

Stadt Winterthur
Departement Bau und Mobilität
Amt für Städtebau
Raumentwicklung
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Winterthur, 26. November 2023

Einwendungen zum kommunalen Richtplan Winterthur der Grünliberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. September 2023 wurden Behörden, Vereine, Parteien und Privatpersonen eingeladen, Rückmeldungen zu den Inhalten des Richtplans zu geben.

Die grünliberale Partei der Stadt Winterthur bedankt sich für die gründlich und sorgfältig aufgearbeitete Vorlage, die gepflegte partizipative Mitwirkung und die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung zu nehmen. Die Grünliberalen begrüssen die Revision des in die Jahre gekommenen kommunalen Richtplans und die anschliessende Revision der BZO.

Die Revision bietet Chancen, das Wachstum der Stadt zu steuern und greift wichtige Elemente der von den Grünliberalen geforderten Massnahmen im Rahmen der Initiative «Schaffe und Wohne z'Winterthur» auf. Die Grünliberalen begrüssen es ausdrücklich, einen Schwerpunkt auf das Wachstum von Arbeitsplätzen zu legen.

Vorweg möchten wir eine Gesamtwürdigung vornehmen, um anschliessend Einwände mit konkreten Anträgen zu den einzelnen Themen aufzuführen.

Freundliche Grüsse

Annetta Steiner
Präsidentin Grünliberale Stadt Winterthur
annetta.steiner@grunliberale.ch

PS. Das Dokument mit den Einwendungen stellen wir Ihnen gerne auf Nachfrage auch elektronisch zu

Einleitung/Gesamtwürdigung

Die Revision des kommunalen Richtplans nimmt viele Punkte auf, die den Grünliberalen für die Stadtentwicklung von Bedeutung sind. Es wird eine klare Haltung zu einem nachhaltigen und vorausschauenden Wachstum entwickelt, wobei das Hauptaugenmerk nicht nur auf das Wohnen, sondern auch auf die Arbeitsplätze gelegt wird. Das *Bekenntnis zu mehr Arbeitsplätzen* in der Stadt Winterthur schafft ein ausgeglicheneres Verhältnis von Arbeiten zu Wohnen und ein attraktiveren Wirtschaftsstandort Winterthur.

Die Grünliberalen begrüßen eine *Verdichtung in die Höhe* mit einer Stapelung von Nutzungen und auch die angestrebten Mehrfachnutzungen. Dies schont die Ressource Boden und schafft neue Synergien und Möglichkeiten zum Arbeiten, Wohnen und Leben. Dies bedingt eine gute Koordination innerhalb und zwischen den Departementen, aber auch mit privaten Investoren und Bauherren.

Über den gesamten Bericht übergeordnet ist das verbindlich verankerte Ziel *Netto Null CO2* welches die Stadt Winterthur im Jahr 2040 erreichen will. Dieses Ziel wirkt sich auf die Stadtentwicklung in vielerlei Hinsicht aus und wird im kommunalen Richtplan sehr umsichtig aufgenommen. Es wird erkannt, dass eine Abnahme des *MIV-Modalsplits* der grösste und wichtigste Hebel für die Zielerreichung Netto Null ist. Das Ziel einer Halbierung von 42 % auf 20 % ist ein sehr ambitioniertes aber unumgängliches Ziel. In diesem Zusammenhang ist ein gut ausgebautes ÖV-Netz unumgänglich. Die Verkehrsströme werden zu einem grossen Teil auf den ÖV umgelagert und dafür muss dieser eine attraktive Alternative zum MIV sein. Die Stadt Winterthur muss das ÖV-Konzept grundlegend neu denken und an das *Konzept des urbanen Rückgrates* anlehnen. Das Sternförmige System ist nicht mehr für eine Grossstadt wie Winterthur ausgelegt und *auch innerstädtische Zug-Verbindungen sollen die Quartiere schnell, komfortabel und ohne Stau miteinander verbinden*. Hier sehen die Grünliberalen im Rahmen des Richtplans noch den grössten strategischen Handlungsbedarf.

Der Umfang des Berichts zeigt schon die vielen Vorhaben der Stadt auf. Es gibt viele Planungen, Projekte und Bauvorhaben. *Die Kräfte sollen dafür gebündelt werden*. Die Stadt Winterthur hat finanziell wenig Spielraum und auch die personellen Ressourcen werden für alle geplanten Vorhaben knapp werden. Ein schonender Umgang mit den Ressourcen soll sich auch in finanzieller und personeller Sicht zeigen. *Es braucht unbedingt eine Priorisierung*. Die Grundlage für die meisten Vorhaben ist der verfügbare Raum. Deshalb ist die Raumsicherung für beispielsweise Schulraum, Sportanlagen, die KVA, Logistikhubs von übergeordneter Bedeutung. *Der bebaubare Raum ist ein knappes Gut in der Stadt Winterthur und die Raumsicherung soll mit Hochdruck vorangetrieben werden*. Eine nachhaltige Verbauung des Raums soll ebenfalls mit hoher Priorität verfolgt werden. Eine Grundlage dazu bietet die BZO-Revision. Diese soll die neuen Erkenntnisse aufnehmen und eine solide Basis schaffen für die Bauvorhaben der Zukunft. Der kommunale Richtplan bietet dazu den Rahmen. *Die Verdichtung in die Höhe ist dabei ein wichtiger Hebel um Raum zu schaffen und gleichzeitig Boden zu schonen*. Die gestalterische Planung und die Erstellung von Studien ist in diesem Zusammenhang sind von tendenziell untergeordneter Bedeutung und soll erst im Fokus sein, wenn der Raum und konkrete Projekte gesichert sind. Planungen sollen für bestehende Projekte erfolgen und nicht für die Schublade.

Einwendungen zur Räumlichen Entwicklung Stadt Winterthur

Würdigung

Wachstum bis 2040 und BZO-Reserven: Die Grünliberalen begrüßen die Vorstellungen zum Wachstum der Stadt (S. 12). Das Forcieren des Arbeitsplatzwachstums ist äusserst wichtig für die prosperierende Entwicklung der Stadt Winterthur.

Netto-Null 2040: Die Grünliberalen begrüßen es ausdrücklich, die Entwicklung der Stadt am Netto-Null-Ziel 2040 auszurichten. Dabei muss ein effizienter Verkehr einen wichtigen Beitrag leisten, weshalb wir die Zielvorgaben zum Modalsplit befürworten – auch wenn sie ehrgeizig sind.

