

Kanton Zürich

Antrag Delegiertenversammlung 24. Juni 2026

Verabschiedung durch den Vorstand am 13. Mai 2026

Rot markiert = Änderung gegenüber Fassung Vorprüfung

Regionaler Richtplan – Teilrevision 2026 (Verkehrsplan)

Region Winterthur und Umgebung

Erläuterungsbericht inkl. nicht berücksichtigte Einwendungen

Verabschiedung Delegiertenversammlung am

Der Präsident:

Der Sekretär:

Beschluss des Regierungsrates:

Verfasserin

Regionalplanung Winterthur und Umgebung

Vorstand

Stefan Fritschi, Präsident RWU, Stadtrat Winterthur
Urs Schäfer, Vize-Präsident RWU, Gemeindepräsident Schlatt
Manfred Leu, Gemeindepräsident Seuzach
Christa Meier, Stadträtin Winterthur
Marco Nuzzi, Stadtpräsident Illnau-Effretikon
Thomas Schmid, Gemeindepräsident Dinhard
Fritz Stähli, Gemeindepräsident Brütten

Bearbeitung

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Fiona Mera, Reto Wild

13. Mai 2026

Inhaltsverzeichnis

A	Einleitung	4
1.	Gegenstand der Richtplanrevision	4
2.	Planungsablauf	4
B	Erläuterungen	5
1.	Buswendeanlage Elsau	5
2.	Fussverkehr	5
3.	Velorouten Stadt Winterthur	8
C	Behandlung Anträge Vorprüfung Kanton	10
1.	Optimierung Interessenabwägung Buswendeanlage Elsau Dorf	10
2.	Koordinationshinweise Buswendeanlage Elsau Dorf (Standort C)	10
3.	Anpassung Karteneinträge Öffentlicher Personenverkehr (Kapitel 4.3.2)	11
4.	Anpassung Begriff Veloschnellroute	12
5.	Koordinationshinweise Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)	12
6.	Sicherstellung Hochwasserschutz bei den Veloschnellrouten Nr. 3 und 6	13
D	Behandlung Einwendungen und Anhörung	15
1.	Verzicht auf Eintrag Buswendeschlaufe Elsau	15
2.	Ergänzungen zur Veloschnellroute Nr. 3	19
3.	Ergänzungen zur Veloschnellroute Nr. 6	19
4.	Aufnahme weiterer Veloverbindungen	20
5.	Umlegung der Staatsstrasse zum Wildpark Bruderhaus	21
6.	Darstellung Fussverkehr	21

A Einleitung

1. Gegenstand der Richtplanrevision

Der regionale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Regionen, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten.

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen beim öffentlichen Verkehr in der Gemeinde Elsau und bei den Velorouten in der Stadt Winterthur ist eine Teilrevision des regionalen Verkehrsplanes erforderlich.

2. Planungsablauf

Zwischen Februar und April 2026 findet die Vorprüfung durch das ARE und die Anhörung der Nachbarregionen sowie die öffentliche Auflage statt.

Während der öffentlichen Auflage vom 13. Februar 2026 bis 13. April 2026 können sich Bevölkerung und Verbände zum Richtplaninhalt äussern. Die Einwendungen werden durch den Vorstand RWU behandelt. Der Vorstand RWU unterbreitet der Delegiertenversammlung vom 24. Juni 2026 die definitive Vorlage zur Verabschiedung zuhanden der Festsetzung des Regierungsrats.

B Erläuterungen

1. Buswendeanlage Elsau

Im Raum Elsau besteht betreffend den öffentlichen Verkehr aus zwei Gründen Handlungsbedarf.

Einerseits fällt bei der Stadtbuslinie 7 die heutige Wendeanlage «Melcher» im Jahre 2029 weg. Es muss deshalb ein neuer Ort gefunden werden, an dem der Bus wenden kann. Eine Lage in der Nähe von Elsau Dorf ist dabei sinnvoll, da so mehr Personen von einem dichten Fahrplan profitieren können. Andererseits ist die Postautolinie 680 im stadtnahen Bereich stark ausgelastet, während im ländlichen Abschnitt ab Elsau noch genügend Kapazitäten bestehen. Diese ungleiche Auslastung führt zunehmend zu Kapazitätsproblemen und soll künftig besser abgestimmt werden.

Für die Umsetzung des zur Zeit angestrebten Angebotskonzept sind zwei neue Wendeanlagen nötig: eine Wendeanlage bei der neuen Endhaltestelle Elsau, Dorf für die Buslinie 7 und eine Wendemöglichkeit beim Bahnhof Rätterschen für die Buslinie 680.

Die umfassende Auslegeordnung und die Interessenabwägung für den Standort Variante C in Elsau Dorf ist im Bericht «Standortevaluation mit Interessenabwägung» des Büros Ingesa AG (Beilage) dargelegt.



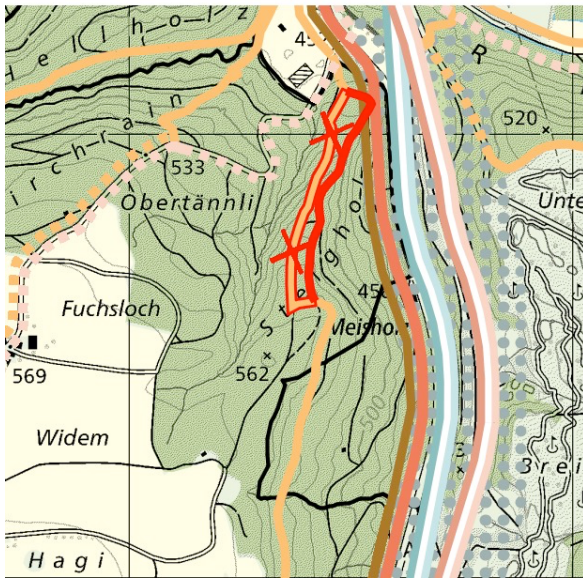
	A Rümikerstr. / Tafelacker	B Kreisel Kern	C Schottikerstr. / Zelgli
Nutzungsinteresse			
Zugänglichkeit	–	+	o
Erschliessung	--	–	+
Verkehrssicherheit	–	–	o
Betrieb	–	--	+
Investitionskosten	--	--	–
Schutzinteresse			
Trennung Bau- /Nichtbaugebiet	o	+	–
Haushälterischer Umgang mit Boden	--	–	–
Fruchtfolgeflächen	o	o	--
Landschaftsförderung	o	o	–
Ortsbildschutz / Strassenbild	–	--	o
Eingriff ins Privateigentum	–	--	o
Gewässerraum	o	–	o
Lärmschutz	o	–	–

