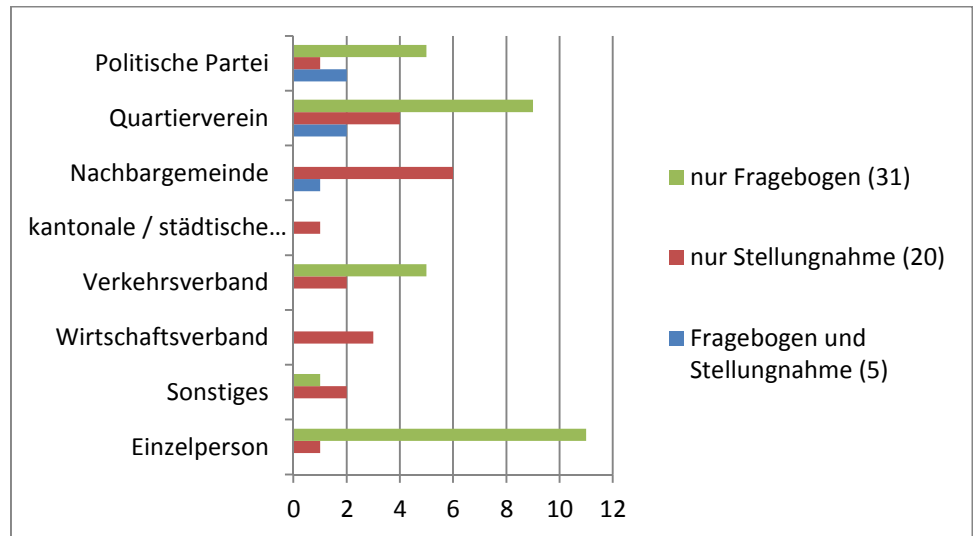
ergänzende schriftliche
Stellungnahmen

- Grünliberale Partei Stadt Winterthur
- Grüne Winterthur
- Quartierverein Wohnliches Geiselweid
- Quartierverein Breite-Vogelsang
- Gemeinde Lindau

nur schriftliche
Stellungnahmen

- SVP Stadt Winterthur
- Wülflinger Forum
- Vereinigung Pro Wülflingen
- Junge Altstadt Winterthur
- Interessensgemeinschaft Brühlberg (E. Noser)
- Gemeinde Elsau
- Gemeinde Oberembrach
- Gemeinde Rickenbach
- Gemeinde Seuzach
- Gemeinde Wiesendangen
- Gemeinde Zell
- RWU - Regionalplanung Winterthur und Umgebung
- Verein „Winterthur: agil – mobil“
- ACS „the club“
- Handelskammer und Arbeitgebervereinigung Winterthur
- KMU-Verband Winterthur und Umgebung
- HEV Region Winterthur
- Toggenburger AG
- Parkhaus AG
- Hans Baumgartner

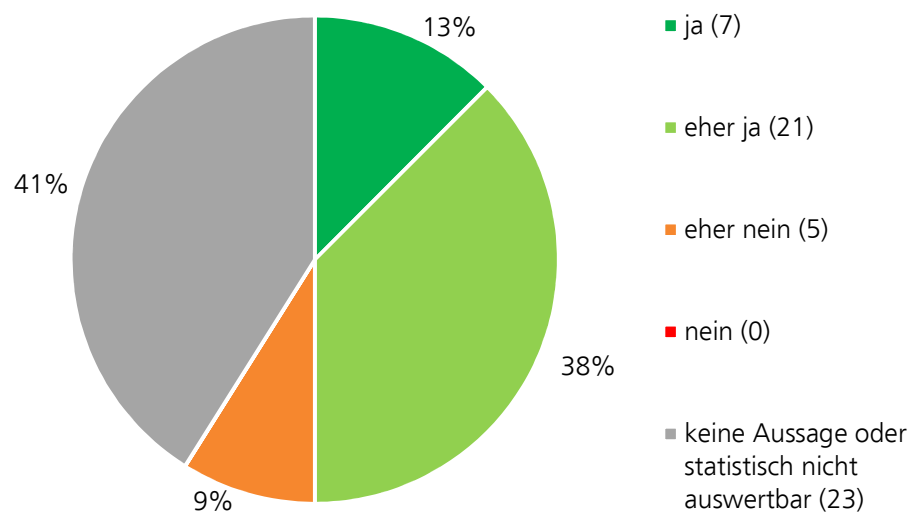
Abbildung 1: Zugehörigkeit der Vernehmlassungsteilnehmenden



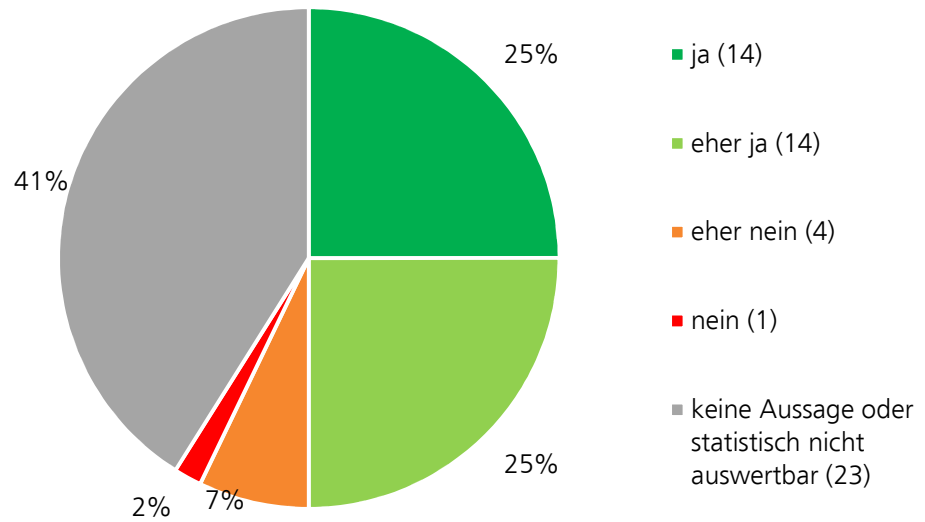
2.2 Stimmungsbild der wichtigsten Fragen

Die im Folgenden dargestellten Grafiken zeigen die Zustimmung aller Teilnehmenden zu den wichtigsten Fragen (in Anhang A2 findet sich zudem eine Übersichtstabelle mit allen anonymisierten Antworten). Die Fragennummer bezieht sich auf den Fragebogen im Anhang A1. Alle Antworten wurden dabei mit dem gleichen Gewicht berücksichtigt. Im grauen Sektor („keine Aussage oder statistisch nicht auswertbar“) sind sowohl die Teilnehmenden der Online-Umfrage enthalten, welche die Frage nicht beantwortet haben als auch die schriftlichen Stellungnahmen, welche sich nicht auf die Fragen beziehen. Diese wurden bei der inhaltlichen Überarbeitung des sGVK berücksichtigt, konnten statistisch aber nicht ausgewertet werden.

