

Einschreiben

RWU
c/o Amt für Städtebau
Herr Dominik Rapp
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Winterthur, 25. Februar 2019

Vernehmlassungsantwort der SVP Stadt Winterthur zum „Regionalen Gesamtverkehrskonzept Winterthur & Umgebung Schlussbericht 11. Januar 2019“

Sehr geehrter Herr Rapp,
sehr geehrte Damen und Herren

Die SVP der Stadt Winterthur ist aufgrund der grossen Tragweite und der einseitigen Massnahmen gegen den motorisierten Individualverkehr zum Schluss gekommen, dass die Einreichung einer eigenen Vernehmlassungsantwort zum vorliegenden Regionalen Gesamtverkehrskonzept notwendig ist. Da zu befürchten ist, dass der Stadtrat der Stadt Winterthur gerade die einseitig gegen den MIV gerichteten Massnahmen sehr wohlwollend befürworten wird, ist es umso notwendiger aufzuzeigen, dass es in der Stadt Winterthur auch andere Meinungen und Haltungen zu diesem Konzept gibt. Der Stadtrat vertritt hierbei kaum die Interessen der gesamten Bevölkerung, da er eine sehr einseitige und ideologisch geprägte Verkehrspolitik lebt.

Einleitung

Grundsätzlich beinhaltet das Konzept durchaus gute, sinnvolle und zukunftsweisende Massnahmen. Speziell begrüssen wir die folgenden Punkte:

- Erschliessung Neuhegi
- Ausbau der A1/A4
- Überdeckung A1 bei Wülflingen
- Halbüberdeckung A1 bei Töss
- Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des ÖV, speziell auf der Linie nach Zürich (Brüttemer-Tunnel)

Betrachtet man jedoch schwergewichtig die Stadt Winterthur, dann überwiegen die Ansätze, den MIV weiter zu verdrängen und behindern und das Autofahren möglichst überall mühsam zu gestalten. Diese Grundhaltung zeigte sich leider auch an der RWU-Infoveranstaltung vom 26. Januar 2019 in Winterthur. Sowohl bei den dortigen Referenten als auch im Konzept muss man beinahe den Eindruck gewinnen, dass die Lösung aller Verkehrsprobleme die Verdrängung und Behinderung des MIV ist.

Dass dies mitnichten so ist, zeigt unter anderem das vorliegende Konzept selber auf (Abbildung 9). Die Einwohnerzahlen im RWU-Gebiet sind steigend (2000: 156'000, Prognose 2030: 221'000), die Beschäftigtenzahl im RWU-Gebiet (2000: 71'000, Prognose 2030: 101'000) steigt aber deutlich weniger steil an. Das bedeutet, dass im RWU-Gebiet die Anzahl der Personen, welche pendeln, zunehmen.

Wie im Landboten vom 9. Februar 2019 nachzulesen war und ein persönlicher Augenschein jederzeit beweist, sind in den Stosszeiten die Pendlerzüge S11 und S12 nach Zürich schon heute voll. „Diese Situation werde sich in den nächsten Jahren laufend verschärfen“ warnt der unabhängige Verkehrsplaner Philipp Morf. „Die Passagierzahlen dürften in dieser Zeit laut Prognosen aber um mehr als 30 Prozent ansteigen“. Weiter führt Morf aus: „Die Zahl der Bahnreisenden dürfte angesichts der gestiegenen Mobilitätsansprüche und der verstaubten Strassen sogar noch stärker steigen“.

Abbildung 16 des Konzeptes streicht zudem schön heraus, dass sich der Anteil MIV zwischen 2010 und 2015 weder im Stadtverkehr noch im Regionalverkehr nicht (oder kaum) verringert hat, und dies trotz immer besserem ÖV-Angebot. In die gleiche Richtung geht die Aussage von Abbildung 17: Diese Grafik zeigt eindrücklich zeigt auf, dass in der Region Winterthur und überregional, abgesehen von der Strecke Winterthur – Zürich, der Anteil ÖV am Bi-Modalsplit meistens unter 20% liegt, in der Stadt Winterthur unter 30%.

Die Exponenten der RWU ziehen aus diesen Zahlen den mehr als fragwürdigen Schluss, dass der ÖV einseitig noch mehr gefördert werden soll und die Bevölkerung mit verschiedenen Massnahmen zum Umstieg vom Auto auf den ÖV gezwungen werden soll. Dazu sollen altbekannte und funktionsuntüchtige Rezepte dienen, wie Verdrängung des MIV, Verlangsamung des MIV, Verleumdung des MIV und ungerechtfertigte Bevorzugung des ÖV. Die vergangenen Jahre haben – gerade in der Stadt Winterthur - deutlich aufgezeigt, dass diese „Lösungen“ keine sind und sich die Bevölkerung nicht an die ideologischen Utopien linker Regierungen und Verkehrsplaner hält.

Ganz grundsätzlich halten wir fest, dass grosse Teile der Bevölkerung und die Mehrheit der Pendlerinnen und Pendler den MIV nutzen und ihm den Vorzug vor dem ÖV geben. Somit ist im vorliegenden Konzept der Umstand zu berücksichtigen, dass dem MIV nach wie vor ein sehr hoher Stellenwert zukommt und durch MIV-einschränkende Massnahmen grosse Teile der Bevölkerung und die Mehrheit der Pendler betroffen sind. Es geht im Grundsatz nicht an, dass die Nutzer des ÖV zu Lasten der Nutzer des MIV bevorzugt werden. Damit wird ein substantieller Teil der Bevölkerung massiv eingeschränkt und behindert.

