Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Agglomerations-programm Winterthur und Umgebung
5. Generation

Teil 4: Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung

Auftraggeber
Regierungsrat des Kantons Zürich

Gesamtverantwortung
Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Amt für Mobilität AFM
Abteilung Gesamtmobilität
Christiane Dasen
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Titelbild: Veloroute Töss, Abschnitt Zur Kesselschmiede, Robert Klemm, Metron Verkehrsplanung AG

Zürich, 31. März 2025

1 Vorbemerkung

Gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist die betroffene Bevölkerung angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms (AP) zu informieren. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des AP in seiner Gesamtheit zu äussern. Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss Nr. 765/2024 den Entwurf des AP Winterthur und Umgebung der 5. Generation zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben. Um eine möglichst breite Abstützung des Programms zu erreichen, wurden die berührten Städte und Gemeinden, die Planungsregionen und Transportunternehmungen direkt zur Stellungnahme eingeladen. Durch Publikation im kantonalen Amtsblatt und in kommunalen Amtsblättern waren auch alle weiteren Interessierten und die Bevölkerung eingeladen. Das Mitwirkungsverfahren dauerte vom 5. August bis zum 20. September 2024. Zum AP Winterthur und Umgebung gingen 37 Stellungnahmen von 16 Organisationen und Privatpersonen ein. Nachfolgend sind die kantonsexternen Stellungnahmen zum AP Winterthur und Umgebung sowie auch zum Rahmenbericht zuzüglich Umgang mit diesen aufgelistet.

2 Stellungnahmen

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
1	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	BirdLife Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verleiht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.
2	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Stärkerer Einbezug der Gemeinden im AP6	Die RZU begrüsst, dass bei der Erarbeitung der 5. Generation die Gemeinden in den jeweiligen Agglomerationsprogramm-Perimetern verstärkt einbezogen und jeweils Workshops durchgeführt worden sind. Jedoch ist es aus Sicht der RZU nötig, das Potenzial des Agglomerationsprogramms hinsichtlich der gemeindeübergreifenden Arbeit noch weiter zu nutzen und den Einbezug der Gemeinden zu verstetigen. Zur Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms und deren Verankerung in den kommunalen Planungen ist es zwingend, dass die Gemeinden gut in das Agglomerationsprogramm eingebunden werden. Neben einer Sammlung schon vorhandener Massnahmen auf Stufe Gemeinde, Region und Kanton sollten durch den Einbezug der Gemeinden verstärkt gemeinsame Herausforderungen und sich daraus ergebende eigene Lösungsansätze und überkommunale Massnahmen identifiziert und erarbeitet werden.	Kenntnisnahme	Das genannte Anliegen ist sehr berechtigt. Die Gemeinden sind in die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme mehrfach eingebunden, z.B. wurden jeweils Gemeindeworkshops durchgeführt. Auch ausserhalb der Erarbeitung der Programme arbeiten die diversen kantonalen Stellen (insb. AFM, TBA, ZVV, ARE) eng mit den Gemeinden zusammen bzw. den Planungsregionen situativ und auch institutionalisiert zusammen. Dazu zählen Gemeinde- und Ortsplanungsgespräche, regionsspezifische Fachaustausche, die RVK, und gemeinsame Planungen wie regionalen Gesamtverkehrskonzepte und Gebietsplanungen. Diese vielfältige Zusammenarbeit soll aus Sicht des AFM beibehalten und in Absprache mit den Gemeinden/Regionen auch weiter ausgebaut werden.
3	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Würdigung Perimeterdefinition	Die RZU begrüsst die Anpassungen am Perimeter des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich-Glattal und die Ergänzung des Agglomerationsprogramms Unterland-Furttal, die zur Berücksichtigung weiterer funktionaler Verknüpfungen innerhalb des RZU-Gebiets führen (u.a. die Verkehrsdrehscheiben in der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil und die Aufnahme von Adliswil). Gleichzeitig müssen aus Sicht der RZU die Perimeter der Agglomerationsprogramme grundlegend angepasst werden, um die funktionalen Verflechtungen im RZU-Gebiet und mit den angrenzenden Gebieten adäquat berücksichtigen zu können. Auch mit den überarbeiteten Perimetern der Zürcher Agglomerationsprogramme wird der funktional zusammenhängende Raum des RZU-Gebietes mit den Verflechtungen zwischen der Stadt Zürich und ihrem Umland, zwischen den umliegenden Regionen untereinander sowie zwischen den Umlandregionen und den angrenzenden Regionen und Kantonen noch nicht adäquat abgebildet. Zudem wird auch das Zusammenspiel zwischen den Agglomerationsprogrammen in den Berichten nicht ausreichend deutlich. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE betont im Bericht «Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen» die Rolle des urbanen Gürtels mit dem dort laufenden Transformationsprozess und seinem Potenzial für die Optimierung des Gesamtverkehrssystems. Über die Veränderung der Perimeter bzw. die intensivere Arbeit über die bestehenden Grenzen der Perimeter hinaus, könnte dieser Schlüsselraum intensiver und kooperativer bearbeitet werden.	Kenntnisnahme	Die Überprüfung und Festlegung der Perimeter geschieht mit jeder Generation neu. Kriterien für die Perimeterfestlegung sind im Wesentlichen die jeweils gültigen Vorgaben des Bundes, der spezifische Handlungsbedarf (dieser ergibt sich aus der Dynamik und dem Abstimmungsbedarf der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und der Stärke der Verkehrsströme und -verflechtungen im kantonsweiten Quervergleich) sowie das Vorhandensein konzeptioneller Grundlagen und einer genügenden Anzahl bereits fortgeschrittener Projekte. Im Zuge der Erarbeitung der 6. Programmgeneration werden die Perimeter wiederum geprüft und entsprechend den genannten Kriterien angepasst. Dies erfolgt im Dialog mit den berührten Gebietskörperschaften.