Auszug Bericht «Standortevaluation mit Interessenabwägung» des Büros Ingesa AG

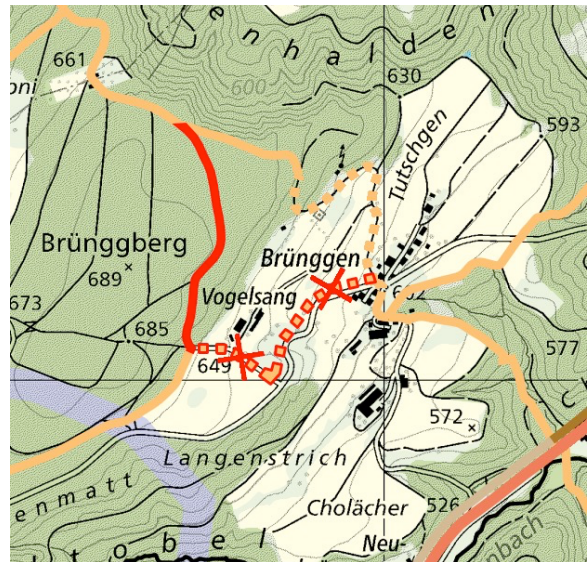
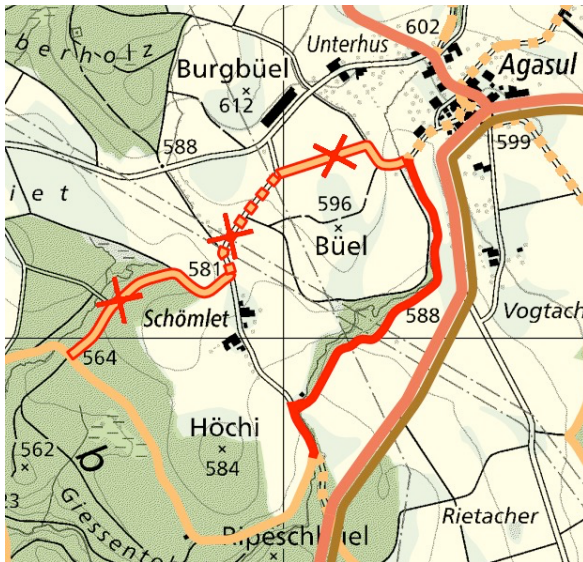
Der bestehende Eintrag im Bereich «Melcher» wird belassen, da fallweise, je nach Weiterentwicklung des Angebotskonzeptes, auch andere Standorte für eine Buswendeanlage entlang der Rümikerstrasse (Punkteintrag ist als Suchperimeter zu verstehen) in Betracht gezogen werden müssen.

2. Fussverkehr

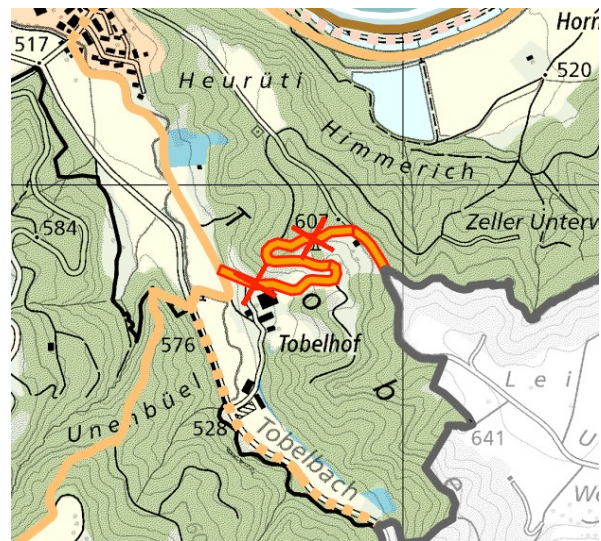
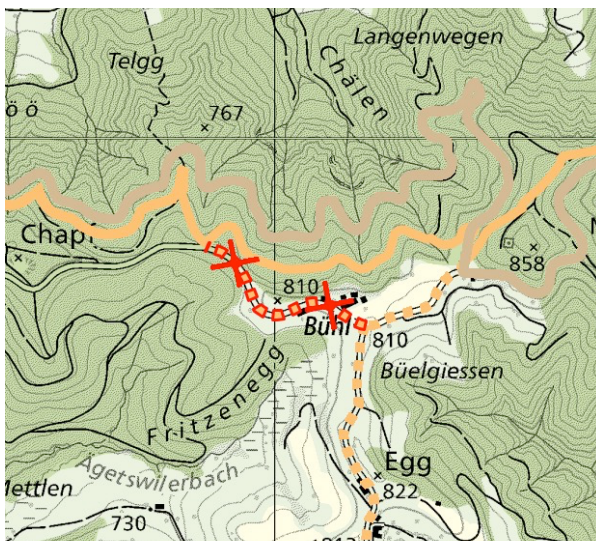
Im Rahmen der laufenden Überprüfung des Wanderwegnetzes wurden in den letzten Jahren etliche Anpassungen mit den Standortgemeinden abgesprochen. Diese werden nun in den Regionalen Verkehrsplan aufgenommen.



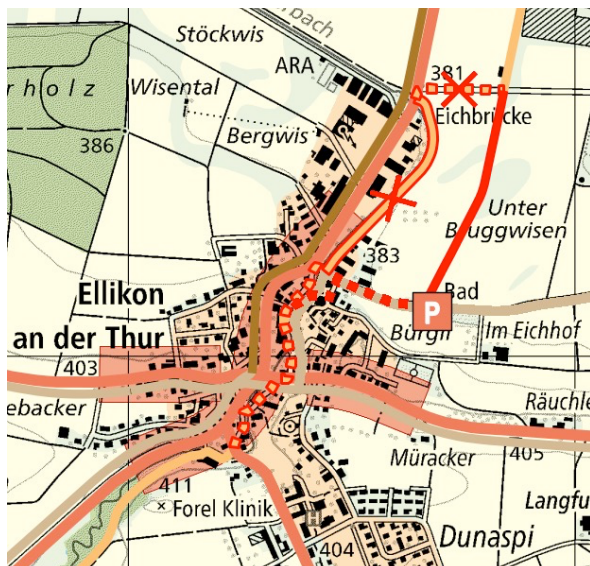
Umlegungen in Lindau und Illnau-Effretikon



