

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
<b>Handlungsschwerpunkte</b>				
1: Aufwertung Bahnhaltstellen				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung, vorbehaltlich der jeweils konkreten Ausgestaltung und Finanzierung. Die Verknüpfung der ÖV-Erschliessungsgüte mit der künftigen Siedlungsentwicklung wird nicht unterstützt. Dies wird als einseitige Betrachtungsweise gewertet und es berücksichtige viele Aspekte hinsichtlich Wohnqualität, freie Gewerbe- und Industrieflächen, attraktive Anbindungen ans Strassennetz etc. nicht. Es würden so die Anliegen von Wirtschaft und Gewerbe sowie der Bevölkerung nicht berücksichtigt.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Um die Gesamtkapazität der Verkehrsnetze optimal zu nutzen, wird die Siedlungsentwicklung seit Jahren auf den ÖV ausgerichtet. Die möglichst gute Nutzung der ÖV-Infrastruktur schafft Kapazitäten auf dem Strassennetz für Nutzer, die auf das Auto angewiesen sind (z.B. Handwerker).
	Elgg	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Gemeinde Elgg getragen. Es sind jedoch keine Massnahmen geplant.	-	
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Gemeinde Turbenthal getragen. Es sind jedoch keine zusätzliche Massnahmen geplant, da der Bahnhof Turbenthal bereits umgebaut und angepasst wurde.	-	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Die Verbesserung der Veloparkierung am Bahnhof Wiesendangen ist geplant (siehe Agglomerationsprogramm AP2 Zeilen-Nr. 81)	-	
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Es sind jedoch keine Massnahmen geplant. Massnahmen wie der Ausbau der Veloparkierung hat die Gemeinde bereits umgesetzt. Aktuell ist keine Umsetzung weiterer Massnahmen geplant.	-	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es ist der Ausbau der Bike & Ride Anlagen geplant.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Stadt Winterthur getragen. Winterthur hat diesbezüglich bereits mehrere Massnahmen geplant: - Ausbau Bahnhofplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze) - Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze (Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze) Die Stadt Winterthur ist bereit, weitere Massnahmen in Angriff zu nehmen: - 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 Stadtbuslinienetzes (z.B. Linie 10), ein möglicher Fernbus-Hub und mittel-/langfristig geplante Anpassungen des S-Bahn 2G Angebots (1. Etappe 2035)	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind jedoch keine Massnahmen geplant und es wird z.Z. auch kein Anlass dazu gesehen.	-	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt 1 wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Es ist der Bau einer zweiten Unterführung zur besseren Zugänglichkeit zum Gleis 2 sowie eine verbesserte Velowegverbindung vom Zentrum zum Bahnhof geplant.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
2: Integrale Areal- und Gebietsplanungen				
	Markus Reinhard	Ablehnung, Mobilitätsverhalten ist nicht Sache des Staates	nicht berücksichtigen	Am HS2 wird festgehalten. Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die Beeinflussung des Mobilitätsverhalten erforderlich. Dies betrifft nicht alle Gemeinden der RWU, für urbane Zentren ist es allerdings zwingend notwendig. Es sollen Spielräume je nach Situation gewährt werden.
	Elgg	Der Handlungsschwerpunkt 2 wird von der Gemeinde nicht getragen und es sind auch keine Massnahmen hierzu geplant. Die Gemeinde Elgg ist jedoch bereit, Gespräche mit Bauherren von grossen Siedlungen zu führen und mit Mobility ein Konzept auszuarbeiten.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen, es sind jedoch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde sieht keinen Handlungsspielraum hierzu.	-	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen, es sind jedoch keine Massnahmen geplant. Es laufen zur Zeit keine aktuellen Areal- und Gebietsplanungen. Die Gemeinde ist bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen.	-	
	Dinhard	Keine Äusserung, da HS2 für die Gemeinde Dinhard nicht relevant ist.	-	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es ist die Erarbeitung eines Raumplanungskonzeptes / Leitbild Entwicklung Dorfkern und der Ausbau der Bike & Ride Anlagen geplant.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Winterthur	Handlungsschwerpunkt 2 wird von der Stadt Winterthur getragen. Die Stadt will eine weitere Stärkung der Mobilitätskonzepte herbeiführen: Es werden Massnahmen in Zusammenhang mit GP-Pflichten, Bestimmungen von Gestaltungsplänen, Anforderungen an Arealüberbauungen gemäss PBG und BZO, Ergänzungspläne der Nutzungsplanung (stark verkehrserzeugende Nutzungen, Neuhegi-Grüze), PPVO (u.a. Mobilitätskonzepte, autoarme Nutzungen), städtebauliche Verträge (z.B. Lokstadt, Umfeld Hegi, Umfeld Grüze) angegangen.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Die Gemeinde Dägerlen äussert sich zum Handlungsschwerpunkt 2 nicht, da dieser für die Gemeinde Dägerlen nicht relevant ist.	-	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Der kommunale Verkehrsrichtplan wird überarbeitet und neu festgesetzt.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
3: Optimierung Fusswegenetz				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung, vorbehaltlich der jeweils konkreten Ausgestaltung und Finanzierung; Kurze Wege werden in der Siedlungsentwicklung begrüsst und als wünschenswert gewertet. Dies sei dies vielerorts jedoch Wunschenken. Am Beispiel Neuhegis wird ein Auseinanderdriften von Planung und Realität gesehen, da der Bahnhof Hegi stark unterfrequentiert ist und von den Bewohner/-innen Neuhegis kaum genutzt würde.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Zahlreiche Optimierungsmassnahmen lassen sich mit Arealentwicklungen verbinden. Das Beispiel des Bahnhofs Neuhegi zeigt die gewollte Steigerung der ÖV-Erschliessungsgüte vor der Entwicklung des Gebietes. Dies fördert den Fussverkehr im Gebiet Neuhegi-Grüze und ermöglicht eine Steuerung des Mobilitätsverhaltens direkt zu Beginn. Dies ist notwendig, um die erforderlichen Kapazitäten der Strasseninfrastruktur zu gewähren.
