

Masterplan



für eine attraktive Winterthurer Altstadt

FDP Winterthur
Gemeinderatsfraktion

Version: 1.0
Datum: 5. Juni 2019

Inhalt

1.	Einleitung	4
1.1.	Auftrag	4
2.	Ausgangslage – die Altstadt im Wandel	4
2.1.	Treiber des Wandels	4
2.2.	Folgen des Wandels – die Innenstädte verändern sich	5
2.3.	Handeln statt reagieren	6
3.	Ziele des Masterplans für eine attraktive Winterthurer Altstadt	6
4.	Die Altstadt verfügt über ein attraktives Detailhandelsangebot	8
4.1.	Ausgangslage Detailhandel	8
4.2.	Massnahme – Zwischen- und Umnutzung erleichtern, Anbieter/Nachfrager von Räumen vernetzen	8
5.	Wohnen in der Altstadt ist in jedem Alter attraktiv	10
5.1.	Ausgangslage	10
5.2.	Massnahme – Klärung der Position Stadtrat betr. «Urbanes Leben im Alter»	10
6.	Die historische Bausubstanz ist energieeffizient und darf sich entwickeln	11
6.1.	Ausgangslage	11
6.2.	Massnahme – Motion betreffend Änderung des Nutzungsplanes	12
7.	Gute Erreichbarkeit der Altstadt gewährleisten	13
7.1.	Entwicklung der Mobilität in Winterthur	13
7.1.1.	Fussgängerzone Altstadt	14
7.2.	Ausgangslage für den Fussverkehr	15
7.2.2.	Massnahmen für den Fussverkehr	16
7.3.	Ausgangslage für Fahrradfahrende	16
7.3.1.	Abstellplätze Fahrräder	17
7.3.3.	Massnahmen für den Fahrradverkehr	18
7.3.4.	Begründung der Vorstösse	19
7.4.	Ausgangslage Zugang mit dem ÖV	21
7.4.1.	Massnahmen Öffentlicher Busverkehr	21
7.4.2.	Begründung der Vorstösse	22
7.5.	Ausgangslage für Motorfahrzeuge	23
7.5.1.	Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr	23
7.5.2.	Parkplätze für Motorfahrzeuge	24

7.5.3.	Kurzfristige Massnahmen für MIV – Einführung Konzept Nutzung öffentlicher Grund für das Parkieren von Motorfahrzeugen.....	24
7.5.4.	Massnahmen für den Motorradverkehr im Besondern	26
7.6.	Zusammenfassung	26
8.	Frei- und Grünräume sind gesichert und attraktiv gestaltet.....	27
8.1.	Ausgangslage Stadtpark.....	27
8.1.1.	Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Stadtparkes	27
8.2.	Begrünung von Flachdächern.....	28
9.	Anhänge	29
9.1.	Umsetzungsvorschlag für das Parkieren von Fahrrädern und Motorfahrrädern im Altstadtperimeter.....	29
9.2.	Vorschlag zur Umsetzung.....	33
9.3.	Bilder zur Parkierung von Fahrrädern und Motorrädern im Perimeter Altstadt.....	34
9.4.	Plan zum Umsetzungsvorschlag für das Parkieren von Fahrrädern und Motorfahrrädern im Altstadtperimeter	39
9.5.	Pendente GGR-Vorlagen betreffend die Gestaltung der Winterthurer Altstadt *	40

1. Einleitung

Winterthur verfügt über ein breites Detailhandels-, Gastronomie- und Kulturangebot. Die Rahmenbedingungen für die Altstadt und die Lebensgewohnheiten der potenziellen Kundschaft haben sich jedoch in jüngster Vergangenheit stark verändert. Die städtische Verwaltung ist aus der Altstadt ausgezogen, Einkäufe verlagern sich immer mehr in Fachmarktgebiete oder neue Stadtteile, ins Ausland und vor allem ins Internet. Die Lebens- und Arbeitsmodelle haben sich verändert und immer mehr gesetzliche Auflagen regulieren die Nutzung des öffentlichen und privaten Aussenraumes, nicht zuletzt, weil dieser auch immer vielfältiger und intensiver genutzt wird. Diese **Veränderungen beeinflussen die Entwicklung der Winterthurer Altstadt deutlich** - die Nutzung der Altstadt verändert sich rasant.

1.1. Auftrag

Die FDP Fraktion hat an ihrem Fraktionswochenende im Juli 2018 einer Gruppe den Auftrag erteilt, sich mit dem Thema «Attraktive Winterthurer Altstadt - Entwicklung gestalten» auseinanderzusetzen. Die Frage, wie die Altstadt als historisches Zentrum des Handels und der sozialen Interaktionen zwischen der Bevölkerung angesichts des massiven Strukturwandels gestaltet und auch in Zukunft als pulsierendes Zentrum erhalten werden kann, soll geklärt und konkrete Handlungsfelder bzw. Massnahmen aufgezeigt werden.

Die Arbeitsgruppe setzte sich zusammen aus Ulrich Arbenz, Romana Heuberger (Gemeinderätin) und Christian Maier (Vorstands-Mitglied KMU-Verband Winterthur).

2. Ausgangslage – die Altstadt im Wandel

Was wir heute Altstadt nennen, war vor zwei Generationen nicht alt, sondern Stadt, umgeben von Freiraum und stetig wachsenden Aussengemeinden. Das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben war auf sie zentriert, Waren wurden in ihr gehandelt, private und geschäftliche Rechtsgeschäfte abgeschlossen. Sie war das kulturelle Zentrum. Durch die laufende Steigerung unseres Wohlstandes wurde diese Nutzung immer intensiver, die Menschen- und Verkehrsströme schollen an und die Immobilienpreise stiegen.

2.1. Treiber des Wandels

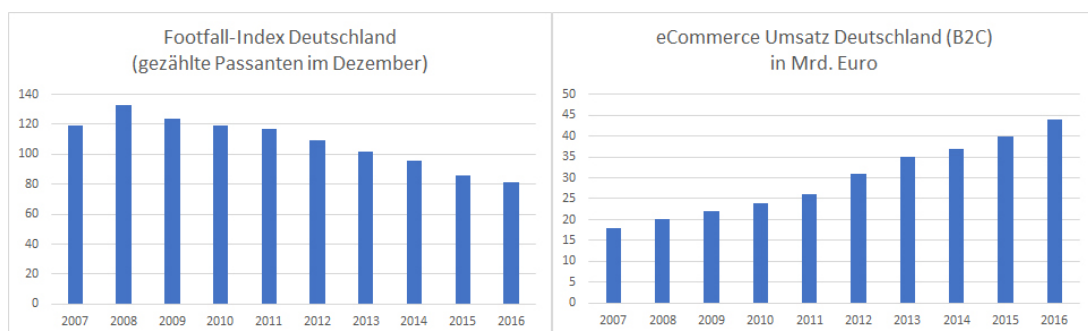
- War früher Winterthurs Stadtzentrum als zentraler Ort der Region Winterthur der Ort für spezialisierte Produkte, Dienstleistungen und kulturelle Angebote, so konkurrieren uns umliegende Städte dank der hervorragenden ÖV-Erschliessung immer stärker.

- Konsumenten machen vermehrt gezielte **Einkaufstouren ins grenznahe Ausland**. Dafür legen sie durchschnittlich 69 km (Hin- und Rückweg) zurück¹.
- Der **Onlinehandel** lässt Waren direkt vom Produzenten oder Grosshändler zum Kunden fließen, ein Umweg über stationäre Läden in Zentrumslagen ist immer weniger nötig. Dafür wächst der Zustellverkehr. Der Online-Umsatz beträgt mittlerweile rund 9.5 Mia. Franken/Jahr (+4,4 Mia. Franken mehr seit 2010), 1,9 Mia. Franken flossen dabei an Unternehmen im Ausland (+46% seit 2017)². Insgesamt entgehen dem Schweizer Detailhandel gemäss Schätzungen durch den (Online-) Einkaufstourismus im Jahr 2017 bereits 9,1 Mia. Franken³.

2.2. Folgen des Wandels – die Innenstädte verändern sich

Die Folge daraus sind **abnehmende Kunden-Frequenzen** in den Städten und sinkende Ausgaben pro Kopf in den lokalen Geschäften. Diese Entwicklung ist in Deutschland bereits messbare Realität. Der Footfall- bildet die Entwicklung der Kundenfrequenz ab und ist seit 2008 stark rückläufig. Im gleichen Zeitraum hat sich der eCommerce-Umsatz mehr als verdoppelt.

Footfall-Index in Deutschland⁴



Die stark sinkenden Einnahmen bei gleichzeitig immer noch hohen Miet- und Betriebskosten machen dem stationären Detailhandel schon heute sehr zu schaffen. Dieser befindet sich in einer grossen Umbruchsphase. In Winterthur standen im September 2018 bereits 12 Ladengeschäfte leer⁵, weitere Ladenschliessungen sind angekündigt.

¹ Credit Suisse (2018), Retail Outlook 2018, www.credit-suisse.com/corporate/de/articles/news-and-expertise/retail-outlook-2018-201801.html (22. Oktober 2018)

² Verband des Schweizer Versandhandels (2019), Schweizer Online-Konsum wächst 2018 um 10%, https://www.vsv-versandhandel.ch/wp-content/uploads/2019/02/DE-2019.02.28.Medienmitteilung_VSV-GfK_Online_und_Versandhandel-Sperrfrist.pdf (22.05.2019)

³ T. Rudolph, L. Nagengast, F. Nitsch (2017), Einkaufstourismus Schweizer 2017/18

⁴ Experian FootFall National Index Germany; Statista; EHI Handelsdaten: E-Commerce-Nettoumsatz der größten Online-Shops in Deutschland im Segment Bekleidung, Textilien und Schuhe im Jahr 2015 (in Millionen Euro)

⁵ Gemäss Aussage des Stadtrates anlässlich der Fragerunde in der Gemeinderatssitzung vom 17. September 2018

Ein klares Zeichen dafür, dass sich auch der **lokale Detailhandel in einem massiven Strukturwandel** befindet. Erwartet uns aber die gleiche Entwicklung wie in Deutschland, so stehen uns die grössten Veränderungen noch bevor.

Das aktuelle **Konsumverhalten der Bevölkerung** ist aber nicht nur für den Detailhandel eine Herausforderung, es **verändert auch das Stadtbild**. Für längere Zeit leerstehende Ladenflächen sind die ersten klar erkennbaren Zeichen für die Bewohner, dass diese Veränderungen in Winterthur einschneidend sind.

2.3. Handeln statt reagieren

Als für das Gemeinwesen tätige Politiker können wir dies einfach zur Kenntnis nehmen und unsystematisch laufend auftauchende Probleme angehen. Effizienter scheint uns eine **aktive und zielgerichtete Mitgestaltung**. Diese bedarf einer Vorstellung über den mittel- bis langfristig realistischen und **erstrebenswerten Zielzustand**. Das vorliegende Dokument, das wir «Masterplan Altstadt» nennen, konkretisiert diese Vorstellung, gibt eine **Orientierungs- bzw. Entscheidungshilfe** für laufend auftauchende Herausforderungen und enthält konkrete Vorschläge für kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen.

3. Ziele des Masterplans für eine attraktive Winterthurer Altstadt

Winterthur bleibt auch in Zukunft eine attraktive, lebenswerte und anziehende Stadt von hoher Qualität – für die Wohn-Bevölkerung, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die Konsumentinnen und Konsumenten und für Besucherinnen und Besucher. Das Angebot nicht digitalisierbarer Produkte, persönlichen Kontakte, die durch vielfältige Anknüpfungsmöglichkeiten aller Art angeregt werden, und das Wohnen prägen die Altstadt.

