

Bereich	Massnahme	Begründung/Wirkung	kurzfristig (0-5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
Sensibilisierung	<u>Neue Prioritäten in der Verkehrspolitik:</u> ÖV, Fuss- und Veloverkehr geniessen in der Verkehrsplanung oberste Priorität. Die Umsetzung von Massnahmen zugunsten Umsetzung Städte-Initiative geht notfalls zulasten des MIV.	Neue Konzepte und Ideen scheitern viel zu oft an bestehenden Sachzwängen. Nur eine neue Priorisierung und eine Abstufung der Bedeutung des MIV ermöglichen es, den Verkehrsfluss in der Stadt langfristig sicherzustellen.	•		
Sensibilisierung	<u>Städte-Initiativen-Verträglichkeit:</u> Geplante Massnahmen der Verwaltung werden nur realisiert, wenn sie mit der Umsetzung der Städte-Initiative verträglich sind (gilt für alle Verwaltungseinheiten).	In der Verwaltung ist ein grundsätzliches Umdenken erforderlich, in dem ÖV und LV oberste Priorität geniessen. Die Umsetzung der Ziele kann ausserdem nur erreicht werden, wenn alle Verwaltungseinheiten am selben Strick ziehen.	•		
Sensibilisierung	<u>Steuererleichterungen für autofreie Haushalte</u>	Autofrei lebende Haushalte entlasten die öffentliche Hand. Für die Infrastrukturkosten des Strassennetzes muss die Stadt Winterthur jährlich ca. 25 Mio. Franken aufwenden, davon 15 Mio. für Strassenunterhalt und 10 Mio. für Reinigung und Winterdienst (Statistisches Jahrbuch des Schweizerischen Städteverbandes). Bus und Velo brauchen zwar auch Strassen und Wege, aber deutlich weniger pro Personentransport.		•	

Bereich	Massnahme	Begründung/Wirkung	kurzfristig (0–5 Jahre)	mittelfristig (5–10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
Sensibilisierung	<u>Kampagne „Sparen beim Fahren“</u> : Die Bevölkerung wird für die tatsächlichen Kosten der Mobilität sensibilisiert.	Das Auto ist ein teures Verkehrsmittel. Bei Vollkostenrechnung kostet ein Kilometer durchschnittlich 75 Rappen (TCS). Ist sich die Bevölkerung über die wirklichen Kosten des MIV bewusster, führt dies zu einem Rückgang des MIV.	•		
Städtebau	<u>Definition von autofreien/-armen Entwicklungsgebieten</u> : Der Stadtrat definiert in den relevanten Planungsgrundlagen, welche Gebiete autofrei oder autoarm entwickelt werden sollen.	Die Realisierung neuer Entwicklungsgebiete führt oft zu Mehrverkehr in ohnehin bereits stark belasteten Gebieten. Mit der Realisierung einer autofreien Überbauung wird dies verhindert.	•		
Städtebau	<u>Realisierung „Autofreies Zeughausareal“</u>	Damit entsteht ein zukunftsfähiges Quartier mit „Leuchtturmcharakter“ für die weitere Region.		•	
MIV	<u>Festsetzung einer wirksamen Parkplatzverordnung</u> : In der vom Stadtrat verabschiedeten PP-VO muss der Grenzbedarf für Beschäftigte in den Zentrums- und den vom ÖV gut erschlossenen Arbeitsplatzzonen nochmals um 20–50% reduziert werden, danach muss die Verordnung in Kraft treten.	Mehr Parkplätze generieren mehr MIV. Eine Parkplatzverordnung, die diesem Mehrverkehr entgegenwirken soll, ist im sGVK als Massnahme enthalten und muss endlich vom Gemeinderat festgesetzt werden.	•		

Bereich	Massnahme	Begründung/Wirkung	kurzfristig (0-5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
MIV	<u>Erhebung der Leerstände in (privaten) Tiefgaragen in Aussenquartieren</u>	Der Motorisierungsgrad in Winterthur ist zwischen 2001 bis 2013 von 420 auf 409 PW/1000 EinwohnerInnen gesunken. In der Stadt Zürich stehen ausserdem viele private Tiefgaragen leer – es ist anzunehmen, dass dies auch in Winterthur der Fall ist. Die Kosten für die Leerstände müssen auch von nichtmotorisierten Haushalten getragen werden.	•		
MIV	<u>Verlagerung oberirdischer Parkplätze in Parkhäuser (sowohl in Wohnquartieren als auch im Zentrum)</u>	Die Distanzen zu den Parkplätzen werden grösser, die Parkplätze allgemein schwieriger zugänglich, weshalb die Attraktivität des MIV in der Verkehrsmittelwahl sinkt. Durch diese Massnahme wird Strassenraum frei, der für andere Zwecke genutzt werden kann (Plätze, Fuss- und Velowege, allenfalls Busspuren).		•	
MIV	<u>Bessere Auslastung von Parkhäusern in Wohnquartieren</u>	Eine in Auftrag zu gebende Untersuchung der Auslastung von Parkhäusern in den Quartieren zeigt auf, wo oberirdische Parkplätze verlagert werden können. Dadurch wird Strassenraum frei, der anderweitig genutzt werden kann.	•		