Kapitel/Seite	Antrag	Erläuterung
Schwerpunkträume und starke Quartiere		
S. 10 Die 5-Minuten-Stadt	Die Zürcherstrasse wird nicht als Schwerpunktraum definiert. Dafür wird "Töss" als starkes Quartier berücksichtigt.	Die weitere Entwicklung soll priorisiert und Kräfte gebündelt werden. <i>Die Definition von sechs Schwerpunkträumen führt zu einer Verzettelung anstelle von einer Bündelung.</i>

S. 11	«Bei der Entwicklung und Verdichtung des «urbanen Rückgrats» und der Quartiere wird auf eine gute soziale Durchmischung geachtet. Dazu wird ein Anteil preisgünstiger und gemeinnütziger Wohnraum eingeplant.»	Die gemeinnützigen Wohnungen in der Stadt Winterthur liegen vor allem in den Quartieren. Dort, wo ihnen das Land bereits gehört, können sie so günstig bauen, wie an keinem anderen Ort. <i>Deshalb muss auch in den Quartieren punktuell verdichtet werden.</i>
S. 14 Ziele Gebäudebestand	Ersatz zweitletzter Abschnitt unter Ziele Gebäudebestand: Es werden nur beschränkt Anreize (Aufzonungen) für grossflächige Erneuerungen in den Quartieren geschaffen. Die Verdichtung soll sich primär auf die Schwerpunkträume innerhalb des urbanen Rückgrats konzentrieren. Punktuell, wo quartier- und sozialverträglich, sollen durch Höherbaurecht Aufzonungen im Bestand gefördert werden. «Das Instrument des <i>Mehrwertausgleichs</i> (Art. 1.a und 1.b BZO) wird zielgerichtet genutzt, wobei konkrete Massnahmen vor Ort (finanzielle Beteiligung und Sachleistungen der betroffenen Eigentümerschaften an Infrastruktur, öffentlichen Einrichtungen, Gestaltung des öffentlichen Raums, Bereitstellung preisgünstigen Wohn- und Gewerberaums, in Kooperation mit gemeinnützigen Wohnbauträgern usw.) gegenüber einer Zahlung in den <i>Mehrwertausgleichsfonds</i> bevorzugt werden.»	Siehe oben In diesem Sinne braucht es auch Anpassungen in den Kapiteln A und S Zudem gilt es, das Thema bei der BZO angemessen zu berücksichtigen.
A.1.1.4 S. 25	Neuer Punkt: Schutz der Landschaft Der Raum Dätttau-Töss ist geprägt durch Strom-Infrastruktur. In Zusammenarbeit mit übergeordneten Stellen wird ein Masterplan für die in den nächsten Jahren zu erneuernden Anlagen erstellt. Wo möglich werden <i>Hochspannungsleitungen unter den Boden/in den Brüttenertunnel verlegt und Umspannwerke zugunsten von z.B. Sportplätzen verkleinert.</i>	Die Hochspannungsleitungen werden in der ganzen Schweiz zunehmend im Rahmen von grossen Infrastrukturbauten (Autobahnen/Eisenbahnlinien) in den Boden verlegt. Diese Chancen gilt es zu nutzen und gegenüber Bund und Kanton einzufordern.

Einwendungen zu den Themen

A Schwerpunkträume und starke Quartiere ab S. 19

Würdigung

Die Grünliberalen begrüssen es, dass der Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs ein eigenes Kapitel gewidmet wird. Es ist auch richtig und wichtig, den Güterverkehr in die Überlegungen einzubeziehen. Die bisherigen Ausführungen zur Testplanung Masterplan Stadtraum Bahnhof vermögen aber noch nicht zu überzeugen. Ganz grundsätzlich muss der verkehrliche Fokus auf den Hauptbahnhof in Frage gestellt werden (siehe Anträge ÖV).

Die Grünliberalen erachten es als sinnvoll, das zukünftige Wachstum auf das urbane Rückgrat zu konzentrieren. Gleichwohl muss es auch in den anderen Quartieren punktuell die Möglichkeit zur Verdichtung in die Höhe geben. Dabei gilt es, die soziale Durchmischung im Fokus zu haben und gemeinnützigem und genossenschaftlichen Wohnen unter zu definierenden Bedingungen zu fördern.

Kapitel/Seite	Antrag	Erläuterung
A. 1.1 S. 23	Zusätzlicher Punkt: A.1.1.4 Wildtierkorridor	Zwischen Rhein und dem Zürcher Oberland bis zu den Alpen wird einer der <i>wichtigsten Wildtierkorridore</i> in Winterthur durch die Autobahn sowie die Eisenbahnlinie unterbrochen. Dieser Mangel muss im Rahmen der