- **Die Altstadt verfügt über ein attraktives Detailhandelsangebot.** Das Gewerbe bietet hauptsächlich nicht vollständig digitalisierbare Produkte und Dienstleistungen oder Produkte an, deren Nutzen aus der sofortigen Verfügbarkeit durch lokale Lagerhaltung besteht. Pop Up Stores ergänzen das bestehende Angebot, geben Jungunternehmen eine Chance zur Produktelancierung, ziehen eine junge Käuferschaft an und erhöhen die Attraktivität der Innenstadt, da Leerstände kurzfristig behoben werden.
- **Sozialkontakte in spannenden Erlebniswelten prägen das Stadtbild.** Die bestehenden Kulturangebote in bildender Kunst, klassischer Musik und Theater nehmen Trends auf und entwickeln sich weiter. Daneben gibt es Raum für experimentelle Kunstformen und junge Kunstschaffende. Die kulturellen Institutionen in der Stadt werden auf attraktive Weise vernetzt, mit der Altstadt als zentralem Ausgangspunkt. Im öffentlichen Raum werden bewusst Erlebniswelten gestaltet. Ein breites Gastronomieangebot, auch mit preisgünstigen Verpflegungs-

möglichkeiten für Studierende, Schüler und Berufstätige am Mittag, und vielseitige Events bereichern die Stadt. Eventzonen werden geschaffen und gestaltet. Privates Engagement wird durch gute Rahmenbedingungen unterstützt.

- **Wohnen in der Altstadt ist in jedem Alter attraktiv.** Preisgünstiges, genossenschaftliches (nicht staatlich subventionierte) Wohnen wie auch Wohnungen im mittleren und oberen Preissegment werden angemessen angeboten⁶. Neue Wohnformen für urbanes Wohnen im Alter sind umgesetzt.
- **Die historische Bausubstanz ist energieeffizient und darf sich entwickeln.** Immobilien im Inventar der schützenswerten Bauten werden gebührend gepflegt und erhalten. Bei anderen Liegenschaften sind Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie zur baulichen Verdichtung und Attraktivitätssteigerung möglich. Smarte Gebäude erleichtern das Leben mit modernster Technik.
- **Die Altstadt ist für die städtische Bevölkerung aber auch für externe Besucher gut erreichbar** - durch ÖV, Velo, Fusswege aber auch durch den motorisierten Individualverkehr, bzw. den Individual-ÖV (Fahrtensharing und (Sammel-)Taxidienste (beides mit und ohne Fahrer), Free-Floating Zweiradfahrzeuge etc. Es ist gewährleistet, dass für jede Anwendung das geeignetste Verkehrsmittel eingesetzt werden kann.
- **Die Verkehrsströme in der Altstadt und darum herum sind optimiert und auf Ziel- und Quellverkehr reduziert.** Um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und gleichzeitig die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln so rationell wie möglich zu gestalten, werden Verkehrsströme ohne Ziel oder Quelle in der Stadt grossräumig um das Zentrum herumgeleitet. Der Güterumschlag wird neu organisiert – eine effiziente Liefer-Logistik reduziert das Verkehrsaufkommen in der Fussgängerzone.
- **Frei- und Grünräume sind gesichert und ansprechend gestaltet.** Der Verkehr wird unterirdisch geführt, genügend Parkplätze in unterirdischen Parkhäusern in solcher Zahl angeboten, dass kein Suchverkehr entsteht.

Ziel der FDP-Fraktion ist es, den obengenannten Masterplan für eine attraktive Altstadt durch ihr politisches Handeln konsequent zu verfolgen und konkrete Massnahmen zur Zielerreichung vorzuschlagen bzw. zu unterstützen. In einem ersten Schritt wurden bereits Massnahmen zu einzelnen der aufgezeigten Themen ausgearbeitet. Diese werden im Folgenden aufgezeigt.

⁶ FDP-Vision Winterthur 2050 (Brunner et al, 2019)

4. Die Altstadt verfügt über ein attraktives Detailhandelsangebot

4.1. Ausgangslage Detailhandel

Digitalisierbare Dienstleistungen und Produkte, die am Bildschirm gleich gut oder besser gewählt werden können, sowie schwere und sperrige Produkte werden aus dem Angebot der Altstadt verschwinden.

- Textilprodukte, die bisher margenstark stationär vertrieben wurden, wandern voraussichtlich in den Onlinevertrieb ab. Für Gewerbeliegenschaften finden sich keine Nachfolgemieten mit gleich hoher Marge, welche das Bezahlen hoher Mieten erlauben, und gleich hohem Flächenbedarf. Der Leerstand steigt bei Parterre-Nutzungen, die Gewerbemieten sinken. Leere Verkaufsgeschäfte beginnen das Stadtbild negativ zu prägen.

In der Stadt St. Gallen standen im Herbst 2018 bereits 44 Ladenlokale in der Innenstadt leer. In Winterthur waren es zum gleichen Zeitpunkt 12 Lokale (teilweise seit längerer Zeit)⁷. Zudem haben weitere namhafte Firmen wie Pfister und Starbucks angekündigt, ihre Geschäfte/Standorte in Winterthur in naher Zukunft zu schliessen. Immer mehr Ladenlokale sind verwaist. Dies wirkt einerseits für Konsumenten unattraktiv, andererseits werden auch neue Firmen eher davon abgehalten, sich in Winterthur niederzulassen.

4.2. Massnahme – Zwischen- und Umnutzung erleichtern, Anbieter/Nachfrager von Räumen vernetzen

Um eine Negativspirale zu verhindern gilt es, die vorhandenen Leerstände möglichst rasch zu beheben. **Befristete Zwischen- und Umnutzungen** sind eine attraktive Möglichkeit, **rasch neues Leben in Leerstände** zu bringen. Modelle wie Pop-up-Stores, Shop-Sharing oder Guerilla-Stores können einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten. Die zulässigen Nutzungen in der Altstadt (Wohnen, stilles und mässig störendes Gewerbe, Verkauf) decken alle potenziellen Bedürfnisse ab. Wichtig ist, dass Vermieter und potentielle Nutzer zusammengeführt und Zwischennutzungsgesuche so rasch als möglich bewilligt werden.

- Im Postulat «**Befristete Zwischennutzungen der Liegenschaften in der Altstadt erleichtern**» werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:
 - Das House of Winterthur wird von der Stadt beauftragt, ihr gemeldete oder bekannte Leerstände von Verkaufslokalen in Altstadtliegenschaften in Absprache

⁷ Gemäss Aussage des Stadtrates anlässlich der Fragerunde in der Gemeinderatssitzung vom 17. September 2018

mit der Eigentümerschaft zeitnah auf seiner Webseite zu publizieren und als Anlaufstelle für potenzielle Nutzer zu dienen.

- Baurechtliche Gesuche um Zwischennutzungen sind durch die Bewilligungsbehörde im Anzeigeverfahren verzugslos zu bewilligen.
- Es ist eine einzige Person für die Projektleitung für alle Fragen des Bewilligungsverfahrens von Zwischennutzungen in der Altstadt zu bezeichnen.
- Wird bei der Umnutzung baulich nichts zerstört (irreversibel verändert), ist die Denkmalpflege nicht in das Genehmigungsverfahren einzubeziehen
- Reklambewilligung sind mit der Baubewilligung zu erteilen.
- Wird aus einer baurechtskonformen Zwischennutzung ein Definitivum, ist kein neues Bewilligungsverfahren durchzuführen.



Hermes Popup Shop «Silk Mix» in Zürich



IKEA Popup Shop Zürich

Kauf eine Ziege, Wien

5. Wohnen in der Altstadt ist in jedem Alter attraktiv

5.1. Ausgangslage

Wohnen in der Altstadt soll in jedem Alter attraktiv sein. Gerade auch ältere Menschen möchten heute im Stadtzentrum wohnen, in einer lebhaften Umgebung und mit spannenden Kultur-, Einkaufs- und Freizeitangeboten in ihrer Nähe; älter werden mittendrin ist angesagt. Sie wünschen sich Wohnformen, um die länger und wichtiger werdende Lebensphase nach eigenen Wünschen und Bedürfnissen zu gestalten. Und in diesen Wohnformen leben sie so lange als möglich – dank ambulanter Hilfe und Pflege auch dann, wenn sie bereits gebrechlich sind. 84 Prozent der über 80-jährigen wohnen in Winterthur noch in den eigenen vier Wänden⁸. Traditionelle Altersheime sind weniger gefragt. Innovative Wohnmodelle wie Seniorenwohngemeinschaften oder Mehrgenerationenhäuser nehmen an Bedeutung zu. Private Wohnbaugenossenschaften leisten einen wesentlichen Beitrag, um solche Wohnformen zu entwickeln bzw. weiterzuentwickeln.

5.2. Massnahme – Klärung der Position Stadtrat betr. «Urbanes Leben im Alter»

Was in Winterthur fehlt, sind finanzierbare sogenannte «**Altersresidenzen**», in denen Seniorinnen und Senioren in ihren eigenen Wohnungen leben, ihr Leben selbständig führen, aber bei Bedarf auf einen **24-h Betreuungs- und Pflegedienst** zählen können und individuell Dienstleistungen in den Bereichen **Gastronomie, Hauswirtschaft, Gesundheitspflege** usw. beanspruchen können. Um eine spannende Durchmischung der Generationen zu erhalten, können in solchen Residenzen auch Kinderhorte, Kindergärten etc. integriert werden:

In einer **schriftlichen Anfrage** «Urbanes Leben im Alter» werden folgende Fragen gestellt:

- Gibt es in Winterthur bereits Projekte für solche Altersresidenzen?
- Ist der Stadtrat bereit, städtische Liegenschaften wie z.B. das Obertor für solche Projekte freizugeben?
- Führt der Stadtrat Gespräche mit potenziellen Investoren, welche solche Projekte umsetzen möchten?



⁸ Altersform Winterthur (2015), Wohnen im Alter in Winterthur

6. Die historische Bausubstanz ist energieeffizient und darf sich entwickeln

In einer Volksabstimmung beauftragte die Bevölkerung 2012 die städtischen Behörden, zur Durchsetzung der Energiewende die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu verfolgen. Primärenergieverbrauch und Treibhausgasausstoss sind damit bis 2050 deutlich zu reduzieren. Zudem soll die Stromversorgung bis dahin ohne Kernkraft erfolgen.⁹

Im Rahmen der Re-Zertifizierung 2015 für das Label Energiestadt GOLD wurde als eine wesentliche Schwachstelle die zu **geringe «lokale Energieproduktion auf dem Gemeindegebiet»** geortet. Die Stadt erhielt nur 20,3 von 34 möglichen Punkten und damit eine Zielerreichung von lediglich 60%. Dies ist der schwächste Einzelwert der ganzen Re-Zertifizierung.¹⁰

6.1. Ausgangslage

Mit der **vermehrten Erstellung von Solaranlagen** auf öffentlichen Gebäuden kann die Stadt selbst zur Zielerreichung beitragen. Eine nicht unerhebliche Rolle spielt aber auch die Produktion **erneuerbarer Energie durch Private**. Immer mehr private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer möchten deshalb auf die Energiegewinnung mit Solarpanel setzen.