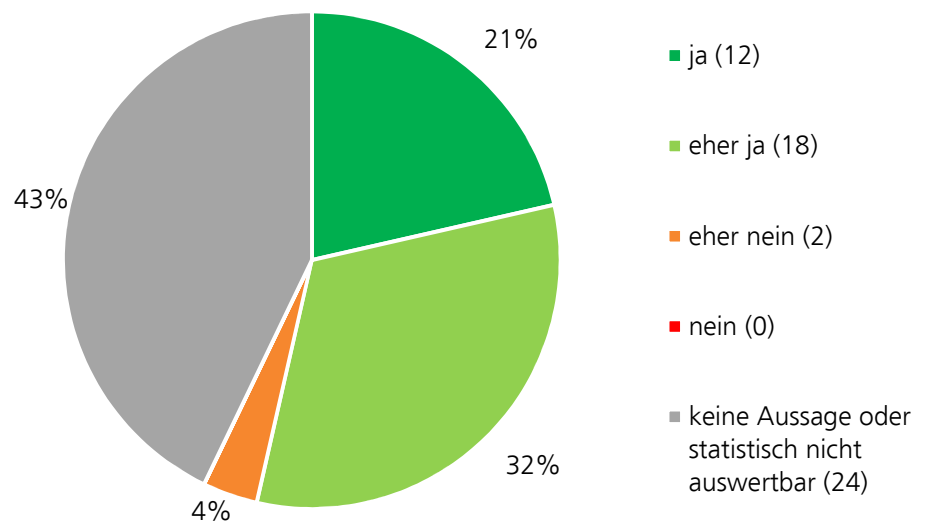
Frage 14: Stimmen sie mit dem sGVK als Gesamtpaket grundsätzlich zu?



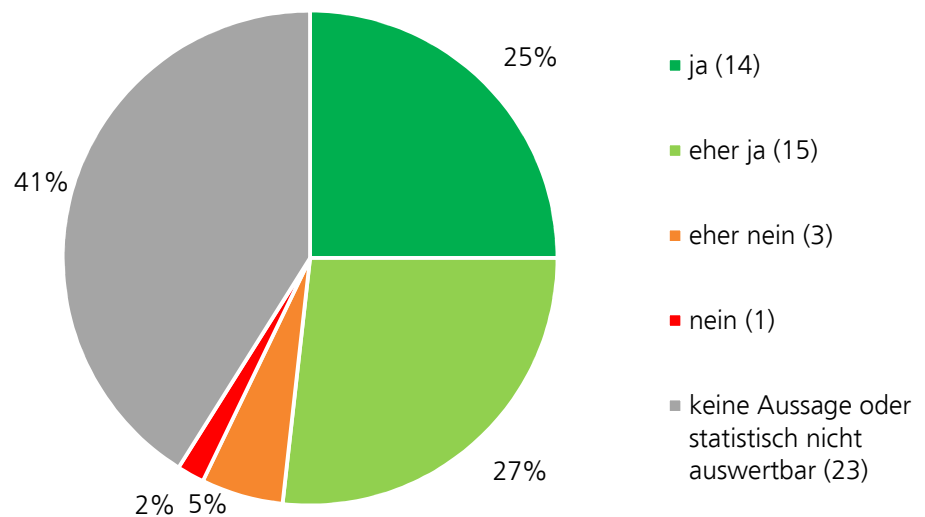
Frage 1: Ist das Zukunftsbild für Winterthur im Jahr 2030 aus ihrer Sicht schlüssig?



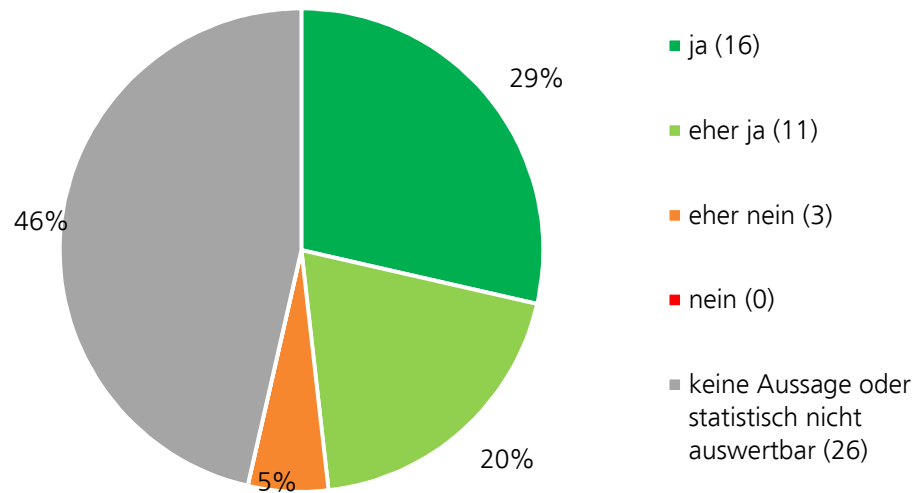
Frage 2: Sind Sie mit den Grundsätzen der Teilstrategie Verkehr einverstanden?



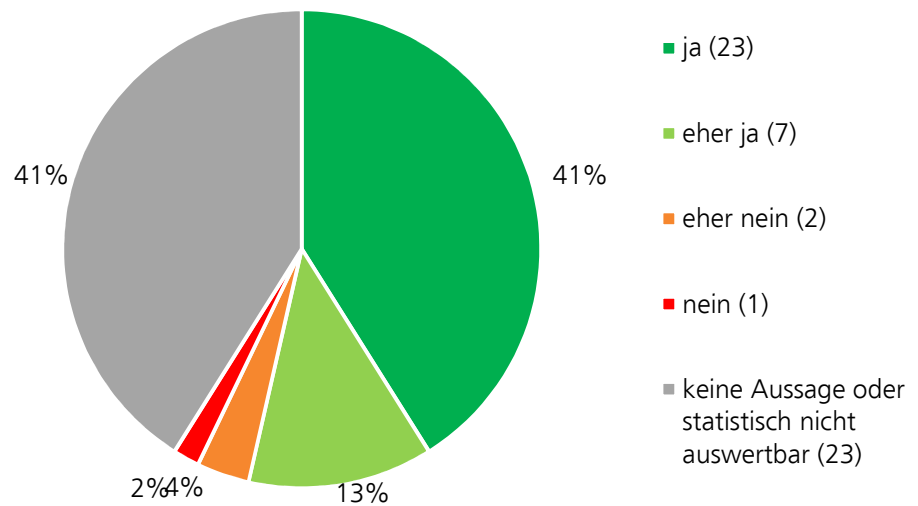
Frage 3: Befürworten sie die neuen Elemente der gesamtstädtischen Verkehrsplanung (ÖV-Hochleistungskorridore, MIV-Netzergänzungen, Veloschnellrouten)?



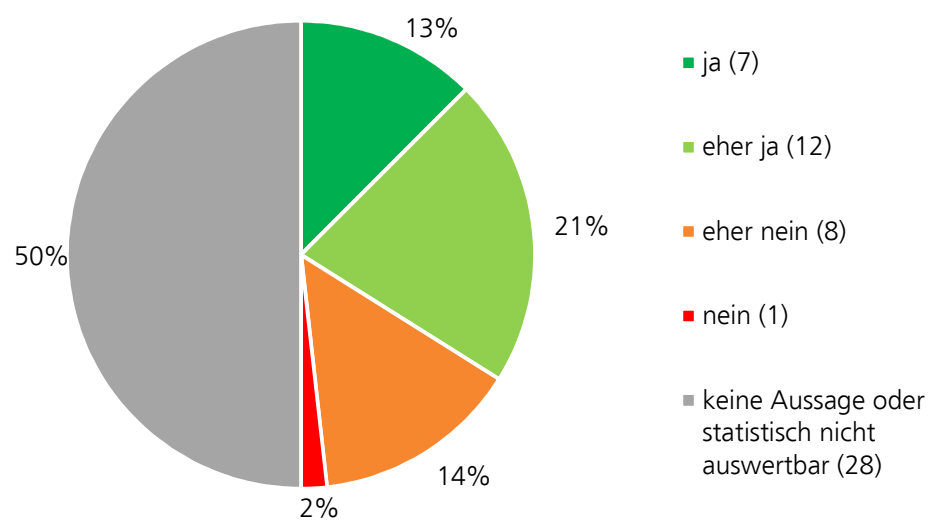
Frage 6.1: Befürworten Sie die
im Teilkonzept Gesamtverkehr
aufgeführten Massnahmen
Nr. 1 – 4?



