

Der Stadtrat

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Regionalplanung Winterthur
und Umgebung (RWU)
c/o Amt für Städtebau
Herr Dominik Ramp

intern

3. April 2019 SR.19.91-2

Regionales Gesamtverkehrskonzept (Frist: 31. März 2019)

Sehr geehrter Herr Ramp

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum regionalen Gesamtverkehrskonzept. Wir nehmen diese gerne wahr und haben wie gewünscht den zugestellten Fragebogen verwendet. Bei Fragen steht Herbert Elsener, Leiter Verkehrsplanung Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Im Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident:



M. Künzle

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Beilage:

- Fragebogen

Regionales Gesamtverkehrskonzept

Zusammenfassung mit Fragebogen

Vernehmlassung Entwurf RGVK
bis 31. März 2019

Schwarz umrandete
Abschnitte bitte ausfüllen

Gemeinde:
[Winterthur](#)

AnsprechpartnerIn:
[Herbert Elsener](#)

1. Ausgangslage und Zielsetzung

"Gemeinsam die Mobilitätsbedürfnisse bewältigen"

Die RWU wächst kontinuierlich. Durch die zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze steigen auch die Mobilitätsbedürfnisse. Schon seit Jahren wird die Siedlungsentwicklung schwergewichtig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet und der Fuss- und Veloverkehr gefördert. Um die Mobilität zu bewältigen, ist ein anhaltendes und bei gewissen Themen ein verstärktes Engagement aller Akteure seitens Bund, Kanton, Region und Gemeinden erforderlich.

Verkehrlich ist die Region sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene stark in Richtung Winterthur und Zürich orientiert. Der Anteil des Autoverkehrs innerhalb der Region ist sehr hoch, insbesondere zwischen dem Umland und der Stadt Winterthur. Dies liegt einerseits an den im Vergleich zum öffentlichen Verkehr attraktiven Auto-Reisezeiten und der genügenden Anzahl Parkplätze in der Stadt Winterthur (insbesondere im Vergleich zur Stadt Zürich). Im öffentlichen Verkehr ist die Beförderungskapazität zwischen Winterthur und Zürich knapp.

Schwachstellen
Verkehrspolitik

Die Rückmeldung des Bundes zum 3. Agglomerationsprogramm zeigt neben den Stärken die noch vorhandenen Schwachstellen in der regionalen Verkehrspolitik. Ein verstärktes Engagement ist bei nachfolgenden Themen erforderlich:

- Lenkung der Siedlungsentwicklung (Siedlungsentwicklung nach innen)
- Arbeitszonenbewirtschaftung (Konzentration an Orte mit guter ÖV-Erschliessung)
- Busbevorzugung
- Verkehrssteuerung
- Landschaftsmassnahmen

Zudem besteht bei den Agglomerationsprogrammen 1 und 2 ein Umsetzungsrückstand.

Die Region will zusammen mit den Gemeinden und dem Kanton gerüstet sein, um die Aufgaben im Bereich Mobilität bestmöglich zu lösen. Im rGVK legen die Akteure ihr gemeinsames Programm dar.

Zur Ausgangslage

- Hat die Gemeinde Ergänzungen zur Ausgangslage, zur Zielsetzung oder zu den Schwachstellen der Verkehrspolitik?

Ja

Nein

Kommentar:

Aus unserer Sicht muss auch der Veloverkehr eine stärkere Rolle im regionalen Verkehr übernehmen. Z.B. Beziehungen zwischen Winterthur und den Nachbargemeinden, wo heute der MIV-Anteil extrem hoch ist. Dies ist in der Zusammenfassung der Schwachstellen der Verkehrspolitik zu ergänzen, um den Veloschnellrouten und Velo-Hauptverbindungen zusätzliches Gewicht zu verleihen.

Das Thema E-Bike wird in der Zusammenfassung im Kapitel Trends und Entwicklungen als "ein heutiges und künftiges Thema von grosser Bedeutung" hervorgehoben. Es ist zu überlegen, ob dies nicht ein eigener Handlungsschwerpunkt sein könnte (Verkehrssicherheit, Stromanschluss VP, ...).