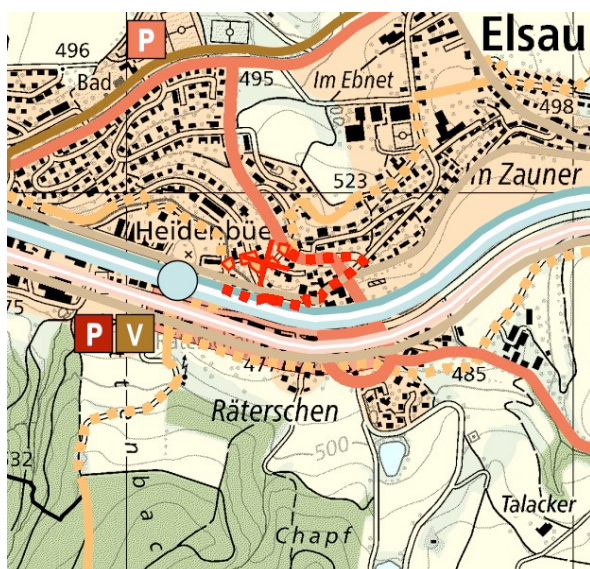
Umlegungen in Illnau-Effretikon



Umlegung in Turbenthal und Streichung in Zell



Umlegungen in Ellikon an der Thur und Rickenbach



Umlegungen in Elsau und Winterthur



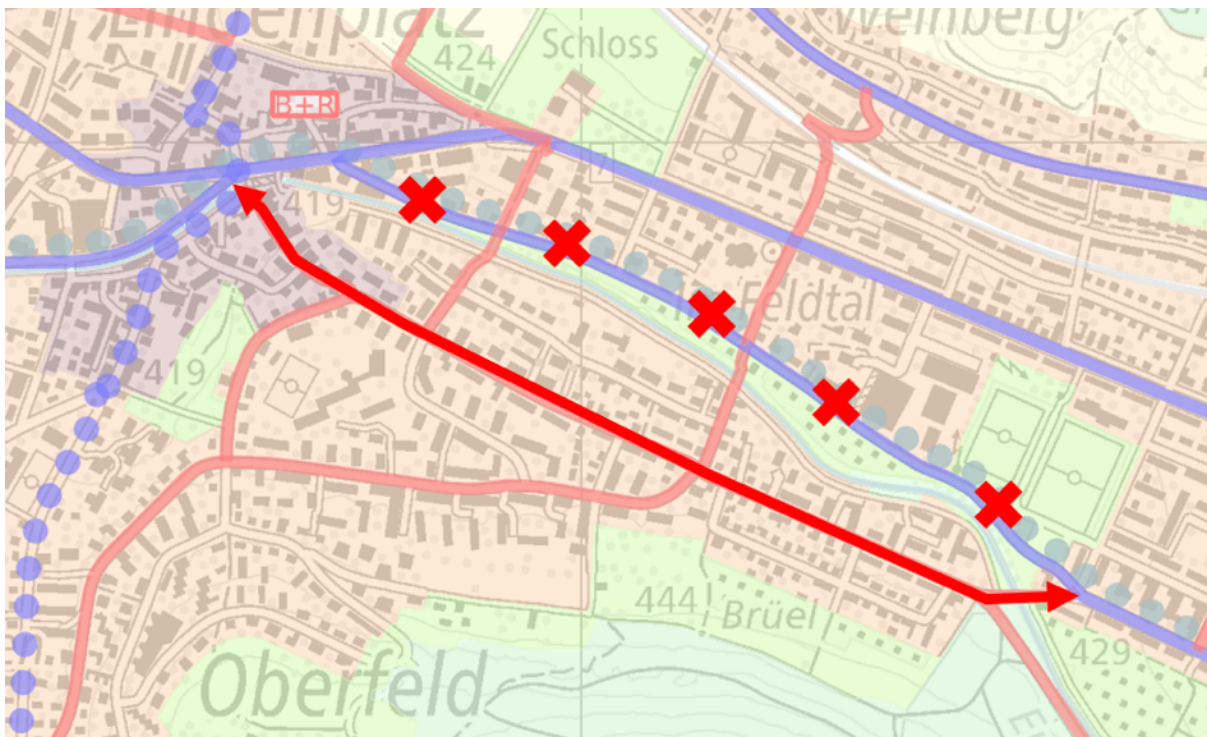
Umlegungen in Winterthur



a) Seen (Veloschnellroute Nr. 3)

Umlegung Veloschnellroute Nr. 3

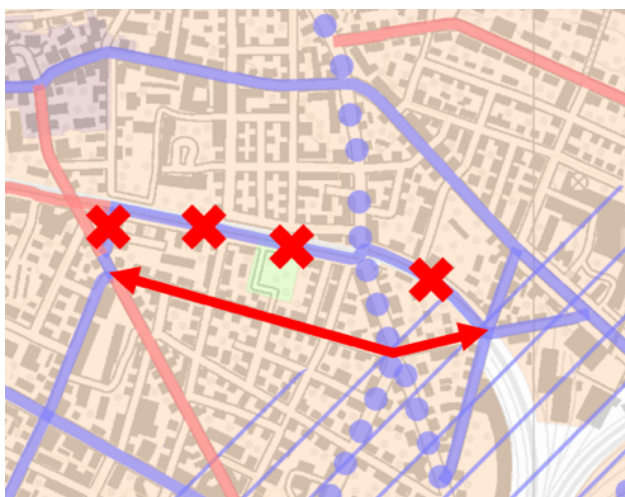
Aufgrund der Ergebnisse des Studienauftrags Lindenplatz und der Erkenntnisse aus der Planung bisheriger Velorouten wurde die Linienführung der Veloroute Wülflingen im Abschnitt Flüelistrasse bis Lindenplatz überprüft. Die Ergebnisse zeigen, dass die Führung via Oberfeldstrasse deutlich attraktiver ist als die bisherige Führung via Wartstrasse. Aufgrund der geänderten Veloführung am Lindenplatz kanalisiert eine Veloroute via Oberfeldstrasse den Veloverkehr besser und ist besser vernetzt. Es entstehen auf dem Lindenplatz deutlich weniger Konflikte. Zudem weist sie im Vergleich zur Route auf der Wartstrasse deutlich weniger Realisierungsrisiken auf. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da die teilweise Lage der Wartstrasse im Gewässerbereich der Eulach ein Umsetzungsrisiko darstellen könnte. Die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs auf der Route Oberfeldstrasse ist ein weiterer Vorteil.



Umlegung Veloschnellroute Nr. 6

c) Rundstrasse (Hauptroute)

Gemäss dem Synthesebericht Konkretisierung Veloschnellrouten Winterthur verläuft die Hauptroute „Äusserer Ring“ auf der Rundstrasse und nicht auf der Juchstrasse.



Anpassung Hauptroute Rundstrasse

C Behandlung Anträge Vorprüfung Kanton

Die Revisionsvorlage wurde am Anfang Februar 2026 dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Im Schreiben vom 8. April 2026 des Amts für Raumentwicklung des Kantons Zürich wurden verschiedene Änderungsanträge zur Revisionsvorlage formuliert.

1. Optimierung Interessenabwägung Buswendeanlage Elsau Dorf

Antrag 1:

Die Interessenabwägung ist unter Berücksichtigung früherer Rückmeldungen weiterzuentwickeln und eine sowie eine transparente Bewertung der Varianten vorzunehmen.

Begründung 1:

Die vorliegende Interessenabwägung zur Buswendeanlage Elsau (Variante C) ist nicht vollständig nachvollziehbar. Insbesondere fehlen eine Gewichtung der Interessen respektive eine Begründung für die Nichtgewichtung. Aus landschaftlicher Sicht ist Standort C kritisch, da er eine intakte, bisher unbebaute Landschaftskammer beeinträchtigt und die Trennung zwischen Bau- und Nichtbauzone schwächt. Es muss daher klar aufgezeigt werden, warum Variante C den anderen Varianten überlegen ist.

Grundsätzlich wird Variante C als betrieblich sinnvoll und optimierbar beurteilt. Sofern die überarbeitete Interessenabwägung diese Überlegenheit nachvollziehbar bestätigt, kann dem Richtplaneintrag zugestimmt werden.

Entscheid und Begründung 1:

Die Interessenabwägung wird angepasst.

Die Interessenabwägung wird bezüglich der Gewichtung der Bewertung angepasst (keine Gewichtung). Ein Abgleich aufgrund des definitiven Angebotskonzept muss in einer weiteren Phase erfolgen.