	Elgg	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Elgg getragen. Sie ist bereit, die Aktualisierung des kommunalen Verkehrsplanes im Zuge der BZO-Revision zu vollziehen.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen. Sie hat bereits Achsen für den Fussgängerverkehr vorgesehen.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Sie hat bereits Massnahmen im Rahmen des Verkehrsrichtplans geplant.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Sie hat bereits Massnahmen zur Beleuchtung der Fusswege ergriffen und ist auch bereit, weitere Massnahmen in Angriff zu nehmen.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es ist die Erarbeitung eines Raumplanungskonzeptes / Leitbild Entwicklung Dorfkern geplant.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt 3 wird von der Stadt Winterthur getragen. Es sind diverse Planungen vorgesehen (siehe auch bestehende AP).	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Gemäss Gemeinde ist dies momentan nicht nötig.	-	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant, jedoch wird die Gemeinde die Schwachstellen beim Fussverkehr im Rahmen von Strassenprojekten beheben.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
<b>4: Ausbau Velowegnetz</b>				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung, vorbehaltlich der jeweils konkreten Ausgestaltung und Finanzierung	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	
	Elgg	Noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde Elgg hat hierzu einen Ergänzungswunsch betr. Regionalem Richtplan, jedoch liegt die Zuständigkeit hierzu beim Kanton (für Umsetzung)	Ergänzungswunsch zur Kenntnisnahme	
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen. Sie hat bereits die Sanierung der Tösstalstrasse geplant.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Sie hat bereits Massnahmen im Rahmen des Verkehrsrichtplans geplant.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Sie hat noch keine Massnahmen geplant. Allfällige Massnahmen werden im Rahmen der nächsten (Teil-)Revision Ortsplanung geprüft.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Weisslingen	Die Gemeinde Weisslingen äussert einen Massnahmenvorschlag betreffend einem Verkehrsberuhigungskonzept inkl. Umsetzungsmassnahmen. Dies beinhaltet: -Beruhigung der Quartiere (Tempo 30, Verhinderung Schleichverkehr, Schulwegsicherheit) -Parkierungsregelungen auf öffentlichen Flächen (Vermeidung Suchverkehr, Vermeidung gefährlicher und verkehrsbehindernder Situationen, Regelung Nutzung Strassen als Parkierungsfläche > kein Wildparkieren Die Totalrevision des kommunalen Richtplans Verkehr wurde am 1. April 2019 in Kraft gesetzt.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es ist der Ausbau der Bike & Ride Anlagen geplant.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Stadt Winterthur getragen. Es sind diverse Planungen vorgesehen (siehe auch bestehende AP).	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Allfällige Massnahmen werden mit der nächsten (Teil-)Revision Ortsplanung geprüft.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde möchte die Sicherheit für den Veloverkehr mit einer neuen Verkehrsführung über das Brandbüel-Quartier erhöhen.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
<b>5: Umsetzung Veloschnellroutennetz</b>				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung, vorbehaltlich der jeweils konkreten Ausgestaltung und Finanzierung	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	
	Elgg	Noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde Elgg hat hierzu einen Ergänzungswunsch betr. Regionalem Richtplan, jedoch liegt die Zuständigkeit hierzu beim Kanton (für Umsetzung)	Ergänzungswunsch zur Kenntnisnahme	
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen. Sie hat bereits die Sanierung der Tösstalstrasse geplant.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Sie hat bereits Massnahmen im Rahmen des Verkehrsrichtplans geplant.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Sie hat noch keine Massnahmen geplant. Allfällige Massnahmen werden im Rahmen der nächsten (Teil-)Revision Ortsplanung geprüft.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
	Weisslingen	Die Gemeinde Weisslingen äussert einen Massnahmenvorschlag betreffend einem Verkehrsberuhigungskonzept inkl. Umsetzungsmassnahmen. Dies beinhaltet: -Beruhigung der Quartiere (Tempo 30, Verhinderung Schleichverkehr, Schulwegsicherheit) -Parkierungsregelungen auf öffentlichen Flächen (Vermeidung Suchverkehr, Vermeidung gefährlicher und verkehrsbehindernder Situationen, Regelung Nutzung Strassen als Parkierungsfläche > kein Wildparkieren Die Totalrevision des kommunalen Richtplans Verkehr wurde am 1. April 2019 in Kraft gesetzt.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es ist der Ausbau der Bike & Ride Anlagen geplant.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Stadt Winterthur getragen. Es sind diverse Planungen vorgesehen (siehe auch bestehende AP).	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Allfällige Massnahmen werden mit der nächsten (Teil-)Revision Ortsplanung geprüft.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde möchte die Sicherheit für den Veloverkehr mit einer neuen Verkehrsführung über das Brandbühl-Quartier erhöhen.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
<b>6: Optimierung städtisches und regionales ÖV-Netz</b>				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung, bei Auswirkungen auf die Gemeinden sind diese in die Entscheidungen miteinzubeziehen; Die Verknüpfung der ÖV-Erschliessungsgüte mit der künftigen Siedlungsentwicklung wird nicht unterstützt. Dies wird als einseitige Betrachtungsweise gewertet und es berücksichtige viele Aspekte hinsichtlich Wohnqualität, freie Gewerbe- und Industrieflächen, attraktive Anbindungen ans Strassennetz etc. nicht. Es würden so die Anliegen von Wirtschaft und Gewerbe sowie der Bevölkerung nicht berücksichtigt. Es sei auf die Priorisierung des ÖV auf Hauptachsen zu verzichten, da dies einer Verminderung der Leistungsfähigkeit zu Lasten des MIV gleichkomme, den effizienten Verkehrsfluss störe und den wichtigsten und meistgenutzten Verkehrsträger (MIV) benachteilige. Busbuchten seien ausschliesslich getrennt von der Fahrbahn zu erstellen, damit diese den Verkehrsfluss nicht bremsen oder unterbrechen. Auch Busspuren seien auf Hauptachsen und Durchgangsstrassen nur dort zu realisieren, wo dies ohne Reduktion der Fahrspuren des MIV und ohne Reduktion der Leistungsfähigkeit möglich ist. Der Ausgestaltung der Hauptachsen Winterthurs zu ÖV-Hochleistungs-korridoren / Urban Boulevards wird kritisch und ablehnend gesehen. Dies führe auch auf den wichtigen Hauptachsen zu Einschränkungen des MIV.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Die möglichst gute Nutzung der ÖV-Infrastruktur schafft Kapazitäten auf dem Strassennetz für Nutzer, die auf das Auto angewiesen sind (z.B. Handwerker). Auch die Wirtschaft profitiert massgeblich von einem funktionierenden Strassennetz. Es ist somit unabdingbar, die Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschliessungsgüte abzustimmen und den ÖV in seiner Attraktivität zu steigern. Die Buspriorisierung auf städtischen Hauptachsen ist hierbei ein wichtiger Bestandteil: Der ÖV ist nur dann attraktiv, wenn dieser in seinem Takt nicht gestört wird und die Reisezeiten und Abfahrtszeiten somit dem Fahrplan entsprechen. Hierbei geht es nicht um die Benachteiligung des Autoverkehrs, sondern vielmehr darum, die Chancen eines vermehrt genutzten ÖV-Netzes für alle Verkehrsteilnehmer und Bewohner der Stadt Winterthur zu nutzen.