Erfahrungen nach dem sGVK2010 zeigen, dass Erkenntnis (z.B. auf S. 58 unten) oder Aufgabenzuordnungen (Tab. im Kap. 11, Umsetzungsplan) noch keine Verbindlichkeit schaffen. Im rGVK 2018 müsste deshalb Möglichkeiten geprüft werden das Thema Umsetzungsmonitorings/-reporting der Gemeinden inkl. Stadt Winterthur gegenüber dem Kanton anzusprechen.

"Bewährte Stossrichtung
weiterverfolgen"

2. Strategien

Im Grundsatz sind die Strategien, die zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens zielführend sind, bestens bekannt.

- S1: Öffentlicher Verkehr wird als Rückgrat der Siedlungsentwicklung gestärkt**
- S2: Siedlungsentwicklung begünstigt kurze Wege
- S3: Naherholungsgebiete werden angemessen erschlossen
- S4: Fuss- und Velowegnetze werden attraktiver**
- S5: Öffentlicher Verkehr wird leistungsfähiger und attraktiver
- S6: Autoverkehr wird aktiv gesteuert und gelenkt, öffentlicher Verkehr wird konsequent priorisiert**
- S7: Parkierung wird als Steuerungsinstrument genutzt**
- S8: Verkehr wird siedlungs- und landschaftsverträglich abgewickelt
- S9: Durchgangsverkehr wird auf übergeordnetem Netz kanalisiert**
- S10: Güterverkehr wird umweltverträglich abgewickelt

Zu den Stossrichtungen

- Unterstützt die Gemeinde die aufgeführten Stossrichtungen?

Ja

Nein

Welche nicht:

Gründe:

3. Handlungsschwerpunkte und Massnahmen

"Aufeinander abgestimmt handeln"

Jedes Gemeinwesen trägt zur Umsetzung der Strategien bei. Dabei setzt es das jeweils geeignete Planungsinstrument ein. Nachfolgend werden die Handlungsschwerpunkte jeweils einem Akteur zugeordnet, bei den meisten Massnahmen ist jedoch ein aufeinander abgestimmtes Handeln erforderlich.

1. Gemeinden

Die wichtigsten Massnahmen im Handlungsfeld der Gemeinden sind:

Handlungsschwerpunkt 1

- Die Gemeinden ermitteln die Mängel im Umfeld der Bahnhaltstellen und legen die erforderlichen Massnahmen zur Aufwertung Bahnhaltstellen fest:
 - **Verbesserung Zugänglichkeit / Steigerung Aufenthaltsqualität**
Die NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs müssen einen möglichst direkten Zugang zu den Einsteigeorten sowie kurze Umsteigewege haben. Weiter muss der Aufenthalt in den Wartebereichen möglichst angenehm sein (z.B. genügend Breiten und Witterungsschutz). Nur so kann ein Gleichgewicht zu den Qualitäten im Autoverkehr erreicht werden.
 - **Ausbau Veloparkierung**
Die zeitverlustarme Nutzung des öffentlichen Verkehrs bedingt aufgrund der Distanz zwischen Zielort und Haltestelle des öffentlichen Verkehrs die Nutzung eines Fahrzeugs. Das Velo ist dazu gut geeignet. Die Bedingungen sind deshalb optimal zu gestalten (genügend Veloabstellplätze, Diebstahlsicherung, Elektroaufladung).