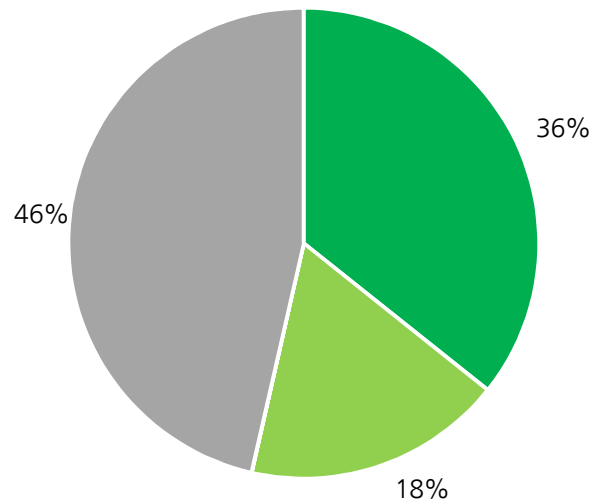
Frage 7.1: Befürworten Sie die
im Teilkonzept ÖV aufgeführten
Massnahmen Nr. 5 – 9?



Frage 8.1: Befürworten Sie die
im Teilkonzept MIV
aufgeführten Massnahmen
Nr. 10 - 16?

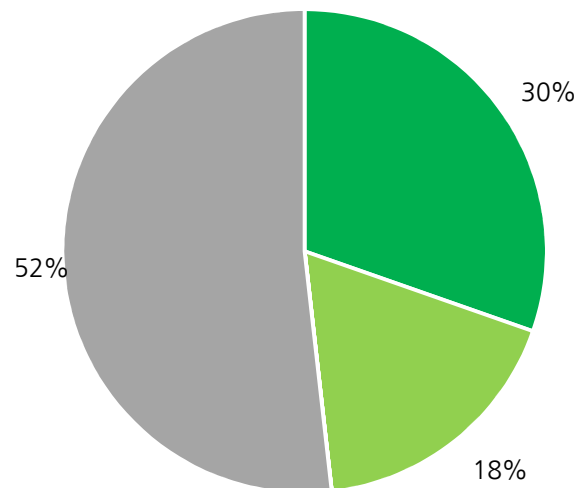


Frage 9.1: Befürworten Sie die
im Teilkonzept Veloverkehr
aufgeführten Massnahmen Nr.
20 - 24?



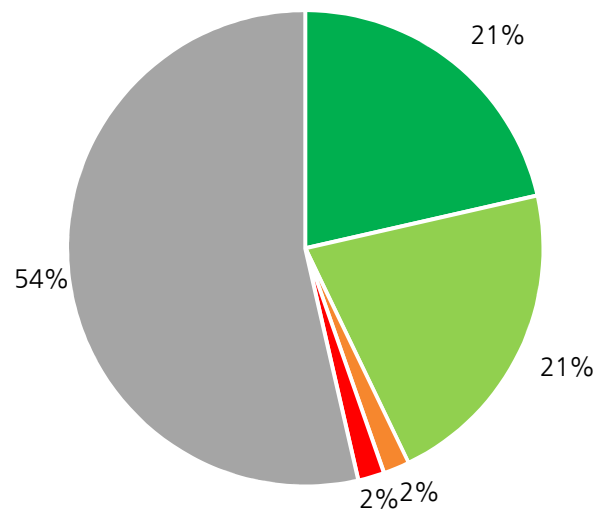
- ja (20)
- eher ja (10)
- eher nein (0)
- nein (0)
- keine Aussage oder statistisch nicht auswertbar (26)

Frage 10.1: Befürworten Sie die
im Teilkonzept Fussverkehr und
öffentlicher Raum aufgeführten
Massnahmen Nr. 30 - 36?



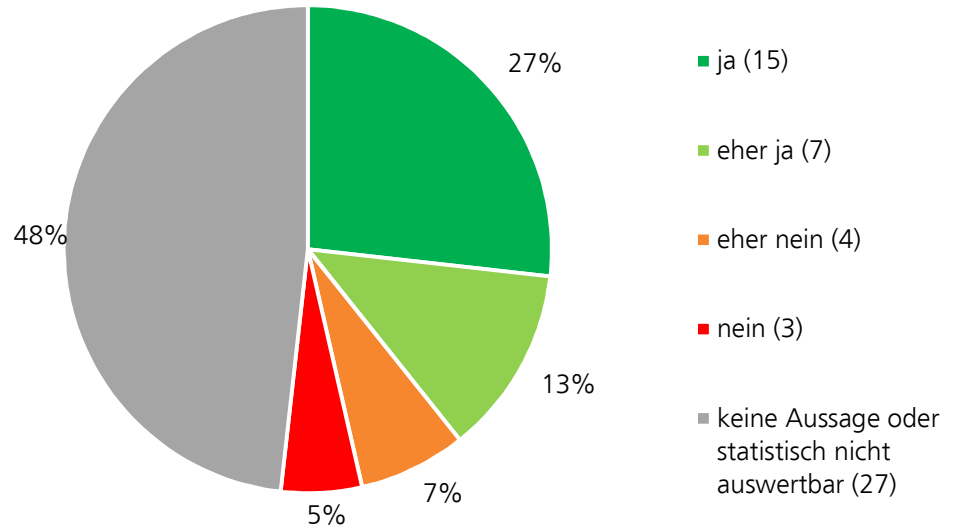
- ja (17)
- eher ja (10)
- eher nein (0)
- nein (0)
- keine Aussage oder statistisch nicht auswertbar (29)

Frage 11.1: Sind Sie mit dem
Massnahmenpaket zur
Erschliessung des urbanen
Zentrums Neuhegi-Grüze
einverstanden?

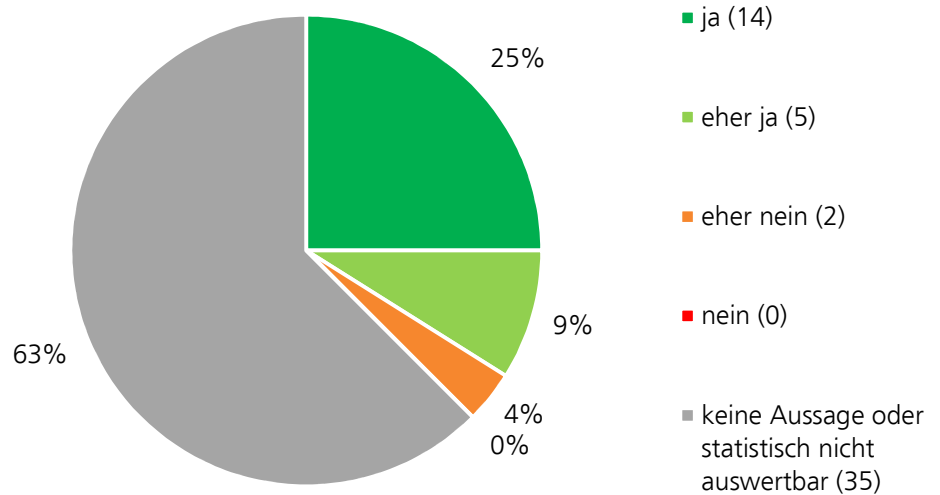


- ja (12)
- eher ja (12)
- eher nein (1)
- nein (1)
- keine Aussage oder statistisch nicht auswertbar (30)

Frage12: Stimmen Sie den im sGVK präsentierten Problemlösungsansätzen für die verschiedenen Quartiere und Stadtkreise zu?



Frage 13: Erachten Sie das sGVK als geeignete Grundlage, um finanzielle Beiträge des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation für Winterthur und Umgebung zugesprochen zu erhalten?