	Elgg	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Elgg unterstützt.	-	
	Turbenthal	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Turbenthal nicht unterstützt. Die Erschliessung Tösstal von Sennhof bis Bauma sei für die Gemeinde Turbenthal wichtiger.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Von einer Optimierung des städtischen und regionalen ÖV-Netzes profitiert auch die Gemeinde Turbenthal. Die Erschliessung Tösstal von Sennhof bis Bauma soll hierbei als separates Anliegen behandelt werden.
	Wiesendangen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Wiesendangen unterstützt.	-	
	Dinhard	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Dinhard unterstützt. Allerdings nur unter Einbezug der Gemeinden.	-	Der Einbezug der Gemeinden wird sichergestellt (RWU und/oder RVK).
	Hettlingen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Hettlingen unterstützt.	-	
	Winterthur	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Stadt Winterthur unterstützt. Hierbei sei die Angebotsstrategie 2020/2030 von Stadtbus aus dem Jahr 2015 zu berücksichtigen bzw. in diesem Zuge zu aktualisieren.	-	Die Angebotsstrategie 2020/2030 wird berücksichtigt.
	Dägerlen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Dägerlen unterstützt. Allerdings nur unter Einbezug der Gemeinden.	-	Der Einbezug der Gemeinden wird sichergestellt (RWU und/oder RVK).
	Seuzach	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Seuzach unterstützt.	-	
<b>7: Abstimmung Fernbusverkehr</b>				
	Markus Reinhard	Ablehnung, Zuständigkeit der Region wird verneint, das ist Sache der Gemeinden (Autonomie); Es brauche es keine Regelungen für Fernbusbetreiber, die bestehenden und für alle geltenden Gesetzesvorschriften seien ausreichend.	nicht berücksichtigen	Die RWU sieht dies als regionale Aufgabe, da es zweckmässig ist, wenn die Halteorte koordiniert werden. Es sollte z.B. entschieden werden, wo die Haltorte am besten liegen: Stadtmitte mit höchster-ÖV-Güte (z.B. Archplatz, welcher jedoch nicht als ideal beurteilt wird) oder gut Auto-erschlossene Lage mit mittlerer ÖV-Güte (z.B. Wiesendangen). Zudem kann sich die RWU auch für die Finanzierung der Anlagen (z.B. Wartebereich, WC usw.) durch den Kanton einsetzen.
	Elgg	Die Gemeinde Elgg unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	-	
	Turbenthal	Die Gemeinde Turbenthal unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik nicht. Es sei Sache jeder Gemeinde (Gewerbefreiheit).	nicht berücksichtigen	vgl. oben
	Wiesendangen	Die Gemeinde Wiesendangen unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	-	
	Dinhard	Da die Gemeinde Dinhard nicht betroffen ist, unterstützt sie diesen Handlungsschwerpunkt auch nicht.	-	
	Hettlingen	Die Gemeinde Hettlingen unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	-	
	Winterthur	Die Stadt Winterthur unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	-	
	Dägerlen	Die Gemeinde Dägerlen unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	-	
	Seuzach	Die Gemeinde Seuzach unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	-	
<b>8: Leistungssteigerung Bahnkorridor Zürich-Winterthur</b>				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung; Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des ÖV werden begrüsst, speziell auf der Linie nach Zürich (Brüttemer-Tunnel)	-	
	Elgg	-	-	
	Turbenthal	-	-	

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
	Wiesendangen	-	-	
	Dinhard	-	-	
	Hettlingen	-	-	
	Winterthur	-	-	
	Dägerlen	-	-	
	Seuzach	-	-	
9: Umsetzung regionale Verkehrssteuerung				
	Markus Reinhard	Ablehnung; Es wird die konsequente Umsetzung von Art. 104 Abs 2bis der Kantonsverfassung Zürich gefordert. Dieser legt fest: "Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen." Es wird gefordert, dass das vorliegende Konzept insofern ergänzt werden soll, dass sämtliche Massnahmen auf die Vereinbarkeit mit dem Verfassungsartikel überprüft werden. Zudem seien bei allen Massnahmen mit dem Risiko einer Verminderung der Leistungsfähigkeit auf Staatsstrassen entsprechende Nachweise zu erbringen und die notwendigen Ausgleichsmassnahmen seien in die Umsetzungsplanung zu integrieren. Das oberste Ziel der Verkehrsentwicklung der Region Winterthur "Verkehr im Jahr 2040" besagt, dass die wirtschaftlich erforderlichen und sozial gewachsenen Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend und ökonomisch zu erfüllen sind. Darin wird eine ideologisch begründete Haltung gesehen, welche eine Kategorisierung der "geeignetsten Verkehrsmittel" durch die RWU zur Folge hat. Diese Entscheidung sei einzig und allein durch die Bürger/-innen zu treffen. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV als "geeignetste Verkehrsmittel" wird aufgrund der pauschalisierten Bevorzugung kritisch gesehen. Zudem sei die geplante Förderung derer zu unkonkret. Insgesamt werden auch gewisse Verkehrsmassnahmen abgelehnt, welche den MIV benachteiligen und kaum zur Verkehrssicherheit beitragen (Hindernisse, Verkleinerung des Strassenraumes). Man spricht sich gegen eine auf einen Verkehrsträger (ÖV) ausgerichtete Verkehrssteuerung aus, steht der Förderung des ÖV jedoch grundsätzlich positiv gegenüber. Eine Dosierung des MIV mit dem Ziel / Resultat diesen einzuschränken oder zu benachteiligen, wird abgelehnt. Konkret wird der Einsatz von Kreiseln als sinnvoller erachtet als zusätzliche LSA.	nicht berücksichtigen	Mit dem Ziel der Umsetzung von Art. 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung Zürich ist die RWU bemüht, die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes auch in Zukunft aufrecht zu erhalten. Hierbei werden nicht nur Staatsstrassen sondern auch Gemeindestrassen berücksichtigt. Das Bestreben, zukünftig die Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend und ökonomisch abwickeln zu können, ist mit der Tatsache zu begründen, dass durch den Bevölkerungszuwachs in der RWU der Druck auf das Siedlungsgebiet wächst und Immissionen so gering wie möglich ausfallen sollten. Zugleich wird den wirtschaftlichen Bedürfnissen und Anforderungen Rechnung getragen: Durch die gesteigerte Effizienz der Verkehrsinfrastruktur durch eine Verlagerung zugunsten des ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr ist sowohl aus wirtschaftlicher als auch sozialer und ökologischer Sicht erstrebenswert. Die Forderung, Verminderungen der Leistungsfähigkeit einzelner Massnahmen aufzuzeigen, wird innerhalb der jeweiligen Projekte abgehandelt.