A.1.3.2 S. 30	Der erste Satz ist wie folgt zu ändern: Zur Verknüpfungist die Langsamverkehrsverbindung mit einer Brücke über	Planungen Brüttenertunnels und 6-Spurausbau A1 zwingend behoben werden. Diese fehlende Verbindung wurde in verschiedenen städtischen Papieren (Leiterkonzept) als Defizit im Langsamverkehrsverkehrsnetz
	Der zweite Punkt ist wie folgt zu ändern: – Die Langsamverkehrsverbindung ist im regionalen Richtplan zu verankern.	Siehe oben
A.1.3.3 S. 32	Antrag: Den Punkt «Bei städtischen Projekten rund um den Hauptbahnhof erstellt sie (die Stadt) eine angemessene Anzahl von Veloabstellplätzen» ist zu präzisieren mit Anzahl benötigter Veloparkplätze, um den Modalsplit zu erreichen. Dabei gilt es, auch neue Formen wie «bike lofts» zu prüfen.	«Eine angemessene Anzahl» ist zu schwammig formuliert. Will man den Modalsplit erreichen, müsste die Zahl errechenbar sein.
A. 1.4 S. 36	Absatz zu Viemarkt: Der Viehmarkt besitzt hohe städtebauliche Qualitäten und einen eindrücklichen Baumbestand und wird deshalb als Freihaltezone vorgesehen.	Es bedarf keiner weiteren Prüfung, sondern einer direkten Umzonung mit entsprechend verbindlichem Eintrag im Richtplan.
A.1.5 S. 37	Zusätzlicher Punkt Ziele und Grundsätze: Mit der weiteren Verdichtung und Aufwertung soll die bereits bestehende gewerbliche Nutzung erhalten bleiben und nicht verdrängt werden.	Industriell und gewerblich genutzte Betriebe dürfen nicht aus der Stadt gedrängt werden. Eine Stapelung von gewerblicher Nutzung begrüssen die Grünliberalen.
A.1.5 S. 38	Zusätzlicher Punkt A.1.5.4 Das Potenzial für einen <i>Einbezug der Eulach ins blaue Netz</i> wird geprüft.	Die Eulach ist in der Grüze sehr unscheinbar. Einerseits hat sie das Potenzial für mehr Zugänglichkeit und zudem hat sie durch ihren Querverlauf allenfalls das Potenzial, Routen des Langsamverkehrs anzubinden.
A.2. S. 46	Ziele und Grundsätze: Anpassung Punkt 2: Die bauliche Entwicklung der Quartiere findet grösstenteils innerhalb der bestehenden Strukturen und Dichten statt. Verdichtungen sind an ausgewählten Lagen unter Anwendung qualitätssicherer Verfahren bzw. Instrumente möglich und in der BZO festzuhalten. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum wird, sofern zweckmässig, erhalten und ausgebaut (Sozialverträgliche räumliche Entwicklung).	Gestaltungspläne sind schwerfällig und aufwändige Verfahren. Vielerorts kann bereits über die BZO der Rahmen gesteckt werden. Die Aussage Verdichtung an ausgewählten Lagen soll präzisiert werden. Die Verdichtung in die Höhe ist für die Schaffung von zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum und der gleichzeitigen Schonung der Ressource Boden von grosser Bedeutung. Eine Verdichtung soll insbesondere bei Gebieten mit einem hohen Anteil an genossenschaftlichen Bauten möglich sein. Dadurch wird den Genossenschaften die Möglichkeit gegeben, zusätzlicher kostengünstiger Wohnraum zu schaffen ohne weitere Versiegelung.
A.2. S. 46 Ziele und Grundsätze	Einfügen eines zusätzlichen Punktes: - In den Quartieren werden kleinmaschig Strassenabschnitte als «Spielstrassen» ausgeschieden. Diese werden aus Sicherheitsgründen optisch vom übrigen Strassenraum klar unterschieden.	Auf den Schulanlagen und in den Quartieren werden immer mehr die Spielmöglichkeiten durch Gebäudeerweiterungen überbaut. Damit geht wichtiger Bewegungsraum für Kinder verloren. <i>In den Quartieren sind Möglichkeiten für Spiele in Quartier-Gruppen (streetfootball, streetfloorball, pickleball etc.) zu schaffen.</i>
A.2. S. 46 Ziele und Grundsätze	Einfügen eines zusätzlichen Punktes: - <i>Dem Element Wasser wird in allen Quartieren Rechnung getragen. Der Zugang zu Gewässern soll wo immer möglich verbessert und der entsprechende Raum gesichert werden.</i>	Gewässer sind wichtiger Natur-, Erholungs- und Erlebnisort, auch Kleingewässer. Entsprechend soll auch bei den Quartierbächen der Zugang erleichtert werden, mit Ausnahme derjenigen Stellen, wo die Natur Vorrang hat. Beispiele sind der Oberseemer Dorfbach im Quartier Grüntal, der Krebsbach im Bereich der Sekundarschule Oberseen und die Töss in Sennhof. Aus gleichem Grund begrüssen wir auch die Aufwertung bei der Mündung der Eulach in die Töss.
A.2. S. 46 Ziele und Grundsätze	Antrag: «Verdichtung an ausgewählten Lagen» soll präzisiert werden. Verdichtung soll ermöglicht	Die Gentrifizierung findet statt. Um sie zu entschärfen braucht es Konzepte. <i>Gemeinnütziges und</i>

A.2. S. 46 Ziele und Grundsätze	werden, insbesondere auch für genossenschaftliches Wohnen. Antrag zusätzlicher Punkt: Öffentlicher Raum wird möglichst vielfältig genutzt. Anlagen wie Parkanlagen von Schwimmbädern im Winter, Tennisplätze im Winter, Friedhofanlagen für Ruhesuchende etc. sollen möglichst multifunktional genutzt werden.	<i>genossenschaftliches Wohnen ist – unter klar definierten Vorgaben – ein wichtiges Instrument dazu. Der Bewegungsraum in einer dichter besiedelten Stadt wird immer kleiner, weshalb der Freiraum optimal genutzt werden soll.</i>
A.2. S. 46 Ziele und Grundsätze	Über die ganze Stadt verteilt gibt es öffentliche «Sozialplätze» mit Sitzgelegenheit, allenfalls Kiesflächen für Pétanque-Spiel, Tischtennistischen etc.	<i>Der spontane soziale Austausch ist sehr wichtig, weshalb kleinräumige Treffpunkte sehr wertvoll sind.</i>
A.2. S. 46 Ziele und Grundsätze	Antrag: Es ist zu prüfen, ob es nebst dem inneren Lind noch weitere Quartiere gibt, wo <i>Baumschutzzonen</i> einführt werden sollten.	Der <i>Gartenstadt Winterthur</i> gilt es als Ganzes Sorge zu tragen. Zudem leisten Bäume einen wichtigen Beitrag fürs Stadtklima.
A.2.2.1 S. 53	Überdenken des ganzen Punktes.	Das Kleinzentrum im Gebiet Lindspitz ist aufgrund der Verkehrssituation mit mehreren Fussquerungen mit LSA suboptimal gelegen. Eine Verschiebung des Kleinzentrums in den Kern von Veltheim erachtet die GLP als sinnvoller. Publikumsintensives Gewerbe (Coop) ist bereits im Kern angesiedelt. Die Nähe zum öffentlichen Verkehr (Lindspitz) ist genauso gegeben wie die Zugänglichkeit für den MIV und den Veloverkehr. Die geringere Verkehrsdichte mit dem MIV erhöht die Attraktivität für den Fussverkehr was für eine Zentrumsfunktion im Sinne der 5min-Stadt von Bedeutung ist.

S Siedlung ab S. 61

Würdigung

Die Grünliberalen befürworten es, dass innerhalb des heutigen Siedlungsgebietes verdichtet wird und kein Bauland eingezont wird. *Die Verdichtung soll primär in die Höhe und nicht in die Breite stattfinden. Zudem begrüßen wir ausdrücklich den Fokus auf zusätzliche Arbeitsplätze im urbanen Rückgrat.* So unterstützen wir auch die Bestrebungen, dass *Gebiete für reine Arbeitsplatznutzungen erhalten und allenfalls nachverdichtet* werden (S. 78). Auch die Verdichtung von Gewerbe- und Industriebauten erachten wir als wichtiges Instrument für den schonungsvollen Umgang mit wertvollem Grund. Die Karteneinträge zur Höhenentwicklung begrüßen wir, könnten uns an gewissen Orten wie z.B. in Wülflingen auch höhere Gebäude vorstellen.