Leider ergeben sich in den Kern- und Quartiererhaltungszonen aber immer wieder Konflikte mit der Denkmalpflege und dem Zürcher Heimatschutz. Der Bund hat mit Art. 18a Abs.2 RPG und Art. 32b RPV die Erstellung von Solaranlagen auf Dächern und Fassaden bei Gebäuden innerhalb und ausserhalb der Bauzonen durch Einführung des Meldeverfahrens anstelle des Baubewilligungsverfahrens erleichtert und in Art 18a Abs. 2 Ziff. 3 und 4 festgehalten, dass Solaranlagen auf Kultur- und Naturdenkmälern von nationaler Bedeutung zwar erstellt werden, diese aber nicht wesentlich beeinträchtigen dürfen. **Die Interessen an der Nutzung der Solarenergie auf bestehenden oder neuen Bauten hätten aber den ästhetischen Anliegen grundsätzlich vorzugehen.** Die bundesrechtliche Regelung wird mit § 238 Abs. 4 PBG auf kantonaler Ebene aufgenommen; allerdings gilt gemäss § 2a BVV für Anlagen in Kernzonen und im Bereich anderer Schutzanordnungen eine Bewilligungspflicht.

Trotz dieser klaren Formulierungen gibt es immer wieder Vorbehalte gegen Solaranlagen auf Dächern in Kernzonen und Quartiererhaltungszonen, nicht nur in Ortsbildern

⁹http://wahlen.winterthur.ch/fileadmin/user_upload/Wahlen/2012-11-25/a62_Abstimmung_25_November_GzD.pdf

¹⁰ Stadt Winterthur, Departement Sicherheit und Umwelt (2015), Energiestadt Gold: Ergebnisse der Rezertifizierung; <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/energie-umwelt-natur/energie-klimaschutz/energiestadt-gold> (15.03.2019)

von nationaler oder kantonaler Bedeutung (im ISOS-Inventar A-Objekte), sondern auch in regionalen und kommunalen Ortsbildern. Bauherren, die gut integrierte Photovoltaikanlagen auf ihren Dächern installieren wollen, werden in kostspielige Rechtsmittelverfahren gezwungen.

Die Gemeinden sind gemäss § 50 Abs. 3 und § 50a Abs. 1 PBG befugt, in Kern- und Quartiererhaltungszonen besondere Vorschriften über die Erscheinung der Bauten zu erlassen. Die Stadt Winterthur hat das mit Art. 8 BO für die Kernzonen getan, allerdings mit einer sehr auslegungsbedürftigen Formulierung, wonach nur «gut gestaltete» Solaranlagen zulässig sind.



Abbildung 1: Neue Solarpanel eingesetzt in historischen Gebäuden und in Einfamilienhäusern ¹¹

6.2. Massnahme – Motion betreffend Änderung des Nutzungsplanes

Der unbestimmte Rechtsbegriff der «**guten Gestaltung**» soll in der Bauordnung konkretisiert werden. Dabei kann auf Vorschläge zurückgegriffen werden, die im National- und Ständerat 2012 – bei der letzten Revision des Raumplanungsgesetzes – genauso diskutiert worden sind (siehe Änderungsanträge zu Art. 8, Abs.2, Bst. a-c).

Die FDP-Fraktion hat an der Gemeinderatssitzung vom 15. April 2019 gemeinsam mit der CVP und der SVP die Motion 2019.41 betreffend Nutzungsplan eingereicht mit dem Ziel in der Bauordnung ausformuliert festzuhalten, was unter «guter Gestaltung» zu verstehen ist.

¹¹ Bildquelle: <http://solteq.eu/> (20.2.2019)

7. Gute Erreichbarkeit der Altstadt gewährleisten

7.1. Entwicklung der Mobilität in Winterthur

Die historische Winterthurer Altstadt ist noch heute im Wesentlichen erschlossen durch die jahrhundertealten Verkehrswege, die zunächst nach Vitodurum, also Oberwinterthur, und dann auch zur heutigen Altstadt führten. An den Stadtgrenzen der Altstadt befanden sich ab dem Mittelalter die Stadttore. Dort wurde geprüft, wer wie in die Stadt hineindurfte oder draussen bleiben musste. Im 19. Jahrhundert wurde der Bahnverkehr entwickelt. Die Bahnlinien führten durch unbebautes Land auch an den damaligen Stadtrand von Winterthur. Zwischen 1835 und 1871 wurden die Stadttore geschleift, weil sie dem Verkehr hinderlich waren. Seit 1875 erschliessen Winterthur 7 Bahnlinien. Dieselben wie heute. Die Strassenbahnlinien, die ab dem Ende des 19. Jahrhunderts und bis in die Dreissigerjahre des 20. Jahrhunderts gebaut wurden, also bis nach der Eingemeindung der Vororte im Jahre 1922, führten zunächst noch durch den Altstadt-kern. 1951 wurde der Trambetrieb in Winterthur eingestellt. 1964 begannen die Arbeiten für eine Autobahnumfahrung, 1968 wurde sie eröffnet. 1973 sprachen sich die Stimmbürger für ein autofreies Stadtzentrum aus.¹² Seit 1999 besteht sie in der heutigen Form.

Seit die Altstadt vom Verkehr befreit und entsprechend gestaltet wurde, wurden kaum mehr Anpassungen konzeptioneller Art, durch die Anpassung der Infrastruktur für die Mobilität oder durch Aufwertungen für die Bewohner und Besucher vorgenommen. Die Bevölkerung ist jedoch von 85'000 im Jahre 1985 auf 114'000 Ende 2018 gewachsen. Der ÖV, insbesondere der Bahnverkehr, wurde in den letzten 25 Jahren stetig und stark ausgebaut. Die Frequenzen sind enorm gestiegen. Der Busliniennetz wurde erweitert und etwas verdichtet. Es ist immer noch auf den Hauptbahnhof als zentralen Umsteigebahnhof ausgerichtet, mit entsprechenden Ankunfts- und Abfahrtswellen. Die Strasseninfrastruktur wurde letztmals in den 80er Jahren und einzig durch den Bau der Spange, d.h. der Verbindung von General-Guisan-Strasse mit der St. Georgenstrasse, konzeptionell erweitert und die Stadthausstrasse ist seither für den Durchgangsverkehr bedeutungslos.

Einzelne Projekte für die Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr, z.B. der Breitunnel, hatten aus politischen Gründen keine Chance, für Ausbauten bestehender Verbindungen andererseits fehlt schlicht der Platz. So ist das Winterthurer Zentrum sowohl durch den innerstädtischen Verkehr zwischen den Vororten, den Durchgangsverkehr aus dem Tösstal, aber auch den Ausweichverkehr der Autobahnumfahrung, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, wenn diese regelmässig verstopft ist oder wenn Störungen bestehen, entweder stark belastet oder überlastet.

¹² Alle Angaben gemäss Winterthurer Glossar (winterthur-glossar.ch)

Deshalb sind Massnahmen erforderlich, einerseits, weil der ÖV seine Funktion nicht mehr zuverlässig wahrnehmen kann, andererseits auch, damit die Altstadt auch mit dem MIV erreichbar bleibt und das Gewerbe ohne teuren Zeitverlust zirkulieren kann.

7.1.1. Fussgängerzone Altstadt

Die Winterthurer Altstadt umfasst das Gebiet zwischen Technikum-/General-Guisan-/Stadthausstrasse und Bahnhofplatz. Seit 1999 besteht sie in der heutigen Ausgestaltung als Fussgängerzone.



Abbildung 2: Karte Winterthurer Altstadt

Der Güterumschlag ist gestattet. Für Handwerksfahrzeuge, welche vor Ort abgestellt werden müssen, kann eine entsprechende Karte für die «Zone Fussgänger/innen» bei der Stadtpolizei bezogen werden. Temporäre Markt-Signalisationen sind bindend und dürfen auch für Güterumschlag, Personentransporte etc. nicht missachtet werden.¹³

An der Marktgasse ist Güterumschlag bis 11.00 Uhr gestattet. Von 11.00 bis 18.30 Uhr gilt ein allgemeines Fahrverbot ohne Zusatz für Ausnahmen. Für den Güterumschlag im allgemeinen Fahrverbot der Marktgasse zwischen 11.00 und 18.30 Uhr muss zwingend eine Karte «Zone Fussgänger/innen» gelöst werden.

¹³ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/auto-und-motorraeder/altstadt> (20.04.2019)

«Fussgängerzonen» sind den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten¹⁴ vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schritttempo gefahren werden, auch von den Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern; Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten haben Vortritt.

Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren (Art. 22c SSV).

Für Rollstühle und für den Transport von gehbehinderten Personen gelten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen¹⁵

7.2. Ausgangslage für den Fussverkehr

Für den Fussverkehr ist die Altstadt gut aus allen Richtungen erreichbar. Die Zugangswege laden je nach Herkunftsrichtung mehr oder weniger zum Spazieren ein und sind, soweit man nicht den Hauptstrassen folgen will, nicht dem Durchgangsverkehr ausgesetzt. Zunehmend sind die Fussgänger jedoch durch den Zweiradverkehr und die fahrzeugähnlichen Geräte verunsichert, weil die Verkehrsregeln, die auch dem Schutz der Fussgänger dienen, vielfach nicht eingehalten werden.



¹⁴ Fahrzeugähnliche Geräte sind mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, welche ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden wie Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette oder Kinderräder. Fahrräder und Rollstühle gelten nicht als fahrzeugähnliche Geräte (Art. 10 Abs. 10 VRV)

¹⁵ Art. 20a und Art. 43.a VRV

7.2.2. Massnahmen für den Fussverkehr

Es werden folgende Massnahmen vorgeschlagen, welcher der Stadtrat in eigener Kompetenz umsetzen kann:

- Durchsetzung der Verkehrsregeln auch in den Fussgängerzonen
- Befreiung der Trottoirs von Markierungen von Parkplätzen im Zentrumsbereich¹⁶ (ausgenommen signalisierte Plätze für Güterumschlag, wo dies zum Freihalten der Fahrbahn für den ÖV erforderlich scheint, insb. an der Technikumstrasse)

Im Bereiche Altstadt ist in erster Linie dafür zu sorgen, dass sich die Fussgänger auch in Zonen, in denen sie die Verkehrsfläche mit Fahrrädern und fahrzeugähnlichen Geräten teilen, sicher und wohl fühlen. Die gemischte Nutzung der Verkehrsflächen muss sozial verträglich sein. Dies wird an sich am besten gewährleistet durch gegenseitige Rücksichtnahme. Dieser Appell ist unbestritten, doch ist der kleinste gemeinsame Nenner zwischen allen Beteiligten wohl dann am besten zu finden, wenn alle die gesetzlichen Regeln kennen und einhalten. Zum Schutze des Fussverkehrs sind daher gelegentlich strikte Kontrollen des Fahrradverkehrs und des Motorfahrzeugverkehrs in der Altstadt erforderlich, damit die geltenden Verkehrsregeln nicht in Vergessenheit geraten. Diese Kontrollen können durchaus auf originelle Art vorgenommen werden und brauchen nicht stets in Verzeigungen zu enden¹⁷. Besondere Förderungsmassnahmen für den Fussverkehr sind darüber hinaus kaum erforderlich. Hie und da wird die Forderung nach vermehrten Sitzmöglichkeiten gestellt. Diese können an geeigneten Orten vereinzelt noch geschaffen werden.

Das Trottoir gehört den Fussgängern. Soll der Fussgängerverkehr gefördert und das Flanieren erleichtert werden, sind die Trottoirs nicht für das Parkieren von Fahrzeugen zur Verfügung zu stellen. Ausnahmsweise können Flächen für den Güterumschlag signalisiert werden, wenn dadurch zugleich der öffentliche Busverkehr Nutzen zieht (z.B. Technikumstrasse Südseite).