Zum Handlungsschwerpunkt 1

- Wird dieser Handlungsschwerpunkt sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja

Nein

Gründe falls nicht:



- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?
 Ja Nein
Geplante Massnahmen:
-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*
Siehe auch bereits bestehende AP-Massnahmen, die in Kapitel 12 in der Tabelle fehlen:
- Ausbau Bahnhofplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze) -> 3G A
- Winterthur - Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze -> 3G B
Ob die zweitgenannte Massnahme als A-Projekt für das AP 4G ausreichend reif wäre, ist offen.
- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?
 Ja Nein
Beschrieb der Massnahmen:
Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze sowie Wülflingen, Töss und HB.
Der Bahnhof Oberwinterthur soll mittelfristig (in den nächsten 8-10 Jahren) als Verkehrshub mit verbesserten öV-Anbindungen ausgestaltet werden. Auslöser sind kurz-/mittelfristig absehbare Anpassungen des Stadtbusliniennetzes (z.B. Linie 10), ein möglicher Fernbus-hub und mittell-/langfristig geplante Anpassungen des S-Bahn 2G Angebots (1. Etappe 2035).
Gründe falls nicht:

Handlungsschwerpunkt 2

- Die Gemeinden nehmen bei Areal- und Gebietsplanungen auf der Basis konkreter Zielvorstellungen eine aktive Rolle bei Entwicklungen ein (z.B. Mobilitätskonzepte/-beratung).

Zum Handlungsschwerpunkt 2

- Wird dieser Handlungsschwerpunkt sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja Nein

Gründe falls nicht:

■

- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?

Ja Nein

Geplante Massnahmen:

-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*

Siehe bestehende AP.

- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?

Ja Nein

Beschrieb der Massnahmen:

Weitere Stärkung der Mobilitätskonzepte

Massnahmen einfordern im Zusammenhang mit GP-Pflicht, Bestimmungen Gestaltungspläne, Anforderungen an Arealüberbauungen gemäss PBG und BZO, Ergänzungspläne Nutzungsplanung (Stark verkehrserzeugende Nutzungen, Neuhegi-Grüze), PPVO (u.a. Mobilitätskonzepte, autoarme Nutzungen), städtebauliche Verträge (z.B. Lokstadt, Umfeld Hegi, Umfeld Grüze)...

Gründe falls nicht:

■

Handlungsschwerpunkt 3

- Die Gemeinden optimieren ihr Fusswegnetz, z.B. schliessen sie Netzlücken oder beheben Sicherheitsmängel. Auf der Grundlage des Massnahmenplanes Fussverkehr und eigenen vertieften Erhebungen erstellen die Gemeinden idealerweise eine **kommunale Fussverkehrsplanung als Grundlage der Aktualisierung des Verkehrsplanes.**

Zum Handlungsschwerpunkt 3

- Wird dieser Handlungsschwerpunkt sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja Nein

Gründe falls nicht:

■

- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?

Ja Nein

Geplante Massnahmen:

-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*

[Siehe bestehende AP.](#)

- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?

Ja Nein

Beschrieb der Massnahmen:

[Diverse Planungen sind vorgesehen.](#)

Gründe falls nicht:

■

Handlungsschwerpunkte 4 und 5

- Das Veloverkehrsinfrastruktur sollte ebenfalls komfortabel und sicher ausgestaltet sein. Auch hier ist eine **kommunale Veloverkehrsplanung als Grundlage der Aktualisierung des Verkehrsplanes** erforderlich.

Die Massnahmen auf der Ebene Gemeinde sind meist untergeordneter Natur, da sich der Veloverkehr die Strassen im Allgemeinen im Mischverkehr mit dem Autoverkehr teilt. In der Stadt Winterthur sollen die jahrzehntelangen Anstrengungen "Velostadt" weitergeführt werden.

Zu den Handlungsschwerpunkten 4 und 5

- Werden diese Handlungsschwerpunkte sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja Nein

Gründe falls nicht:

■

- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?

Ja Nein

Geplante Massnahmen:

-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*

Siehe bestehende AP.

- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?

Ja Nein

Beschrieb der Massnahmen:

Diverse Planungen sind vorgesehen.