Kapitel/Seite	Antrag	Erläuterung
S.1 Ziele und Grundsätze, S. 63	Anpassung des Punktes: «In Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und inventarisierten Siedlungen werden grundsätzlich keine Verdichtungen angestrebt.» soll abgeschwächt werden in: «In Quartiererhaltungszonen, Kernzonen und inventarisierten Siedlungen werden Verdichtungen zurückhaltend angestrebt.»	Aufstockungen sollen auch in Quartiererhaltungszonen möglich bleiben. Im Rahmen der BZO soll aufgezeigt werden, wo dies auch mit Blick auf Ortsbildschutz trotzdem möglich ist, beispielsweise auf befestigten Plätzen oder in Form von Dachaufbauten.
S.1.1. Bauliche Verdichtung und Transformation prüfen ..., S. 65 Punkt 1b	«Weiterentwicklung und teilweise Transformation des Industrieareals» muss ersetzt werden durch «Weiterentwicklung des Industrieareals».	<i>Das Gebiet ist ein regionales Arbeitsplatzgebiet im kantonalen Richtplan. Dies muss im kommunalen Richtplan ausdrücklich gesichert berücksichtigt werden.</i>

S.1.1 Punkt 3a, S. 65	<i>Ein Endbahnhof ist eine schlechte Lösung und soll möglichst vermieden werden. Es müssen mehr Alternativen geprüft werden.</i>	Ein Endbahnhof ist für die Pendlerinnen und Pendler nicht attraktiv. Alternativen wie ein zusätzliches Gleis durch das Bahnhofsgebäude oder auch eine Optimierung der Auslastung der Geleise kann den Hauptbahnhof entlasten bzw. eine erhöhte Pendlerkapazität schaffen. Zudem ist der öffentliche Verkehr am gesamten urbanen Rückgrat auszurichten und der Hauptbahnhof zu entlasten.
S.1.1. Punkt 8, S. 67	Antrag: Die Arealtransformation wird der Industrie/dem produzierenden Gewerbe oder der Zone für öffentliche Bauten zugeschlagen (Schulraum/Sport).	
S.1.2 S. 67	Ergänzung S.1.2: Die BZO soll bereits wo immer möglich klare Aussagen zu diesen Stadtgebieten machen. Dies soll zukünftig Gestaltungspläne überflüssig machen.	Auch wenn in Bezug auf Gestaltungspläne die Qualität der Siedlungen erhöht werden kann, muss deren Anzahl durch eine vorausschauende BZO eingedämmt werden. Gestaltungspläne sind schwerfällig und für alle Beteiligten sehr aufwändig.
S.3 Karteneintrag S. 80	Antrag: Entlang der heutigen Autobahn und der Bahnlinie fehlt die Schraffierung «Verdichten von Gewerbe- und Industriegebieten prüfen». Auch beim Rieterareal fehlt dies.	Töss ist mit seiner verkehrlichen Lage ausgezeichnet gelegen für Gewerbe- und Industrienutzung. Die Grünliberalen erachten reine Dienstleistungsarbeitsplätze in diesem Gebiet als falschen Fokus (falls dies so wäre).

F Freiraum ab S. 89

Würdigung:

Die Grünliberalen begrüßen, dass der Gewässerraum für die Bevölkerung viel zugänglicher gemacht werden soll. Gleichzeitig kommt den Gewässern als Naturraum im Richtplan zu kurz. Es gilt das Natur-Potenzial an den Gewässern zu erheben und gezielt Massnahmen dazu zu ergreifen. So gäbe es bei der Töss an verschiedenen Orten Potenzial für Uferabbrisse, damit der Eisvogel brüten könnte. An publikumsnahen Orten wie der Badi Töss, soll die Verbindung zu den und die Erlebbarkeit der natürlichen Gewässer sichergestellt werden (Flussbadi Töss).

Dass die Kaltluftversorgung und die Kaltluftströme als eigenes Kapitel unter F.1.4.1. abgehandelt wird, nehmen die Grünliberalen positiv zur Kenntnis. Sie sind für die Hitzeminderung in der Stadt von besonderer Bedeutung und sollen in der nächsten Revision der BZO berücksichtigt werden.

Ebenfalls begrüßen wir die Stossrichtungen bezüglich Stadtrandpark. So erachten wir unter anderem die Aufwertung der Eulach als sehr positiv. Die Eulach stellt für die Bevölkerung der Stadt Winterthur ein wichtiges Naherholungsgebiet dar. Eine verbesserte Zugänglichkeit und auch die Nutzung als Spielplatzort, so wie es im Eulachpark bereits Realität ist, soll vermehrt umgesetzt werden.

In der Stadt Winterthur gibt es grosse Flächen mit Pünthen. Die grünliberale Partei begrüsst explizit, dass die Pünthenareale durchgängig werden. Dies schafft nicht nur neue kürzere Fuss-Verbindungen, sondern auch attraktivere Fussverbindungen und schafft neue Erholungsgebiete für die Stadtbevölkerung. Dem Wildtierschutz gilt es dabei gleichwohl Rechnung zu tragen.

Die Grünliberalen begrüßen es, dass dem Naturschutz und dem Erhalt der Ökosystemleistung mehr Beachtung geschenkt werden soll. Dabei muss aber zwingend die Landwirtschaft einen grossen Beitrag leisten, was unseres Erachtens auf Basis des bestehenden Landwirtschaftskonzeptes nicht möglich sein wird.

Kapitel/Seite	Antrag	Erläuterung
F.1.2. S. 92	Bei den Zielen und Grundsätzen muss bei den ersten beiden Punkten auch der ökologische Aspekt einfließen. Dies ist parallel zu Freizeit möglich (Beispiel Wildbienenförderung).	
F.1.2.2 S. 96	Die Baumschutzzone Inneres Lind wird erweitert durch weitere Baumschutzzonen, wie insbesondere auch auf dem Viehmarktplatz.	Grosse Bäume sind für das Stadtklima von grosser Bedeutung. Nicht nur die Bäume, sondern deren Standorte sind zu schützen.
F.1.2.3. S. 97	Der Spielplatzversorgungsplan wird ergänzt mit einem Spielstrassenversorgungsplan.	Die Quartierstrassen spielen für die Bevölkerung eine wichtige Rolle und sollen vielseitig nutzbar sein, nicht nur für die Mobilität sondern auch als Treffpunkt für die Quartierbevölkerung.