7.3. Ausgangslage für Fahrradfahrende

Für die Fahrradfahrenden ist die Zufahrt zur Altstadt durch Radwege und Radstreifen im altstadtnahen Bereich zumeist hinreichend ausgestaltet, auch wenn punktuell Verbesserungspotential besteht. Zu wünschen übrig lässt die Situation an der Technikumstrasse, wo für die Radfahrerinnen und Radfahrer, mit Ausnahme des Bereichs zwischen Bahnhofplatz und Lagerhausstrasse, kein Raum vorgesehen ist. Auf den Einfallachsen aus den Quartieren in die Altstadt sind dagegen nicht durchgängig Radwege oder Radstreifen vorhanden. Das Radstreifen- bzw. Radwegnetz ist löchrig, die

¹⁶ z.B. an der Stadthausstrasse vor Weinhandlung Traité

¹⁷ Beispiel: <https://www.youtube.com/watch?v=bFy2ISQxx9s>

einzelnen Abschnitte aufzuzählen erübrigt sich hier. Sie dürften bei den zuständigen Stellen der Stadt längst bekannt sein. Mit der Planung von Radweg-Schnellrouten bzw. Schnellrouten-Musterabschnitten sollte nicht davon abgelenkt werden.

7.3.1. Abstellplätze Fahrräder

Wer nicht zu Fuss oder mit dem ÖV, sondern mit einem Fahrzeug ins Stadtzentrum gelangt, ist im Regelfall darauf angewiesen, dieses irgendwo für kürzere oder auch etwas längere Zeit abstellen zu können. Für Fahrräder sind an den meisten Eingängen zur Altstadt Fahrradparkplätze signalisiert und/oder markiert. An verschiedenen Orten sind Fahrradabstellvorrichtungen installiert, an denen man die Fahrräder gegen Diebstahl sichern kann. Gedeckte und überwachte Abstellplätze für Fahrräder gibt es nur im Bahnhofsbereich, d.h. im Prinzip für die Bahnpendler. Im Innern der Altstadt sind in einzelnen Gassen oder auf Plätzen Fahrradabstellplätze markiert. Diese Plätze werden, so genügend freier Raum vorhanden ist, sehr gut genutzt. Neben «Wildparkierern» stellen aber auch Radfahrer, die ihr Fahrrad zu Besorgungen mitnehmen, dieses während kurzer Zeit vor Geschäften oder irgendwo ab. Werden einzelne Fahrräder geordnet ausserhalb von Markierungen abgestellt, schliessen sich andere Radfahrerinnen und Radfahrer sehr oft dieser wild begonnen Parkierungsordnung an. Diese kreative Ordnung ist nicht immer optimal platziert.

Der Bahnhofsbereich der Altstadt (Bereich Stadthausstrasse – Bankstrasse – Museumstrasse, Münzgasse sowie bei den Archhöfen) ist zum überwiegenden Teil ausgelastet durch abgestellte Fahrräder von Pendlern. Freie Fahrradabstellvorrichtungen im Bahnhofsbereich altstadtseitig sind derzeit noch bei der ehemaligen Güterexpedition beim Salzhausplatz und bei der Fuss- und Velowegbrücke über die Wülflingerstrasse vis-à-vis dem ZHAW-Rundbau (ehem. Volkartgebäude) verfügbar.



7.3.3. Massnahmen für den Fahrradverkehr

Im Postulat «**Signalisation und Kommunikation von Fahrradparkplätzen in der Altstadt – plus 400 Abstellplätze**» werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Markierung der Altstadt als Zone, in der das Parkieren nur an den dafür vorgesehenen Orten erlaubt ist, wie neu im Bereich Bahnhof-Westseite an der Rudolfstrasse.
- Markierung von rund 400 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen in der Altstadt
- Signalisation und Markierung von Kurzzeitfahrradparkplätzen in der Altstadt (und ausserhalb, wo erforderlich)
- Signalisation von Abstellflächen für Spezialfahräder, Fahrräder mit Anhängern sowie Free-Floating Zweiradfahrzeuge in der Altstadt (und ausserhalb wo erforderlich)
- Einheitliche Signalisation und Markierung der Parkplätze im Altstadtperimeter
- Publikation aller Fahrradparkplätze und Regelungen für deren Nutzung im Internet (inkl. Abholort für entfernte Fahrräder)



In der Motion «**Gedekte Fahrradabstellplätze für Anwohner und Arbeitnehmer in der Altstadt**» wird folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Einrichtung von gedeckten Abstellplätzen für Fahrräder (und andere nicht motorisierte Zweiradfahrzeuge) für Menschen, die in der Altstadt arbeiten oder wohnen, allenfalls zur Miete (z.B. hinter Altstadtschulhaus anstelle der Parkplätze für Motorfahrzeuge).

Im Postulat «**Erreichbarkeit der Altstadt für FahrradfahrerInnen rasch verbessern**» wird folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Schliessung der Lücken im Radstreifen-/Radwegnetz in der Zufahrt zur Altstadt¹⁸



7.3.4. Begründung der Vorstösse

Der Fahrradverkehr oder die Verkehrsmittel, die wie Fahrräder behandelt werden, sind in der Nutzung der möglichen Verkehrsflächen zwar am flexibelsten, zugleich aber am schlechtesten zu kanalisieren, weil sie überall durchkommen. Am besten gelingt dies durch attraktive Angebote. Fahrräder mit ihren aktuellen Ausgestaltungen (mit Lenkern aller Art, Liegeräder, Anhänger, Lasträder etc.) sind nicht nur als Reisegefährt, sondern auch zum Transport eines beschränkten Warenvolumens unter allen Titeln (Ökologie, Ökonomie und Effizienz) für kürzere Distanzen wohl das geeignetste Verkehrsmittel. Sie benötigen zudem von allen individuellen Verkehrsmitteln sowohl während des Fahrens als auch abgestellt neben den Trottinets und ähnlichen fahrzeugähnlichen Geräten am wenigsten Platz¹⁹. Deren Nutzung ist zu fördern. Einerseits sind mit erster Priorität die **Radweg- bzw. die Radstreifenlücken zunächst in der Zufahrt zur Altstadt zu schliessen**.

Zudem sind an den Zugängen zur Altstadt und in der Altstadt weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, fahrradähnliche Geräte und auch für Free-Floating-Zweiradfahrzeuge zu schaffen, auch zur Vermeidung der Beliebigkeit des Abstellens der letzteren (wie das in Zürich derzeit zu beobachten ist). Das ist weitgehend durch **Markierungen und Signalisationen**, teils wohl auch verbunden mit kleineren baulichen Massnahmen

¹⁸ z.B. Wüflingerstrasse, Römerstrasse vor Stadtrainbrücke, Geiselweidstrasse zwischen Thurgauer- und St. Galler-Strasse, Tösstalstrasse etc.

¹⁹ Das Bundesamt für Strassen hat eine grosse Sammlung von Informationen zum Langsamverkehr bereitgestellt. <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/langsamverkehr/materialien.html>

und etappenweise durch die Exekutive zu lösen. Die Abstellplätze sind auch zur Erhöhung der Akzeptanz der Fahrräder in der Altstadt durch Fussgänger und Geschäftsinhaber zu markieren. Ohnehin schätzen es sehr viel Fahrradfahrer, wenn sie ihr Fahrrad in eine bereits bestehende Reihe stellen können, wie sich leicht feststellen lässt. Es geht also in erster Linie darum, diese Reihen am geeigneten Ort entstehen zu lassen. Damit auch jene, die das Fahrrad nur sehr kurzfristige abstellen wollen, einen Platz finden, sind an geeigneten Orten besonders gekennzeichnete **Kurzzeitparkplätze** für Fahrräder zu signalisieren (z.B. 30 Minuten, werktags 08.00-19.00 Uhr), wie dies vor Aufnahme der Bauarbeiten für die Fahrradunterführung Bahnhof an der Turnerstrasse etwa für Kunden der Post galt. Zur Steigerung der Attraktivität der Fahrradnutzung sind auch zusätzliche Einrichtungen zum Abstellen der Fahrräder mit Diebstahlsicherung aufzustellen, an geeigneten Orten auch doppelstöckig, mit den Einrichtungen, wie sie beim Zentrum Neuwiesen an der Rudolfstrasse stehen und dort auch genutzt werden. Zur Verbesserung der Ordnung und zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Parkierungsflächen könnte auch beitragen, wenn die bisher teils gemischten **Parkierungsflächen für Motorräder und Fahrräder konsequent getrennt** werden.

Festzustellen ist, dass die Stadt weder über einen Plan mit den im Perimeter Altstadt vorhandenen Parkierungsflächen für Zweiradfahrzeuge noch ein im Detail nachvollziehbares Parkierungskonzept verfügt. Signalisation, Markierungen und Angebot der Fahrradparkierungseinrichtungen sind uneinheitlich.

Die Stadt Zürich zeigt, wie man es machen könnte:

- Gestaltungs-Standards Stadträume: Parkierung²⁰
- Leitfaden Veloparkierung in Wohnsiedlungen ²¹

Im Anhang wird aufgezeigt, wie heute die Parkierung für Zwei- und Dreiradfahrzeuge im Altstadtperimeter geregelt ist und wie das Angebot mit geringem Aufwand erweitert werden könnte. Dabei wurde von folgenden Überlegungen ausgegangen:

- a) Für Motorräder werden Einzelparkplätze mit Feldern von 200 x 120 cm (inkl. 1 Markierung)²² markiert.
- b) Ohne Einzelfahrzeugmarkierung können Motorräder etwas dichter gestellt werden. (z.B. 200 x 600 cm: Platz für 6-7 Motorräder).
- c) Markierte Fahrradabstellplätze sind wie folgt dimensioniert: 200 x 75 cm (inkl. eine seitliche Markierungslinie)²³.

²⁰ <https://www.stadt-zuerich.ch/%2Fcontent%2Fdam%2Fstzh%2Fted%2FDeutsch%2Foeffentlicher-raum%2FPublikationen-und-Broschueren%2FStadtraume-2010-Gestaltungsstandards-9-Parkierung.pdf&usg=AOvVaw3PNKyonRg5ziGIF-GH70k->

²¹ <http://files.newsnetz.ch/upload/1/1/115084.pdf>

²² Gemäss Parkierungskonzept Stadt Zürich, Ziff. 5.2

²³ Gemäss Parkierungskonzept Stadt Zürich, Ziff. 5.2

- d) Ohne Einzelfahrzeugmarkierung können auch Fahrräder etwas dichter gestellt werden (z.B. 200 x 600 cm: Platz für 10 Fahrräder).
- e) Spezialfahrräder (Langfahrräder, Fahrräder mit Anhängern, fahrzeugähnliche Geräte, Free-Floating Zweiradfahrzeuge) können nicht in Fahrradeinstellvorrichtungen für Fahrräder eingestellt werden. Für diese Kategorie sind spezielle Plätze vorzusehen. Heute werden diese Spezialfahrräder zwangsläufig «irgendwie» parkiert. Es sind Flächen von mind. 380cm Tiefe und mind. 300cm Breite vorzusehen und entsprechen gelb zu markieren (Eckmarkierung oder Rahmen, allenfalls mit Zusatzsignalisation²⁴.

7.4. Ausgangslage Zugang mit dem ÖV

Die Altstadt ist durch den ÖV aus allen Stadtquartieren und mit den Bahnlinien der SBB sehr gut erschlossen. Bei der Bahn erfolgt ein periodischer Ausbau zur Kapazitätserhöhung und zur Verbesserung der Fahrplanstabilität. Der Ausbau des Bahnhofs Grüze (unter Einbezug der Linie nach Oberwinterthur) wird zu einer Entlastung des Hauptbahnhofs führen und damit auch die Pendlerströme etwas umlagern. Ob dies allerdings beim prognostizierten Bevölkerungswachstum zu einer Reduktion der Pendler am Hauptbahnhof führt, oder ob damit nur die Zunahme reduziert werden kann, wird sich weisen.