3 Zusammenfassung der berücksichtigten Einwendungen

3.1 Übergeordnete Ziele und Vorgaben (Kapitel 4)

- Charta für eine nachhaltige Mobilität: Aktualisierung der terminlichen Aussagen zur Festsetzung der Richtplangergänzungen durch den Grossen Gemeinderat (festgesetzt am 18. April 2011)

3.2 Entwicklung Mobilität (Kapitel 6)

Folgende Textstellen wurden aufgrund der Stellungnahmen aus der öffentlichen Vernehmlassung ergänzt resp. präzisiert:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Prinzipskizze heutiges Verkehrsnetz | <ul style="list-style-type: none"> • Detailanpassungen am bestehenden Strassennetz (Mythenstrasse Tempo 30 und Breitstrasse Tempo 40) |
| Gesamtverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Modalsplit-Werte: Präzisierung der Zahlen und Quellen, Ergänzung um Auswertung nach Verkehrszwecken. Hinweis, dass Handlungsbedarf besonders gross beim Pendler- und Freizeitverkehr. |
| Öffentlicher Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf hohe Bedeutung Brüttenertunnel für die Stadt Winterthur und entsprechend aktives Handeln der Winterthurer Gremien und Behörden |
| Veloverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung mit den Daten der ersten Velozählstelle an der Frohbergstrasse • Hinweis, dass entlang von wichtigen Verbindungen teilweise noch Velostreifen fehlen |
| Motorisierter Individualverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Thematik Ausweichverkehr A1 in Bezug auf Stadt und Gemeinden ergänzt • Tempo 30-Zonen: Abgleich des Textes mit den Inhalten der Defizitkarte Langsamverkehr • Aussagen zur Parkierung umformuliert: nicht nur grosse Anlagen haben einen Einfluss auf die Verkehrserzeugung |
| Elektromobilität | <ul style="list-style-type: none"> • Neuer Hinweis, dass sich die Stadt frühzeitig auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit der steigenden Elektromobilität vorbereitet |

3.3 Teilstrategie Siedlung (Zukunftsbild, Kapitel 7)

Überarbeitung Parallel zur öffentlichen Vernehmlassung wurde das Zukunftsbild wie vorgesehen geschärft und ausgeweitet. Die Ergebnisse sind in den definitiven Schlussbericht eingeflossen.

Thematik Wachstum / Einzonung (auch Gotzenwil) Im Text wurde an mehreren Stellen präzisiert, dass für den angenommenen Bevölkerungszuwachs ausschliesslich mit den Bau- und Reservezonenflä-

	<p>chen gemäss gültiger Bau- und Zonenordnung gerechnet wurde. Lediglich im Gebiet Gotzenwil wurde davon ausgegangen, dass das Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan beibehalten und zumindest ein Teil davon längerfristig und landschaftsverträglich entwickelt wird.</p>
Ergänzung Quartierzentren (Veltheim)	<p>Im Text wurde die Kategorie „Quartierzentren mit Ergänzungsfunktion“ neu geschaffen und Veltheim als Beispiel dafür erwähnt (weitere starke Quartierzentren wurden bewusst nicht bezeichnet).</p>
Verhältnis EW / AP	<p>Im Text wurde präzisiert, dass ein stärkeres Wachstum der Arbeitsplätze sehr erwünscht ist und von der Stadt auch gefördert wird (Erhalt von Industriezonen, max. Wohnanteil usw.). Das entsprechende Wachstum aber von vielen anderen Faktoren (Wirtschaftsentwicklung usw.) abhängig ist. Basis ist ein realistischer Trend und keine Wunschprognose.</p>
ÖV-Erschliessung von stadtverträglichen, aber peripheren Entwicklungsschwerpunkten (z.B. Zinzikon, Dätttau)	<p>Einzelne „stadtverträgliche Entwicklungsschwerpunkte“ wurden aus dem Bild entfernt (z.B. Zinzikon, Dätttau). Im Text wurde dafür die neue Kategorie „Räume mit hoher Entwicklungsdynamik“ geschaffen, deren Dynamik sich primär aus der Verfügbarkeit grösserer Bauzonenreserven und der Nachfrage ergibt.</p>
Aufwertung Töss / Leitbild Zürcherstrasse	<p>Aufwertung Töss wird im neuen Punkt Stossrichtung 3: Quartierzentren stärken erwähnt (das Leitbild Zürcherstrasse ist bereits Teil der Massnahmenblätter zum ÖV-Hochleistungskorridor).</p>
Nutzungen im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze	<p>Im Text wurde präzisiert, wie das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze aussehen soll. Die in den Stellungnahmen aufgeführten Punkte wurden aufgenommen.</p>

3.4 Teilstrategie Verkehr (Kapitel 8)

Grundsätze	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlicher Hinweis, dass Mobilitätszunahme den Zielvorgaben sGVK bezüglich Modalsplit genügen muss (und diese sind strenger als die Vorgaben vom Kanton) • Neuer Verweis, dass weitere Grundsätze (z.B. zum Langsamverkehr) bereits in der Charta für eine nachhaltige Mobilität aufgeführt sind und auch für das sGVK gelten.
Prinzipiskizze künftiges Verkehrsnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Legende • Detailanpassungen am bestehenden Strassennetz (Mythenstrasse Tempo 30 und Breitstrasse Tempo 40)
Zielvorgaben Modalsplit	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Hinweis, dass die Modalsplit-Vorgabe sehr ambitiös ist und nur mit einem Umdenken und einem ausgewogenen Paket an anreizbasierten und einschränkenden Massnahmen erreicht werden kann • Anpassung Modalsplit-Ziel urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze auf max. 30% MIV. Die bisherige Vorgabe von 50% MIV widerspricht den kantonalen Vorgaben und dem gesamtstädtischen Ziel.

3.5 Teilkonzept Gesamtverkehr (Kapitel 9)

- Verschiebung der Prioritäten
- Prioritätenverschiebung **Mobilitätsmanagement** von kurzfristig (A) nach Sofortmassnahme Stadt (A2), Begründung: es handelt sich um eine Daueraufgabe der Stadt, welche aus dem Agglomerationsprogramm ohnehin nicht mitfinanziert werden kann. Es ist wichtig, dass entsprechende Massnahmen frühzeitig umgesetzt werden, damit sie bei den anstehenden Entwicklungen bereits greifen.
- Anpassungen Berichtsteil
- Ergänzung des Textes um folgende Punkte:
- Verknüpfung der öV-Hochleistungskorridore am Hauptbahnhof wichtig
 - Hinweis auf Überlegungen zur Systemausrichtung Bus / Tram im Kapitel 10
 - Aktives Mobilitätsmanagement auf allen Ebenen
 - Aktualisierung RVS-Konzept: neuer Hinweis, dass zusätzliche RVS-Massnahmen (aus der laufenden Aktualisierung) auch bereits früher als 2015 umgesetzt werden könnten. Sie könnten dann auch über das AP der 1. Generation mitfinanziert werden, falls andere Massnahmen erst später realisierungsreif werden.
- Anpassungen Massnahmenblätter
- Zusätzliche Ergänzung der Massnahmenblätter um folgende Punkte:
- Fahrbahnhaltestellen als mögliche Option für die Umsetzung des öV-Hochleistungskorridors (1./2. Priorität)
 - Neuordnung des Verkehrsregimes als Option für die Verkehrsabwicklung bei Umsetzung des öV-Hochleistungskorridors (1./2. Priorität)
 - Die städtischen Bestrebungen im Zusammenhang mit dem Mobilitätsmanagements sollen auch kommuniziert und bekannt gemacht werden

3.6 Teilkonzept öV (Kapitel 10)

- Anpassungen am Bericht
- Ergänzung des Textes um folgende Punkte:
- Anforderung zur Verknüpfung Bahn und Bus nur an einer Stelle entfernt und mit der integralen Betrachtung von Stadt und Region ersetzt. Es muss im Einzelfall beurteilt werden, wo die Buslinien sinnvollerweise an die Bahn angeschlossen werden
 - Ergänzung um ausführliche Erläuterung zur öV-Systemausrichtung (Bus, Tram, Stadtbahn)
 - Nullwartezeiten öV als Vision, gleichzeitiger Hinweis auf Schwierigkeiten bei der Umsetzung
 - Buspriorisierung auch ausserhalb der öV-Hochleistungskorridore angestrebt