F.1.3.1, Punkt 8, S. 100	Die Revitalisierung soll kurz- bis mittelfristig erfolgen.	Eingeklemmt zwischen Autobahn und Schlosstalstrasse ist die Töss mehr Abflussgerinne und ihr Potenzial bezüglich Naturwerten wird heute leider zu wenig gefördert. Mit lediglich mittel- bis langfristigen punktuellen Revitalisierungen (vgl. 1.3.1 Punkt 8) wird diesem Umstand viel zu wenig Rechnung getragen.
F.1.3.2, S. 101	Die Aufwertung des Mattenbachs soll nicht nur linear erfolgen. Es soll eine Vernetzung der Gebiete vom Mattenbach bis zum Eschenbergwald geben.	Dies schafft eine grossflächige Gebietsaufwertung für einen Mattenbachpark. Für die Verbindung mit dem grün-blauen-Netz müssen angrenzende Landwirtschaftsflächen und Pünthen-Areale zu einer "Freihaltezone Mattenbach" umgezont und die Gewässer mit dem Waldrand und den noch bestehenden Grünflächen strukturiert vernetzt werden.
F.1.3.5 S. 102	Punkt F.1.3.5: Das Projekt Steinbach gilt es zu priorisieren.	Das mit Abstand grösste ökologische Potenzial hat die Renaturierung des Steinbachs.
F.2.1.2. S. 109	Folgende Naturräume sind in der Aufzählung ebenfalls aufzunehmen: - Dättнау Weiertal Rumstal - Reutlinger Riet - Hegisfeld	Das Gebiet im Westen von Winterthur (Dättнау Weiertal Rumstal) ist eines mit sehr gutem Biodiversitätspotenzial. Dies auch im Zusammenhang mit der Revitalisierung des Steinbachs. Dies muss zusammen mit dem Kanton prioritär angegangen werden. Auch beim Reutlinger Riet sowie dem Hegisfeld liegt ein grosses Biodiversitätspotenzial brach.
F.2.1.6. S. 113 F.2.3. S. 118	Im Text zum Waldfunktionenplan sollen die Begriffe Naturschutz/Biodiversität im Text integriert werden. Ergänzung der Zielsetzung um Grüzefeld als: <ul style="list-style-type: none"> • ein Naherholungsgebiet mit Gartenstadtcharakter für die (Quartier-)Bevölkerung • ein städtischer Lebensraum und eine Vernetzungsfläche als Beitrag an den Naturschutz und den Erhalt der Biodiversität • ein kulturhistorisches Erbe an kommende Generationen, um an die Entwicklung der einst bäuerlichen Vororte wie Seen zu erinnern • ein Begegnungsort und Treffpunkt für alle Altersgruppen • ein ruhigen Rückzugsort mit Naturerlebnis 	
F.3.1 S. 128	Antrag: Das Landwirtschaftskonzept wird grundlegend überarbeitet. Dabei braucht es eine Netto Null-Strategie. Entsprechend muss auch die regionale Ernährung in die Strategie einfließen. So soll beispielsweise der Frage nachgegangen werden, wo und in welcher Form in Winterthur Gemüseanbau geeignet ist.	Es reicht nicht, das bestehende Landwirtschaftskonzept zu überarbeiten, da dieses in keiner Weise Netto Null-kompatibel ist. Weder die einseitige Orientierung auf Viehwirtschaft noch die nach wie vor teilweise intensive Bewirtschaftung werden den Ansprüchen der Stadt Winterthur gerecht.
F.3.3. S. 129	Präzisierung Wildtierkorridor: Es muss der Wildtierkorridor vom Rhein bis ins Züricher Oberland sichergestellt werden.	

M Mobilität ab S. 135

Würdigung

Wir begrüssen das Ziel, den Modalsplit zu Gunsten von flächeneffizienten und umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu ändern. Die Förderung von Fuss- und Veloverkehr mit dem Grundsatz «Stadt der kurzen Wege» sowie des ÖVs führen zu einer notwendigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV). *Die Halbierung des Anteils MIV ist ein ambitioniertes und notwendiges Ziel.*

Die aufgeführten Massnahmen werden aber in keiner Weise diesem Ziel gerecht. Wird beim öffentlichen Verkehr weiterhin ausschliesslich auf dem Verkehrsmittel Bus aufgebaut, wird der angestrebte Modalsplit nicht erreichbar sein. *Seit Jahren fordern die Grünliberalen ein Konzept für den öffentlichen Verkehr, welches eine attraktive Alternative zum MIV aufzeigt. Dabei gilt es zu unterscheiden zwischen Nahverteiler, Mittelverteiler und Fernverkehr. Das in Winterthur sternförmig aufgebaute Bussystem ist nicht zukunftstauglich und wird dem Denken des Urbanen Rückgrates nicht gerecht.* Der Schienenverkehr findet im Richtplan keine Erwähnung, ist aber – auch wenn überregional organisiert – von grösster Bedeutung für den Erfolg des angestrebten Modalsplits. Ohne Tram oder Stadtbahn erachten wir Grünliberalen die Modalsplitziele als nicht erreichbar.