4	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Ausscheidung von Erholungsräumen	Da der Erholungsdruck mit zunehmender Verdichtung noch steigen wird, ist auf eine Naherholungsplanung im Siedlungsraum zu achten. Erholung ist daher bereits anzudenken bei der Quartierplanung, bei der Strassengestaltung für den Langsamverkehr, bei Freiräumen im Siedlungsraum. Zudem ist auch im übrigen Raum festzulegen, welche Gebiete eine zusätzliche Erholungsfunktion ¨übernehmen können.	Keine Anpassung	Eine eigentliche Naherholungsplanung ist nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme. Hingegen wird entsprechend den Vorgaben des Bundes der Naherholung in allen Programmen ein grosser Stellenwert beigemessen, indem etwa Landschaftskonzepte für Schwerpunktgebiete Erholung erarbeitet werden mit dem Ziel, die verschiedenen Nutzungsansprüche zu koordinieren.
5	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Einbezug von Schutzgebieten	Um national und kantonal bedeutende Gebiete sind zwingend ökologisch ausreichende Pufferzonen einzuhalten (bis zu 200m breit), welche Nährstoffe und Störungen vom Schutzgebiet abhalten und den Wasserhaushalt und die Wasserqualität sichern müssen. Dies hat relevante Auswirkungen au die umgebenden Zonen. Kommunale Schutzgebiete sind meist gar nicht eingezeichnet und sollen ergänzt werden.	Keine Anpassung	Die Ausweisung kommunaler Schutzgebiete würde die Agglomerationsprogramme als regionale Planungselemente überladen und wäre nicht zweckmässig, da im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch keine konkreten Massnahmen damit verbunden wären. Entsprechend ist dies in den Vorgaben des Bundes auch nicht vorgesehen. Schutzgebiete von nationaler und überkommunaler Bedeutung werden hingegen i.d.R. ausgewiesen.
6	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Fuss- und Veloverkehr	Der Flächenverbrauch wie auch die Zersiedlung der Landschaft durch Strassen, Fuss- und Velowege nimmt stetig zu und damit der Druck auf Naturräume und Landwirtschaftsflächen. Um dem entgegenwirken zu können, ist der Neu- und Ausbau von FVV-Infrastruktur, insbesondere von Veloschnellrouten/Velobahnen auf bestehenden Verkehrsflächen umzusetzen bzw. zumindest flächenmässig zu kompensieren. Velorouten sind nicht durch Freihaltegebiete zu planen.	Keine Anpassung	Das Anliegen einer flächensparenden und landschaftsschonenden Entwicklung der Infrastrukturen (nicht nur für den FVV) ist berechtigt. Dies wird in den Agglomerationsprogrammen (Ziele , Handlungsbedarf und Massnahmen) wo relevant auch ausgewiesen. Die Konkretisierung ist jedoch nicht Gegensand der Agglomerationsprogramme, sie muss in den einzelnen Projekten geschehen.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
7	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verleiht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.
8	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Einbezug Fachstelle Naturschutz	Der Einbezug der kantonalen Fachstelle Naturschutz fehlt in der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme offensichtlich und ist in diesem raumplanungsrelevanten Instrument sicherzustellen.	Teilanpassung	Die Belange des Naturschutzes sind durch die zuständigen kantonalen Stellen in die Agglomerationsprogramme eingebracht worden; sie werden in den Beschlussversionen der Programme nochmals überprüft und ggf. ergänzt.
9	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Ausscheidung von Erholungsräumen	Da der Erholungsdruck mit zunehmender Verdichtung noch steigen wird, ist auf eine Naherholungsplanung im Siedlungsraum zu achten. Erholung ist daher bereits anzudenken bei der Quartierplanung, bei der Strassengestaltung für den Langsamverkehr, bei Freiräumen im Siedlungsraum. Zudem ist auch im übrigen Raum festzulegen, welche Gebiete eine zusätzliche Erholungsfunktion ¨übernehmen können.	Keine Anpassung	Eine eigentliche Naherholungsplanung ist nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme. Hingegen wird entsprechend den Vorgaben des Bundes der Naherholung in allen Programmen ein grosser Stellenwert beigemessen, indem etwa Landschaftskonzepte für Schwerpunktgebiete Erholung erarbeitet werden mit dem Ziel, die verschiedenen Nutzungsansprüche zu koordinieren.
10	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Einbezug von Schutzgebieten	Um national und kantonal bedeutende Gebiete sind zwingend ökologisch ausreichende Pufferzonen einzuhalten (bis zu 200m breit), welche Nährstoffe und Störungen vom Schutzgebiet abhalten und den Wasserhaushalt und die Wasserqualität sichern müssen. Dies hat relevante Auswirkungen au die umgebenden Zonen. Kommunale Schutzgebiete sind meist gar nicht eingezeichnet und sollen ergänzt werden.	Keine Anpassung	Die Ausweisung kommunaler Schutzgebiete würde die Agglomerationsprogramme als regionale Planungselemente überladen und wäre nicht zweckmässig, da im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch keine konkreten Massnahmen damit verbunden wären. Entsprechend ist dies in den Vorgaben des Bundes auch nicht vorgesehen. Schutzgebiete von nationaler und überkommunaler Bedeutung werden hingegen i.d.R. ausgewiesen.