- Hinweis auf Umsetzungshorizont neuer RVS-Massnahmen und auf Unvollständigkeit der Teilkonzeptpläne (Aktualisierung RVS-Konzept noch nicht abgeschlossen, daher noch nicht alle Massnahmen bekannt)
- Rufbusse und Tangentialverbindungen als Möglichkeiten für verbesserte öV-Erschliessung Quartiere und/oder Optimierungen am Busnetz aufgenommen
- Stadtbahn und Integration Gleis nach Frauenfeld in Bahnhof Grütze als Möglichkeiten für mittelfristige Optimierungen am Bahnnetz aufgenommen

Anpassungen
Massnahmenblätter

Zusätzliche Ergänzung der Massnahmenblätter um folgende Punkte:

- Projektierungskredit für RVS-Massnahmen aus Konzept 2006 wurde anfangs 2011 freigegeben (gilt aber nicht für Stadtgebiet)
- Einige RVS-Massnahmen müssen im Rahmen der Aktualisierung RVS-Konzept nochmals geprüft werden
- Erwähnung „Forum Grütze“ und weiteres Vorgehen bei Querung Grütze
- Ricketwil und Schlosstal bei den schlecht mit öV erschlossenen Quartieren ergänzt (auch Teilkonzeptplan öV)
- Verwendung des Begriffs Stadtbahn bei der Optimierung Bahnnetz
- Berücksichtigung der Landreserven der SBB bei den Überlegungen zur Optimierung S-Bahn

3.7 Teilkonzept MIV (Kapitel 11)

Anpassungen
am Bericht

Anpassungen am Text:

- Bedeutung der Umsetzung RVS für Entlastung der Stadt und umliegenden Gemeinden vom Ausweichverkehr der A1 ergänzt; Stadt setzt sich dafür mit Nachdruck beim Bund ein
- Hinweis auf Umsetzungshorizont neuer RVS-Massnahmen und auf Unvollständigkeit der Teilkonzeptpläne (Aktualisierung RVS-Konzept noch nicht abgeschlossen, daher noch nicht alle Massnahmen bekannt)
- Hinweis auf laufende Arbeiten und Verfahren im Zusammenhang mit der Parkierung.
- Hinweis, dass neben den urbanen Zentren auch die anderen Stadtgebiete und Parkieranlagen unbedingt in die Überlegungen einbezogen werden müssen
- Hinweis, dass unerwünschter Suchverkehr mit Erweiterung Parkleitsystem zu verhindern ist
- Neue Aussage zur Park+Ride-Anlagen am Stadtrand, resp. ausserhalb der Stadt (als Beispiele Wiesendangen und Sennhof aufgenommen)

- Angestrebte Führung Verkehr in Wülflingen über Salomon-Hirzel-Strasse hervorgehoben
- Flankierende Massnahmen zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, damit der Verkehr konsequent auf die neue Strasse gelenkt und damit das Ziel des neuen Netzelementes erreicht wird.
- Stadtverträgliche Integration der neuen Zentrumserschliessung, keine Beeinträchtigung der bestehenden Nutzungen
- Zusammenhang Umgestaltung Anschluss Töss und Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte bezeichnet
- Hinweis, dass Zentrumsumfahrung Winterthur Mitte keine Kapazitätserhöhung sein soll, sondern eine langfristige Verlagerung des MIV und damit eine Sicherung der erforderlichen Kapazitäten für öV und LV im Stadtzentrum. Bedeutung der flankierenden Massnahmen.

Anpassungen
Massnahmenblätter

Zusätzliche Ergänzung der Massnahmenblätter um folgende Punkte:

- Projektierungskredit für RVS-Massnahmen aus Konzept 2006 wurde anfangs 2011 freigegeben (gilt nicht für Stadtgebiet)
- Neue RVS-Massnahmen, welche sich in Prüfung befinden, wurden aufgenommen
- Neuer Perimeter für die Vertiefungsstudie Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (*Begründung: Die Gemeinde Wiesendangen befürchtet, dass eine Linienführung östlich der Bahnlinie über Wiesendanger Gebiet von der Stadt Winterthur bereits frühzeitig favorisiert wird. Deshalb wurde gemeinsam beschlossen, den Perimeter auf den Bereich zwischen Bahnlinie und Frauenfelderstrasse zu erweitern. Mit der Erweiterung des Planungssperimeters 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.*)
- Aktualisierung der Daten zur öffentlichen Auflage des kantonalen Richtplans
- Präzisierung Knoten für Umgestaltung Anschluss Töss (Zürcher-/Klosterstrasse)
- Vertiefungsstudie für Anpassung Richtplaneintrag Breite-/Heiligbergtunnel für später terminiert. Da die bestehenden Einträge keine Optionsschäden bedingen, kann der Richtplaneintrag aus später angepasst werden.

3.8 Teilkonzept Veloverkehr (Kapitel 12)

3.8.1 Grundsätzliche Anpassungen

Verschiebung
von Prioritäten

Die Prioritäten der Massnahmen wurden folgendermassen geändert (die Begründungen und weitere Anpassungen an den Massnahmen finden sich in den anschliessenden Kapiteln):

- **Veloparkierung:** Sofortmassnahme Stadt (A2) → kurzfristig (A)
- **Veloschnellrouten:** Sofortmassnahme (A2) → kurzfristig (A)

Aufgrund dieser Änderung ist auch eine andere Reihenfolge der Stossrichtungen notwendig (Realisierung Schnellroutennetz nach Fertigstellung Alltags- und Freizeitnetz)

Ergänzungen Bericht/
Massnahmenblätter

Neue Hinweise:

- Der motorisierte Zweiradverkehr ist in angemessener Weise zu berücksichtigen ist
- Die Schnellrouten stehen teilweise im Konflikt mit den Anforderungen an verkehrsberuhigte Strassen und an Querungspunkten auch mit den öV-Hochleistungskorridoren. Die Zielkonflikte sind im Einzelfall abzuwägen

3.8.2 Optimierung Velonetz (neue Nr. 20)

Ergänzungen Bericht/
Massnahmenblätter

- Behebung von Schwachstellen kann auch die kurzfristige Verbesserung der Sicherheit mit temporären oder vorübergehenden Massnahmen bedeuten
- Allfällige heute noch nicht erkannte Schwachstellen werden im Zuge der laufenden Optimierung der Veloinfrastruktur zeitnah beseitigt
- Darstellung Velonetz in Karten als Teilmassnahme unter Optimierung Velonetz benannt
- Kurzfristige und günstige Anpassungen an der Veloparkierung auch Bestandteil der Sofortmassnahmen (siehe nächste Massnahme)

3.8.3 Veloparkierung (neue Nr. 21)

Neue Priorität A

Begründung für Prioritätenverschiebung: die Realisierung der Anlagen (insbesondere beim Hauptbahnhof) ist teuer und soll vom Bund mitfinanziert werden. Günstigere und rascher mögliche Anpassungen an den Anlagen zur Veloparkierung können im Rahmen der Optimierung Velonetz von der Stadt als Eigenleistung vorgezogen werden.