Gründe falls nicht:



Handlungsschwerpunkte 9 und 10

- Die Stadt Winterthur setzt die **Massnahmen der 2. Etappe zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS-Konzept 2006)** konsequent um. Mit den RVS-Massnahmen wird erreicht, dass der Verkehr innerhalb des Stadtgebietes flüssiger zirkuliert, der ÖV priorisiert und damit die Personenkapazität im Gesamtnetz erhöht werden kann. Bei der Planung der RVS-Anlagen ist sicherzustellen, dass kein Ausweichverkehr entsteht.
- Die Stadt Winterthur setzt das **Steuerungs- und Dosierungskonzept auf den beiden ÖV-Hochleistungskorridoren** Töss – Hauptbahnhof – St. Gallerstrasse und Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen um. Ziel ist die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und die Stabilisierung des Verkehrsablaufes.

Zu den Handlungsschwerpunkten
9 und 10

- Werden diese Handlungsschwerpunkte sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja Nein

Gründe falls nicht:



- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?

Ja Nein

Geplante Massnahmen:

-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*

Siehe bestehende AP.

- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?

Ja Nein

Beschrieb der Massnahmen:

Diverse Planungen sind vorgesehen.

Gründe falls nicht:



Handlungsschwerpunkt 13

- Als Schlüsselmassnahme für die Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze und eine gute Erreichbarkeit der S-Bahnstation Grüze aus allen Richtungen mit dem Bus, ist die Querung der Gleise (nur für Bus-, Velo- und Fussverkehr) vorzusehen. Neben dem Hauptbahnhof Winterthur dient die **Bahnstation Grüze als zweite ÖV-Verkehrsdrehscheibe** und schafft die Voraussetzung für die Aufwertung und die geplante Siedlungsentwicklung im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze.
- Die Stadt Winterthur plant im Rahmen der Projektierung der **Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze flankierende Massnahmen**. Die neue Strasse hat neben der Erschliessung des Gebietes Neuhegi-Grüze gleichzeitig die Aufgabe, die bestehenden Hauptverkehrsstrassen (insbesondere die Frauenfelderstrasse und die Seenerstrasse) soweit vom Autoverkehr zu entlasten, dass die ÖV-Hochleistungskorridore umgesetzt werden können.

Zum Handlungsschwerpunkt 13

- Wird dieser Handlungsschwerpunkt sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja Nein

Gründe falls nicht:

■

- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?

Ja Nein

Geplante Massnahmen:

-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*

[Siehe bestehende AP.](#)

- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?

Ja Nein

Beschrieb der Massnahmen:

■

Gründe falls nicht:

[obige reichen aus](#)

Handlungsschwerpunkt 14

- Die Gemeinden setzen die **Beruhigung Quartierstrassen** um.

Zum Handlungsschwerpunkt 14

- Wird dieser Handlungsschwerpunkt sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja Nein

Gründe falls nicht:

■

- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?

Ja Nein

Geplante Massnahmen:

-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*

[Siehe bestehende AP.](#)

- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?

Ja

Nein

Beschrieb der Massnahmen:

Diverse Planungen sind vorgesehen.

Gründe falls nicht:

■

Handlungsschwerpunkt 17

- Ver- und Entsorgung der wachsenden Bevölkerung insbesondere in den urbanen Räumen stellt eine grosse Herausforderung dar. In Zukunft wird dabei die Bahn wieder eine wichtigere Rolle bekommen. Damit kommt der **Sicherung der dafür benötigten Güterumschlagsflächen und den Güterumschlaganlagen Bahn-Strasse** innerhalb der Siedlungsgebiete eine hohe Bedeutung zu.

Zum Handlungsschwerpunkt 17

- Wird dieser Handlungsschwerpunkt sowie die Zuordnung (Gemeinden) seitens der Gemeinde getragen?

Ja

Nein

Gründe falls nicht:

■

- Hat die Gemeinde zu diesem Handlungsschwerpunkt bereits Massnahmen geplant?

Ja

Nein

Geplante Massnahmen:

-> *bitte Massnahmenblatt ausfüllen*

■

- Ist die Gemeinde bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen?

Ja

Nein

Beschrieb der Massnahmen:

Die Stadt beschäftigt sich aktuell mit den bestehenden Anschlussgleisen und deren Zukunft (in Absprache mit Amt für Verkehr und RWU).