Das Busliniennetz auf Stadtgebiet und in Nachbargemeinden wurde zuletzt auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ausgebaut. Der ÖV muss sich den Strassenraum weitgehend mit dem MIV teilen, soweit für diesen keine eigenen Spuren markiert sind. Zudem wurden vereinzelt Massnahmen getroffen, um den ÖV an Lichtsignalanlagen zu bevorzugen. Die Priorisierung des ÖV ist jedoch nur so lange möglich, als der MIV nicht ganz zum Erliegen kommt und so wiederum den ÖV beeinträchtigt.

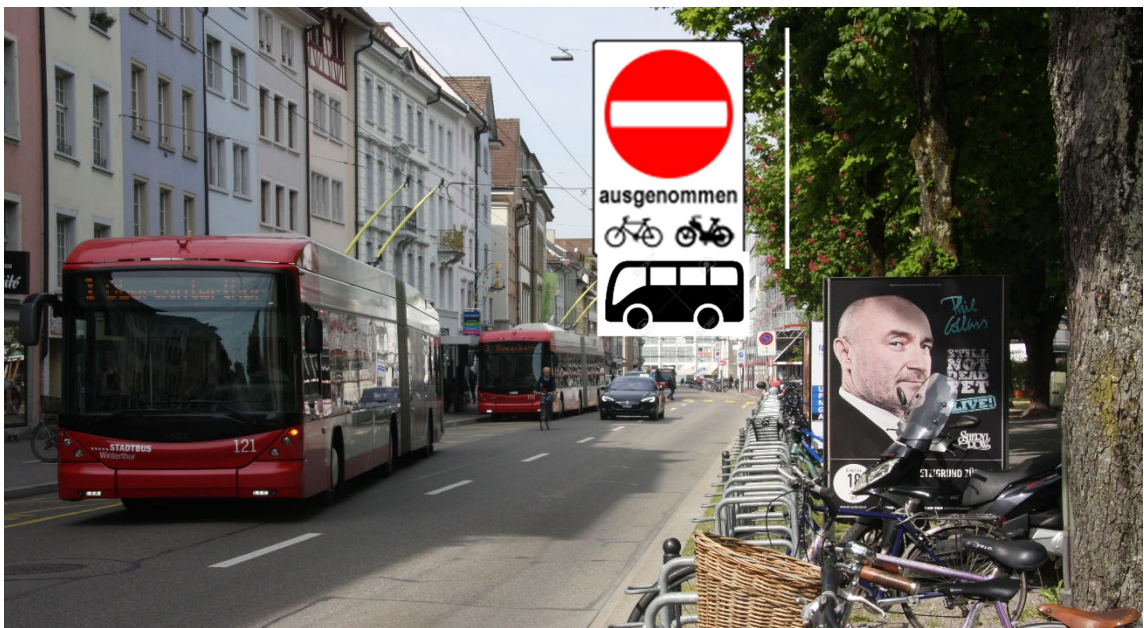
7.4.1. Massnahmen Öffentlicher Busverkehr

Im Postulat **«Änderung der Signalisation der Stadthausstrasse»** werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Signalisation von Halteverboten an der Stadthausstrasse Fahrtrichtung Bahnhof
- Fahrverbot für Motorwagen auf der Stadthaus-, Bank- und Lindstrasse zwischen Museum- und Stadthausstrasse mit Ausnahmen für:
 - a) ÖV
 - b) Zufahrt zum Ein- und Aussteigenlassen sowie zum Güterumschlag
 - c) Fahrverbot erneut signalisiert an der Stadthausstrasse stadtaufwärts ab Lindstrasse/Graben

²⁴ An sich sollten freistehende Signalisationen in der Altstadt vermieden werden, damit die Verkehrsflächen ohne Demontageaufwand frei genutzt werden können.

- Einbahnverkehr für Güterumschlag und zum Ein- und Aussteigenlassen auf der Stadthausstrasse mit verbotener Fahrtrichtung Bahnhof (mit Ausnahme ÖV, Fahrrädern sowie Motorrädern)
- Einrichten eines Kiss&Go-Parkplatzes auf der Höhe Casinotheater
- Einführung eines Taxiregimes für die Zufahrt via St. Georgenstrasse und zum Laden am Bahnhof (inkl. Wartezonen für Taxis ab der Wüflingerunterführung und Zufahrt zum Bahnhof auf dem Bahnhofparkhaus).



7.4.2. Begründung der Vorstösse

Der Busverkehr soll im Altstadtperimeter, insbesondere Richtung Bahnhof, möglichst ungehindert zirkulieren können, da dort die Anschlüsse sicherzustellen sind, was in umgekehrter Richtung eine geringere Rolle spielt.

Soweit der Verkehr überhaupt zugelassen werden soll (die Stadthaus-, die Bank- und die Lindstrasse zwischen Museum- und Stadthausstrasse können problemlos für jeden Durchgangsverkehr gesperrt werden) sind alle Verkehrsmanöver rund um die Altstadt, die den Busverkehr stören könnten, zu unterbinden. Das sind insbesondere Linksabbieger, weil diesen keine eigene Spur zur Verfügung gestellt werden kann (Stadthausstrasse) oder weil die Verkehrsfläche für Busspuren besseren Nutzen erbringt.

Dazu ist auf der Stadthausstrasse ein **Einbahnregime einzuführen**, damit nur rechtsseitig für den Güterumschlag oder das Ein- und Aussteigenlassen eingeparkt werden muss.

Für **Taxis ist ein Zufahrtssystem** einzurichten, das über die St. Georgenstrasse zum **Bahnhofplatz oder auf das Bahnhofparking** und damit direkt über die Geleise mit den Liftzugängen zu den Perrons führt. Den Taxis ist deshalb das jetzt den Bussen des ÖV vorbehaltene **Abbiegen nach links am St. Georgenplatz** zu gestatten. Taxis, die die Fahrgäste im Bahnhofparkaus ausgeladen haben, können sich nach der Ausfahrt problemlos in die bereits signalisierten, aber bisher unbenützten Warteplätze Wülflingerunterführung einreihen. Das Ausladen am Bahnhof ist nach Fertigstellen der Bauarbeiten der Bahnunterführung Nordseite in den Bereich dieser Unterführung zu verlegen. Das Wenden der Fahrzeuge zum Einreihen in der Wülflingerunterführung ist im Bereich Turnerstrasse weniger störend als am Bahnhofplatz/Einmündung Stadthausstrasse (alternativ wäre die Wegfahrt zum Einreihen über die Bankstrasse vorzusehen).

7.5. Ausgangslage für Motorfahrzeuge

7.5.1. Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr

Die Zufahrten zur Altstadt für Motorfahrzeuge mit Ziel Altstadt sind werktags zu Stosszeiten stets, seit einiger Zeit oft auch tagsüber überlastet, so dass es zu Stau kommt. Kreuzungen mit Lichtsignalsteuerung können vielfach nicht bei der nächsten, oft erst nach mehreren Grün-Phasen passiert werden. Die Überlastung erfolgt in erster Linie durch Verkehr, der weder seinen Ursprung im Altstadtbereich noch diesen als Ziel hat.

Wer ein Motorfahrzeug zum Güterumschlag benötigt, kann sein Ziel in der Altstadt entweder direkt anfahren, diesen an der Stadthausstrasse oder auf andern dafür vorgesehenen Umschlagplätzen erledigen. Solche Plätze gibt es explizit aber weder an der Technikum- noch an der General Guisan-Strasse. Wo kein Halteverbot signalisiert ist, sind der Güterumschlag und das Halten zum Ein- und Aussteigenlassen auf der Fahrbahn zwar erlaubt, doch führt dies oft zu Behinderungen des übrigen Verkehrs, insbesondere auch des ÖV. Zudem kann dadurch die Leistungsfähigkeit der durch Lichtsignalabläufe geregelten Kreuzungen beeinträchtigt werden. Die Zufahrt nur zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen (ausgenommen für Taxis) ist im Innern der Altstadt nicht erlaubt. Die Zufahrten zu den Einfahrten der Parkhäuser führt mit Ausnahme der Parkhäuser Coop-City und Stadttheater über wenig befahrene Strassen. Mit Ausnahme des Parkhauses Coop-City kommt es kaum je zu einem Stau vor der Einfahrt.

7.5.2. Parkplätze für Motorfahrzeuge

Parkraum für das Abstellen von Motorfahrzeugen in den gebührenpflichtigen Parkhäusern steht in der Regel und bis auf wenige Tage im Jahr noch ausreichend zur Verfügung. Die Tafeln an den Zufahrten zur Altstadt zeigen die freien Plätze in den Parkhäusern an und leiten so jene Automobilisten, die gewillt sind ohne Umwege in ein Parkhaus zu fahren. **Nicht im Anzeigesystem** erfasst sind die im Altstadtbereich gelegenen gebührenpflichtigen **«weissen» Parkplätze** auf Strassenniveau. Diese sind tariflich etwas günstiger und einige Meter näher an der Altstadt gelegen. Sie sind wohl auch deswegen beliebt, verursachen aber nicht selten **unnötigen Suchverkehr** («Mal sehen, ob nicht doch noch ein Platz frei ist.»).

Für Motorräder und Dreiradfahrzeuge stehen rund um den Altstadt kern, (Technikum-/General-Guisan-/Stadthausstrasse) Parkmöglichkeiten für gut 200 Fahrzeuge bereit, teils als gemischte Parkflächen auch für Fahrräder und mit unterschiedlichen Regelungen, was die Parkdauer anbelangt.

7.5.3. Kurzfristige Massnahmen für MIV – Einführung Konzept Nutzung öffentlicher Grund für das Parkieren von Motorfahrzeugen

Die Altstadt soll für Personen mit Zielort in der Altstadt gut mit dem MIV erreichbar bleiben. Die reinen Durchfahrten durch den Zentrumsbereich von Winterthur ohne Zielort im Altstadtperimeter sollen jedoch möglichst vom Zentrumsgebiet wegverlagert werden. Langfristig ist das am besten durch einen Autobahnring zu erreichen.

Das Stadtgebiet von Winterthur soll Pendlern – sei es mit Arbeitsplatz in der Stadt, sei es, dass diese hier auf den ÖV umsteigen - grundsätzlich nicht zur Verfügung stehen. Soweit erforderlich (**Gehbehinderte Personen/Personen mit Gehschwächen**, besondere Arbeitszeiten etc.) sind Lösungen zu ermöglichen. Es ist aber in erster Linie eine Sache zwischen Arbeitsgebenden und Arbeitnehmenden, die Frage des Arbeitsweges mit den ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten autonom zu lösen. Für das Umsteigen von MIV auf den ÖV stehen die Park&Rail- oder Park&Ride- Anlagen der SBB zur Verfügung²⁵. Der Stadtrat hat bereits entsprechende Verordnungsänderungen in die Vernehmlassung gegeben, die das **Langzeitparkieren auf dem Gebiet** der Stadt neu regeln sollen. Ein Vorschlag für **ein ganzheitliches Konzept** für die mit der Parkierung verbundenen Fragen wurde durch die FDP bereits erarbeitet und wird dem Stadtrat im Rahmen der laufenden Vernehmlassung eingereicht. Die Reduktion der Pendlerparkplätze dürfte zu einem gewissen Teil auch die Durchfahrten durch das Zentrum verringern.