2. Koordinationshinweise Buswendeanlage Elsau Dorf (Standort C)

Antrag 2:

Es ist folgender Koordinationshinweis anzubringen: «Alte oder ökologisch wertvolle Bäume sind als Lebensraum für seltene, geschützte oder gefährdete Arten zu erhalten. Bei Verlust ist Ersatz gemäss Art. 18 NHG erforderlich.»

Begründung 2:

Die Buswendeanlage Elsau am Standort Variante C kommt auf einer Wiese mit Obstbäumen zu liegen. Bäume haben eine Ausgleichsfunktion nach Art. 18 Abs. 1bis NHG und sind deshalb grundsätzlich schützenswert. Alte oder ökologisch wertvolle Bäume mit Strukturen (Höhlen, Totholz) können zudem einen Lebensraum für seltene, geschützte oder gefährdete Arten darstellen sind zu erhalten. Sofern die Bäume durch die Ausdehnung der Buswende- chlaufe tangiert werden könnten, ist ein Koordinationshinweis anzubringen.

Entscheid und Begründung 2:

Der Koordinationshinweis wird nicht in den Richtplantext aufgenommen.

Der Regionale Richtplan Winterthur und Umgebung hat, im Gegensatz zu anderen Richtplänen, grundsätzlich keine spezifischen Koordinationshinweise. Daher wird dieser Koordinationshinweis lediglich in diesem Erläuterungsbericht festgehalten. Beim jetzigen Planungsstand ist keine Tangierung der Bäume vorhanden (Vgl. Luftfoto Sommer 2024). Massgebend ist das Baubewilligungsverfahren respektive das Verfahren nach Strassengesetz. Die zuständige Behörde kann diese Auflage im Rahmen des entsprechenden Verfahrens verfügen.



3. Anpassung Karteneinträge Öffentlicher Personenverkehr (Kapitel 4.3.2)

Antrag 3:

Es wird empfohlen die unten erwähnten Richtplaninhalte im Lichte des angestrebten Angebotskonzepts zu überprüfen.

Begründung 3:

Der regionale Richtplan sieht grundsätzlich vor, dass direkte Busverbindungen aus der Region ins Stadtzentrum Winterthur bestehen sollen, ohne zwingendes Umsteigen. Gleichzeitig erfüllen Buslinien auch die Funktion als Zubringer zum Bahnverkehr. Das neue Angebotskonzept (insbesondere für die Linie 680) weicht davon teilweise ab, da es stärker auf Umsteigepunkte an peripheren Bahnhöfen setzt. Die Richtplankarte enthält Aussagen zu Erschliessung, Umsteigepunkten und Verkehrsrichtungen, lässt jedoch Unklarheiten zur Einordnung der verlängerten Buslinie 7.

Hinweis:

Es wird festgehalten, dass die geplanten Anpassungen (Verlängerung Linie 7, Buswendschleife Elsau) mit ZVV und Kanton abgestimmt sind und der Kanton dafür finanzielle Beiträge leisten kann.

Entscheid und Begründung 3:

Die Themenkarte und die dazugehörige Tabelle wird im Rahmen dieser Teilrevision nicht angepasst.

Die Themenkarte wurde im Rahmen der Gesamtrevision 2016 entwickelt und zeigt lediglich die grobe Stossrichtung auf. Betreffend den Gemeinden Schlatt und Elsau ist diese nach wie vor zutreffend. Die Aussagen lassen offen, ob eine direkte Verbindung von Schlatt nach Winterthur angeboten wird. Die Ausgestaltung des effektiven Angebotes des ZVV richtet sich nach der Angebotsverordnung. Sollte sich aufgrund des dannzumaligen Fahrplanverfahrens zeigen, dass keine direkte Verbindung von Schlatt nach Winterthur mehr angeboten wird, wäre der grüne Pfeil anzupassen.

4. Anpassung Begriff Veloschnellroute

Antrag 4:

Der Begriff «Veloschnellroute» ist durch «Velobahn» zu ersetzen.

Begründung 4:

In den Dokumenten wird der Begriff Veloschnellroute für die höchste Hierarchiestufe des kantonalen Velonetzes verwendet. Der Kanton Zürich übernimmt neu den Begriff «Velobahn» aus dem Bundesgesetz über Velowege sowie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA.

Entscheid und Begründung 4:

Der Begriff wird nicht im Rahmen dieser Teilrevision angepasst.

Die Änderung des Begriffes erfolgt in der nächsten Teilrevision.

5. Koordinationshinweise Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)

Antrag 5:

Bei der Wahl des Ausbaustandards ist eine Interessenabwägung bezüglich Fruchtfolgeflächen notwendig. Es ist ein entsprechender Koordinationshinweis sowie ein Koordinationshinweis betreffend des Uferbereich des Qualletbachs in der Tabelle anzubringen.

Begründung 5:

Aus Sicht Bauen ausserhalb Bauzone wird die Umlegung der Route vom Mattenbachweg auf die Waldeggstrasse kritisch gesehen. Durch die Umlegung können Erschliessungskonflikte mit der Zufahrt zu den Wohnhäusern im Bereich der Waldegg entstehen insbesondere zum landwirtschaftlichen Betrieb in Waldegg. Angaben zu den vorgesehenen Ausbaustandards der Veloverbindung liegen nicht vor, jedoch muss für eine Velobahn allenfalls von einer baulichen Beanspruchung der angrenzenden Böden ausgegangen werden. Betroffen wären potenziell Böden ohne Hinweise auf massgebliche anthropogene Veränderungen sowie Fruchtfolgeflächen. Die neue Strecke der Veloschnellroute Nr. 3 grenzt teilweise an den Qualletbach. Der Qualletbach ist in diesem Abschnitt ökomorphologisch als naturnah klassiert. Uferbereiche gehören zu den schutzwürdigen Lebensräumen nach Art. 18 1bis NHG, deren Ufervegetation nicht tangiert werden darf. Es ist ein entsprechender Koordinationshinweis anzubringen.

Entscheid und Begründung 5:

Der Koordinationshinweis wird nicht in den Richtplankarte aufgenommen.

Der Regionale Richtplan Winterthur und Umgebung hat, im Gegensatz zu anderen Richtplänen, grundsätzlich keine spezifischen Koordinationshinweise. Daher wird dieser Koordinationshinweis lediglich in diesem Erläuterungsbericht festgehalten. Beim jetzigen Planungsstand ist keine Tangierung der Fruchtfolgeflächen und des Qualletbaches vorhanden. Massgebend ist das Baubewilligungsverfahren respektive das Verfahren nach Strassengesetz. Die zuständige Behörde kann diese Auflage im Rahmen des entsprechenden Verfahrens verfügen.

6. Sicherstellung Hochwasserschutz bei den Veloschnellrouten Nr. 3 und 6

Antrag 6:

- 6.1 Im Richtplankarte ist zu den geplanten regionalen Radwegen «Veloschnellroute Nr.3 (Mattenbach)» und «Veloschnellroute Nr. 6 (Wülflingen)» zu präzisieren, dass im Falle eines Weg-/ Strassenausbaus (für Velostreifen oder Radweg) innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums von Gewässern die Standortgebundenheit nachgewiesen werden muss.
- 6.2 In der Richtplankarte ist die Festlegung «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» im östlichen Bereich des Grundstücks Kat.-Nr. MA2005 derart anzupassen, dass die Festlegung auf der Waldeggstrasse (statt wie vorliegend über dem Qualletbach) liegt.
- 6.3 In der betreffenden Abbildung im Erläuterungsbericht ist präziser darzustellen, dass die Festlegung «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» zwischen dem Reitweg und der Zeughausstrasse ausserhalb des Uferstreifens der Eulach angeordnet ist.