11	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Fuss- und Veloverkehr	Der Flächenverbrauch wie auch die Zersiedlung der Landschaft durch Strassen, Fuss- und Velowege nimmt stetig zu und damit der Druck auf Naturräume und Landwirtschaftsflächen. Um dem entgegenwirken zu können, ist der Neu- und Ausbau von FVV-Infrastruktur, insbesondere von Veloschnellrouten/Velobahnen auf bestehenden Verkehrsflächen umzusetzen bzw. zumindest flächenmässig zu kompensieren. Velorouten sind nicht durch Freihaltegebiete zu planen.	Keine Anpassung	Das Anliegen einer flächensparenden und landschaftsschonenden Entwicklung der Infrastrukturen (nicht nur für den FVV) ist berechtigt. Dies wird in den Agglomerationsprogrammen (Ziele, Handlungsbedarf und Massnahmen) wo relevant auch ausgewiesen. Die Konkretisierung ist jedoch nicht Gegensand der Agglomerationsprogramme, sie muss in den einzelnen Projekten geschehen.
12	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verleiht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe). und Förderung Elektromobilität.
13	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Einbezug Fachstelle Naturschutz	Der Einbezug der kantonalen Fachstelle Naturschutz fehlt in der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme offensichtlich und ist in diesem raumplanungsrelevanten Instrument sicherzustellen.	Teilanpassung	Die Belange des Naturschutzes sind durch die zuständigen kantonalen Stellen in die Agglomerationsprogramme eingebracht worden.; sie werden in den Beschlussversionen der Programme nochmals überprüft und ggf. ergänzt.
14	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Zürcher Bauernverband (ZBV)	Schutz der natürlichen Ressource "Boden"	Diesen Schutz der landwirtschaftlichen Nutzflächen vermissen wir in allen vorliegenden Berichten. Wir fordern eine angemessene Erwähnung. Das kann beispielsweise im Rahmenbericht unter Kapitel 2.4.1 als Ergänzung des 1. Abschnittes erfolgen: "Der Boden als beschränkte Ressource wird dabei soweit wie möglich geschützt."	Keine Anpassung	Entsprechend den Vorgaben des Bundes ist ein Agglomerationsprogramm ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehr- und Siedlungsentwicklung, unter Berücksichtigung der Landschaft. Landschaftsthemen sind nur soweit zu behandeln, dass die Auswirkungen der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr auf die Landschaft beurteilt werden können. Entsprechend ist der schonende Umgang mit der Landschaft ein Thema in den Agglomerationsprogrammen (Berichte und Massnahmenbänder) und nicht Teil des Rahmenberichts, der andere Zwecke verfolgt.
15	AP Winterthur und Umgebung	2.1 Perimeter	Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung	Mögliche Ergänzung der Abbildung 1: Im Nord-Osten grenzt der Perimeter des AP Winterthur und Umgebung direkt an das AP Frauenfeld mit den beitragsberechtigten Thurgauer Gemeinden Gachnang, Frauenfeld, Felben-Wellhausen und Matzingen. Die Agglomeration Frauenfeld erarbeitet zur Zeit ein AP 5. Generation.	Hinweis	Keine Anpassung	Agglomeration Frauenfeld ist in Abbildung bereits erkenntlich und in Legende aufgeführt

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
16	AP Winterthur und Umgebung	4.1.3 Entwicklungsschwerpunkte	Gemeinde Pfungen	-	An Verkehrsdrehscheiben ist der Umstieg von verschiedenen Verkehrsmitteln einfach und attraktiv möglich. Das Angebot variiert nach Typ bzw. Relevanz der Drehscheibe. Regional bedeutsame Drehscheiben sind die Bahnhöfe Winterthur, Grüze, Oberwinterthur, Pfungen und Effretikon. Der Bahnhof Pfungen wurde im Jahr 2024 behindertengerecht umgebaut. Ebenso wird der Bushof umgebaut, damit die Busse hindernisfrei passiert werden können. Die Fertigstellung ist im Jahr 2025 geplant. Die Transformation des Areals der Keller AG Ziegeleien, direkt nördlich des Bahnhofs Pfungen gelegen, von der ehemaligen Ziegelei zu einem hochwertigen Areal mit attraktiven Mischnutzungen, ist bereits seit Jahren im Gange und wurde im Jahr 2024 wieder aktiv vorangetrieben. Um den Bereich attraktiver zu gestalten, wird eine Verbesserung der Strassenführung mit Begegnungszone geprüft. Am Bahnhof Pfungen stehen 1-2 Veloabstellplätze pro 10 Ein-/Aussteigende zur Verfügung. Das ÖV-Angebot umfasst sowohl die regionale S-Bahn und den Nahverkehr. Der ÖV wird auf dem zuführenden Strassennetz priorisiert. Ein P+R-Angebot ist an dieser VDS nicht zwingend notwendig. Daneben sind in der BZO Vorgaben zu Veloabstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern sowie zur Parkplatzerstellungspflicht vorgesehen.	Kenntnisnahme	Gemeinde äussert Zustimmung und verweist auf die Bedeutung des Programms für die Gemeinde und die Wechselwirkungen mit der Stadt Winterthur
17	AP Winterthur und Umgebung	4.2 Landschaft, Natur und Umwelt	BirdLife Zürich / WFF Zürich	Einbezug Biodiversitätsstrategie des Bundes und Ökologische Infrastruktur	Seit 2012 verfügt der Bund über eine behördenverbindliche Biodiversitätsstrategie, welche Auswirkungen auf die Raumplanung hat. Eines der Ziele ist der Aufbau einer ökologischen Infrastruktur mit Kerngebieten und Vernetzungsgebieten auf verschiedenen Teilebenen (...). Die Vernetzung muss auf für diese Lebensräume typische Zielarten ausgelegt sein und kann sich nicht nur auf Wildtierkorridore für grössere Säuger beschränken. Rund ein Drittel der Fläche müsste dafür angedacht werden. Somit ist es zentral, dass sich ein Agglomerationsprogramm nicht nur mit der Landschaft, sondern in hohem Ausmass auch mit der Biodiversität in der Region befasst. Die Kantone haben den Auftrag, dem Bund bis Ende 2024 die fachliche Planung der ökologischen Infrastruktur vorzulegen. Die politische und raumplanerische Verankerung dieser Planung soll ab 2025 angegangen werden. Die Fachplanung ökologische Infrastruktur ist in den Kapiteln Landschaft und Natur aufzuführen.	Teilanpassung	Der Rahmenbericht wird insbesondere hinsichtlich der Biodiversitätsstrategie des Bundes ergänzt. Im Bericht des AP Winterthur wird bereits auf den Rahmenbericht verwiesen.