	Elgg	Wird nicht von Gemeinde getragen; die Barriere beim Bahnhof Grüze störe auf der Hauptachse und löst eine Verlagerung des Verkehrs aus; Es handle sich hierbei um eine Problembekämpfung statt Ursachenvermeidung.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Die Barriere beim Bahnhof Grüze bietet sich als Teil der RVS an, sie liegt aber nicht an optimaler Stelle. Sofern die Barriere beseitigt wird, ist an einer besseren Stelle eine Steuerung (Lichtsignalanlage) zu platzieren.
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen. Die Massnahmenplanung sei hierbei Aufgabe der Stadt Winterthur.	-	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Es sei jedoch zu verhindern, dass durch RVS-Massnahmen der Stadt Winterthur der Stau in die Agglomeration verschoben wird. Seitens der Gemeinde sind noch keine Massnahmen geplant, die Bereitschaft, welche in Angriff zu nehmen, besteht jedoch.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Die wichtigste Massnahme zur Vermeidung von Ausweichverkehr ist der 6-Spurausbau der A1. Weitere Massnahmen sind Massnahmen auf dem kommunalen Netz (z.B. Sperrung Kistenpass). Auf dem Staatsstrassennetz sind Massnahmen schwierig, weil dieses Netz für den überkommunalen Verkehr offen bleiben muss.
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Da sie von diesem Handlungsschwerpunkt nicht direkt betroffen ist, hat sie auch noch keine Massnahmen geplant oder sieht vor, welche in Angriff zu nehmen.	-	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen.	-	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Stadt Winterthur getragen. Es sind diverse Planungen vorgesehen (siehe auch bestehende AP).	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht direkt vom Handlungsschwerpunkt 9 betroffen.	-	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen. Sie ist mit der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs einverstanden. Ein Rückstau auf die Gemeindestrassen (Schaffhauserstrasse/Seuzacherstrasse) wird nicht akzeptiert.	-	
10: Verkehrssteuerung und Dosierung Stadt Winterthur				
	Markus Reinhard	Ablehnung; Es wird die konsequente Umsetzung von Art. 104 Abs 2bis der Kantonsverfassung Zürich gefordert. Dieser legt fest: "Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen." Es wird gefordert, dass das vorliegende Konzept insofern ergänzt werden soll, dass sämtliche Massnahmen auf die Vereinbarkeit mit dem Verfassungsartikel überprüft werden. Zudem seien bei allen Massnahmen mit dem Risiko einer Verminderung der Leistungsfähigkeit auf Staatsstrassen entsprechende Nachweise zu erbringen und die notwendigen Ausgleichsmassnahmen seien in die Umsetzungsplanung zu integrieren. Man stimmt nicht zu, dass der MIV eine geringere Effizienz zur Verkehrsabwicklung als der ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufweist. Grund für die teilweise geringere Effizienz seien Massnahmen, welche den MIV benachteiligen würden. Man spricht sich gegen eine auf einen Verkehrsträger (ÖV) ausgerichtete Verkehrssteuerung aus, steht der Förderung des ÖV jedoch grundsätzlich positiv gegenüber. Eine Dosierung des MIV mit dem Ziel / Resultat diesen einzuschränken oder zu benachteiligen, wird abgelehnt. Konkret erachtet man den Einsatz von Kreiseln als sinnvoller als zusätzliche LSA. Der Ausweichverkehr sei die logische Folge der zunehmenden Massnahmen gegen den MIV. Es sei sinnvoller, die Hauptachsen auszubauen und für den MIV zu optimieren.	nicht berücksichtigen	Der Autoverkehr ist dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV in dichten Siedlungsgebieten unterlegen, was die Effizienz betrifft. Um die Kapazitäten für den Autoverkehrs auch bei steigender Bevölkerung / Arbeitsplätzen zu erhalten, ist eine Attraktivitätssteigerung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs unumgänglich. Die Massnahmen hierzu sind nicht als Konkurrenz zum Autoverkehr zu werten, sondern vielmehr die dadurch angestrebte, vermehrte Nutzung des ÖV sowie die Abwicklung des Verkehrsbedürfnisses innerhalb der Stadt zu Fuss und mit dem Velo. Diese Verlagerung des Verkehrs kommt mitunter auch jenen zugute, welche auf das Auto angewiesen sind. Ausserdem gestaltet sich ein weiterer Ausbau der städtischen Strasseninfrastruktur zugunsten des Autoverkehrs als sehr schwierig bis unmöglich, aufgrund mangelnder Platzverhältnisse. Dies führt ohnehin zu Engpässen.
	Elgg	Wird nicht von Gemeinde getragen; die Barriere beim Bahnhof Grüze störe auf der Hauptachse und löst eine Verlagerung des Verkehrs aus; Es handle sich hierbei um eine Problembekämpfung statt Ursachenverbesserung	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	vgl. oben zu HS 9

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen. Die Massnahmenplanung sei hierbei Aufgabe der Stadt Winterthur.	-	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Es sei jedoch zu verhindern, dass durch RVS-Massnahmen der Stadt Winterthur der Stau in die Agglomeration verschoben wird. Seitens der Gemeinde sind noch keine Massnahmen geplant, die Bereitschaft, welche in Angriff zu nehmen, besteht jedoch.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	vgl. oben zu HS 9
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Da sie von diesem Handlungsschwerpunkt nicht direkt betroffen ist, hat sie auch noch keine Massnahmen geplant oder sieht vor, welche in Angriff zu nehmen.	-	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen.	-	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Stadt Winterthur getragen. Es sind diverse Planungen vorgesehen (siehe auch bestehende AP).	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht direkt vom Handlungsschwerpunkt 10 betroffen.	-	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen. Sie ist mit der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs einverstanden. Ein Rückstau auf die Gemeindestrassen (Schaffhauserstrasse/Seuzacherstrasse) wird nicht akzeptiert.	-	
<b>11: Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund</b>				
	Markus Reinhard	Ablehnung, Zuständigkeit der Region wird verneint, das ist Sache der Gemeinden (Autonomie)). Die Parkierung sei nicht zur Steuerung der Verkehrsnachfrage zu verwenden. Durch die Gemeinden und Städte seien aus wirtschaftlichen Gründen Parkplätze in genügender Anzahl und an gut erreichbaren Standorten zu erstellen.	berücksichtigen	Die Vorgaben zur Parkierung erfolgen auf kommunaler Festlegungen. Die Parkierung ist ein massgeblicher Treiber des Mobilitätsverhaltens. Beim Nutzen von Parkierungsanlagen als Verkehrssteuerungsinstrument wird eine Steigerung resp. Erhalt der Kapazität der Strasseninfrastruktur herbeigeführt. Deshalb gibt der Kanton mittels Festlegungen im kantonalen Richtplan und der Wegleitung zur Parkierung der Gemeinden Vorgaben.