Begründung 6:

In den Gebieten der geplanten regionalen Radwege «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» und «Veloschnellroute Nr. 6 (Wülflingen)» bestehen Gefährdungen durch Hochwasser.

Die Gebiete des geplanten regionalen Radwegs «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» befinden sich teilweise ausserhalb des Untersuchungsgebiets der Naturgefahrenkarte. Um die Gefährdungen durch Hochwasser und Massenbewegungen beurteilen zu können, wird im Baubewilligungsverfahren allenfalls eine punktuelle Gefahrenabklärung durchzuführen sein. Die bestehenden Gefährdungen durch Hochwasser – und falls vorhanden durch Massenbewegungen – sind bei der Planung und Projektierung von Bauten und Anlagen der geplanten regionalen Radwege «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» und «Veloschnellroute Nr. 6 (Wülflingen)» zu berücksichtigen. Die angepassten Veloschnellrouten sind bei Gewässern eingetragen (z.B. im Gebiet «Waldegg» führt der geplante regionale Radweg «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» auf der Waldeggstrasse entlang des Qualletbachs und quert mehrere Gewässer auf bestehenden Wegen bzw. Strassen). Entlang der Gewässer ist ein Uferstreifen (bis zur Festlegung des Gewässerraums) bzw. der festgelegte Gewässerraum von ober- und unterirdischen Bauten und Anlagen freizuhalten. Weiter dürfen Fliessgewässer nicht überdeckt oder eingedolt werden (Art. 38 Abs. 1 GSchG). Innerhalb des Uferstreifens bzw. Gewässerraums sind bei neuen oder angepassten Wegen grundsätzlich nur unbefestigte Beläge (z.B. wassergebundene Naturbeläge) erlaubt. Mögliche Ausnahmen sind im Einzelfall zu prüfen. Die Standortgebundenheit muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden.

In der Richtplankarte ist die Festlegung «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» im östlichen Bereich des Grundstücks Kat.-Nr. MA2005 derart anzupassen, dass die Festlegung auf der Waldeggstrasse (statt wie vorliegend über dem Qualletbach) liegt.

In der Richtplankarte ist die Festlegung «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» zwischen dem Reitweg und der Zeughausstrasse so weit erkennbar auf dem südlichen Teil des Grundstücks Kat.-Nr. MA532 eingetragen, d.h. ausserhalb des Uferstreifens der Eulach (öffentliches Gewässer Nr. 7227). Um Unklarheiten zu vermeiden, ist in der betreffenden Abbildung im Erläuterungsbericht präziser darzustellen, dass die Festlegung «Veloschnellroute Nr. 3 (Mattenbach)» zwischen dem Reitweg und der Zeughausstrasse ausserhalb des Uferstreifens der Eulach angeordnet ist.

Entscheid und Begründung 6:

Der Koordinationshinweis wird nicht in den Richtplantext aufgenommen und die Karteneintrag werden in der schematischen Form belassen.

Der Regionale Richtplan Winterthur und Umgebung hat, im Gegensatz zu anderen Richtplänen, grundsätzlich keine spezifischen Koordinationshinweise. Daher wird der Koordinationshinweis (Antrag 6.1) lediglich in diesem Erläuterungsbericht festgehalten.

Die Karteneinträge in einem Verkehrsrichtplan sind generell schematisch. Da wie im vorliegenden Falle zwei oder mehrere Einträge auf einer Verkehrsachse eingetragen werden müssen, ist es kartografisch unvermeidbar, dass die Linien auf nicht betroffenen Flächen erscheinen (Anträge 6.2 und 6.3). Massgebend ist das dannzumalige Projekt. Die kantonale Behörde kann sich im Rahmen des entsprechenden Verfahrens einbringen.

D Behandlung Einwendungen und Anhörung

Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen seitens der Gemeinden, der Nachbarregionen sowie von Privaten diverse Rückmeldungen ein. Ein Teil der Anliegen wird nicht berücksichtigt. Nachfolgend wird begründet, weshalb diese Anträge nicht berücksichtigt werden.

1. Verzicht auf Eintrag Buswendeschleife Elsau

Antrag 1a:

Es soll kein Eintrag für den «Neubau einer Buswendeanlage Elsau Dorf» in den teilrevidierten Regionalen Richtplan 2026 aufgenommen werden.

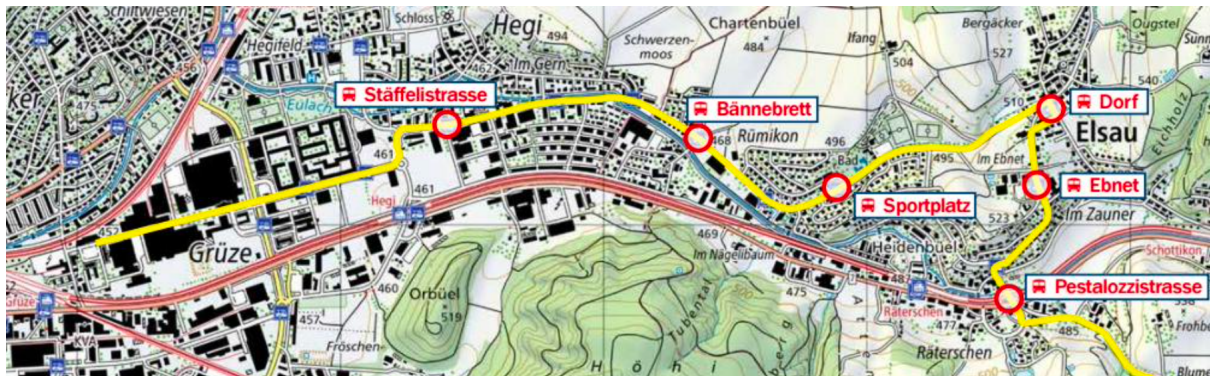
Begründung 1a:

Die Gemeinde Elsau muss die hohen Investitions- und Betriebskosten tragen und dies übersteige die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Elsau. Zudem ist unklar, wie der Kostenteiler (Gemeinde, marktverantwortliche Unternehmen, Kanton) aussieht. Der Weiterführung der Stadtbuslinie 7 führt zu einem Überangebot und dient lediglich einer kleinen Nutzergruppe. Die Buswendeanlage würde zudem wertvolle Fruchtfelder zerstören und die hohen Busfrequenzen (121 Fahrten täglich) würden in einem Wohnquartier zu Widerstand führen.