²⁵ z.B.: Bhf. Oberwinterthur, Seen, Grüze, Wülflingen, Wiesendangen, Rätterschen, Hettlingen, Pfungen bzw. <https://www.sbb.ch/de/bahnhof-services/auto-velo-zug/am-bahnhof-parkieren.html>

Die FDP schlägt folgende kurz- bis mittelfristigen Massnahmen vor:

- Beschränkung der Parkmöglichkeiten im Altstadtperimeter auf Parkhäuser, d.h. Aufhebung der oberirdischen Parkierung im Altstadtperimeter und Ersatz in unterirdischen Parkhäusern
- Der stadtauswärts fahrende Quellverkehr soll – durch intelligente Anpassung von Kreuzungen und Steuerungen – das Stadtgebiet möglichst zügig und ohne energieintensives Stopp-and-Go verlassen.

Wer künftig die Altstadt mit dem Auto erreichen und im Altstadtbereich parkieren will oder muss, soll künftig ausschliesslich in die Parkhäuser gelenkt werden. Das entlastet einerseits vom Parksuchverkehr (da die Parkplätze in den Parkhäusern im Parkleitsystem eingebunden sind), andererseits werden die Strassen von Einparkmanövern entlastet.

7.5.4. Massnahmen für den Motorradverkehr im Besondern

In der **Interpellation «Signalisation von Parkplätzen für Motorräder»** werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Signalisation und Markierung von Parkplätzen ausschliesslich für Motorräder im bisherigen Rahmen, d.h. Aufteilung der bisher gemischten Parkplätze (Motorräder/Fahrräder)
- Zulassung der Zufahrt für Motorräder zu den Parkplätzen an der Stadthausstrasse trotz grundsätzlichem Motorfahrzeugverbot für Motorwagen auf der Stadthausstrasse.

Der Motorradverkehr in der Zufahrt zur Altstadt ist bisher kein Problem. Parkgebühren für Motorräder wurde bisher keine erhoben. Das kann – insbesondere mit Blick auf die Elektroscooter – einstweilen so bleiben. Die Parkierungszeit ist jedoch entsprechend dem Regime für Fahrräder (48 Stunden werktags) zu beschränken. Für das Dauerparkieren haben Halterinnen und Halter von Motorrädern eigene Lösungen auf Privatgrund bzw. in Parkhäusern zu finden.

7.6. Zusammenfassung

Es lässt sich festhalten, dass

- der öffentliche Busverkehr im Altstadtperimeter priorisiert werden kann
- sich der Pendlerverkehr in die Stadt und in der Stadt reduzieren lässt
- mit mehr als 400 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen die Attraktivität zur Nutzung des Fahrrades gesteigert werden kann
- ein einheitliches Markierung- und Signalisationskonzept für die Zweiradfahrzeuge im Bereich Altstadt angezeigt ist
- einige Fahrradparkierungseinrichtungen zusätzlich angeschafft werden sollen, um insbesondere im Altstadtbereich die Möglichkeit des Schutzes vor Diebstahl zu verbessern;
- an einigen Orten Kurzzeitparkplätze und Parkplätze für Spezialfahrräder und Fahrräder mit Anhängern sowie Free-Floating Zweiradfahrzeugen markiert werden müssen
- die Parkplätze für Motorräder und Fahrräder getrennt werden könnten.
- die Autos für das Parkieren auf Parkhäuser beschränkt und die Strassen vom Parksuchverkehr entlastet werden können.

8. Frei- und Grünräume sind gesichert und attraktiv gestaltet

8.1. Ausgangslage Stadtpark

Frei- und Grünräume bieten Erholung für die Menschen. Sie leisten aber auch einen Beitrag zur Regulierung des Stadtklimas sowie zum Erhalt der Artenvielfalt. Trotz der hohen Nutzungsdichte ist die Innenstadt mit kleineren und grösseren Grünräumen durchsetzt²⁶.

Der Stadtgarten ist mit rund 20'000 m² der am intensivsten genutzte Park der Stadt. Der im Jahr 1950 gestaltete Stadtpark ist jedoch in die Jahre gekommen. Seit bald 70 Jahren wurde z.B. an der Wegführung nichts geändert. Wie Trampelpfade zeigen, entspricht diese jedoch nicht mehr den **aktuellen Fussgängerströmen**. Regnet es, wadet man im Stadtgarten auf den **bestehenden Wegen mancherorts gar im Wasser**. Auch der bestehende Rasen war nicht auf eine derart hohe Nutzung ausgelegt, wie sie heute stattfindet – er ist stellenweise ausgetreten oder (nach Regentagen) gar nicht mehr vorhanden. Heute wird der Park zudem fast rund um die Uhr genutzt. Für die Nachtstunden fehlt jedoch eine **adäquate Beleuchtung**, welche notwendig wäre, um der Bevölkerung im Park auch in der Dunkelheit ein sicheres Gefühl zu vermitteln. Der rege genutzte **Kinderspielplatz** ist baulich in einem schlechten Zustand und entspricht nicht mehr den aktuellen Sicherheitsnormen. Zudem fehlt es immer noch an einem **Sommercafé im Park**, welches Walter Leder bereits im Jahr 1950 bei der Planung des Parks im Barockhäuschen vorgesehen hatte. Heute sitzen die meisten Nutzer des Parks auf dem Boden und verpflegen sich selbst. Doch gerade für ältere Menschen, welche ebenfalls gerne am pulsierenden Leben im Park teilhaben möchten, fehlt es an einem für sie geeigneten Platz zum Verweilen. Ein Sommercafé, welches die FDP bereits im Jahre 2010 in einer schriftlichen Anfrage von Felix Helg angeregt hat, würde die Aufenthaltsqualität für Eltern, Auszubildende, Studierende oder auswärtige Gäste erhöhen. Eine mögliche Zusammenarbeit mit einer städtischen Sozialinstitution wie z.B. dem Jugendkafi stadtmuur, welche bereits im Lindengutpark ein Sommercafé betreiben wollte, oder der Brühlgutstiftung für Behinderte soll dabei geprüft werden.

8.1.1. Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Stadtparkes

In der Interpellation «**Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Stadtparkes**» wird die FDP deshalb folgende Forderungen stellen:

- Prüfung der Wegführung und Sanierung der Wege und Rasenflächen
- Erneuerung des Spielplatzes
- Ergänzung/Erneuerung der bestehenden Beleuchtung

²⁶ <https://www.editionwinterthur.ch/gartenstadt/altstadt.php> (10.5.2019)

- Ermöglichung der Einrichtung eines saisonalen Gastronomie-Angebotes, welches durch Private betrieben wird
- Prüfung einer möglichen Zusammenarbeit mit einer städtischen Sozialinstitution für den Betrieb der Gastronomie

8.2. Begrünung von Flachdächern

Der Natur in Siedlungsräumen geben begrünte Dachflächen eine neue Chance²⁷. Dachbegrünungen sind kleinflächige Lebensraumsinseln für Pflanzen und Tiere. Die Rückgewinnung von Dachflächen als Ersatzlebensräume für Fauna und Flora stellt einen ökologischen Ausgleichsbeitrag bei Bauvorhaben dar. Zudem wird der Abfluss von Regenwasser verzögert, wodurch Flachdächer dem mikroklimatischen Ausgleich dienen. Langfristig ergeben sich aus Dachbegrünungen auch Kosteneinsparungen (Sanierung, Energiekosten, Abwassergebühren).

Die FDP unterstützt deshalb folgende Massnahme:

Änderung von Art. 74a BZO «Flachdachbegrünungen» gemäss Antrag des Stadtrates im Rahmen der laufenden Vernehmlassung zur Teilrevision der BZO²⁸ welcher neu die Begrünung von Flachdächern, welche nicht als begehbare Terrassen oder für Solaranlagen genutzt werden, zwingend vorschreibt.



²⁷ https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/gsz/angebote_u_beratung/beratung/dachbegrueunungen.html (10.05.2019)

²⁸ https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/planen-und-bauen/richt-und-nutzungsplanung/copy_of_laefende-verfahren/teilrevision-von-bzo-zonenplan-und-richtplan

9. Anhänge

9.1. Umsetzungsvorschlag für das Parkieren von Fahrrädern und Motorfahrrädern im Altstadtperimeter

Abschnitt Nr.	Strasse	Abschnitt	Haus-Nummer	Signalisation	Typ	Laufmeter	Anzahl Plätze	Fahrräder	Motorräder	Motorrad, Motorfahrrad, Fahrradfelder	3-Radfahrzeuge	Fahrräder neu total	Fahrräder Kurzzeit neu	Motorräder neu total	Feld für Spezialfahrräder und Free-Floating Zweiradfahrer	Bemerkungen	Vorschlag
1	Technikumstrasse	Archplatz	2-4	Für Fahrräder, Mo-Fr, 48 Stunden mit Erläuterung	Fa, Faa, sb+m		101	101				22		12	1	5 Ständer zu 12+9, 12+9, 12+15, 12+2, 12+6 Plätzen. die unterschiedliche Ausgestaltung der Fahrradständer ist rätselhaft, zumal die Markierung auf doppelseitig Parkierung ausgerichtet ist	Gewinn von 34 Fahrradparkplätzen mit Fahrradständer möglich mit richtiger Möblierung, Reservation von 12 Kurzzeitparkplätzen, Markierung eines Feldes für Spezialfahrräder zusätzlich
2	Technikumstrasse	Ehem. Tagblatt-Gebäude	83	Für Fahrräder, Mo-Fr, 48 Stunden mit Erläuterung	Fa, sb+m		24	24									
3	Technikumstrasse	Palace	82/84	Für Fahrräder und Motorräder	Komb, s+m		9			9			12			Markierung einzelner Parkfelder für 2-Rad-Fahrzeuge	Reservation der 9 Plätze für Motorräder, Installation eines Fahrradständers mit 12 Kurzzeitparkplätzen zulasten eines Parkplatzes
4	Technikumstrasse	Technikumallee	vis-à-vis 46	Für Motorräder	Mot, s	8			8								Ersatz erforderlich beim Umbau Technikumstrasse
5	Technikumstrasse		vis-à-vis 40		Mot, s+m		10		10								Ersatz erforderlich beim Umbau Technikumstrasse
6	Technikumstrasse		vis-à-vis 38		Mot, s+m		18		18								Ersatz erforderlich beim Umbau Technikumstrasse
7			neben Rampe Parkhaus, vis-à-vis 10-20		Komb, s	50		51	20							Markierung erodiert	Hier könnte ist eine Aufteilung zu machen zwischen Fahrrädern und Motorrädern, z.B. 20 Meter Richtung Parkhauseingang für Motorräder, 30 Meter für Fahrräder, für die Ständer bereitzustellen sind
8	General Guisan-Strasse	Thalegg	1-7													Privatereale? Abstellplätze Akeret, Zweiradgeschäft	Ungenutzter "Park", problemlos umrüstbar für in dem Bereich fehlende Motorradparkplätze und allenfalls Fahrradparkplätze (für letztere eher attraktiv); verwendet am Albanifest
9	General Guisan-Strasse	Schulhaus Geiselweid	vis-à-vis 19-31													Lehrerparkplätze für Motorfahrzeuge	Einrichtung von Zweiradparkplätzen möglich
10	General Guisan-Strasse	Lindengutpark	vis-à-vis 33-43														Einrichtung von Zweiradparkplätzen möglich, wegen Park erst in 2. Priorität
11	General Guisan-Strasse	Schwert	vor 47	Für 48 Stunden	Komb, s	16		14	8							Andere Signalisation als im Bahnhofgebiet, einzige Motorradparkplätze im Altstadtperimeter mit zeitlicher Beschränkung	Signalisations-Anpassung wie Bahnhof erscheint sinnvoll; nur ein Konzept der zeitlichen Beschränkung, neu: 8 m Fahrräder, 8 Meter Motorfahrräder
12	Stadthausstrasse	Park-Hotel	4													Privatereale	