Bereich	Massnahme	Begründung/Wirkung	kurzfristig (0–5 Jahre)	mittelfristig (5–10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
MIV	<u>Studie Umsteigepotenzial</u> : Aufzeigen, in welchen Quartieren der Motorisierungsgrad hoch, die Erschliessung mit ÖV hingegen schlecht ist. In einem zweiten Schritt Einbindung der Agglomerationsgemeinden.	Es ist anzunehmen, dass das Verkehrsverhalten in den verschiedenen Stadtquartieren grosse Unterschiede aufweist. Die Studie bietet Grundlagen für gezielte Massnahmen zur Erreichung der Ziele der Städte-Initiative.	•		
MIV	<u>Erhöhung Parkgebühren</u>	Mit 3 Franken für 2 Stunden ist der Tarif für Parkplätze in der Innenstadt Winterthurs im Vergleich zu andern Schweizer Grossstädten sehr günstig. Dass ausserdem die Parkplätze in der Innenstadt am späten Abend und am Sonntag gratis sind, macht das Autofahren in diesen Zeiten besonders attraktiv, ist sachlich aber nicht begründbar.	•		
Fuss-/Veloverkehr	<u>Wanderstadt Winterthur</u> : Signalisation attraktiver Fusswege in der Stadt nicht nur für Freizeit, sondern auch für Alltag.	Die Schweiz ist ein Wanderland – allerdings nicht im städtischen Alltag. Die Möglichkeiten, kurze Alltagswege auch zu Fuss zurückzulegen und so die eigene Stadt besser kennenzulernen, wird viel zu wenig wahrgenommen. Die Signalisation eines innerstädtischen Wanderwegnetzes gibt dem Fussverkehr einen grösseren Stellenwert.	•	•	

Bereich	Massnahme	Begründung/Wirkung	kurzfristig (0-5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
Fuss-/Veloverkehr	<u>Fussgänger messstellen</u>	Das Verkehrsaufkommen der FussgängerInnen wird oft stark unterschätzt. Messstellen an geeigneten Standorten geben Aufschluss über ihre tatsächliche Bedeutung und führen zu einer Änderung der Prioritäten in der Verkehrsplanung zu ihren Gunsten.	•		
Fuss-/Veloverkehr	<u>Umsetzung Veloschnellroutenkonzept</u>	Grosszügige, direkte und vom restlichen Verkehr unabhängig geführte Velorouten auf den wichtigsten Achsen beschleunigen das Velofahren erheblich und geben ihm in der städtischen Verkehrskultur einen viel grösseren Stellenwert.		•	
ÖV	<u>Konsequente Busbevorzugung</u>	Die Fahrzeiten der Busse werden verkürzt, die Betriebskosten sinken, das Image des ÖV steigt. Wegen der knappen Platzverhältnisse in der Stadt und der viel grösseren Transporteffizienz der Busse müssen sie – insbesondere für den Pendlerverkehr – attraktiver werden.	•	•	

Bereich	Massnahme	Begründung/Wirkung	kurzfristig (0-5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)
ÖV	<u>Neuorganisation ÖV-Knoten Oberwinterthur</u>	Mit einer übersichtlicheren Organisation wird der ÖV-Knoten Bhf. Oberwinterthur aufgewertet und auch für Personen attraktiv, die die Benutzung des ÖV nicht gewohnt sind.		•	
ÖV	<u>Verknüpfung Buslinien 11/14 bzw. 7/10</u>	Die Verknüpfung von Radial- zu Durchmesserlinien führt zu kürzeren Standzeiten an der Endhaltestelle im Zentrum und neuen und damit attraktiveren Direktverbindungen.	•		
ÖV	<u>S-Bahn-Station Forsthaus</u>	Bessere Erschliessung Winterthurs mit der S-Bahn, kürzere Reisezeiten von Töss nach Zürich und Entlastung des Busnetzes		•	
ÖV	<u>Haltepunkt Grüze auf Linie Richtung Frauenfeld</u>	Bessere Erschliessung Winterthurs mit der S-Bahn, kürzere Reisezeiten insbesondere aus der Ostschweiz und Entlastung des Busnetzes		•	