Gründe falls nicht:

■

Massnahmen Siedlung und
Landschaft

- Die Regionsgemeinden setzen die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und Landschaft unabhängig, aber durch den regionalen Richtplan aufeinander abgestimmt um. **Jede Gemeinde zeigt ihre Massnahmen (Konzepte, Richtpläne, Nutzungspläne) und den Zeitplan als Grundlage für die nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms auf.**

Fragen zu Massnahmen Siedlung
und Landschaft

- Werden die Massnahmen zur Siedlung und Landschaft von der Gemeinde unterstützt?

Ja

Nein

Gründe falls nicht:

Die Stadt Winterthur hat sich in den vergangenen Jahren darauf konzentriert, längerfristige Planungen für Gebiete mit hohem Handlungsdruck (Neuhegi-Grüze, Lagerplatz, Werk 1, etc.) durchzuführen. Eine kohärente langfristige Entwicklungsstrategie, welche die gesamte Stadt und die relevanten raumwirksamen Themen (Siedlung & Freiraum, Landschaft, Mobilität, Städtebau aber auch Ökonomie und Soziologie), besteht bislang jedoch nicht. Ansatzweise wurden einzelnen Themen im sGVK 2011 (Zukunftsbild) oder auch im regionalen Richtplantext (RegioROK) erarbeitet. Bis 2020 wird eine "räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040" erarbeitet, welches auch die vorhandenen Planungen und Konzepte aufgreift und eine integrale Sichtweise erlaubt. Darauf aufbauend ist die Richt- und Nutzungsplanung auszurichten.

2. Region

Handlungsschwerpunkt 6

Die Region engagiert sich insbesondere bei folgenden Punkten:

- Das städtische und regionale ÖV-Netz (Bus) wird durch die marktverantwortlichen Unternehmen im Rahmen der Fahrplanverfahren schrittweise optimiert. Grundlage bilden die Angebotsverordnung, der regionale Richtplan und die Netzgestaltungsgrundsätze des ZVV.

Bei der Erschliessung weniger dicht besiedelter Regionsteile besteht ein kaum lösbarer Grundkonflikt: eine geringe ÖV-Fahrplandichte führt zu geringem ÖV-Anteil, eine hohe ÖV-Dichte bringt zwar einen höheren Anteil an ÖV-Nutzern, aber durch diese Attraktivitätssteigerung erfolgt auch eine – gemäss kantonalem Raumordnungskonzept unerwünschte – Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum.

Die Abstimmung zwischen der kurzfristigen Fahrplangestaltung der regionalen Verkehrskonferenz (RVK) und den strategischen Überlegungen des Richtplans ist zu verbessern. Zur optimalen Nutzung der langfristigen Bahn-Ausbau Schritte und der neuen Spielräume (z.B. 1/4-Stunden-Takt Kempththal), ist 4-6 Jahre vor Einführungszeitpunkt **ein langfristiges Buskonzept** zu erarbeiten.

Zum Handlungsschwerpunkt 6

- Unterstützt die Gemeinde den Vorschlag, dass die Zuständigkeit dieses Handlungsschwerpunktes bei der Region liegt?

Ja

Nein

Gründe falls nicht:

Hinweis: Hierbei ist die Angebotsstrategie 2020/2030 von Stadtbus aus dem Jahr 2015 zu berücksichtigen bzw. in diesem Zuge zu aktualisieren.

Handlungsschwerpunkt 7

- Das Angebot an Fernbussen steigt. Es gilt in einem **regionalen Fernbuskonzept** zu bestimmen, wo (Standort(e) Haltestellen) welche Infrastrukturen erforderlich sind. In erster Linie muss die erforderliche Zentralität bezüglich des öffentlichen und privaten Verkehrs (zentraler/dezentraler Bahnhof, Autobahnanschluss) bestimmt werden. Dabei sind die Auswirkungen auf das Verkehrssystem und die Bevölkerung abzuschätzen. Zu klären ist die Finanzierung von Erstellung, Betrieb und Unterhalt.