13	Stadthausstrasse	Altstadtschulhaus	vis-à-vis 59-61		Komb, s	30			25						15x 3 m Signalisation nicht im Einklang mit Parkverbot (Strasse und Platz)	Aufteilung: Hier nur Motorräder (evtl. 3-rädrige Motorfahrzeuge?)
14	Stadthausstrasse	Altstadtschulhaus	vis-à-vis 45-55		Komb, s	44		70							Platz von 22 x 3 m	Hier nur Fahrräder
15	Stadthausstrasse	Hinter Altstadtschulhaus										100				Mietparkplätze gedeckt statt Motorfahrzeugparkplätzen für Lehrer (nach Bau Parkhaus Lind)
16	Stadthausstrasse	Felsenpassage	71		Fa		22	22							alte Feldmarkierung für 15 Zweiradfahrzeuge	Markierung entfernen, allenfalls Parkierung aufheben (da auf der Nordseite der Stadthausstrasse genügend Platz vorhanden ist, allerdings sind die Plätze beliebt)
17	Stadthausstrasse	Traité	95		F		12	12							keine Signalisation, d.h. auch Parkierung für Motorräder zulässig	Nur für Fahrräder zulassen auf dem Trottoir, besser aber das Trottoir den Fussgängern überlassen.
18	Stadthausstrasse	Strauss	vis-à-vis 101-105		Komb, s	40		30	90		5				Feld von 40x 3 m. Unordnung im Bereich Posteinwurf	neu ordnen: Dreiradfahrzeuge (Motorräder // Fahrräder)
19	Stadthausstrasse	Unterhalb Museum	vis-à-vis 85-101		Fa		97	97								
20	Stadthausstrasse	CS	16		Komb, m		33	12	25		(12)					aufteilen: Motorräder/ Kurzzeitparkplatz Fahrräder
21	Stadthausstrasse	UBS	18		Faa		22	22								
22	Stadthausstrasse	UBS	18		F	1.5	3						1	48 Stunden	Seite Bankstrasse fehlende Markierung: Markierung für Spezialfahrräder anbringen	
23	Stadthausstrasse	UBS	18		Faa		22	22						11+11, 48 Stunden, Fahrradständer Typ Einzelparkierer	Fläche eigentlich geeignet für Langfahrräder und Fahrradanhänger	
24	Stadthausstrasse	UBS	18		F	4.5							1	1.5x 2 + 3x2 Meter, 48 Stunden	Spezialfahrräder	
25	Stadthausstrasse	Arcade	20		Faa		44	32			(12)			mit Anlehnbügel, 48 Stunden	Umrüstung, auch Kurzzeitparkplätze	
26	Stadthausstrasse	Arcade	20		Faa		48	48						21+26, 48 Stunden		
27	Stadthausstrasse	Ex PostFinance	22		Faa		78	78						35+43, 48 Stunden		
28	Stadthausstrasse	National	24		Faa		108	108						50+58, 48 Stunden		
29	Münzgasse	ZKB			Faa		84	84			84			42+42	Installation Faa+aa	
30	Münzgasse	ZKB			F	34		47			(12)		1	platzähnlich, eigentlich 2 x 17 m, reduziert durch Geländer Eingang Versorgungsgang Untertor	Spezialfahrräder und Kurzzeitparkierer vorsehen, andere Verteilung	
31	Casinostrasse	beim Casino											24		Potential entlang Fassade Casino	
32	Neumarkt	Nordteil	17-15		F	5		8								
33	Neumarkt	Nordteil			F	6		10								
34	Neumarkt	Nordteil			F	17		29			(12)				neu 12 Kurzzeitparkplätze	
35	Neumarkt	Platz									17				Vor Neumarkt 15 Markierung 10 Meter F	
36	Strehlgasse	ganzes Areal												Fahrradständer auf Privatgrund	private Fahrradparkierung zu fördern, keine öffentlichen Fahrradparkplätze im Hof; wenn möglich Reduktion privater Motorfahrzeugparkplätze	
37	Steinberggasse	Königshof	Neumarkt 4											Reservierte Fahrradhakten für Mieter		

38	Steinberggasse	Altersheim Neubau	Neumarkt 6								26						Markierung von Fahrrädern vor den Fenstern zum Untergeschoss (ohne Beeinträchtigung Lichteinfall!
39	Steinberggasse	Unterer Teil	52-54		F	20		34									
40	Spitalgasse	Altersheim Neubau	Neumarkt 6								17						Markierung von Fahrrädern vor den Fenstern zum Untergeschoss (ohne Beeinträchtigung Lichteinfall!
41	Fischmarkt	Nordseite	vor FCW		F		8	8									
42	Fischmarkt	Nordseite	vis-à-vis Kafisatz		F		12	12									
43	Metzggasse	Südseite	2,4								18						Potential für markierte Plätze
44	Garnmarkt	Südseite	1		F		19	19									
45	Garnmarkt	Nordseite	10								19						Markierung von Parkplätzen zwischen Bäumen
46	Kirchplatz		vis-à-vis 6		F		19	19									
47	Kirchplatz		1 bis Ecke Pfarrgasse		F	45		77									Hier Platz für Spezialfahrräder vorsehen
48	Obere Kirch-gasse		vis-à-vis 9		F		12	12							1		
49	Garnmarkt		1		F		19	19									
50	Obergasse	Südteil	4-10								17						
51	Obergasse	Nordteil	34-40								6	12					evtl. Kurzzeitparkplätze vor 27-29
52	Holderplatz		6		Fa		24	24			12	12					Installation Faa, teils Kurzzeit
53	Unterer Graben	Südteil	1-11		F	10		17									Markierung durch kleine weisse Fahrradsymbole Deutlicher markieren, mindestens aber regelmässig Markierung erneuern
54	Unterer Graben	Nordteil	17-29		F	10		17									Markierung durch kleine weisse Fahrradsymbole Deutlicher markieren, mindestens aber regelmässig Markierung erneuern
55	Oberer Graben	Südteil	2-16		F	10		17									Markierung durch kleine weisse Fahrradsymbole Deutlicher markieren, mindestens aber regelmässig Markierung erneuern
56	Oberer Graben	Nordteil	18-40		F	10		17									Markierung durch kleine weisse Fahrradsymbole Deutlicher markieren, mindestens aber regelmässig Markierung erneuern
57	Graben	West Migros Bank	35		Faa		36	36			36						sehr beliebt und auch im Winter be- setzt Ersatz durch Doppelstöcker Faa+aa
58	Graben	West Apotheke	35		Fa		15	15				12					sehr beliebt und auch im Winter be- setzt zusätzlich Fa 3 möglich bei Ausnützen der Stirnseite der Abgangsbrüstung und der senkrecht dazu abge- stellten Fahrräder, als Kurzzeitparkplätze Signalisie- ren
59	Graben	Ost	50		Faa		36	36									sehr beliebt und auch im Winter be- setzt
60	Graben	Ost	48		Faa		18	18			6						sehr beliebt und auch im Winter be- setzt zusätzlich Faa 3+3
61	Tösstalstrasse	Innere Tösstalstrasse	10-12			12					20						keine offizielle Markierung; Fahrrä- der werden dennoch innerhalb der verblässenden Markierung abge- stellt
62	Neustadtgasse	8-13, 23-27, 110-16	2-16								51						keine geregelte Fahrradparkierung, jedoch freiwillige Ordnung bei Di- mensione sowie von Privaten auf- gestellte Fahrradständer Konzept ausarbeiten mit Pro Neustadtgasse (Auf- stellen von Fahrradständern)
63	Obertor		32		Fm		33	33									Markierung durch andersfarbige Pflasterung
64	Obertor		14-16		Fm		20	20									Markierung durch andersfarbige Pflasterung

65	Bankstrasse	Westseite UBS			Fa		54	54								Durchgang einrichten, damit Parkierende aufs Trottoir gelangen (wie an Museumstrasse)	
66	Bankstrasse	Ostseite (Manor)	8	Für Fahrräder, Mo-Fr, 48 Stunden mit Erläuterung	Fa		24	24									
67	Bankstrasse	Ostseite (Manor)	10	Für Fahrräder, Mo-Fr, 48 Stunden mit Erläuterung	Fa		36	36			36					aufrüstbar auf Faa	
68	Bankstrasse	Ostseite (Manor)	10	Für Fahrräder, Mo-Fr, 48 Stunden mit Erläuterung	Fa		24	24			12	12		1		aufrüstbar auf Faa, teils Kurzzeit	
69	Bankstrasse	Ostseite (Manor)	12	Für Fahrräder, Mo-Fr, 48 Stunden mit Erläuterung	Faa		48	48							Faa 24+24	aufrüstbar auf Faa+aa	
70	Museumstrasse	Manor	vis-à-vis74-76		Fa		60	60							mit 2 Durchgängen		
71	Museum-strasse	Manor, Seite Stadtgarten			Fa		65	65						1	Wandhaken unter Vordach	Markierung eines Feldes für Spezialfahrräder vorsehen (zusätzlich?)	
72	Museum-strasse	Manor, östlich Parkauseinfahrt			Faa		20	20							10+10		
73	Museum-strasse	Manor, westlich Parkauseinfahrt			Fa		45	45							erweitert seit Erfassung im Januar von 18 auf 45		
74	Museum-strasse	Manor, Plätzchen westlich Parkauseinfahrt			Fa		29	29						1		Markierung eines Feldes für Spezialfahrräder vorsehen, Reduktion der Fahrradständer?	
75	Museum-strasse	Manor, Plätzchen westlich Parkauseinfahrt			Mot	10		12									
Total							383	1310	1788	204	9	5	499	60	36	8	
	Stadthausstrasse	vis-à-vis Stadthaus	35-39												34		Nach Sperrung Stadthausstrasse und Aufhebung Busspur

Legende

F	Fahrradparkplatz (irgendwie kenntlich gemacht)	s	Signalisiert	markS	markiert mit Symbol
Fa	Fahrradständer	sb	Signalisiert mit zeitlicher Beschränkung auf 48 Stunden	Komb	Kombination: Parkplätze für Fahrräder, Motorfahrräder und Motorräder
Faa	Fahrradständer doppelseitig	sk	Signalisiert als Kurzzeitparkplatz 30 Minuten	x	Markierte Parkplatzflächen ohne besondere Zuordnung zu einem Fahrzeugtyp durch die Markierungsgrösse
Fa+a	Fahrradständer doppelstöckig	markF	markiert mit Feldumrandung		
Faa+aa	Fahrradständer doppelseitig und doppelstöckig	mark FEck	markiert mit Ecken		
Mot	Motorradparkplatz	mark	Markiert als Einzelfeld		