Ergänzungen Bericht/
Massnahmenblätter

Weitere Anpassungen:

- Hinweis auf teilweise ungenügende Anzahl Parkplätze für Velos
- Hinweis auf vorliegendes Konzept „Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur“ von Metron (2011)

- Zwei Teilmassnahmen für den Hauptbahnhof unter Bezugnahme auf das Konzept ergänzt (inkl. Übernahme der Kostenschätzung)

3.8.4 Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz (neue Nr. 22)

Neue Priorität A

Begründung für Prioritätenverschiebung: die Realisierung der neuen Verbindungen wird voraussichtlich teuer und soll vom Bund mitfinanziert werden. Günstigere und rascher mögliche Behebungen von Schwachstellen oder Netzlücken sollen im Rahmen der Optimierung Velonetz von der Stadt als Eigenleistung vorgezogen werden.

Ergänzungen Bericht/
Massnahmenblätter

Weitere Anpassungen:

- Neue Teilmassnahme 3: Ergänzung um „teure“ Ausbaumassnahmen, welche von der Stadt nicht als Eigenleistungen vorgezogen und finanziert werden können (auch entsprechende Anpassung des Titels)
- Unterteilung der Schnellrouten in zwei Prioritäten: 1. In der Umgebung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze sowie Richtung Stadtmitte (ab 2015) und 2. Übrige Achsen und Zubringer (ab 2019)

3.8.5 Veloquerung Nord (23)

Keine Anpassungen der zeitlichen Priorität (Begründung: Aus baubetrieblichen Gründen resp. Abhängigkeiten zu anderen Projekten des Masterplans Stadtraum Bahnhof kann die Veloquerung nicht vor 2014 gebaut werden)

3.8.6 Veloverleih-System (24)

Ergänzungen Bericht/
Massnahmenblätter

- Ergänzung, das Veloverleih-System am Stadtrand allenfalls auch für MIV-Pendler eine interessante Alternative zum Auto sein könnten.
- Zusammenarbeit mit ZVV und SBB für die Prüfung eines allfälligen Ausbau „rent a bike“ notwendig

3.9 Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum (Kapitel 13)

3.9.1 Grundsätzliche Anpassungen

Verschiebung
von Prioritäten

Die Prioritäten der Massnahmen wurden folgendermassen geändert (die Begründungen und weitere Anpassungen an den Massnahmen finden sich in den anschliessenden Kapiteln):

- **Fusswegnetz:** kurzfristig (A)→ Sofortmassnahme Stadt (A2)

Daraus ergibt sich auch eine Anpassung an der Reihenfolge und Nummerierung der Massnahmen.

Textliche
Ergänzungen

Neue Hinweise:

- Allfällige heute noch nicht erkannte Schwachstellen im Fusswegnetz werden im Zuge der laufenden Optimierung der Fusswege zeitnah beseitigt.

- Verkehrsberuhigungen können nicht nur mit Geschwindigkeitssenkungen (Tempo 30-/Begegnungszonen) sondern alternativ auch mit baulichen Umgestaltungsmassnahmen und/oder Teilfahrverboten erreicht werden.
- Hinweis auf aktuelle Handhabung der Stadt Winterthur (Prüfung aufgrund von Begehren aus der Bevölkerung) und auf laufende Diskussionen diesbezüglich.
- Textabschnitt zu den Massnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof
- Verbesserung der Zugänglichkeit der Altstadt

3.9.2 Optimierung und Ausbau Fusswegnetz (neue Nr. 30)

Neue Priorität A2

Begründung für Prioritätenverschiebung: es handelt sich dabei um Aufgaben, welche die Stadt laufend wahrnimmt. Diese können vom Umfang her von der Stadt selbst finanziert werden und müssen daher nicht ins Aggloprogramm eingegeben werden. Zudem wurde der Massnahmentitel präzisiert.

3.9.3 Beruhigung Quartierstrassen (neue Nr. 31)

Textliche
Ergänzungen

Als mögliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind auch Umgestaltungen und Teilfahrverbote aufgeführt. Zudem werden auch weitere mögliche Strassenzüge darunter subsummiert, welche aus dem Blatt 35 entfernt wurden (siehe Kapitel 3.9.5).

Weitere
Tempo 30-Zonen

Zusätzliche Strassenabschnitte für Tempo 30 oder Begegnungszonen werden in die Karten (Defizitkarte Langsamverkehr und Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum) und das Massnahmenblatt 31 aufgenommen, bei denen ein interner Auftrag für die Ausarbeitung erfolgt ist. Dies betrifft folgende Strassen: Im Grafenstein, Dättnauerstrasse, Else-Züblin-/Ida-Sträuli-Strasse und Binzhof-/Ruchwiesenstrasse.

3.9.4 Bahnhofplatz Süd, Gleisquerung 2. Etappe und Personenunterführung Nord (neue Nr. 32, 33 und 34)

Ausser der Nummerierung keine Änderungen.

3.9.5 Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse) aus Masterplan Stadtraum Bahnhof (Nr. 35, bisheriger Name: Beruhigung Quartierstrassen 2. Priorität)

Beschränkung Inhalt
Massnahmenblatt

Das Massnahmenblatt wird ausschliesslich auf die Beruhigung der Rudolfstrasse fokussiert. Die anderen angesprochenen, noch zu prüfenden Verkehrsberuhigungen werden im Massnahmenblatt 33 als Eigenleistungen aufgenommen. Die Stadt geht davon aus, dass die Massnahme an der Rudolfstrasse im Rahmen des AP der 2. Generation mitfinanziert werden kann, da die positive Wirkung über das Quartier hinausgeht. Mit der Beru-

higung können das ganze Bahnhofsumfeld und das urbane Zentrum attraktiviert werden, was der ganzen Stadt zu Gute kommt.

3.9.6 Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe (Nr. 36)

Textliche
Anpassungen

Der Schwerpunkt wird noch deutlicher auf die drei Bahnhöfe des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze gelegt – diese Ausrichtung wird auch im Massnahmenentwurf ergänzt. Für den Bahnhof Hegi werden analog zu Oberwinterthur und in einer neuen Teilmassnahme Grüze die wichtigsten Verbesserungen benannt.

3.10 Beurteilung Gesamtwirkung (Kapitel 14)

3.10.1 Erschliessung Sulzerareal Stadtmitte

Neues Kapitel

Das Zusammenspiel der verschiedenen Massnahmen zur Erschliessung des Areals Sulzerareal Stadtmitte wurde analog zur Gesamtlösung für Neuhegi-Grüze in einem neuen Kapitel (14.2) dokumentiert. Dabei wird auf das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger eingegangen. Die Erschliessung von „Fokus“ wird nicht separat thematisiert, da es sich um einen Bestandteil des ganzen Areals handelt und damit die gleichen Überlegungen gelten.

3.10.2 Verkehrliche Wirkungen und Funktionalität

Anpassung der Prioritäten gemäss Kapitel 3.8 und 3.9.

3.10.3 Berücksichtigung von Quartieranliegen

Anpassungen
am Bericht

Textliche Konkretisierungen für die Quartiere Neuwiesen / Blumenau / Oberfeld (Bezug zu Verkehrskonzept Neuwiesen); Wülflingen (Richtplananpassung und Verkehrsberuhigung); Altstadt (Initiative 1973, Bezugnahme auf Arbeitsgruppe Altstadt) und Aussenwachen (öV-Erschliessung).

3.10.4 Abstimmung mit der RWU

Neues Kapitel

In einem neuen Kapitel (14.7) werden die wichtigsten Vorbehalte der RWU gegen die städtischen Massnahmen aufgeführt und nochmals der Hinweis auf die Abstimmung im Rahmen des Agglomerationsprogramms angebracht. Das Kapitel orientiert sich primär an der Stellungnahme der RWU sowie der Nachbargemeinden.

3.11 Weiteres Vorgehen und Ausblick (Kapitel 15)

Anpassungen
am Bericht/Anhang

Anpassung der Prioritäten gemäss den Kapiteln 3.8 und 3.9. Entfernen der Massnahmenliste im Anhang A9 und des entsprechenden Textes (letzter Abschnitt Kapitel 15.4). Es handelt sich bei der Liste um ein internes Arbeitsinstrument, welches in den kommenden Monaten laufend aktualisiert wird.