Zum Handlungsschwerpunkt 7

- Unterstützt die Gemeinde den Vorschlag, sich die Region in dieser Thematik engagiert?

Ja

Nein

Gründe falls nicht:

Handlungsschwerpunkte 11 und 12

- Die Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen haben eine massgebende Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen. Die Region erstellt Grundlagen für harmonisierte Regelungen zur Parkierung zu den beiden Themenkreisen:
 - **Parkplatzregelungen private Parkplätze**
 - **Parkraumplanung öffentliche Parkplätze**Zentrale Regelungsaspekte sind (differenziert nach Lage) die Anzahl der Parkplätze (inkl. autoarme Nutzungen) und die Bewirtschaftung (Parkierungsdauer, Gebühr, Berechtigte).

Zu den Handlungsschwerpunkten 11 und 12

- Unterstützt die Gemeinde den Vorschlag, dass die Zuständigkeit dieses Handlungsschwerpunktes bei der Region liegt?

Ja

Nein

Gründe falls nicht:

Handlungsschwerpunkt 16

- Die Gemeinden ermöglichen die **Nutzung der Chancen von neuen und bereits bewährten Sharing-Ansätzen**. Durch innovationsfreundliche Rahmenbedingungen und die Beteiligung an Pilotprojekten kann sich die Region als Technologiestandort etablieren.

Zum Handlungsschwerpunkt 16

- Unterstützt die Gemeinde den Vorschlag, dass sich die Region für diese Thematik engagiert?

Ja

Nein

Gründe falls nicht:

3. Kanton

Der Kanton engagiert sich insbesondere bei folgenden Punkten:

Handlungsschwerpunkte 4 und 5

- Der Kanton **beseitigt die im Velonetzplan erkannten Schwachstellen** auf dem kantonalen Netz.
- Der Kanton treibt die **Planung und Realisierung des Veloschnellroutennetzes** voran.

Handlungsschwerpunkt 9

- Mit der Umsetzung der Massnahmen regionale Verkehrssteuerung können gewisse Ausweichrouten über das untergeordnete Verkehrsnetz attraktiver werden. Der Kanton erhebt den Schleichverkehr und ergreift gegebenenfalls flankierende **Massnahmen zur Vermeidung respektive Verringerung des Schleichverkehrs**.

Handlungsschwerpunkt 14

- Die Strassenabschnitte gemäss regionalem Richtplan sind im Rahmen von **Sanierungsprojekten der Ortsdurchfahrten** aufzuwerten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte). Die Aufteilung der Flächen zugunsten der Seitenbereiche und die Gestaltung des Strassenraums mit unterschiedlichen Belägen, Bäumen usw. führen zu angenehmen Strassenräumen.

Handlungsschwerpunkt 17

- Die Ver- und Entsorgung der wachsenden Bevölkerung, insbesondere in den urbanen Räumen, stellt eine grosse Herausforderung dar. In Zukunft wird dabei die Bahn wieder eine wichtigere Rolle bekommen. Damit kommt der **Sicherung der dafür benötigten Güterumschlagsflächen** innerhalb der Siedlungsgebiete eine hohe Bedeutung zu.

4. Bund

Grundvoraussetzung für die Bewältigung der Mobilität ist die Umsetzung der Massnahmen der nationalen Infrastruktur Schiene und Strasse (vgl. entsprechende Sachpläne).

Handlungsschwerpunkte 8 und 13

Mit der Leistungssteigerung auf dem Bahnkorridor Zürich-Winterthur (Handlungsschwerpunkt 8) und der Vorbereitung der Realisierung der Bahnstation Grüze Nord (Handlungsschwerpunkt 13) wird der Grundstein für die erforderliche Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs gelegt.

Massnahmen Ausbau Autobahn und Handlungsschwerpunkt 15

Der Autobahnausbau A1/A4 ist im rGVK kein Handlungsschwerpunkt, da davon ausgegangen wird, dass diese Massnahme umgesetzt wird. Weiter ist die Minimierung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen, z.B. die Überdeckung der Autobahnen im Siedlungsgebiet (z.B. Wülflingen) und die Umsetzung von Landschaftsverbindungen gemäss kantonalem Richtplan (Handlungsschwerpunkt 15) voranzutreiben.