18	AP Winterthur und Umgebung	4.3.6 Intermodale Angebote	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Bei den Herausforderungen ist folgendes vermerkt: «Die bestehenden grossen P+R-Anlagen an zentralen Bahnhöfen (VDS-Typ 1-4) entsprechen nicht dem Richtplan und der Strategie des kantonalen Konzepts VDS.». Auch im Bericht steht: «Auch gemäss dem Konzept sollen P+R-Angebote in den VDS-Typen 1-4 vermieden werden.» Leider fehlt im Bericht auf Seite 154 die Beschreibung des VDS-Typs 4, weshalb wir nicht nachvollziehen können, was dies bedeutet. Die SBB unterstützt grundsätzlich ebenfalls eine «standortgerechte Entwicklung von P+R-Angeboten» und gerne bei der konkreten Dimensionierung in Abstimmung mit in Zukunft zu erwartenden Ein- und Aussteigerzahlen, Modalsplit und aktueller Auslastung an diesen Bahnhöfen. Ebenfalls können wir bei der Aktualisierung der P+R-Daten unterstützen, die im Bericht von 2019 stammen, Sharingangebot sollte sich auch nicht nur auf Mobility beschränken. Zudem wird auf der gleichen Abbildung die P+R-Anlage Winterthur als eine von der SBB bewirtschaftete Anlage ausgewiesen, was nicht korrekt ist. Die SBB unterstützt die Bestrebungen aus dem Agglomerations-programm zur Förderung der Inter- und auch der Multimodalität und zur Verbesserung der Ersten und Letzten Meile. Wir stehen bereit, unsere Expertise und Ressourcen im Rahmen unserer Möglichkeiten einzubringen, um diese Ziele gemeinsam zu erreichen.	Die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben in Winterthur und Umgebung ist auch aus unserer Sicht ein zentraler Bestandteil zur Förderung der Inter- und Multimodalität. Insbesondere begrüssen wir das Schliessen von Lücken und Schwachstellen im Velowegnetz, Massnahmen zu den Verbesserungen der Veloparkierung und die Behebung von Schwachstellen im Fusswegnetz. Schliesslich fördert die Integration von Sharing-Angeboten wie Shared Bikes, E-Scooters und Carsharing die flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Multimodalität) und leistet einen indirekten Beitrag zur Erhöhung des Modalsplits. Die bestehenden Bike+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen in der Region bieten eine gute Grundlage, auf der aufgebaut werden kann und die Bereitstellung von Service-Infrastrukturen wie Pumpstationen und Reparaturservices an einigen Standorten ist ein positiver Schritt zur Förderung des Veloverkehrs. Wir unterstützen, dass die Dimensionierung und Ausgestaltung der bestehenden Bike+Ride-Anlagen an den zukünftigen Bedarf angepasst werden sollen. Auch von unserer Seite sehen wir dabei insbesondere an den hochfrequentierten Bahnhöfen wie Winterthur, Winterthur Grüze und Oberwinterthur einen Handlungsbedarf. Die Planung und Gestaltung der Veloabstellplätze sollte dabei die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Velotypen berücksichtigen, einschliesslich Lastenvelos, Velos mit Anhängern und E-Bikes. Das Angebot von 600 E-Trottinetten in Winterthur ist ein positiver Schritt zur Förderung der Mikromobilität und das umfangreiche Car-Sharing-Angebot in Winterthur mit knapp 180 Fahrzeugen von sechs Anbietern zeigt eine gute Akzeptanz und Nutzung dieser Mobilitätsform. Eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden könnte das Mikromobilitätsangebot weiter verbessern und die Nutzung dieser Dienste erhöhen. Dies könnte durch gezielte Pilotprojekte, wie beispielsweise «Dein Velo am Bahnhof» unterstützt werden, was wir gerne unterstützen. Die zahlreichen P+Rail-Anlagen bieten eine gute Anbindung für Pendler aus weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten. Die hohe Auslastung der zentrumsnahen P+R-Anlagen in Winterthur Seen, Winterthur Grüze und Oberwinterthur zeigt, dass diese Angebote gut angenommen werden. Grundsätzlich teilen wir aber die Strategie, dass diese vor allem in ungenügend mit dem ÖV erschlossenen Gebieten platziert werden sollen. Für P+R-Anlagen in solchen Gebieten mit niedriger Auslastung sollten Massnahmen geprüft werden, um die Nutzung zu steigern oder alternative Nutzungen in Betracht gezogen werden.	Kenntnisnahme	Zur Förderung der Kombinierten Mobilität besteht ein Austausch zwischen AFM und SBB.