	Elgg	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Elgg unterstützt.	-	
	Turbenthal	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Turbenthal nicht unterstützt.	berücksichtigen	vgl. oben
	Wiesendangen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Wiesendangen unterstützt.	-	
	Dinhard	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Dinhard nicht unterstützt.	berücksichtigen	vgl. oben
	Hettlingen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Hettlingen unterstützt.	-	
	Winterthur	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Stadt Winterthur unterstützt.	-	
	Dägerlen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Dägerlen nicht unterstützt. Die Gemeinde Dägerlen ist nicht direkt vom Handlungsschwerpunkt 11 betroffen.	-	
	Seuzach	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Seuzach unterstützt.	-	
<b>12: Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund</b>				
	Markus Reinhard	Ablehnung; Die Parkierung sei nicht zur Steuerung der Verkehrsnachfrage zu verwenden. Durch die Gemeinden und Städte seien aus wirtschaftlichen Gründen Parkplätze in genügender Anzahl und an gut erreichbaren Standorten zu erstellen.	berücksichtigen	vgl. oben zu HS 11
	Elgg	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Elgg unterstützt.	-	
	Turbenthal	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Turbenthal nicht unterstützt.	berücksichtigen	vgl. oben zu HS 11
	Wiesendangen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Wiesendangen unterstützt.	-	
	Dinhard	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Dinhard nicht unterstützt.	berücksichtigen	vgl. oben zu HS 11
	Hettlingen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Hettlingen unterstützt.	-	
	Winterthur	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Stadt Winterthur unterstützt.	-	
	Dägerlen	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Dägerlen nicht unterstützt. Die Gemeinde Dägerlen ist nicht direkt vom Handlungsschwerpunkt 11 betroffen.	-	
	Seuzach	Der Vorschlag, dass die Zuständigkeit hierbei bei der Region liegt, wird von der Gemeinde Seuzach unterstützt.	-	
<b>13: Gebietserschliessung Neuhegi</b>				
	Markus Reinhard	Zustimmung zur Erschliessung Hegi, umgehende Einleitung der notwendigen Massnahmen; Die Planung der Erschliessung Hegi sei so bald wie möglich und mit hoher Priorität anzugehen. Die Pendenzen seitens des Bundes seien aufzuarbeiten und in der geforderten Qualität einzureichen. Die flankierenden Massnahmen seien auf das absolut Notwendige zu begrenzen. Auch Bedenken zu möglichen Konflikten in Gewässerräumen seien rasch auszuräumen und zu klären.	-	
	Elgg	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Elgg getragen, es wird jedoch keine Möglichkeit erkannt, Winterthur hierbei zu unterstützen.	-	
	Turbenthal	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen, es wird jedoch keine Möglichkeit erkannt, Winterthur hierbei zu unterstützen.	-	
	Wiesendangen	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Betreffend geplanter Massnahmen besteht die Sperrung des Kistenpass / Sperrung Breitenloh zur Verminderung des Durchgangsverkehrs durch den Ortskern von Wiesendangen.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Dinhard	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Sie hat jedoch noch keine Massnahmen geplant. Da die Gemeinde Dinhard nicht direkt vom HS 13 betroffen ist, hat sie auch nicht geplant Massnahmen in Angriff zu nehmen.	-	
	Hettlingen	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Sie hat jedoch noch keine Massnahmen geplant und ist nicht bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen.	-	
	Winterthur	Handlungsschwerpunkt wird von der Stadt Winterthur getragen. Es befinden sich mehrere AP in Planung. Diese reichen aus städtischer Sicht aus.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht direkt vom Handlungsschwerpunkt 13 betroffen.	-	
	Seuzach	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen, es wird jedoch keine Möglichkeit erkannt, Winterthur hierbei zu unterstützen. Die Erschliessung Neuhegi sei von der Stadt Winterthur umzusetzen.	-	
<b>14: Aufwertung Strassenraumqualität</b>				
	Markus Reinhard	Ablehnung, vorbehaltlich der Zustimmung im Einzelfall; Der Ausgestaltung der Hauptachsen Winterthurs zu ÖV-Hochleistungskorridoren / Urban Boulevards wird kritisch und ablehnend beurteilt. Dies führe auch auf den wichtigen Hauptachsen zu Einschränkungen des MIV.	nicht berücksichtigen	Die Aufwertung der Strassenräume (auch Hauptachsen) sind nicht als Konkurrenz zur Qualität des Autoverkehrs zu sehen. Vielmehr geht es hierbei um städtisches Aufwertungspotenzial durch die Verlagerung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Verloverkehrs.
	Elgg	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Elgg getragen, es sind jedoch noch keine Massnahmen geplant. Die BZO-Revision ist noch ausstehend.	-	
	Turbenthal	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant, jedoch soll dies im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes 2019-2022 geschehen.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen. Es ist die flächendeckende Einführung des Tempo-30 Regimes in Quartieren von Wiesendangen geplant.	Massnahme zur Kenntnisnahme	
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant, jedoch wird die Gemeinde im Rahmen von Ortsplanungen die Prüfung der Aufwertung von Strassenräumen in Angriff nehmen.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Weisslingen	Die Gemeinde Weisslingen äussert einen Massnahmenvorschlag betreffend einem Verkehrsberuhigungskonzept inkl. Umsetzungsmassnahmen. Dies beinhaltet: -Beruhigung der Quartiere (Tempo 30, Verhinderung Schleichverkehr, Schulwegsicherheit) -Parkierungsregelungen auf öffentlichen Flächen (Vermeidung Suchverkehr, Vermeidung gefährlicher und verkehrsbehindernder Situationen, Regelung Nutzung Strassen als Parkierungsfläche > kein Wildparkieren Die Totalrevision des kommunalen Richtplans Verkehr wurde am 1. April 2019 in Kraft gesetzt.	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen. Es ist die Erarbeitung eines Raumplanungskonzeptes / Leitbild Entwicklung Dorfkern geplant.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Stadt Winterthur getragen. Es sind diverse Planungen vorgesehen (siehe auch bestehende AP).	Massnahmen zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Es sind noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht direkt vom Handlungsschwerpunkt 14 betroffen.	-	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen. Es ist die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes geplant.	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
<b>15: Minimierung Trennwirkung Verkehrsinfrastrukturen</b>				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung	-	
	Elgg	-	-	
	Turbenthal	-	-	
	Wiesendangen	-	-	
	Dinhard	-	-	
	Hettlingen	-	-	
	Winterthur	-	-	
	Dägerlen	-	-	
	Seuzach	-	-	
<b>16: Nutzung der Chancen von Sharing-Ansätzen</b>				
	Markus Reinhard	Ablehnung, keine Aufgabe des Staates, Zuständigkeit der Region wird verneint.	berücksichtigen	Die Sharing-Ansätze greifen vorallem in städtischen Bereichen. Der Handlungsschwerpunkt kann daher den Gemeinden zugewiesen werden.