Weitere Anregungen und
Wünsche

- *Zukunftsbild (S. 60) erfordert eine Diskussion in den Gemeinden / RWU (z.B. Themen wie "Siedlungsorientierter Freiraum", "Weiterentwicklung/Neustrukturierung prüfen" oder "Stabile / Weiterentwickelte / neustrukturierte Gebiete" oder "Subzentren" sind nur teilweise nachvollziehbar verortet) bzw. es müsste diskutiert werden, ob das Zukunftsbild gemäss rGVK eine Anpassung des RegioROK/Regionaler Richtplan mit sich bringt. Zudem ist auf dieser Massstabsebene der Grafik die Lesbarkeit sehr eingeschränkt und grosse Gebiete sind undifferenziert dargestellt. (Anmerkung: Das System der "bipolaren Stadt" wird in Winterthur 2040 weiterentwickelt. Es kristallisiert sich nun ein urbanes Entwicklungsband von Rieter über Sulzer Stadtmitte und Altstadt bis Neuhegi-Grüze heraus).*
- *Es fand im Erarbeitungsprozess des rGVK keine regionsweite inhaltliche Diskussion des Zukunftsbilds und damit der verkehrlichen und räumlichen Entwicklung der Region statt. Die Diskussion zur Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses müsste aus unserer Sicht nebst des abgestimmten Zukunftsbilds der Hauptnutzen des ganzen Prozesses sein. Der Bericht ist nun sehr umfangreich, die Menge an Text überfordert mitunter auch Fachleute, da sie grosse Teile des Konzepts bei Vorliegen des Berichts das erste Mal zu Gesicht bekommen haben.*
- *Leider fehlt nach wie vor ein Zukunftsbild, welches vertiefere verkehrliche Aussagen macht. Dies, obwohl genau die "nur sehr allgemeine Aussagen zum Verkehr" im Prüfbericht des Bundes zum AP 3G kritisiert wurden.*
- *Die Pläne liefern leider häufig sehr beschränkte Aussagen (Z.b. Karten Potenziale und Schwachstellen Verkehr oder Landschaft machen praktisch keine räumlichen Aussagen).*
- *Die ÖV-Grafiken (z.B. Abb. 7, 8, 13) sind überholt (4. Teilergänzung nicht berücksichtigt). Aufgrund der grossen Bedeutung des ÖV müsste dieser Mangel behoben werden. Die ÖV-Verbesserung ist seit dem Fahrplanwechsel markant.*
- *Aussagen / Daten zu Modal-Split-Zahlen der RWU fehlen im Bericht (nur auf Stadt Winterthur bezogen, Abb 16). Die Zahlen auf die Region bezogen wären verfügbar/auswertbar.*
- *Aussage, dass ÖV-Anteil beim Modal-Split rückläufig ist in der Stadt Winterthur, stimmt nicht (zufällige Abweichung), S. 39. Dies ist bitte zu korrigieren.*
- *Anmerkung zum Kap. 4.3.2 Gesamtverkehr / Modalsplit: im Text auf S. 39 wird falsch verwiesen (Abb. 16 statt 15) Anmerk. zum vorherigen Spiegelpt.: relevant ist hier nicht einmal der Rückgang des öV-MS von 24 auf 23%, sondern die Tatsache des konstant tiefsten MS-Werts unter den sechs*

Vergleichsstädten (zweitschlechtester Wert: Stadt: St. Gallen mit 26%).

- Übersichtsplan über alle AP-Massnahmen ist wünschenswert, S. 58

- Landschaft (S.79/80): Angemessene Erschliessung der Naherholungsgebiete. Inhalt der Themenkarte ist wenig aussagekräftig und inhaltlich unvollständig (vgl. regionaler Richtplan). Zudem ist die Aussage "da sich die Siedlungsflächen immer weiter ausdehnen" inhaltlich nicht korrekt.