Kapitel/Seite	Antrag	Erläuterung
M.1 Ziele und Grundsätze	Das Bussystem soll sich auf alle Stadtbahnhöfe im Urbanen Rückgrat ausrichten.	<i>Der öffentliche Verkehr muss grösser gedacht werden. Das bestehende Bussystem kann die Verkehrswende nicht fördern und ist nicht zukunftstauglich mit ihrem sternförmigen System.</i>
M.1 Ziele und Grundsätze	Die Stadt soll gegenüber Bund und ZVV das Durchbinden der S-Bahnen einfordern.	Die Stadtteile werden auf der Schiene erschlossen und die Busse werden entlastet. Die Busse richten sich dadurch vermehrt den Stadtbahnhöfen aus und damit wird auch der Hauptbahnhof entlastet.
M.1 Ziele und Grundsätze	Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt auf der erwarteten Basis ihrer Wirkung auf die Veränderung des Modalsplits.	Personelle und finanzielle Ressourcen sollen zielgerichtet und effizient eingesetzt werden für diejenigen Massnahmen welche die grösste Wirkung erzielen werden.
M.1 Ziele und Grundsätze	Die Ziele werden mit Infrastrukturanpassungen und mit Verhaltensänderungen erreicht.	Die Massnahmen in den einzelnen Verkehrsmitteln fokussieren sich fast ausschliesslich auf Infrastruktur-Anpassungen. Mit einer so eindimensionalen Betrachtung ist die Zielerreichung unwahrscheinlich. Es fehlt die Perspektive der Nutzung, warum welcher Verkehr überhaupt entsteht, also die Perspektive der "verkehrenden" Winterthurerinnen und Winterthurer
M.2 Fussverkehr: Ziele und Grundsätze	Begegnungszonen dürfen sich nicht auf übergeordnet festgelegte Veloverbindungen erstrecken. Querungen sind als Punkte mit Fussgängerstreifen zu gestalten.	Begegnungszonen sind von lokaler Bedeutung. Übergeordnete Einträge dürfen davon nicht tangiert werden. Fussverkehrsteppiche und Begegnungszonen können ihren Zweck nur erfüllen, wenn sie von wichtigen Verbindungen des rollenden Verkehrs klar getrennt sind. Die Erfahrung (und die Leserbriefe) zeigen, dass Velorouten in Begegnungszonen alle Beteiligten gefährden und verärgern. Begegnungszonen auf Velorouten werden von Velofahrenden nicht akzeptiert. Die Fussverkehrsteppiche in der Karte Seite 146 würden in der Form von Begegnungszonen sowohl den Fuss- wie den Veloverkehr massiv behindern.
M.2. Fussverkehr: Ziele und Grundsätze	Reine Fusswege ermöglichen direkte und attraktive Verbindungen abseits von Strassen. Wenn damit Verbindungen wesentlich kürzer werden, können sie Treppen enthalten.	Reine Fusswege sind unabdingbare Bestandteile einer 5-Minuten-Stadt, indem direkte Verbindungen (auch über private Grundstücke) auch für Alltagsbesorgungen, Schulwege usw. bereitstellen. Treppenverbindungen wie zum Bäumlü dürfen nicht durch den Anspruch barrierefrei verhindert werden.
M.2.1. Fussverkehrsteppich	Kürzere Wartezeiten für den Fussverkehr ist explizit zu begrüssen.	Kürzere Wartezeiten bei LSA machen den Fussverkehr schneller und damit attraktiver.
M.2.2., Punkt 6	Fehler: Die Strasse heisst «Haltenrebenstrasse» und nicht «Haldenbergweg». Diese Bestrebungen sind sehr zu begrüssen.	Die aktuelle Situation auf der Hauptstrasse ist sehr gefährlich.
M.2.2., Punkt 14	Die Verbindung soll auch für Velos gewährleistet werden.	Dies ist im regionalen Richtplan eingetragen.
M.2.2. Punkt 18	Bahnhof Töss sei zu ergänzen mit «oder Personenüberführung».	Angesichts der erhöhten Lage der Freiestrasse drängt sich eine Überführung auf.

M.2.2. Punkt 22	Dies wird sehr begrüsst. Die Verbindung soll via Ohrbühlkreisel und Bahnhof Hegi weiter nach Oberwinterthur geplant werden.	
M.2.2.	Zusätzlicher Punkt 28: Veloverbindung Bahnhof Grüze bis Sportareal Deutweg verbessern	
M.3. Ziele und Grundsätze	Der Velogüterverkehr soll stärker mitberücksichtigt werden.	Der Velogüterverkehr wird in Zukunft wichtiger werden und hat ein riesiges Potential das entfaltet werden kann.
M.3.Veloverkehr	Einleitender Text. Der dritte Satz ist neu zu formulieren: <i>Auf dem gesamten Stadtgebiet gibt es flächendeckend, ein feinmaschiges, attraktives, sicheres, möglichst beschattetes und komfortables Velonetz</i> für Alltags- und Freizeitverbindungen. Innerhalb der Stadt wie auch in die Nachbargemeinden.	Im Vordergrund müssen die Alltagsverbindungen innerhalb der Stadt stehen. Die Ausführungen in Strategie W2040 (Erläuterungen Richtplan Seite 66) sind klarer.
M.3.Veloverkehr	Nebenrouten. Der zweite Satz ist zu streichen	Nebenrouten sind wichtige regionale Veloverbindungen. Auch auf diese sind Standards sicherzustellen. An Nebenrouten liegende Ziele wie Schulen, Einkauf etc. müssen für auch für schwächere Velofahrende sicher erreichbar sein.
M.3.Veloverkehr	Der Begriff Basisrouten ist durch die spezifischeren Städtische Haupt- und Nebenrouten zu ersetzen.	Städtische Festlegungen (Basisrouten) müssen Standards von Haupt- oder Nebenrouten aufweisen können.
M.3.Veloverkehr	Neu ist aufzunehmen: Y-Brücke HB Nord auch für Velos planen. (= Antrag A.1.3.2) Antrag M.3.Ü.3: Gleisbrücke HB Süd auch für Velos planen.	Diese Verbindungen sind auch für Velos sehr attraktiv und sollten daher von Anfang an so geplant sein, dass die Fussgänger nicht durch Velos bedrängt werden.
M.3.1	Die Veloroute 3 soll entlang des Mattenbach möglichst den Fuss- und Veloverkehr entflechten. Beide Wege sollen attraktiv gestaltet werden (Sonnenschutz, Sitzgelegenheiten, uneingeschränkt nutzbarer Fahrbelag). Die Streckenführung soll bis nach Oberseen erfolgen.	Eine Entflechtung vermeidet Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr.
M.3.2	Die Verbindungen sollen möglichst ohne Anschläge gebaut werden.	Die Verbindungen sollen mit dem Velo – auch mit Anhänger und Gepäck - möglichst komfortabel befahrbar sein.
M.3.3	Das Velonetz richtet sich auch nach dem Velogüterverkehr aus, insbesondere bei Einkaufszentren und bei der Schaffung von Veloparkierungen.	Der Velogüterverkehr wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen und ist in der Planung zu berücksichtigen bei der Veloweg-Breite und der Grösse bzw. Länge der Veloparkierung.
M.3.3	Umsetzungshorizont kurzfristig statt mittelfristig	Nach Abschluss der kantonalen Velostandards müssen die Winterthurer Velostandards früher definiert sein als erst in 7 Jahren. Für die Umsetzung ist die Definition der Standards ausschlaggebend. Es soll eine Abstimmung mit den Verkehrsverbänden erfolgen.
M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Kommunale Velowege (Basisrouten) ist durch Städtische Haupt- und Nebenrouten zu ersetzen, erstellen mit ausbauen zu ergänzen.	Der Begriff Velowege im Titel ist irreführend, Velorouten führen meistens über Quartierstrassen. Eine Doppelbezeichnung schafft Verwirrung. Siehe auch Anträge zu M.3 Veloverkehr Ziele und Grundsätze siehe unten zu bestehende Basisrouten