19	AP Winterthur und Umgebung	4.4.1 ÖV-Angebot	Gemeinde Pfungen	-	Der Bahnhof Pfungen wurde im Jahr 2024 behindertengerecht umgebaut. Ebenso wird der Bushof umgebaut, damit die Busse hindernisfrei passiert werden können. Die Fertigstellung ist im Jahr 2025 geplant.	Anpassung	Angaben zur Umsetzung werden bis zur Einreichung nach Angaben der SBB noch auf Stand Dezember 2024 aktualisiert
20	AP Winterthur und Umgebung	4.4.1 ÖV-Angebot	Gemeinde Wiesendangen / Regio Frauenfeld	Antrag auf Aufführung der Verlängerung der Buslinie 611 vom Bahnhof Wiesendangen über Bertschikon - Gundetswil - Kefikon bis zum Bahnhof Islikon im zukünftigen Busangebot.	Im Bericht ist die Verlängerung der Buslinie 611 vom Bahnhof Wiesendangen über Bertschikon – Gundetswil – Kefikon bis an den Bahnhof Islikon (Kanton Thurgau) nicht erwähnt. Diese Verlängerung stellt beim Agglomerationsprogramm der 5. Generation der Regio Frauenfeld jedoch eine wichtige Massnahme dar (s. Massnahmenband 5G.OeV1 mit 5G.OeVA1 und A2), welche im ÖV-Konzept 2025-2030 des Kantons Thurgau beschrieben ist. Die Buslinie soll künftig ganztägig auf der Strecke Wiesendangen – Bertschikon – Gundetswil – Kefikon – Islikon eingesetzt werden. Dies ermöglicht die Erschliessung von verschiedenen Ortsteilen der Gemeinden Wiesendangen und Gachnang mit idealen S-Bahn-Anschlüssen in Islikon in beide Richtungen sowie in Wiesendangen von und nach Winterthur und Zürich. Wir bitten um eine Nennung dieser zukünftigen Buslinienveränderung, um kohärente Planungen vorzuweisen.	Teilanpassung	Herstellung der Kongruenz zu AP5 Frauenfeld. Das Angebot ist planerisch jedoch noch nicht abschliessend geklärt. In Absprache mit Stadtbus Winterthur wird nur der Text ergänzt. In Abbildung 54 ist die Verlängerung mit gestrichelter Signatur bereits angedeutet.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
21	AP Winterthur und Umgebung	4.4.1 ÖV-Angebot	Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung	Im "Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025–2030" ist in Absprache mit dem ZVV die Verlängerung der Buslinie 611 Wiesendangen – Gundetswil nach Kefikon – Islikon geplant. Wir bitten Sie, dies im Agglomerationsprogramm beim künftigen Busangebot Kapitel 4.4.1 und der Abbildung 54 zu berücksichtigen.	https://oev.tg.ch/public/upload/assets/162215/%C3%96VKonzept_ Thurgau_2025-2030_Schlussbericht.pdf?fp=1	Teilanpassung	Herstellung der Kongruenz zu AP5 Frauenfeld. Das Angebot ist planerisch jedoch noch nicht abschliessend geklärt. In Absprache mit Stadtbus Winterthur wird nur der Text ergänzt. In Abbildung 54 ist die Verlängerung mit gestrichelter Signatur bereits angedeutet.
22	AP Winterthur und Umgebung	4.4.1 ÖV-Angebot	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Seite 92, Bahnangebot zukünftig Letzter Satz: Das S-Bahn-Angebot im Bahnhof Grüze wird auch im Horizont 2050 nicht das Niveau des Hauptbahnhofs erreichen.	-	Anpassung	Formulierung ist ungenau und lässt falsche Schlüsse zu. Aussage wird berichtigt.
23	AP Winterthur und Umgebung	4.5 Veloverkehr	Gemeinderat Dinhard	Neuaufnahme der sicheren Velowegverbindung, v.a. für die Oberstufenschüler, von Dinhard nach Rickenbach, entlang der Riedmühlestrasse, alternativ entlang des Aubach.	Schliessen dieser Lücke, da von Ausserdinhard nach Kirchdinhard bereits ein von der Kantonsstrasse getrennter Velo-/Fussweg besteht (s. Planausschnitt in der separaten Datei). Gem. Rückmeldung vom AFM - sei die Veloverbindung von Dinhard nach Rickenbach aktuell gem. Velonetzplan keine Schwachstelle; - sehe die Umsetzungsplanung (Priorisierung) aktuell hauptsächlich überregionale Verbindungen und Umsetzungen vor; - sei der Planungsstand aktuell noch in der Variantenabklärung hinsichtlich alternativer Führungsmöglichkeiten. Der Gemeinderat Dinhard beantragt: —> Die Umsetzung dieser Velowegverbindung ist als Pauschalmassnahme im AP5 (vor allem die Alternativführung) aufzunehmen. —> Diese Velowegverbindung ist dann auch für AP6 vorzumerken.	Keine Anpassung	Der Planungsstand ist für eine Aufnahme ins AP5 ungenügend, da die Variantenprüfung noch nicht abgeschlossen ist. Die bestehende Veloverbindung weist keine Schwachstelle auf. Bei entsprechendem Planungsstand ist die Aufnahme ins AP6 dann direkt möglich.
24	AP Winterthur und Umgebung	4.5 Veloverkehr	Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung	Die Velo-Alltagsroute Hegi - Aadorf - Eschlikon - Wil ist mindestes als Hauptverbindung - grenzüberschreitend - in die künftigen Planungen aufzunehmen.	Wir schätzen das Potential auf dieser Veloroute in beiden Richtungen in die Agglokerne Winterthur und Wil SG (inkl. ins regionale Zentrum Aadorf) als erheblich ein. In den Agglomerationskernen und Gürtelgemeinden sind künftige Ausbauschritte Richtung Velobahnen angezeigt. Von Eschlikon Richtung Wil SG ist im Agglomerationsprogramm 5. Generation eine Velovorzugsroute in Planung.	Kenntnisnahme	Massnahme FVV1 entspricht dem gewünschten Anschluss im Kanton Zürich als Velohauptverbindung.