4 Zusammenfassung der nicht berücksichtigten Einwendungen

4.1 Teilstrategie Siedlung (Zukunftsbild, Kapitel 7)

- **Gotzenwil** ist gem. gültiger Bau- und Zonenordnung Reservezone und bleibt als Entwicklungsschwerpunkt unverändert. Es handelt sich nicht um eine Neueinzonung, sondern um eine längerfristige und landschaftsverträgliche Entwicklung gemäss kantonalen Richtplan.

4.2 Teilstrategie Verkehr (Kapitel 8)

- Es wurden keine **neuen Grundsätze** definiert, da der Stadtrat diese bereits beschlossen hat. Es wird aber auf die ebenfalls für das sGVK gültigen Grundsätze aus der Charta verwiesen.
- Am **Modalsplit-Ziel** wurden keine Anpassungen vorgenommen, da es sich um eine vom Grossen Gemeinderat festgesetzte Vorgabe handelt.

4.3 Teilkonzept Gesamtverkehr (Kapitel 9)

- Keine Ausdehnung der öV-Hochleistungskorridore nach Rosenberg. Die Nachfrage auf dieser Achse ist nicht vergleichbar mit den beiden anderen Verbindungen. Massnahmen zur Priorisierung des Busses sind jedoch nicht ausgeschlossen.

4.4 Teilkonzept öffentlicher Verkehr (Kapitel 10)

- Die Aufwärtskompatibilität zum **Tram** wird weiterhin nicht vorgegeben. Die Begründung ist den Erläuterungen im überarbeiteten Berichtskapitel 10 zu entnehmen.
- Es werden keine konkrete Ideen für **zusätzliche S-Bahnhaltestellen** aufgenommen – diese müssen im Rahmen des Massnahmenpakets „Optimierung Bahnnetz“ zuerst vertiefter geprüft werden.
- Es werden mit wenigen Ausnahmen **keine zusätzlichen RVS-Massnahmen** benannt – die Aktualisierung des RVS-Konzeptes ist noch nicht abgeschlossen.
- Die Einführung von **Stadtbahnen** ist eine Möglichkeit im Massnahmenpaket „Optimierung Bahnnetz“ und wird nicht als separate Massnahme aufgenommen.

4.5 Teilkonzept MIV (Kapitel 11)

- Keine detaillierteren Aussagen zur **Parkierung** (Anzahl PP, neue Anlagen, Erhöhung Gebühren etc.). Diese werden im Rahmen von parallelen Verfahrungen und Projekten zurzeit erarbeitet. Das sGVK gibt das Modalsplit-Ziel vor, welche massgebend ist für die Parkraumplanung und –bewirtschaftung.
- Keine Änderung der **Priorität für die Zentrumsumfahrung**. Die Netzerweiterung ist explizit für einen sehr langen Planungshorizont vorgesehen.
- Es werden mit wenigen Ausnahmen **keine zusätzlichen RVS-Massnahmen** benannt – die Aktualisierung des RVS-Konzeptes ist noch nicht abgeschlossen.

4.6 Teilkonzept Veloverkehr (Kapitel 12)

- Die **Schwachstellenanalysen** für den Langsamverkehr werden nicht weiter vertieft. Die Schwachstellen Veloverkehr wurden in einem breit abgestützten Dialog zwischen Fachleuten seitens der Stadt Winterthur sowie verschiedenen Betroffenen aus der Bevölkerung ermittelt. Mit dieser Vorgehensweise konnte ein Grossteil der bestehenden Defizite erkannt werden.
- Es wird keine zusätzliche Massnahme „**LV Stadtmitte**“ ins Teilkonzept Veloverkehr aufgenommen. Massnahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof im Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum werden über diesen Titel vom Bund mitfinanziert.
- Die Priorität der **Veloquerung Nord** wird nicht von kurzfristig (A) auf Sofortmassnahme (A1) angepasst. Sie ist bis 2014 aus baubetrieblichen Gründen und Abhängigkeiten zu anderen Projekten voraussichtlich nicht ausführungsfähig. Für die Veloquerung sollen im Rahmen der 2. Generation zudem Gelder vom Bund beantragt werden können.

4.7 Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum (Kapitel 13)

- Die **Schwachstellenanalysen** für den Langsamverkehr werden nicht weiter vertieft. Die Schwachstellen Fussverkehr wurden in einem breit abgestützten Dialog zwischen Fachleuten seitens der Stadt Winterthur sowie verschiedenen Betroffenen aus der Bevölkerung ermittelt. Mit dieser Vorgehensweise konnte ein Grossteil der bestehenden Defizite erkannt werden.
- Die Einführung von **flächendeckend und generell Tempo 30** wird mit Verweis auf die zurzeit laufenden Diskussionen nicht aufgenommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass sich an der aktuellen

Bewilligungspraxis der Stadt Winterthur allenfalls in Zukunft etwas ändern könnte.

- Eine **unterirdische Ladenpassage** ist nicht Bestandteil des für das sGVK verbindlichen Masterplans Stadtraum Bahnhof und damit auch nicht des Teilkonzepts Fussverkehr und öffentlicher Raum
- „**Wohnstrassen**“ werden heute nicht mehr signalisiert. Eine Temporeduktion in (Neubau-)Quartieren kann aus gesetzlichen Gründen leider erst vorgenommen werden, wenn ein Verkehrsgutachten vorliegt und daher erst nach erfolgter Bebauung.

4.8 Zusätzliche Massnahmen

- Für die **Altstadt** werden im sGVK keine konkreten Massnahmen (z.B. Begrenzung Güterumschlag) formuliert. Dazu dienen die laufenden Arbeiten mit der Arbeitsgruppe Altstadt.
- Verschiedene von den Stellungnehmenden vorgeschlagene **zusätzliche Massnahmen** (z.B. Sanierung von Einzelknoten) sind in Bezug auf das sGVK nicht stufengerecht und werden nicht aufgenommen. Die Stadt bedankt sich jedoch für die zahlreichen und wertvollen Vorschläge und leitet sie an die zuständigen Stellen weiter.

4.9 Wülflingen

- Die **Entlastungsstrasse** soll mit den Begründungen aus dem sGVK aus dem Richtplan gestrichen werden. Die Erschliessung des Niederfelds und die Entlastung des Zentrums sind mit anderen Massnahmen zu erreichen.
- Die **Umgestaltung des Zentrums** ist nicht vor 2015 möglich, daher erfolgt keine Verschiebung der Priorität. Der vorgesehene Prozess unter Einbezug der Bevölkerung ist aufwändig und braucht seine Zeit. Die Arbeiten werden aber in Kürze aufgenommen. Zudem erfolgen verkehrsberuhigende Sofortmassnahmen zur Entschärfung der Situation.

5 Ausblick

- Beschluss SR Das sGVK wurde entsprechend den im Kapitel 3 aufgeführten Punkten angepasst und vom Stadtrat am anfangs Juli 2011 verabschiedet. Die Öffentlichkeit wird nach den Sommerferien in geeigneter Form über die Ergebnisse der Vernehmlassung informiert.
- Agglomerationsprogramm Die Massnahmen des sGVK fliessen in das regionale Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung ein, welches im Herbst 2011 in die öffentliche Vernehmlassung gelangt. Dieses wird Mitte 2012 dem Bund eingereicht.
- Kenntnisnahme GGR Im Herbst soll zudem der Grosse Gemeinderat vom sGVK zustimmend Kenntnis nehmen.

A1 Online-Fragebogen

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihre Beteiligung an der Vernehmlassung zum städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK). Wir würden uns freuen, wenn Sie alle Fragen beantworten könnten, haben aber auch Verständnis dafür, wenn Sie sich nur zu einzelnen Kapiteln äussern.