	Elgg	Die Gemeinde Elgg unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	vgl. oben	
	Turbenthal	Die Gemeinde Turbenthal unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	vgl. oben	
	Wiesendangen	Die Gemeinde Wiesendangen unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	vgl. oben	
	Dinhard	Die Gemeinde Dinhard unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik. In der Gemeinde Dinhard bestehe allerdings kein Bedarf für die Nutzung von Sharing-Systemen.	vgl. oben	
	Hettlingen	Die Gemeinde Hettlingen unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	vgl. oben	
	Winterthur	Die Stadt Winterthur unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	vgl. oben	
	Dägerlen	Die Gemeinde Dägerlen unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	vgl. oben	
	Seuzach	Die Gemeinde Seuzach unterstützt das Engagement der Region für diese Thematik.	vgl. oben	
<b>17: Standortsicherung Güterverkehr</b>				
	Markus Reinhard	Grundsätzliche Zustimmung, ohne Zwänge für Wirtschaft und Gewerbe. Ausdünnung des Netzes an Schienenanschlüssen und Verladestellen muss berücksichtigt werden.	-	
	Elgg	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Elgg getragen, es sind jedoch noch keine Massnahmen geplant. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden unterstützt.	-	
	Turbenthal	Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Turbenthal nicht getragen, da dieser die Realität nicht berücksichtige.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	vgl. Antwort zu Strategie 10 (unten)

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
	Wiesendangen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Wiesendangen getragen, es sind jedoch noch keine Massnahmen geplant.	-	
	Dinhard	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dinhard getragen, es sind jedoch noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde setzt sich für die Standortsicherung der bestehenden Güterbahnhöfe ein. Eine Schliessung der entsprechenden Bahnhöfe würde zu höheren Lärmmissionen aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens auf der Strasse sowie zu grösseren finanziellen Belastungen der Gemeindehaushalte führen (Strassensanierungen).	-	
	Hettlingen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Hettlingen getragen, es sind jedoch noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde ist nicht bereit, Massnahmen in Angriff zu nehmen.	-	
	Winterthur	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Stadt Winterthur getragen, es sind jedoch noch keine Massnahmen geplant. Die Stadt beschäftigt sich aktuell mit den bestehenden Anschlussgleisen und deren Zukunft (in Absprache mit dem Amt für Verkehr und RWU).	Vorhaben zur Kenntnisnahme	
	Dägerlen	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Dägerlen getragen. Die Gemeinde setzt sich für die Standortsicherung der bestehenden Güterbahnhöfe ein. Eine Schliessung der entsprechenden Bahnhöfe würde zu höheren Lärmmissionen sowie zu einer grösseren finanziellen Belastung der umliegenden Gemeinden führen.	-	
	Seuzach	Der Handlungsschwerpunkt wird von der Gemeinde Seuzach getragen, es sind jedoch noch keine Massnahmen geplant. Die Gemeinde setzt sich für die Erhaltung des Güterumschlagplatzes Thalheim ein.	-	
<b>Strategien</b>				
7: Parkierung als Steuerungsinstrument nutzen	Markus Reinhard	Die Parkierung sei nicht zur Steuerung der Verkehrsnachfrage zu verwenden. Durch die Gemeinden und Städte seien aus wirtschaftlichen Gründen Parkplätze in genügender Anzahl und an gut erreichbaren Standorten zu erstellen.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Die Parkierung ist ein massgeblicher Treiber des Mobilitätsverhaltens. Beim Nutzen von Parkierungsanlagen als Verkehrssteuerungsinstrument wird eine Effizienzsteigerung der Strasseninfrastruktur herbeigeführt.
9: Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf übergeordneten Netzen	Markus Reinhard	Man unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung hierbei. Sie stellt hierbei jedoch die Bedingung, dass die übergeordneten Netze auch eine entsprechende Leistungsfähigkeit aufweisen. Mit dem geplanten Ausbau der A1 und A4 ist man einverstanden. Diese Ausbauten seien mit höchster Priorität anzugehen und werden als zwingende Voraussetzung jeglicher Massnahmen gemäss Tabelle 2 "Ausweichrouten überregionaler Durchgansverkehr" gesehen. Dies betreffe auch die Nutzung der A1 als "Stadtautobahn", welche eine höhere Leistungsfähigkeit (auch zu Stosszeiten) benötige. Die Ausbaubehörden der A1 und A4 seien zwingend als Ziel und Handlungsschwerpunkt der rGVK aufgenommen werden, u.a. um dem Bund die Unterstützung für dieses Projekt zu signalisieren.	Kenntnisnahme	Die Kapazitätssteigerung beim Ausbau der A1 und der A4 muss koordiniert mit den Massnahmen im Rahmen von HS10 erfolgen. Einseitige Kapazitätssteigerungen sind zu vermeiden, um eine Überlastung der städtischen Infrastruktur zu vermeiden.
7: Parkierung als Steuerungsinstrument nutzen	Dinhard	Dabei ist zu beachten, dass das Gewerbe auf Parkplätze angewiesen ist. Diese wirken sich auf den Umsatz aus.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Gegen den Parkplatzbedarf ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Jedoch ist Wildwuchs zu vermeiden und parallel zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs ist die Steuerung über das Parkierungsangebot angebracht.
10: Umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs	Dinhard	Die Idee des Ausbaus einer Logistik mit vermehrtem Einsatz von Velokurieren erscheint nicht sinnvoll. Die Planung von stadtnahen Logistik-Centern an verkehrstechnisch guter Lage (Nähe von Autobahn und Bahn) muss forciert werden. Dabei sollen bestehende Umschlagplätze nicht in Frage gestellt werden.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Der Einsatz von Velokurieren ist insbesondere in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte sinnvoll.