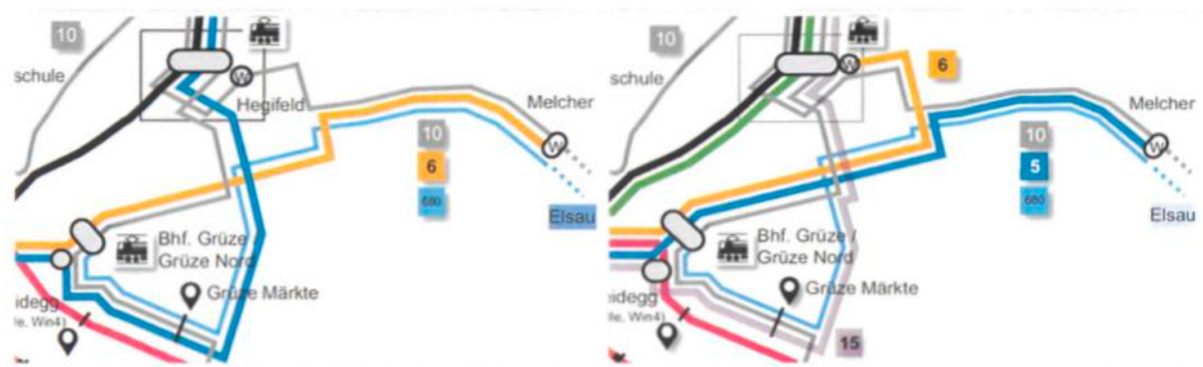
Es bestehen alternative Lösungen, wie der Stadtbus ohne bauliche Massnahmen auf Stadtgebiet wenden kann. Anstelle einer Verlängerung der Buslinie 7 ist eine Verbesserung des bestehenden Angebots (Halbstundentakt auch an Sonn- und Feiertagen) vorzunehmen.

Es ist die nachfolgende, kostengünstigere Lösung weiterzuverfolgen:

- Stadtbuslinie 7 wendet weiterhin auf Stadtgebiet
- Postauto 680 wendet neu beim Bahnhof Grüze (mit guten Umsteigemöglichkeiten)



Alternativ respektive ergänzend ist die Angebotsstrategie von Stadtbus aus dem Jahr 2020 weiterzuverfolgen (links: Liniennetz 2035, rechts: Liniennetz 2045/50):



Antrag 1b:

Auf den Eintrag einer Buswendeanlage auf dem ganzen Gemeindegebiet Elsau in den teilrevidierten regionalen Richtplan 2026 ist zu verzichten. Die Linie 680 muss weiterhin bis zum Hauptbahnhof Winterthur, alternativ zum ausgebauten Bahnhof Grüze, verkehren.

Begründung 1b:

Es ist davon auszugehen, dass mit der neuen Buswendeanlage in Elsau eine Verschlechterung der ÖV-Anbindung der Gemeinde Schlatt resultiert. Für die Oberstufenschüler und der Bevölkerung aus Schlatt ist die Linie 680 eine wichtige Verbindung zum Schulhaus Ebnet in Elsau, zum Gesundheitszentrum Hofwis in Elsau sowie in die Stadt Winterthur, welche die Haupteinkaufsmöglichkeit darstellt. Eine direkte Verbindung zu den oben genannten Orten ist von existentieller Bedeutung. Die angedachte neue Linienführung des öffentlichen Verkehrs nur noch zum Bahnhof Rätterschen, bedeutet für die Gemeinde Schlatt eine massive Verschlechterung der ÖV-Anbindung.

Zudem ist zu befürchten, dass die angedachte Linienführung die Fahrgastzahlen aus Schlatt einbrechen lassen. Dies würde auch vorrausichtlich bedeuten, dass seitens ZVV in Zukunft weitere Einschränkungen mangels Auslastung resultieren.

Antrag 1c:

Der Standort der Buswendeschlaufe in Elsau ist nochmals zu überprüfen.

Begründung 1c:

Die Erreichbarkeit der Dörfer Elsau, Rätterschen, Schottikon und Rümikon untereinander durch den öffentlichen Verkehr (OV) soll stärker gewichtet werden. Es ist zu berücksichtigen, dass durch das neue Angebotskonzept (fehlende Verbindung mit dem ÖV zwischen Rätterschen und Elsau) mehr motorisierten Individualverkehr mit sich bringt. Zudem ist die Gewichtung weiterer Punkte nicht nachvollziehbar.

Es sind namentlich folgende zusätzliche Varianten in die Evaluation miteinzubeziehen:

- Tafelacker (Kat. Nr. 3976) an der Elsauerstrasse (südlich der Variante A) mit Wendeschlaufe für Bus 7 und Postauto 680
- Wendeschlaufe am Bahnhof Rätterschen für Bus 7 und Postauto 680
- Ausgangs Elsau Richtung Wiesendangen ebenfalls für Bus 7 und Postauto 680
- Raum Stadtgrenze Winterthur im Bereich der Einmündung Heinrich Bosshard-Strasse in die Rümikerstrasse (Abtausch zwischen Privatgrundstück und Grundstück Kanton)

Antrag 1d:

Die Grundeigentümerin des Grundstückes Zelgli (Kat.-Nr. 3497), worauf die Buswendeschlaufe Variante C zu liegen käme, sind zu einer Instruktionsverhandlung vor Ort mit anschließenden Einigungsgesprächen einzuladen.

Begründung 1d:

Das Grundstück wurde in den letzten Jahren mit Hochstamm-Obstbäumen, Hecken und weitere Strukturelemente zu einem wertvollen Lebensraum für Tiere und Pflanzen gestaltet. Die Buswendeschlaufe liegt in einem wertvollen und sensiblen Gebiet und es werden ca. 1'000 m² Boden versiegelt. Die Grundeigentümerin erachtet andere Standorte als geeigneter und einen Austausch der Argumentationen im Gespräch als zielführend.

Antrag 1e:

Vor der Festsetzung des regionalen Verkehrsplanes im Bericht konkrete Informationen über die Kostenteilung der Wendeschlaufe vorgelegt werden.

Begründung 1e:

Keine Klarheit besteht über Aufteilung der Kosten für die vorgesehen Wendeschlaufe in Elsau. Es ist davon auszugehen, dass die Gemeinde Elsau als Standortgemeinde die gesamten Kosten zu tragen hat. Auf eine entsprechende Anfrage an der Gemeindeversammlung vom 10.12.2025 hat der Gemeinderat folgende Antwort gegeben: «Bevor die geplante Wendeschlaufe im Zelgli Elsau vom Kanton nicht bewilligt wurde, und auch nicht geklärt ist, wer wie viel an die beiden Wendeschlaufen zahlt, kann keine verlässliche Aussage gemacht werden. Erste Schätzungen zeigen jedoch, dass diese Kosten so hoch sein werden, dass darüber in der Gemeindeversammlung oder an der Urne abgestimmt wird.» Offensichtlich gibt es auch ein starkes Interesse der Stadt Winterthur an einer Wendeschlaufe für die heutige Linie 7 auf Elsauer Gemeindegebiet. Mit dem Gelenkbus will oder kann man nicht im Quartier zwischen der Bahnlinie und der Rümikerstrasse eine Schlaufe fahren (wie das früher mit dem Bus Nr. 14 der Fall war) und entlang der Rümikerstrasse gibt es auf Stadtgebiet keine Flächen mehr, wo die Erstellung einer Wendeschlaufe möglich wäre.

Antrag 1f:

Koordiniert mit dem regionalen Verkehrsplan soll der Gemeinderat Elsau den kommunalen Verkehrsplan (erstmalige Auflage vom 17.05.2024 bis 15.07.2024) überarbeiten und den Entwurf vor der Festsetzung des regionalen Richtplanes der Bevölkerung bekannt machen.