M.3..4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Der Titel ist neu zu formulieren: Geplante kommunale Veloverbindungen	In diesem Kapitel geht es nur um zusätzlich geplante Routen. Der Begriff Velowege ist irritierend. Was hier beschrieben wird, heisst in der Regionalplanung Veloverbindung. Velowege kann als Radweg (bauliche Ausführung) missverstanden werden.
M.3.4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Neu ist aufzunehmen: 4 Wegverbindung Steig-Dätttau (wie sie für den Fussverkehr (M.2.2, Nr. 12) vorgesehen ist) auch als Veloverbindung.	Diese Verbindung ist auch für Velos sehr attraktiv und sollte daher von Anfang an so geplant sein, dass die Fussgänger nicht durch Velos bedrängt werden.
M.3..4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Neu ist aufzunehmen: 5 Ruhtalstrasse	Das Esse-Veloparkhaus ist nur für die Zufahrt ab städtischer Veloroute 6 attraktiv. Um Velos ab Feldstrasse auch auf das Esse-Parkhaus zuzuführen ist eine gute Verbindung unerlässlich.
M.3..4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Neu ist aufzunehmen: 6 Bettenstrasse (Schafhauserstrasse – Zielstrasse)	Das Rosenbergwohnquartier braucht hier einen super guten Anschluss an die städtische Veloroute 6, da alle anderen Verbindungen Richtung Stadtzentrum eine Steigung von mindestens 12% aufweisen.
M.3..4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Neu ist aufzunehmen: 9 Stäffelistrasse	Der Anschluss Hegi an die städtische Veloroute 2 ist via Ohrbühlstrasse vorgesehen. Diese Strasse ist heute schon gefährlich/ungemütlich zu befahren-und im Richtplan ist in diesen Bereich sogar noch ein Anschluss an einen Hegitunnel eingetragen. Auch an der Stäffelistrasse sind Bauvorhaben geplant, darum ist es enorm wichtig, dass dieser Strassenraum auch für schwächere Velofahrende behutsam geplant wird.
M.3..4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Neu ist aufzunehmen: 10 Seenerstrasse 'hoch'. Parallel zum bestehenden Eintrag zwischen Ohrbühlkreisel und Sulzerallee braucht es die Wegverbindungen 'hoch' als Anschluss an die städtische Veloroute 2.	Die Anbindung an die städtische Veloroute 2 an dieser Stelle ist sehr wichtig und sollte über die Wege 'hoch' erfolgen, was zum Teil Landerwerb, bzw. Wegrechte bedeutet.
M.3..4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Neu ist aufzunehmen: 12 Hauptbahnhof – SBB Lindareal – KSW (Brücke)	Diese fehlende Verbindung wurde in verschiedenen städtischen Papieren (Leiterkonzept) als Defizit im Langsamverkehrsverkehrsnetz beschrieben.
M.3..4 Kommunale Velowege (Basisrouten) erstellen	Neu ist aufzunehmen: 15 Weststrasse, ganze Länge mit Ästen	Diese Route ist eine wichtige Alternative zur Wüflingerstrasse analog zur Wartstrasse.
M.4.Ziele und Grundsätze	Im Stadtraum Hauptbahnhof darf nicht noch mehr Platz für Busse verwendet werden. Die Busse richten sich nach den Stadtbahnhöfen aus.	
M.4.	Auf die Busverlängerung Ruchwiesen Oberwinterthur ist zu verzichten.	Die geplante Busverlängerung bringt nur sehr wenig Nutzen- es werden nur ganz wenige Liegenschaften nur unwesentlich näher an eine Bushaltestelle zu liegen kommen. Mit einer optimaler Fusswegverbindung- Verlängerung und Verästelung des Weges «Im Langen» kann mit wenig Aufwand viel erreicht werden. Die Busfahrzeiten würden so auch nicht länger.
M.4.1	Zusätzliche Tangentiallinie Seen – Oberwinterthur und Wülflingen – Bahnhof Töss Süd/Försterhaus.	Der Bahnhof Oberwinterthur und der zukünftige Bahnhof Töss Süd/Försterhaus werden zukünftig wichtige Umsteigeknoten.

	Die Strecke Breite – Bruderhaus soll mit einem autonomen Fahrzeug bedient werden. Damit kann ein Ganzjahresbetrieb gewährleistet werden.	
M.4.2	Das Busdepot soll möglichst Flächeneffizient gebaut werden. Eine Doppelstöckiges Gebäude soll erstellt werden und weitere öffentliche Nutzungen ermöglichen.	Die Ressource Boden ist im städtischen Raum knapp. Gerade bei öffentlichen Bauten sollen wann immer möglich Synergien genutzt werden und eine Mehrfachnutzung angestrebt werden. Ein Busdepot mit einem hohen Flächenverbrauch in der Breite bietet sich für ein gestapelte Mehrfachnutzung gerade zu an.
M.6.	Der Velogüterverkehr soll stärker mitberücksichtigt werden.	Der Velogüterverkehr wird in Zukunft wichtiger werden und hat ein riesiges Potential das entfaltet werden kann.
M 6.1	Es soll eine Studie für die Erhebung und Evaluation von Wertstoffströmen erarbeitet werden. Konkret wären dies folgende Punkte: <ul style="list-style-type: none"> - Baumaterial - Recycling-Material - Neue Produkte - Wertstoffe 	
M.5 Ziele und Grundsätze	Ein Ziel zur Antriebsart im MIV ergänzen.	Eine Reduktion des MIV soll mit einer Verlagerung auf elektrifizierte Fahrzeuge einhergehen.
M.7	Das Kapitel wird gestrichen und in den jeweiligen Kapiteln zu den einzelnen Verkehrsträgern (MIV, Velo, ÖV) ergänzt.	Sharing-Angebote und Parkierungsmöglichkeiten sind ausschlaggebende Punkte bei der Wahl des Verkehrsmittels und können nicht isoliert betrachtet werden.
M.7	Die Förderung von Sharing-Angeboten soll sich mehr auf die Quartiere ausrichten als auf die multimodalen Drehscheiben an den Bahnhöfen.	Ein gut ausgebautes Sharing-Angebot sind elementar für den Verzicht auf ein eigenes Auto, was erwiesenermassen zu einer Reduktion des MIV-Anteils im Modalsplit führt. Die Fälle, in denen jemand mit dem Zug an einem Bahnhof ankommt und dort mit einem Auto von einem Sharing-Angebot weiterfährt, um ein Ziel in der Stadt Winterthur zu erreichen, sind vernachlässigbar. Die Fahrzeuge von Sharing-Angeboten werden primär in den Quartieren, nahe vom Wohnort ausgeliehen.