25	AP Winterthur und Umgebung	4.5 Veloverkehr	Kanton Thurgau, Amt für Raumentwicklung	Die Velo-Alltagsroute Oberwinterthur - Frauenfeld ist mindestes als Hauptverbindung - grenzüberschreitend - in die künftigen Planungen aufzunehmen.	Wir schätzen das Potential auf dieser Veloroute in beiden Richtungen in die Agglokerne Winterthur und Frauenfeld als hoch ein. In den Agglomerationskernen und Gürtelgemeinden sind künftige Ausbauschritte Richtung Velobahnen angezeigt.	Kenntnisnahme	Hinweis für spätere Planungen, derzeit keine Massnahme im AP5 Winterthur und Umgebung. Gemäss Velonetzplan ist der Anschluss der Veloverbindung von Frauenfeld nach Winterthur jedoch vorgesehen. Das Tiefbauamt Kt. ZH erarbeitet derzeit ein Umsetzungsprogramm zur Erfüllung der Auflagen aus dem Veloweggesetz.
26	AP Winterthur und Umgebung	4.5 Veloverkehr	Privatperson 1	Angebot an öffentlichen Veloparkierungsmöglichkeiten ist an ÖV-Bushaltestellen in Rickenbach und Sulz kaum oder überhaupt nicht vorhanden. Antrag: markierte PP für Velos vor allem in Rickenbach Dorf schaffen. Entlang der Hauptstrasse ab Ortseingang Rickenbach (aus Richtung Sulz) ist die Situation für Velofahrer (primär auch für Schülerinnen und Schüler) untragbar und äusserst gefährlich. Antrag: Markierung eines farbigen, roten Velofahrstreifens bis mindestens Bereich Kreuzung Bushaltestelle Rickenbach, Dorf oder besser bis Beginn Tempo 30-Zone Richtung Grüterstrasse und Büelstrasse auf beiden Seiten der Kantonsstrasse!!! Auf der Kantonsstrasse wird zudem oft viel zu schnell gefahren, weil die Strasse aus meiner Sicht zu breit ist und/oder einen Mittelstreifen aufweist. Neugestaltung unbedingt zeitnah in Angriff nehmen!	Die stetige Zunahme von Benützern der Busse zwischen Altikon-Ellikon-Rickenbach bis Bahnhof Rickenbach-Attikon verlangt unbedingt auch Parkierungsmöglichkeiten für Velos. Viele Pendler könnten die Kurzstrecken aus den Wohnquartieren zur Bushaltestelle mit den Velos nutzen. Heute ist es oft zu unbequem und man nimmt lieber das Auto, sei es bis zum Bahnhof oder dann halt gleich für die ganze Pendlerstrecke. Situation für Velofahrer ortsintern entlang der Hauptstrasse zwischen Ortseingang aus Richtung Sulz und auch umgekehrt bis Beginn Velostreifen Richtung Sulz (ab Kreuzung zur Tempo 30 Zone Richtung Bühlstrasse und Grüterstrasse) ist äusserst gefährlich. Vor allem Schülerinnen und Schüler benutzen sehr oft das Velo auf ihrem Schulweg.	Keine Anpassung	Das Projekt zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Rickenbach ist beim Tiefbauamt in Arbeit. Veloabstellplätze an Bushaltestellen liegen in der Verantwortung der Gemeinde. Ins Agglomerationsprogramm können nur Massnahmen aufgenommen werden, für die ein Projekt mit mindestens Stand Machbarkeitsstudie vorliegt. Das Anliegen wird an die Gemeinde weitergeleitet.
27	AP Winterthur und Umgebung	4.5 Veloverkehr	Privatperson 2	Ergänzung des Agglomerationsprogramms "Winterthur und Umgebung" durch ein Veloknotensystem.	Der Kanton Zürich verfügt bereits heute über einen umfassenden Netzplan für den Alltags- sowie einen Freizeitnetzplan für den Veloverkehr gemäss Veloweggesetz. Dieser Netzplan konzentriert sich insbesondere auf Velobahnen, die es ermöglichen, zügig und sicher von A nach B zu gelangen, sei es für den Arbeitsweg oder für den sportliche Betätigung. Aber das Velo sollte nicht nur als Transportmittel für den Alltagsverkehr oder als Sportgerät genutzt werden, sondern auch als attraktives Mittel für sichere und abwechslungsreiche Tagesausflüge für alle Altersgruppen. Das Veloknotenpunktsystem bietet ideale Voraussetzungen für Vergnügungsfahrten, ob allein, mit Kindern oder sogar mit Kleinkindern. Besonders für letztere ist es essenziell, den Veloverkehr auf sicheren Strecken zu führen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.	Kenntnisnahme	Vorschlag beinhaltet grossräumiges Orientierungssystem im Velonetz. Die Machbarkeit ist noch nicht geprüft. Es besteht ein ungenügender Planungsstand für eine Aufnahme ins AP.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
28	AP Winterthur und Umgebung	4.6 Fussverkehr	Privatperson 1	Ortszentrum Rickenbach fehlt ein Fussgängerübergang im Bereich Bushaltestelle Rickenbach Dorf (Richtung Ellikon). Grundsätzlich fehlt übrigens auch eine zusätzliche Bushaltestelle im Dorf Rickenbach. Bei einer künftigen Umgestaltung der Hauptstrasse muss dem Umstand Rechnung getragen werden, dass im östlichen Teil von Rickenbach viele neue Wohnungen entstanden sind. Zudem sollen offenbar viele neue Wohnungen am Westrand des Dorfes im den kommenden Jahren geplant werden (Gebiet Reitstall Neugut).	Die Bushaltestellen im Dorf Rickenbach werden den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Am Ost- und am Westrand des Dorfes wurden oder werden viele neue Wohnungen erstellt.	Kenntnisnahme	Das Projekt zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Rickenbach ist beim Tiefbauamt in Arbeit und war Bestandteil des AP3. Die Anliegen werden an das Tiefbauamt sowie die Gemeinde weitergeleitet.