Begründung 1f:

Im Bericht zur Gesamtrevision des kommunalen Verkehrsrichtplanes (öffentliche Auflage vom 17.05.2024 bis 15.07.2024) ist folgendes festgehalten: «An seiner Sitzung vom 4. Juli 2023 stimmte zudem der Gemeinderat von Elsau einer Verlängerung der Linie 7 bis zur Haltestelle Dorf, sowie dem Wenden der Busse der Postautolinie 680 neu am Bahnhof Rätterschen zu.» Damit besteht die berechtigte Befürchtung, dass durch den Wegfall der direkten Buslinie von Rätterschen über Elsau nach Rümikon eine erhebliche Verschlechterung des gemeindeinternen öffentlichen Verkehrs ausgelöst werden könnte. Im Rahmen einer Anfrage an die Gemeindeversammlung vom 10.12.2025 hat der Gemeinderat dann jedoch folgende Aussage gemacht: «Er (der Gemeinderat) setzt sich aktiv dafür ein, dass Elsau mit der Oberstufenschule und dem Gesundheitszentrum in der Hofwis weiterhin von Rätterschen her mit dem Postauto 680 verbunden bleiben wird.»

Entscheid und Begründung 1:

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Es besteht ein ausgewiesener Handlungsbedarf im öffentlichen Verkehr im Raum Elsau. Einerseits fällt die bestehende Wendeanlage der Stadtbuslinie 7 («Melcher») ab dem Jahr 2029 weg, weshalb zwingend ein neuer Wendeort geschaffen werden muss. Eine Lage im Raum Elsau Dorf wird dabei als zweckmässig beurteilt, um eine gute Erschliessung und ein dichtes Angebot sicherzustellen. Zudem bestehen Kapazitäts- und Abstimmungsprobleme bei der Postautolinie 680. Während der stadtnähere Abschnitt stark ausgelastet ist, bestehen im ländlichen Bereich noch Reserven. Die geplante Neuorganisation mit zusätzlichen Wendemöglichkeiten dient dazu, diese Ungleichgewichte zu beheben und das Angebot effizienter zu gestalten.

Zwischen der Standortsicherung des Buswendeschlaufe und dem Angebotskonzept besteht eine «Huhn-Ei-Situation». Für die Umsetzung des zurzeit im Vordergrund stehenden oder eines weiterentwickelten Buskonzeptes sind mehrere Entscheide verschiedener Stellen erforderlich. Um Blockaden zu vermeiden, will als erster Schritt die RWU die Buswendeschlaufe in Elsau im regionalen Richtplan festsetzen. Diese Festlegung ist im Sinne einer Vororientierung resp. eines Zwischenentscheides gemäss Raumplanungsgesetzgebung zu verstehen. Der Art. 5 Raumplanungsverordnung wird im Kanton Zürich nicht angewendet. Da die anderen Standorte innerhalb des Siedlungsgebietes liegen, ist nur für den Standort C ein Richtplaneintrag erforderlich. Der Raum Elsau Dorf wird daher gesamthaft als «Suchperimeter» verstanden. Mit dem Eintrag des Standortes C wird sichergestellt, dass die Gemeinde Elsau die Wendeschlaufe bauen kann, sofern das definitive Angebotskonzept diesen beinhaltet und die Gemeindeversammlung dem notwendigen Kredit zustimmt. Fallweise ist nach der Festlegung des Angebotskonzeptes eine Weiterentwicklung der Interessenabwägung erforderlich. Der Standort im Bereich «Melcher» wird erst aus dem Richtplan gestrichen, wenn eine neue Lösung gesichert ist.

Erst gestützt auf das neue Angebotskonzept werden Projekte für die Buswendeschlaufen in Elsau erarbeitet. In den entsprechenden Vorlagen werden die Kosten und der Kostenteiler festgelegt werden und, sofern erforderlich, die abschliessende Interessenabwägung vorzunehmen sein. Gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen werden neben der Gemeinde Elsau auch die weiter nutzniessenden Gemeinden und der Kanton einen Anteil an den Kosten zu tragen haben. Die Landbeschaffung wird auch in diesem Schritt formell angegangen.

Die Stadtbuslinie 7 benötigt eine Wendemöglichkeit unabhängig davon, wie die Linie 680 künftig geführt wird. Da im Korridor Hegi-Elsau ausreichende Kapazitäten mit dem Einsatz von Gelenkbussen geschaffen werden muss und diese aufgrund von Einschränkungen im Strassennetz nicht weiter verkehren können, ist Elsau Dorf unabhängig davon ein geeigneter Standort. Die erwähnten weiterer Standorte wurde im Vorfeld ebenfalls geprüft und verworfen.

Die geltend gemachten Nachteile hinsichtlich der ungenügenden ÖV-Anbindung der Gemeinde Schlatt und auch der internen Verbindung in Elsau werden im künftigen Fahrplanverfahren aufgegriffen. Die Lösungen müssen jedoch mit den übergeordneten betrieblichen und planerischen Erfordernissen in Übereinstimmung sein. Ob und wann der Gemeinderat Elsau den kommunalen Richtplan der Gemeindeversammlung unterbreitet, ist in diesem Zusammenhang für die Festsetzung des regionalen Richtplanes nicht massgebend.

Mit der Grundeigentümerin des Grundstückes «Buswendeschlaufe Variante C» wird das gewünschte Gespräch geführt.

Hinweis zur Buswendeanlage Bahnhof Rätterschen:

Falls die Bus-Wendemöglichkeit beim Bahnhof Rätterschen auf dem SBB-Grundstück zu liegen kommt, müssen Unterhalt und Winterdienst bezüglich der Wendemöglichkeit mit der SBB vereinbart werden. Bauvorhaben in der Nähe von SBB-Anlagen müssen zu gegebener Zeit zur Prüfung und Genehmigung gemäss Art. 18m des Bundesgesetzes über die Eisenbahnen (EBG) eingegeben werden (vgl. Website www.sbb.ch/18m).

2. Ergänzungen zur Veloschnellroute Nr. 3

Antrag 2:

In Seen sind beide Äste der Veloschnellroute Nr. 3 als Verbindung zur Tösstalstrasse, also der Steinackerweg sowie die Waldeggstrasse / Rössligasse, in den Richtplan aufzunehmen.

Begründung 2:

Im vom Stadtrat Winterthur beschlossenen Netzplan der Veloschnellrouten (städtische Velorouten) ist der Abschnitt von Steinackerweg bis Tösstalstrasse der Waldeggstrasse als wichtiger Anschluss aufgeführt. Da anzunehmen ist, dass sich die Verkehrsmenge über den Steinackerweg und die Waldeggstrasse in etwa gleich entwickeln werden, ist es gerechtfertigt, beide Achsen der Veloschnellroute im regionalen Richtplan einzutragen.

Entscheid und Begründung 2:

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Die Aufnahme von zwei parallel verlaufenden Abschnitten würde zu einem zu dichten regionalen Veloverkehrsnetz führen. Die Verbindung ist allenfalls auf dem kommunalen Netz durch die Standortgemeinde abzudecken.