10: Umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs	Turbenthal	Es handle sich um eine unrealistische Strategie, da Netze bereits abgebaut wurden und die Kosten für den Neubau der Infrastruktur erheblich wären	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Zur Zeit besteht beim Güterverkehr eine starke Verlagerung weg von der Bahn hin zum Strassentransport. Entsprechend gross ist auch der Druck, bestehende Bahninfrastrukturen zurück zu bauen und diese Flächen anderweitig und wertschöpfender zu nutzen. Parallel dazu ist wegen der LSVA und den strengen Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für schwere Motorfahrzeuge auch eine Verlagerung von LKW auf leichtere Lieferwagen festzustellen, die nicht diesen Vorschriften unterliegen. Beide Faktoren führen heute zu deutlichem Mehrverkehr auf der Strasse und zu entsprechenden Lärm- und Abgasbelastungen. Mit dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Zürich, GVLK 2040, wird längerfristig angestrebt, dass diese Entwicklung gestoppt und möglichst wieder umgekehrt werden kann, damit der Güterverkehr in Zukunft möglichst umweltverträglich abgewickelt wird und die Strassen soweit möglich davon entlastet werden. Die Transportwege besonders auf der Strasse sollen möglichst kurz gehalten und Gütertransporte zu einem hohen Anteil mit der Bahn abgewickelt werden. Voraussetzung dafür ist es, dass die bestehenden Flächen für dezentrale Umschlaganlagen Bahn/Strasse vor allem im urbanen Raum langfristig gesichert werden. Diese sind in Abbildung 43 ersichtlich. Für einen ressourcenschonenden Umschlag und Transport von Massengütern sollen zudem bei Grossbaustellen oder neuen Kiesabbau- und Ablagerungsgebiete Anschlussgleise und entsprechende Umschlaganlagen vorgesehen werden, damit auch hier möglichst viele Transporte auf die umweltfreundlichere Bahn verlagert werden können.
5: Leistungs- und Attraktivitätssteigerung ÖV-Angebote	Dägerlen	Der ÖV sei seit dem Fahrplanwechsel des ZVV viel schlechter geworden für die Gemeinde Dägerlen. Der Halbstundentakt sei nicht mehr durchgehend und die Anschlüsse an den Bahnhof Henggart seien schlechter.	Kenntnisnahme	Der Vorstand trägt diese Einschätzung.
10: Umweltverträgliche Abwicklung des Güterverkehrs	Dägerlen	Der Güterverkehr müsse mehr gefördert werden, z.B. die Getreidesammelstelle der Station Thalheim-Altikon.	Kenntnisnahme	Der Vorstand trägt diese Einschätzung.
<b>Allgemeine Hinweise / Anmerkungen</b>				
siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrten: Neftenbach / Aesch bei Neftenbach / Adlikon	Markus Reinhard	Die Erhöhung des Durchfahrwiderstands sei erst nach Abschluss der Ausbaubarbeiten auf der A4 umzusetzen.	Kenntnisnahme	Die Kapazitätssteigerung beim Ausbau der A1 und der A4 muss koordiniert mit den Massnahmen im Rahmen von HS10 erfolgen. Einseitige Kapazitätssteigerungen sind zu vermeiden, um eine Überlastung der städtischen Infrastruktur zu vermeiden.
siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrten: Neftenbach / Seuzach	Markus Reinhard	Die Erhöhung des Durchfahrwiderstands sei erst nach Abschluss der Ausbaubarbeiten auf der A1 umzusetzen.	Kenntnisnahme	Die Kapazitätssteigerung beim Ausbau der A1 und der A4 muss koordiniert mit den Massnahmen im Rahmen von HS10 erfolgen. Einseitige Kapazitätssteigerungen sind zu vermeiden, um eine Überlastung der städtischen Infrastruktur zu vermeiden.
Steuerungs- und Dosierungskonzept Stadt Winterthur (Töss-Oberwinterthur)	Markus Reinhard	Das Steuerungs- und Dosierungskonzept müsse zwingend MIV-freundlicher ausgestaltet sein - zumindest solange bis der Ausbau der A1 abgeschlossen sei. Die siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten sei im städtischen Gebiet zu hinterfragen, auf den Haupt- und Durchfahrachsen sei auf jedliche einschränkende Massnahmen zu verzichten.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Die Kapazitätssteigerung beim Ausbau der A1 und der A4 muss koordiniert mit den Massnahmen im Rahmen von HS10 erfolgen. Einseitige Kapazitätssteigerungen sind zu vermeiden, um eine Überlastung der städtischen Infrastruktur zu vermeiden.

Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
Schliessung Kistenpass (Winterthur / Wiesendangen)	Markus Reinhard	Auf die Schliessung des Kistenpass sei zu verzichten, da dieser eine wichtige Verbindung für die Bewohner/-innen von Wiesendangen und Hegi darstelle.	nicht berücksichtigen	Die Schliessung des Kistenpasses entspricht sowohl den Vorstellungen der Stadt Winterthur sowie der Gemeinde Wiesendangen.
Schaffhauserstrasse, Frauenfelderstrasse, Römerstrasse	Markus Reinhard	Auf die Ausweitung der Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen auf der Schaffhauserstrasse, Frauenfelderstrasse und Römerstrasse sei zu verzichten, da diese den MIV behindere und die Kapazität ohne entsprechende Kompensation gesenkt würde.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Sowohl Schaffhauser- und Frauenfelder als auch die Römerstrasse weisen eine grosse Verkehrsbelastung auf. Es ist zielführend, Massnahmen zu ergreifen, um die Kapazität für alle Verkehrsteilnehmer zu stabilisieren. Für Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV sind die genannten Strassen von beachtlicher Bedeutung (Beispiel Anbindung Bahnhof Oberwinterthur).