9.2. Vorschlag zur Umsetzung

- Die bestehenden Fahrradplätze werden in der Altstadt einheitlich gekennzeichnet:
 - Parkplätze ohne Parkierungseinrichtung: mit Eckmarkierung weiss und Fahrradsymbol;
 - Parkplätze auf Pflästerungen: keine Markierung, wenn Kennzeichnung durch Pflästerung ausreichend, d.h. Verzicht auf Umrandungs- der Eckmarkierung, allenfalls Markierung mit Fahrradsymbol; andernfalls Eckmarkierung und Fahrradsymbol;
 - Parkfelder für das Abstellen von Spezialfahrrädern an ausgewählten Orten: gelb markiert; wenn sinnvoll nur Eckmarkierung;
- Keine Signalisation und keine Markierung von Fahrradparkierungseinrichtungen;
- Keine Signalisationstafeln in der Altstadt (weil ohnehin nur Fahrräder parkiert werden dürfen in der Fussgängerzone);
 - Einrichtung von Blocks zu 6-12 Kurzzeitparkplätzen (z.B. farbige Fahrradparkierungseinrichtung (30 Minuten) an den Zugängen zu den Haupteinkaufsstrassen (am Graben, an der Obergasse, Einmündung Marktgasse, Casinostrasse, Neumarkt Nordseite, Münzgasse Südseite);
 - Verdichtung der Fahrradparkierungseinrichtungen durch doppelseitige oder doppelstöckige Einrichtungen (gemäss Vorschlag im Plan);
 - Markierung zusätzlicher Fahrradparkplätze (gemäss Vorschlag im Plan);
 - Keine markierte Fahrradparkierung auch aus ästhetischen Gründen: im Untertor, auf der Marktgasse, in den schmalen Gassen, im Zentrum des Neumarktes und auf der Steinberggasse (Platz bei Fischbrunnen bis ehem. Durchgang Gaswerk);
 - Keine Mischparkierung für Fahrräder und Motorräder, jedenfalls nicht bei Einzelfeldmarkierung (Platzverschleuderung, wenn Fahrräder darauf parkiert werden) (Konzept Stadt Zürich);
 - Mischparkierung Motorräder / Dreiradfahrzeuge an ausgewählten Orten (keine Einzelfeldmarkierung) ausserhalb der Altstadt an der Technikumstrasse, General- Guisan-Strasse, Stadthausstrasse, Merkurstrasse auf Parkhaus Manor);
 - Einheitliche Signalisation (inkl. Formulierungen) der Parkdauer: 48 Stunden (wie am Bahnhof), für die Zeit von Mo-Fr) mit Hinweis auf Abtransport und Abholungsort.
 - Fahrradparkplatz unmarkiert: 59 cm
 - Breite Motorradparkplatz unmarkiert: 100 cm
 - Fläche Abstellplatz für Spezialfahrräder und Free-Floating-Zweiradfahrzeuge: 380 x 300-500 cm (Tiefe mal Breite)

9.3. Bilder zur Parkierung von Fahrrädern und Motorrädern im Perimeter Altstadt



Technikumstrasse vor Palace: Mischparkplatz für 9 Zweiradfahrzeuge zeitlich unbeschränkt

Künftig ohne Einzelfeldmarkierung als Motorradparkplatz vorzusehen, daneben Kurzzeitparkplätze für Fahrräder.



Archplatz: Total 101 Fahrradparkplätze mit Markierung für doppelseitiges Parkieren, jedoch Ständer teils nur für einseitige Parkierung, durch Signalisation beschränkt auf 48 Stunden

Künftig doppelseitige Fahrradständer



Holderplatz: Die Signalisation Tafel kann entfernt werden, dafür können doppelt so viele Fahrradparkplätze erstellt werden (doppelseitige Fahrradständer unter Verschmälerung der immer noch genügenden breiten Fahrbahn



Graben Südseite: markierte Parkflächen mit kleinem Fahrrad-symbol: Bessere Nutzung mit Fahrradständern? Test?

Erneuerung der Fahrradsymbole



Neustadtgasse: Privat aufgestellter Fahrradständer

Ersatz durch städtische Systeme



Innere Tösstalstrasse: Alte Markierungen bieten sich als Fahrradparkplätze an.

Künftig: Eckmarkierung mit Erweiterung



General-Guisan-Strasse: Parkzeitbeschränkung der anderen Art

Trennung der Fahrräder / Motorfahräder, zeitliche Beschränkung analog Bahnhof



Graben Westseite: Sehr beliebter Fahrradabstellplatz mit Tendenz zu Chaotisieren speziell bei wärmerem Wetter

Verbesserung des Angebots, Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen für Fahrräder



General-Guisan Strasse, Knoten Thalegg: Platz für Motorräder?



Neustadtgasse: Freiwillige Ordnung: Fahrradfahrende reihen sich gerne auf.

Künftig Eckmarkierung von Parkplätzen für Fahrräder



Garnmarkt: Markierung mit differenzierter Pflasterung

Künftig: Anbringen von Fahrradsymbolen beidseitig



Vor Stadtbibliothek: Keine für Spezialfahrräder vorgesehene Parkierungsfläche/Markierung eines Abstellplatzes für Spezialfahrräder.



Besser: nur Motorräder und dreirädrige Motorfahrzeuge

Einheitliche Signalisation wie Bahnhof



Parkverbot oder Parkierung?

Korrektur der Signalisation



Hier fehlt die Aussparung im Parkplatz

Künftig: Parkplatz nur für Motorräder, Signalisation und Eckmarkierung, Beschränkung zeitlich wie Bahnhof



Keine ideale Markierung: Parkfeld markieren, nicht Parkverbot

Künftig: Trennung Parkierung Fahrräder/Motorräder, Signalisation und Eckmarkierungen, Zeitliche Beschränkung wie Bahnhof

Rudolfstrasse, Lift Fussgängerunterführung, Bahnhof Westseite



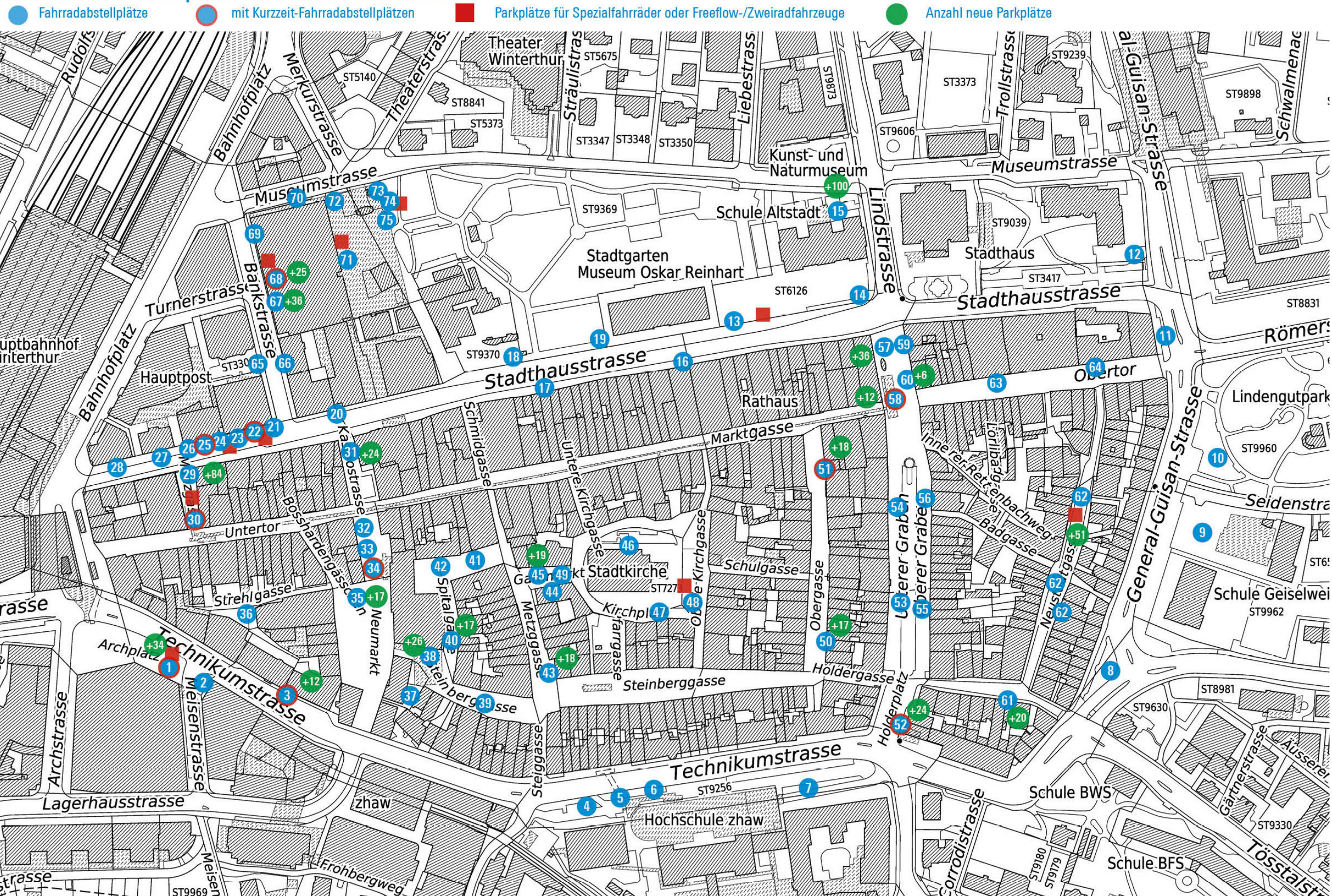
Einheitliche Formulierung



So ist das Parkieren von Fahrrädern nicht sinnvoll: Es lässt sich nicht vermeiden, dass es gelegentlich auch ein Durchsetzen der Ordnung braucht.

9.4. Plan zum Umsetzungsvorschlag für das Parkieren von Fahrrädern und Motorfahrrädern im Altstadtperimeter

Karte der Fahrradabstellplätze in der Altstadt von Winterthur



9.5. Pendente GGR-Vorlagen betreffend die Gestaltung der Winterthurer Altstadt *

2017.135	Vorlage SR	Betriebs- und Gestaltungskonzept Technikumstrasse; Mitwirkungsverfahren; zahlreiche Einwendungen	Auflageunterlagen
2017.161	Motion	Verkehrsberuhigte Stadthausstrasse	Antrag Stadtrat liegt vor
2017.16	Postulat	Aufenthaltsqualität in einer verkehrsberuhigten Stadthausstrasse (Gestaltung Gebiet zwischen Museum und Stadthausstrasse/"Flächen im Umfeld der Stadthausstrasse)	Vorlage im Sommer 2019 angekündigt
2017.66	Interpellation	Verkehrsberuhigte Stadthausstrasse (siehe 2017.161)	
2018.76	Volksinitiative	Volksinitiative "Obertor: Boden behalten - Winterthur gestalten	Antrag Stadtrat liegt vor
2018.117	schr. Anfrage	Massnahmen zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Winterthurer Altstadt	

2018.126		Mobilfunkantennen in der Winterthurer Altstadt, Kern- und Weilerzonen	Einsatz neuer Technologien (Mikro/Nano-Mobilfunkzellen) statt Grossantennen
2017.27	Postulat überwiesen	Motorisierter Verkehr in der Fussgängerzone der Winterthurer Altstadt (Zufahrt und Parkbewilligungen in die Fussgängerzone überprüfen und überarbeiten, Ziel geringes Aufkommen an Motorfahrzeugen sicherstellen	
2016.92	Postulat erledigt	Massive Beeinträchtigung der Einkaufsattraktivität der Altstadt durch Aktionsstände	Thema "aggressive Verkäufer für NGO in der Marktgasse"
2016.68	Kreditantrag erledigt	Kredit von Fr. 500'000.-- für die Erstellung von Unterflurcontainern für Kehricht	Thema Leerung Container und zusätzliche Direktabholung/Umsetzung Technikumstrasse
2013.042	Postulat abgeschrieben	Mehr Jobs, schönere Altstadt dank Autos im Parkhaus - auch im Norden	

* inkl. ältere Vorlagen mit aktuellem Bezug