29	AP Winterthur und Umgebung	5.1.2 Verkehr	Privatperson 2	Ergänzung des Agglomerationsprogramms "Winterthur und Umgebung" durch ein Veloknotensystem (Siehe Antrag bei 4.5)	Das Einführen eines Veloknotensystem bedingt diese Anpassungen	Kenntnisnahme	Vorschlag beinhaltet grossräumiges Orientierungssystem im Velonetz. Die Machbarkeit ist noch nicht geprüft. Es besteht ein ungenügender Planungsstand für eine Aufnahme ins AP.
30	AP Winterthur und Umgebung	8.2.3 Massnahmen Verkehr	Privatperson 2	Ergänzung des Agglomerationsprogramms "Winterthur und Umgebung" durch ein Veloknotensystem.	Die Einführung eines Veloknotenpunktsystems bedingt beiliegende Massnahmen	Kenntnisnahme	Vorschlag beinhaltet grossräumiges Orientierungssystem im Velonetz. Die Machbarkeit ist noch nicht geprüft. Es besteht ein ungenügender Planungsstand für eine Aufnahme ins AP.
31	AP Winterthur und Umgebung	8.2.4 Übersicht über alle Massnahmen	Pro Velo Kanton Zürich	Die kantonalen Velobahnen sollen als Massnahmen aufgenommen werden.	Das AP5 fokussiert vorwiegend auf die Umsetzung der städtischen Velobahnen (städtische Velorouten) innerhalb der Stadt Winterthur. Diese sollen künftig jedoch an der Stadtgrenze in kantonalen Velobahnen übergehen. Es fehlen jedoch jegliche Massnahmen, die auf die Projektierung und Umsetzung der Velobahnen hinweisen. Im Sinne des nationalen Veloweggesetz müssen die kantonalen Velobahnen zwingend vorangetrieben werden und auch in das Aggloprogramm aufgenommen werden.	Kenntnisnahme	Die Velohauptverbindung Elsau-Elgg(-Aadorf) ist als Massnahme FVV1 sowie die Velobahn Winterthur-Seuzach als FVV-P2c im AP5 enthalten. Für weitere an das städtische Netz anschliessende Velobahnen sind Korridorstudien in Arbeit, jedoch genügt der Planungsstand noch nicht für eine Aufnahme ins AP.
32	AP Winterthur und Umgebung	FVV10 Veloförderprogramm Kanton Zürich	Privatperson 2	Ergänzung des Agglomerationsprogramms "Winterthur und Umgebung" durch ein Veloknotensystem.	Das Veloknotenpunktsystem bietet ideale Voraussetzungen für Vergnügungsfahrten, ob allein, mit Kindern oder sogar mit Kleinkindern. Besonders für letztere ist es essenziell, den Veloverkehr auf sicheren Strecken zu führen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Neben die Erhöhung der Verkehrssicherheit eröffnet das Veloknotensystem ein zusätzliches Feld für Freizeitgestaltung und touristische Aktivitäten.	Kenntnisnahme	Dem vorgeschlagenen Netz- und Wegweisungssystem steht kein ausgewiesener Handlungsbedarf im Agglomerationsperimeter gegenüber. Für ausgewiesene und attraktive sowie sichere Freizeitverkehrsrouten besteht heute bereits das schweizweite Wegleitungssytem von SchweizMobil mit ebenfalls einfacher Erkennbarkeit. Voraussetzung für die Realisierung des vorgeschlagenen Knotenpunktsystems und eine Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm wäre zunächst die Feststellung eines Handlungsbedarfs, der Zweckmässigkeit des Systems bezogen auf den Handlungsbedarf und die Erarbeitung eines geeigneten kantonalen Gesamtkonzepts. Das Anliegen wir an die verantwortlichen Fachstellen im Kanton weitergeleitet.