Bitte beachten Sie den **Eingabeschluss: 9. Mai 2011**.

Bei allfälligen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Amt für Städtebau, Winterthur

Amt für Verkehr, Kanton Zürich

Teilstrategie Siedlung (Kapitel 7)

Im Kapitel 7 ist das Zukunftsbild der Stadt Winterthur mit ihren zwei urbanen Zentren beschrieben.

Frage 1	Ist das Zukunftsbild für Winterthur im Jahr 2030 aus Ihrer Sicht schlüssig?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage
Bemerkungen zu Kapitel 7					

Teilstrategie Verkehr (Kapitel 8.1)

Hier finden Sie wichtige verkehrspolitische Grundsätze, nach welchen die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems erhöht werden soll.

Frage 2	Sind Sie mit den Grundsätzen der Teilstrategie Verkehr einverstanden?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage
Frage 3	Befürworten Sie die neuen Elemente der gesamtstädtischen Verkehrsplanung (ÖV-Hochleistungskorridore, MiV-Netzergänzungen, Veloschnellrouten)?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage
Bemerkungen zu Kapitel 8.1					

Teilstrategie Verkehr (Kapitel 8.2)

Die Modalsplit-Zielwerte sind aktuell Gegenstand der politischen Debatte (siehe dazu auch die Ausführungen im Kapitel 4). Unabhängig davon, ob die Ziele noch um einzelne Prozentpunkte erhöht oder gesenkt werden, stellt sich folgende Frage:

Frage 4	Befürworten Sie unterschiedliche Modalsplit-Anteile für unterschiedliche Stadtgebiete?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Frage 5	Schlagen Sie zur Zielerreichung zusätzliche Massnahmen vor?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Bemerkungen zu Kapitel 8.2	
----------------------------	--

Das sGVK beinhaltet ein Teilkonzept für den Gesamtverkehr sowie Teilkonzepte für die einzelnen Verkehrsträger. Die unten erwähnten Massnahmen sind im Anhang (Kapitel A7) näher beschrieben.

Teilkonzept Gesamtverkehr (Kapitel 9, Massnahmen Nr. 1 - 4)

Für den Gesamtverkehr sind vier Massnahmen vorgeschlagen, welche auch eine Priorisierung unter den ÖV-Hochleistungskorridoren vorsehen.

Frage 6.1	Befürworten Sie die im Teilkonzept Gesamtverkehr aufgeführten Massnahmen Nr. 1 – 4?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Frage 6.2	Welche Massnahme(n) erachten Sie als besonders zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 6.3	Welche Massnahme(n) erachten Sie als wenig zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 6.4	Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Massnahmen für den Gesamtverkehr?
Antwort	

Teilkonzept öV (Kapitel 10, Massnahmen Nr. 5 - 9)

Diese sechs Massnahmen dienen hauptsächlich der Förderung des öV.

Frage 7.1	Befürworten Sie die im Teilkonzept öV aufgeführten Massnahmen Nr. 5 – 9?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Frage 7.2	Welche Massnahme(n) erachten Sie als besonders zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 7.3	Welche Massnahme(n) erachten Sie als wenig zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 7.4	Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Massnahmen für den öV?
Antwort	

Teilkonzept MIV (Kapitel 11, Massnahmen Nr. 10 - 16)

Diese sieben Massnahmen verbessern den Verkehrsfluss und der Erschliessung des Zentrums Neughegi-Grüze für den motorisierten Individual- und Güterverkehr.

Frage 8.1	Befürworten Sie die im Teilkonzept MIV aufgeführten Massnahmen Nr. 10 – 16?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Frage 8.2	Welche Massnahme(n) erachten Sie als besonders zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 8.3	Welche Massnahme(n) erachten Sie als wenig zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 8.4	Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Massnahmen für den MIV?
Antwort	

Teilkonzept Veloverkehr (Kapitel 12, Massnahmen Nr. 20 - 24)

Diese fünf Massnahmen sollen den Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs markant steigern.

Frage 9.1	Befürworten Sie die im Teilkonzept Veloverkehr aufgeführten Massnahmen Nr. 20 – 24?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Frage 9.2	Welche Massnahme(n) erachten Sie als besonders zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 9.3	Welche Massnahme(n) erachten Sie als wenig zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 9.4	Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Massnahmen für den Veloverkehr?
Antwort	

Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum (Kapitel 13, Massnahmen Nr. 30 - 36)

Diese sieben Massnahmen haben attraktive Fussgängerverbindungen zum Ziel.

Frage 10.1	Befürworten Sie die im Teilkonzept Fussverkehr und öffentlicher Raum aufgeführten Massnahmen Nr. 30 – 36?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Frage 10.2	Welche Massnahme(n) erachten Sie als besonders zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 10.3	Welche Massnahme(n) erachten Sie als wenig zielführend?	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 10.4	Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Massnahmen für Fussgänger/innen und öffentlichen Raum?
Antwort	

Beurteilung Gesamtwirkung (Kapitel 14)

Für die Erschliessung von Neuhegi-Grüze wurde eine Gesamtverkehrslösung mit den Schlüsselprojekten Zentrumserschliessung (neue Strasse Richtung Autobahn) und öV-Hochleistungskorridor (stadteinwärts) mit neuer Querung beim Bahnhof Grüze ausgearbeitet.

Frage 11.1	Sind Sie mit dem Massnahmenpaket zur Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze einverstanden?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage

Frage 11.2	Welche Massnahme(n) erachten Sie als besonders zielführend? (bitte Nummer und Begründung angeben)	
Antwort	Nr. X	Begründung:

Frage 11.3	Welche Massnahme(n) erachten Sie als wenig zielführend? (bitte Nummer und Begründung angeben)	
Antwort	Nr. X	

Frage 11.4	Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Massnahmen zur Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze?	
Antwort		

Berücksichtigung von Quartieranliegen (Kapitel 14.5)

Die verschiedenen Stadtkreise sind mit unterschiedlichen Verkehrsproblemen konfrontiert. Darum werden im Kapitel 14.5 pro Quartier unterschiedliche Problemlösungsansätze beschrieben.

Frage 12	Stimmen Sie den im sGVK präsentierten Problemlösungsansätzen für die verschiedenen Quartiere und Stadtkreise zu?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage
Bemerkungen zu Kapitel 14.5	Wir bitten Sie, Ihre Bemerkungen zu Kapitel 14.5 nach Möglichkeit einzelnen Quartieren oder Stadtkreisen zuzuordnen.				

Genereller Eindruck

Abschliessend bitten wir Sie um eine generelle Beurteilung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts.

Frage 13	Erachten Sie das sGVK als geeignete Grundlage, um finanzielle Beiträge des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation für Winterthur und Umgebung zugesprochen zu erhalten?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage
Bemerkungen					

Das städtische Gesamtverkehrskonzept ist eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems.

Frage 14	Stimmen Sie dem sGVK als Gesamtpaket grundsätzlich zu?				
Antwort	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Aussage
Bemerkungen					

Ihre Angaben zur Person respektive Organisation

Name der Organisation _____

Name der Ansprechperson _____

Zugehörigkeit:

- Politische Partei
- Verkehrsverband
- Umweltverband
- Wirtschaftsverband
- Quartierverein, welcher: _____
- Nachbargemeinde, welche: _____
- Einzelperson
- Kantonale / städtische Instanz
- Andere: _____

Adresse: _____

E-Mail: _____

Wir danken Ihnen bestens für Ihre Beteiligung an der Vernehmlassung!

Amt für Städtebau, Winterthur

Amt für Verkehr, Kanton Zürich

A2 Übersicht über die Antworten

Legende:

ja
eher ja
eher nein
nein
keine Aussage (oder nicht ausgefüllt)

Nummerierung der Fragen gemäss Umfrage im Anhang A1