	Elgg	Die Gemeinde Elgg hat keine Ergänzungen zur Ausgangslage, zur Zielsetzung oder zu den Schwachstellen der Verkehrspolitik.	-	
	Elgg	Die Gemeinde Elgg unterstützt die aufgeführten Stossrichtungen. Es wird jedoch kein Handlungsbedarf gesehen, da bereits ausgeführt.	-	
Fragebogen, Ausgangslage	Wiesendangen	Die Gemeinde Wiesendangen ergänzt, dass eine baldige funktionierende Erschliessung des Gebietes Neuhegi / Grüze in Winterthur und die bessere Anbindung des Tösstals ans übergeordnete Strassennetz für Wiesendangen ein zentrales Anliegen sei. Die fehlende Erschliessung resp. Anbindung sei der grosse Auslöser für den Durchgangs- und Schleichverkehr durch den Ortskern der Gemeinde Wiesendangen.	Kenntnisnahme	
Fragebogen, Ausgangslage	Dinhard	Im Grundsatz wird als störend empfunden, dass man den MIV nicht in der Stadt möchte. Park+Ride soll in den Agglomerationen gefördert werden. Die Parkplätze in den Städten sollen dem Gewerbe sowie Personen für die Erledigung des Einkaufs zur Verfügung gestellt werden. Ziel soll sein, dass die geplanten Agglomerationsprogramme auch umgesetzt werden. Die Stadt Winterthur ist in der Pflicht, die Umsetzung an die Hand zu nehmen. Im Speziellen der Handlungsschwerpunkt 17 ist für die Gemeinde Dinhard von grosser Bedeutung. Im Beschrieb von Handlungsschwerpunkt 6 wird das Raumordnungskonzept des Kantons Zürich (ROK-ZH) erwähnt. Es ist zu beachten, dass es sich dabei jedoch nicht um ein politisch beschlossenes Grundlagenpapier, sondern lediglich um ein "Leitpapier" handelt.	Vorbehalt zur Kenntnisnahme	Der Autoverkehr in der Stadt Winterthur hat die Quelle zu einem Grossteil in anderen Gemeinden der RWU. Die Förderung des ÖV ist somit auch in sämtlichen Gemeinden der RWU gleichermaßen anzustreben, denn nur so gelingt die angestrebte Verlagerung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs.
Fragebogen, Ausgangslage	Seuzach	Die Arbeitsplatzgebiete sind nicht ausschliesslich auf den ÖV auszurichten. Vorgaben, welche Gewerbegebiete mit einem schlechteren ÖV-Anschluss benachteiligen, sind unzweckmässig. Schliesslich belegt das Beispiel des Gewerbegebietes in Oberrohringen, dass für viele Firmen beispielsweise ein naher Autobahnanschluss wichtig ist. Aus Sicht des Gemeinderates Seuzach ist auch der Durchgangsverkehr (Umfahrung Autobahn) eine Schwachstelle der Verkehrspolitik.	Kenntnisnahme	Der Vorstand trägt diese Einschätzung.
Fragebogen, Ausgangslage	Winterthur	Aus Sicht der Stadt Winterthur 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 müssten deshalb Möglichkeiten geprüft werden, das Thema Umsetzungsmonitorings/-reporting der Gemeinden inkl. Stadt Winterthur gegenüber dem Kanton anzusprechen.	Kenntnisnahme	Der Vorstand trägt diese Einschätzung.
Präzisierung Ausbau Bike & Ride	Hettlingen	Ausbau um 200 Plätze: von bisher 170 auf neu 370 Plätze (siehe Gemeinderats-Beschluss Nr. 61 vom 30. März 2015 und S 143 - 146 vom 30. November 2016 der Massnahme "Ausbau Veloparkierung [Bahnhof Hettlingen, Rikon, Rämismühle-Zell]); nicht wie nun dargestellt Ausbau um 370 Plätze auf neu 540 Plätze (gemäss S. 124)	Anpassen	
Massnahmen Siedlung und Landschaft	Winterthur	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 einzelne Themen im sGVK 2011 (Zukunftsbild) oder auch im regionalen Richtplandokument (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 aufbauen ist die Richt- und Nutzungsplanung auszurichten.	Kenntnisnahme	
Zukunftsbild (S. 60)	Winterthur	Es ist eine Diskussion in den Gemeinden / RWU erforderlich (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 Massstabebene 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).	Kenntnisnahme	
Erarbeitungsprozess rGVK	Winterthur	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 der Sicht der Stadt Winterthur 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.	Kenntnisnahme	
verkehrliche Aussagen im Zukunftsbild	Winterthur	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.	Kenntnisnahme	
Planaussage diverser Plandarstellungen	Winterthur	Die Pläne liefern leider häufig sehr beschränkte Aussagen (z.B. Karten Potenziale und Schwachstellen Verkehr oder Landschaft machen praktisch keine räumlichen Aussagen).	Kenntnisnahme	
ÖV-Grafiken	Winterthur	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.	Anpassen	
Daten Modal-Split-Zahlen	Winterthur	Die 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.	Anpassen	



Thema	Antragsteller	Auflage	Behandlung	Begründung
ÖV-Anteil	Winterthur	Die Aussage, dass der ÖV-Anteil beim Modal-Split in der Stadt Winterthur rückläufig sei, stimme nicht (zufällige Abweichung), S. 39. Dies ist zu korrigieren.	Anpassen	
Gesamtverkehr/Modalsplit	Winterthur	Anmerkung zum Kapitel 4.3.2 Gesamtverkehr/Modalsplit: Im Text auf S. 39 wird falsch verwiesen (Abb. 16 statt 15); Anmerkung 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 (zweitschlechtesten Wert: St. Gallen mit 26%).	Anpassen	
AP-Massnahmen	Winterthur	Ein Übersichtsplan über alle AP-Massnahmen wäre wünschenswert (S. 58)	Anpassen	
Landschaft (S. 79/80)	Winterthur	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.	Anpassen	
Siedlungs- und landschaftsverträgliche Abwicklung Verkehr (S. 83)	Winterthur	Umgestaltung Strassenraum (gemäss regionalem Richtplan) und Auwertung Strassenraumqualität (gemäss rGVK) widersprechen sich teilweise/stimmen nicht überein.	Anpassen	
Durchgangsverkehr (Abb. 40, 41, 42, S. 84)	Winterthur	Thema "mögliche Ausweichrouten" fehlen in der Abbildung 41 und die Bezeichnungen von Tabelle 2 fehlen in Abb. 41	Anpassen	
Durchgangsverkehr (Abb. 40-42)	Winterthur	Interessant wäre der Abgleich von Abb. 40 (übergeordnetes Netz) und Abb. 41/42 "mögliche Ausweichrouten". Mach 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?	Anpassen	
Massnahmenkatalog	Winterthur	Mach 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.	Anpassen	
Zweck Massnahmenblätter	Winterthur	Die Stadt Winterthur versteht 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 Sicht der Stadt Winterthur nicht der Flughöhe eines rGVK. Auch ist eine Vernehmlassung nicht dazu geeignet, neue Inhalte in ein Konzept zu integrieren. Die Stadt Winterthur hat deshalb auf das Ausfüllen der Massnahmenblätter verzichtet.	Kenntnisnahme	
Erarbeitung AP4	Winterthur	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.	Anpassen	
HS 1 Aufwertung Bahnhaltstellen	Winterthur	Anzahl VP entspricht nicht dem regionalen Richtplan. Ist eine Anpassung des regionalen Richtplans nötig?	Anpassen	
HS 6	Winterthur	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.	Anpassen	
HS9	Winterthur	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 die Stadt Winterthur vermeiden möchte, an solchen "Versprechen" gemessen zu 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.	Anpassen	