Ö Öffentliche Bauten und Anlagen ab S. 181

Würdigung

Die Grünliberalen begrüßen es ausdrücklich, dass die Departemente eine einheitliche, gesamtstädtisch konsolidierte Immobilienstrategie verfolgen. Dies entspricht einer alten parlamentarischen Forderung. (Ö.4, S. 183)

Die Grünliberalen begrüßen einen Masterplan Erholungsraum Reitplatz. Dieser hat da Potenzial, viele Probleme zu lösen und Chancen zu nutzen (Erreichbarkeit mit Velo und ÖV, mehr Platz für Sportnutzung, ruhiger Erholungsraum im Wald mit Biodiversitätsförderung etc.)

Die Grünliberalen begrüßen es, wenn zeitnah Raum für öffentliche Anlagen wie Schulhäuser und Sporthallen gesichert wird. Wir plädieren gleichzeitig dafür, allgemein bei den öffentlichen Bauten, insbesondere bei Schulanlagen multifunktionale Gebäude zu planen. Wird in einzelnen Quartieren einmal weniger Schulraum benötigt (Beispiel Eidberg), muss der Raum auch für andere öffentliche Aufgaben umfunktionierbar sein (z.B. Alterssohlen etc.). Zudem sollen bewegliche Schulraummodule, welche auch in anderen Quartieren einsetzbar sind, Spitzen brechen.

Kapitel/Seite	Antrag	Erläuterung
Ö.4, S. 191	Einleitender Text: Der 3. Punkt in der Aufzählung im ersten Abschnitt soll ergänzt werden mit dem Aufzählungspunkt «Spielstrassen in allen Quartieren»	Der wertvolle Strassenraum muss als Freiraum für Kinder geöffnet werden. Das freie Spiel in der Gruppe ist für die Entwicklung der Kinder sehr wichtig.
Ö. 4.7., S. 195	Der Raum um die Eulachhallen, insbesondere der Parkplatz ist bei der Evaluation von Standorten im erweiterten Umfeld des Stadions für öffentliche Bauten mit einzubeziehen.	Die grossen Parkierungsflächen bei den Eulachhallen bieten viel Raum für eine gestapelte Mehrfachnutzung.

V Ver- und Entsorgung ab S. 199

Würdigung

Die Raumsicherung für die Ver- und Entsorgung ist in der Planung von grosser Bedeutung. Die Schaffung eines separaten Kapitels trägt dieser Bedeutung Rechnung. Das Recycling und die Wiederverwendung von Wertstoffen wird in der Zukunft immer wichtiger und dem gilt es dabei besondere Beachtung zu schenken. Die Flächensicherung für die KVA ist für den zukünftigen Betrieb und zusätzlichen Funktionen sehr wichtig. Zudem muss die prognostizierte Mengenentwicklung von Abfällen auf die ganzen Bestrebungen der Kreislaufwirtschaft angepasst werden. Die Kreislaufwirtschaft ist äusserst relevant für die Zielerreichung Netto Null 2040, entsprechend müssen sich zwingend die zu verbrennenden Materialien verringern.

Die Vorstellungen zur Kreislaufwirtschaft sind im Richtplan noch äusserst wage. Es braucht zwingend Massnahmen, um diesem Ziel näher zu kommen.

Den Grünliberalen fehlt im Richtplan die Flächensicherung für die Energiegewinnung und -speicherung. Insbesondere für Quartierwärmeverbände, welche für die Zielerreichung Netto Null unabdingbar sind, gilt es dabei Rechnung zu tragen. In Gebieten ohne Fernwärme muss in geeigneten Quartieren der entsprechende Raum gesichert werden. Allenfalls gäbe es auch Möglichkeiten von Energiespeicherungen, welche durch Raumsicherung erleichtert würden.

Kapitel/Seite	Antrag	Erläuterung
V, Einleitung, S. 200	Zusätzlicher Punkt: - Die Stadt strebt zusammen mit übergeordneten Stellen an, im Rahmen von grossen Infrastrukturprojekten (A1, Brüttenertunnel) oder Erneuerungen von Hochspannungsleitungen, diese in den Boden zu verlegen.	Leider zeichnet sich ab, dass die Chance einer Bodenverlegung von Hochspannungsleitungen durch den Brüttenertunnel davon «schwimmt». Es sollte zusammen mit dem Kanton jede Chance genutzt werden, Hochspannungsleitungen unter den Boden zu verlegen.
V.2.1.1 S. 208	Ergänzung des zweiten Satzes: «... im Umfeld der KVA sowie Flächen für eine mögliche CO2-Abscheidung und allfällige Stromspeicher wird ...»	Eine CO2-Abscheidung durch KVAs hat klimapolitisch ein sehr grosses Potenzial. Die Stromproduktion und der Strombedarf sind nicht immer zeitgleich. <i>Eine Stromspeicherung bietet hier Abhilfe. Entsprechend muss der Platz gesichert werden.</i>
Neue Punkte V.2.4	Flächen für Wertstoffsammelstellen sichern Die notwendige Flächen für mindestens einen zusätzlichen Recyclinghof im Nordwesten der Stadt wird gesichert. Es wird evaluiert, wo mögliche Flächen für die Zwischenlagerung von wiederverwendbaren Baustoffen gesichert werden können.	50% der Abfälle sind Recyclingstoffe. Dies entspricht riesigen Rohstoffmengen. Ein einziger Anlaufpunkt bei Maag-Recycling wird in Zukunft nicht ausreichen. Im Kapitel Räumliche Entwicklung Stadt Winterthur wird zurecht auf das wichtige Thema der Kreislaufwirtschaft auf dem Bau hingewiesen. Für die Umsetzung gehen wir davon aus, dass es dazu Zwischenlagerflächen und Umschlagsplätze benötigt werden.