3. Ergänzungen zur Veloschnellroute Nr. 6

Antrag 3:

Die Verlegung auf die Oberfeldstrasse ist nur vorzunehmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Oberfeldstrasse
- Beibehaltung der Wartstrasse (Abschnitt Flüelistrasse-Lindenplatz) als Velo-Hauptverbindung
- Erhalt der Parkplätze (Blaue Zone) soweit möglich

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, soll die Veloschnellroute Nr. 6 (Neftenbach–Wülflingen–Neuwiesen) auf der Wartstrasse beibehalten werden. In diesem Fall ist die Oberfeldstrasse als neue Velo-Hauptverbindung in den Regionalen Richtplan aufzunehmen.

Begründung 3:

Sowohl die Oberfeldstrasse als auch die Wartstrasse sind attraktive Velorouten im Bereich zwischen Flüelistrasse und Lindenplatz. Da die Fahrbahn auf der Wartstrasse aber mit dem Fussverkehr geteilt wird, was zu Konflikten führen kann, ist es als besser, den Hauptteil des Veloverkehrs und insbesondere den Velo-Schnellverkehr (E-Bikes) prioritär auf die Oberfeldstrasse zu lenken. Um dadurch keine neuen Konflikte zu schaffen, sind die Fragen des Durchgangsverkehrs und der Parkplätze auf der Oberfeldstrasse aber zu lösen.

Entscheid und Begründung 3:

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Mit dem Eintrag in den Regionalen Verkehrsplan erfolgt der Netzentscheid zur Linienführung der Veloschnellroute. Die erforderlichen Massnahmen auf dem kommunalen Netz sind durch die Standortgemeinde planerisch zu behandeln. Die Region nimmt keinen Einfluss auf das Verkehrsregime auf den kommunalen Strassen. Die Beibehaltung der Wartstrasse im Abschnitt Flüelistrasse-Lindenplatz) als Velo-Hauptverbindung würde zu einem zu dichten regionalen Veloverkehrsnetz führen. Aus demselben Grund kann auch der Eventualantrag nicht berücksichtigt werden. Die parallele Veloverbindung ist fallweise durch die Stadt Winterthur in den kommunalen Verkehrsplan aufzunehmen.

4. Aufnahme weiterer Veloverbindungen

Antrag 4a:

Zwischen Waldeggstrasse und Talgut- / Mattenbachstrasse soll im Bereich Birkenfussweg eine regionale Veloroute (geplant) eingetragen werden.

Begründung 4a:

Bezüglich Netzdichte postuliert die Richtplanung in Kanton Zürich eine Anordnung von Radroutenverbindungen, die den Velofahrenden in der Regel alle 200 bis 300 Meter eine sichere und attraktive Route zur Verfügung stellt. Ab der Radroute Waldeggstrasse (Velorouten aus dem Tösstal und Teilen von Seen) bietet sich der Bereich Birkenfussweg für die Schaffung der heute fehlenden Verbindung in Richtung des Raumes Sportanlagen Deutweg, Eishalle, Frei- und Hallenbad Geiselweid (alles wichtige Veloziele) an. Diese Verbindung wird jetzt mit der Verlegung der Veloschnellroute vom Mattenbachweg auf die Waldeggstrasse nötig.

Antrag 4b:

Die Hessengüetlistrasse (Verbindung zwischen Anton-Graff-Strasse und Oberfeldstrasse) soll mit kurzfristigem Zeithorizont als neue Velo-Hauptverbindung aufgenommen und signalisiert werden. Zudem ist die Veloverbindung Katharina-Sulzer-Platz — Anton-Graff-Strasse im Regionalen Richtplan als geplantes Vorhaben die „Verbesserung der Querung der Zürcherstrasse“ für Velos aufzunehmen (mittelfristiger Zeithorizont).

Begründung 4b:

Die Hessenguettlistrasse stellt die direkteste Verbindung zwischen Wülflingen (Lindenplatz) und dem Brühleck dar. Diese Route wird daher heute gut genutzt. Sollte die Oberfeldstrasse wie geplant zur Velo-Schnellroute werden, wäre diese Festlegung die logische Ergänzung. Aktuell müssen die Velofahrenden die Zürcherstrasse zudem zu Fuss über den Fussgängerstreifen queren, daher ist die Verbesserung der Situation als Massnahme aufzunehmen.

Entscheid und Begründung 4:

Die Anträge werden nicht berücksichtigt.

In die Teilrevision 2026 können nur bereits im Vorfeld bekannte Anliegen aufgenommen werden, da zu jeder Festlegung die Vorprüfung durch den Kanton und die öffentliche Auflage erforderlich ist. Ein Zusammenhang zwischen der Anpassung der Veloschnellroute Nr. 3 und der im Antrag 4a geforderten Querverbindung ist nicht erkennbar. Zudem würde eine solche weitere Verbindung zu einem zu dichten regionalen Veloverkehrsnetz führen. Die Anliegen werden fallweise im Rahmen einer nächsten Teilrevision aufgegriffen.

Hinweis zum Abgleich mit dem kommunalen Richtplan der Stadt Winterthur:

Der gesamtrevidierte Richtplan der Stadt Winterthur wird aktuell im Parlament beraten und festgesetzt. Der Abgleich zwischen gesamtrevidiertem städtischem und regionalem Richtplan wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Möglicherweise werden dann Anträge seitens Stadtrat Winterthur in die nächste Teilrevision des regionalen Richtplans einfließen.

5. Umlegung der Staatsstrasse zum Wildpark Bruderhaus

Antrag 5:

Die offizielle Zufahrtsroute zum Wildpark Bruderhaus im regionalen Richtplan soll künftig nicht mehr durch das Quartier via Langgasse führen, sondern über die Neubrechten- und Gatterstrasse (direkte Zufahrt via Hauptverkehrsachse Tösstalstrasse / Seemerbuck).

Begründung 5:

Die geplanten Routenführung der Veloschnellroute Nr. 3 betrifft auch den Abschnitt Langgasse zwischen Wald (Abzweigung Waldeggstrasse/Eschenbergstrasse) und Breitestrasse. Die Massnahme dient zur Vermeidung der Nutzungskonflikte mit dem Automobilverkehr (Zufahrt zum Wildpark Bruderhaus) durch das Wohnquartier. Zudem kann die Lärmbelastung für das Quartier – insbesondere die direkten Anwohner an Langgasse, Breitestrasse und Unterer Deutweg reduziert werden.

Entscheid und Begründung 5:

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

In die Teilrevision 2026 können nur bereits im Vorfeld bekannte Anliegen aufgenommen werden, da zu jeder Festlegung die Vorprüfung durch den Kanton und die öffentliche Auflage erforderlich ist. Die Anliegen wird im Rahmen einer nächsten Teilrevision aufgegriffen.

6. Darstellung Fussverkehr

Antrag 6:

In der Karte zur Teilrevision 2026 soll der Fuss-/Wanderweg geplant beim Lindareal Winterthur Richtung Bahnhof, bzw. Banana-City im Vordergrund (wie auf der Karte zur Teilrevision 2022) dargestellt werden.

Begründung 6:

Die Lesbarkeit ist schlecht.

Entscheid und Begründung 6:

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Die Darstellung ist durch das ARE vorgegeben.