- Siedlungs- und landschaftsverträgliche Abwicklung des Verkehrs (S. 83): Umgestaltung Strassenraum (gemäss regionalem Richtplan) und Aufwertung Strassenraumqualität (gemäss rGVK) widersprechen sich teilweise / stimmen nicht überein.

- Durchgangsverkehr (Abb. 40, 41, 42, S.84): Thema "mögliche Ausweichrouten" fehlen in der Abbildung 41 und die Bezeichnungen von Tabelle 2 fehlen in Abb. 41.

- Durchgangsverkehr (Abb. 40-42). Interessant wäre ja der Abgleich von Abb 40 (übergeordnetes Netz) und Abb 41/42 "mögliche Ausweichrouten". Macht die Unterscheidung zwischen überregionalem und überkommunalem Durchgangsverkehr überhaupt Sinn? Thema wird vielleicht verständlicher und einfacher in einer kombinierten Grafik abgehandelt. In Tabelle 3 ist wohl eher Knoten Reutlinger- / Stadler als Knoten Etwiler- / Reutlingerstrasse gemeint. Diese ist im Plan als "projektiert", in der Tabelle als "möglich" bezeichnet?

- Massnahmenkatalog: Macht es Sinn, eine unvollständige und äusserst dynamische Liste im rGVK abzudrucken? Aus Sicht der Stadt Winterthur ist im rGVK auf diese Auflistung zu verzichten. Auch fehlt eine Farblegende.

- Wir verstehen nicht, warum im Rahmen der Vernehmlassung des rGVK zusätzlich zu den Handlungsschwerpunktblätter durch die Gemeinden noch "Massnahmenblätter" ausgefüllt werden sollen. Dies stellt im Fall der Stadt Winterthur einen beträchtlichen Aufwand dar, wenn es vollständig sein soll und entspricht aus unserer Sicht nicht der Flughöhe eines rGVK. Auch ist eine Vernehmlassung nicht dazu geeignet, neue Inhalte in ein Konzept zu integrieren. Wir haben daher vorderhand darauf verzichtet.

- Erarbeitung AP4: In der Zusammenfassung des rGVK soll auf den Hinweis verzichtet werden, dass es allenfalls keine Ausarbeitung eines AP4 gibt. Entscheid ist nicht Teil des rGVK.

- Handlungsschwerpunktblatt Aufwertung Bahnhaltstellen:
Anzahl VP entspricht nicht dem regionalen Richtplan. Ist eine
Anpassung des regionalen Richtplans nötig?

- Handlungsschwerpunktblatt Optimierung städtisches und
regionales ÖV-Netz: Die RWU hat sich mit den
Angebotsstandards (Bus/Bahn) im regionalen Richtplantext
auseinandergesetzt. Hier wird der angestrebte Grundtakt je
Gemeinde/Ortsteil nachgewiesen. Diese Vorgaben müssen im
Massnahmenblatt zumindest Erwähnung finden.

- Handlungsschwerpunktblatt Umsetzung RVS: Es ist
UNBEDINGT auf die Angabe von Jahreszahlen zur Umsetzung
zu verzichten, da sich diese aus diversen Gründen im Lauf der
weiteren Projektierung verändern können und wir gerne an
solchen "Versprechen" gemessen werden. Diese Genauigkeit
entspricht im Übrigen auch nicht derjenigen anderer Blätter.
Auch beinhaltet die Liste Fehler, z.B. Knoten Auwiesen- /
Zürcherstrasse mit Baubeginn 2019 und Inbetriebnahme 2024.

Vernehmlassung

Die Gemeindevertreter (Beschluss Gemeinderat) sind eingeladen, sich zu den Fragen in diesem Fragebogen zu äussern.

Wir bitten Sie, den Fragebogen bis zum 31. März 2019 per Post oder per E-Mail an folgende Adresse zu retournieren:

RWU
c/o Amt für Städtebau
Dominik Ramp
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur
E-Mail: rwu@win.ch