33	AP Winterthur und Umgebung	FVV-P2 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont	Gemeinde Pfungen	Die Behebung der Veloschwachstelle an der Weiacherstrasse, Knoten Dättlikonerstrasse, wird seitens des Gemeinderates Pfungen sehr begrüsst.	Am Knoten Weiacher-Dättlikonerstrasse besteht eine rege genutzte Personenunterführung, welche nicht hindernisfrei begehbar ist. Sie ist zudem Teil der Längsverbindung für Zufussgehende entlang der Weiacherstrasse. Eine ebenerdige Querungsmöglichkeit ist nicht vorhanden. Zusätzlich verläuft auf der Weichacher-/Dättlikonerstrasse eine Velonebenverbindung, welche Teil der Verbindung zwischen Winterthur und Dättlikon und den Anschluss an die Velobahn Winterthur, Wülflingen – Neftenbach sicherstellt. In der Weiacherstrasse mit hohem DTV (Prognose 2040: 20'800 Fz) und grossem SV-Anteil (Prognose 2040: 7,4 %) besteht keinerlei Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Mit dem Ausbau der Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Weiacherstrasse wird eine sichere Anbindung an die Stadt Winterthur die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ermöglicht sowie die Sicherheit der Fussverkehrsverbindungen zwischen den nördlichen Ortsteilen sowie dem Zentrum und öffentlichen Gebäuden wie Schulen erhöht. Dies trägt zur Attraktivitätssteigerung und Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr bei und trägt so zur erwünschten Modalsplit-Verlagerung bei. Handlungsbedarf besteht aufgrund der kantonalen Analyse zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume auf Kantonsstrassen.	Kenntnisnahme	Zustimmung zur Massnahme durch Gemeinde
34	AP Winterthur und Umgebung	GV2 Winterthur – Umgestaltung Wülflingerstrasse inkl. RVS-LSA Wülflinger- / Neftenbacherstrasse und Wülflinger- / Wässerwiesen- / Salomon-Hirzel-Strasse	Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)	Bei «Beschreibung der Massnahme» sind auch die Massnahmen zur Bevorzugung der Regionalbuslinien zu beschreiben	Auch PostAuto erleidet mit ihren Regionalbuslinien an diesem Knoten regelmässig Verlustzeiten. Ziel der Massnahmen muss es deshalb auch sein, die Verlustzeiten für die Regionalbuslinien zu reduzieren. Dies steht in der Beschreibung der Massnahme nicht drin und wird offensichtlich in den Massnahmen nicht berücksichtigt.	Anpassung	Formulierung wird im Massnahmenblatt präzisiert, In der gesamtheitlichen Betrachtung der RVS-Massnahmen wird der ÖV nicht nach den MVU unterschieden. Selbstverständlich soll auch der Betrieb der Regionalbuslinien verbessert werden.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
35	AP Winterthur und Umgebung	GV9 Illnau-Effretikon – Verkehrskonzept Eselriet	Privatperson 3	Ergänzung 'Zwingende Parkraumbewirtschaftung' beider Parkplätze beim Schulhaus Eselriet und dem neu zu erstellendes 'Parkdeck' beim Sportzentrum.	Der Ansatz, die Sportplatzstrasse entlang der Schulanlage für den MIV zu sperren und das Sportzentrum stattdessen über die neu zu erstellende Eselrietstrasse zu erschliessen, ist richtig. Auch ist es richtig und wichtig, die bestehende Parkierung besser zu organisieren und zu zentralisieren, um vor dem Schulhaus und dem öffentlichen Schwimmbad mehr Platz für die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die gestalterische Aufwertung zu gewinnen. Im Kapitel Zweckmässigkeit wird ausgesagt, dass 'HB-V12 - Parkierungsangebot und -bewirtschaftung falsche Anreise setzt'. Dieser Aussage stimme ich absolut zu. Leider fehlt jedoch bei den Massnahmen die aus meiner Sicht zwingende Randbedingung zur Abholung von Bundesgeldern, dass sowohl der bestehende PP beim Schulhaus Eselriet als auch die PP auf dem zu erstellenden Parkdeck lenkungswirksam bewirtschaftet werden müssen. Nur damit lässt sich die politisch gewollte Verschiebung des Modalsplits hin zu mehr FVV und öV erreichen. Des Weiteren können damit die Kosten zur Erstellung des Parkdecks verursachergerecht durch Parkgebühren gedeckt werden, was ein wichtiger Schritt hin zu Kostenwahrheit im Verkehr darstellt.	Kenntnisnahme	Verkehrskonzept umfasst verschiedene sich ergänzende Massnahmen mit unterschiedlichen Zielen. Die Bau- und Betriebsbewilligung für das Parkhaus erfolgt durch die Stadt Illnau-Effretikon. Das Geld für das Projekt wird durch den Stadt- und Gemeinderat bewilligt und allenfalls durch die Stimmbürger in einer Abstimmung. Somit setzen diese die Bedingungen für den Betrieb des Parkhauses fest. Das Anliegen wird weitergeleitet.
36	AP Winterthur und Umgebung	GV-P1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, A-Horizont	Privatperson 3	Ergänzung: Massnahmen zur Unterbindung des quartierfremden Durchfahrtsverkehrs in der Rütlistrasse, Effretikon	Die Rütlistrasse in Effretikon soll im Zuge der Quartierentwicklung zur Begegnungszone umgestaltet werden, was absolut richtig ist. Zwischen der Brandrietstrasse (Knoten Brandriet-/Rütlistrasse) und der Moosburgstrasse (Knoten Moosburg-/Rütlistrasse) stellt die Rütlistrasse die geometrisch kürzeste Verbindung dar, was, wenn auch in geringem Masse, zu Schleichverkehr führt. Damit der gewünschte Beruhigungseffekt, welcher ganz im Sinne des zukünftigen grünen Quartierboulevards steht, maximiert werden kann, soll der quartierfremde Durchgangsverkehr wirksam unterbunden und über die verkehrsorientiertere Brandrietstrasse gelenkt werden. Sinnvollerweise soll die Rütlistrasse daher zwischen Rütlistrasse 14 und 16/18 in zwei Sackgassen 'halbiert' werden. Mögliche Ansätze dazu wären 'Zweiteiliges Fahrverbot mit Zubringer gestattet' oder versenkbare Poller, um Kehrrichtabfuhr oder Notfalldiensten im Ereignissfall die Durchfahrt zu ermöglichen. Für den FVV soll der Boulevard logischerweise durchlässig bleiben.	Kenntnisnahme	Die aktuelle und prognostizierte Verkehrsbelastung lässt nicht auf massiven, unerwünschten Durchgangsverkehr schliessen. Ein Unterbruch der Verkehrsverbindung für den MIV erscheint daher nicht erforderlich, um den gewünschten Boulevard realisieren zu können. Das Anliegen wird jedoch an den Massnahmenträger weitergeleitet.
37	AP Winterthur und Umgebung	S6 Winterthur – Masterplan Grüze Süd	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Das S-Bahn-Angebot im Bahnhof Grüze wird auch im Horizont 2050 nicht das Niveau des Hauptbahnhofs erreichen.	-	Anpassung	Formulierung ist ungenau und lässt falsche Schlüsse zu. Aussage wird berichtigt.