Konsequente Umsetzung von Art. 104, Abs 2^{bis} der Verfassung des Kantons Zürich

Zudem fordert die SVP Stadt Winterthur, dass Art. 104, Abs. 2bis der Verfassung des Kantons Zürich konsequent umgesetzt wird. Die Stimmbevölkerung von Stadt und Bezirk Winterthur haben diesen Verfassungsartikel angenommen.

Art. 104, 2^{bis} Kantonsverfassung des Kantons Zürich (LS 101): Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

Das vorliegende Konzept muss insofern ergänzt werden, als das sämtliche Massnahmen auf die Vereinbarkeit mit dem Verfassungsartikel überprüft werden. Zudem sind bei allen Massnahmen mit dem Risiko einer Verminderung der Leistungsfähigkeit auf Staatsstrassen entsprechende Nachweise zu erbringen und die notwendigen Ausgleichsmassnahmen sind in die Umsetzungsplanung zu integrieren.

Die SVP Stadt Winterthur wird alle Massnahmen auf Stadtgebiet oder mit Auswirkungen auf das Gebiet der Stadt Winterthur auch im Kontext dieses Verfassungsartikel prüfen und wird falls nötig auch rechtliche Schritte einleiten.

6. Zukunftsbild und Ziele

Unter dem Titel „Der Verkehr im Jahr 2040“ wird ausgeführt, dass das oberste Ziel der Verkehrsentwicklung in der Region Winterthur ist es, die wirtschaftlich erforderlichen und sozial gewachsenen Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend und ökonomisch zu erfüllen.

Die SVP Stadt Winterthur kann diesen Leitsätzen nicht zustimmen. Diese Leitlinien legen beispielsweise ideologisch begründet fest, was das „geeignetste Verkehrsmittel“ ist. Die Definition des geeignetsten Verkehrsmittels ist aber konsequent dem Bürger zu überlassen. Eine solch übergeordnete Definition durch die Verwaltung und damit einhergehend eine Bevormundung des Bürgers durch den Staat lehne wir ab.

Den Leitsatz „Umweltfreundliche Verkehrsarten sind zu fördern. Diese sind: Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV“ beurteilen wir ebenfalls kritisch, da diese pauschale Formulierung zu unkonkret festlegt, dass gefördert werden muss, aber nicht wie und in welchem Umfang. Dies öffnet für auch unnötige Förderungsmassnahmen Tür und Tor.

Selbstverständlich befürwortet die SVP Winterthur den Leitsatz, dass eine hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen ist. Dies unterstützen wir vorbehaltlos, erwarten aber auch eine umfassende Betrachtung der Sicherheit und die Ableitung geeigneter Massnahmen daraus. Gewisse Verkehrsmassnahmen, welche gegen den MIV gerichtet sind, erhöhen die Verkehrssicherheit nicht (Hindernisse, Verkleinerung des Strassenraumes).

6.3 Ziele

Ziel 1.1: Optimieren des Verkehrsangebots

Wir teilen die pauschalisierte Aussage in Ziel 1.1 nicht, dass effiziente Verkehrsmittel im urbanen Raum lediglich der ÖV, der Fussverkehr und der Veloverkehr seien und dass der MIV eine geringere Effizienz aufweise und daher für die Abwicklung des Massenverkehrs im urbanen Raum weniger geeignet sei.

Mitursächlich für die teilweise Ineffizienz des MIV sind die verkehrstechnischen und baulichen Massnahmen – gerade in der Stadt Winterthur – welche konsequent darauf abzielen, den MIV zu verdrängen und zu verlangsamen. Aus diesen Gründen hat der MIV im urbanen Raum auch an Effizienz verloren. Mit diesen Massnahmen werden gerade auch der Wirtschaftsverkehr behindert und geschwächt, was sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen auswirkt, die Transporte verteuert und zu einer höheren Lärm- und Umweltbelastung führt.

Ziel 2.1: Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen

Wir stehen Ziel 2 grundsätzlich wohlwollend gegenüber, die Steigerung des Anteils an ÖV-Benutzern befürworten wir, da der zunehmende Verkehr nicht nur durch den MIV bewältigt werden kann. Wir stehen aber gegenüber den möglichen Schlüssen und Massnahmen aus dem Ziel eher kritisch gegenüber, da wir befürchten, dass dieses Ziel dazu missbraucht wird, den ÖV einseitig zu fördern und den MIV zu benachteiligen.

Ziel 2.5: Erhöhung des Bahnanteils am Massengüterverkehr

Der Bahnanteil im gebündelten Massengüterverkehr erhöht sich. Die bestehenden Anlagen für den Güterverkehr auf der Schiene sind gesichert.

8. Strategien

Wir sehen einzelne der umrissenen und definierten Strategien kritisch und halten diese für zu einseitig ausgestaltet und daher im Sinne eines Gesamtverkehrskonzeptes und einer angemessenen Berücksichtigung aller Verkehrsträger und der effektiven Lebensumstände unserer Bevölkerung für nicht zielführend.

Strategie 1: Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

Strategie 1 erklärt den ÖV als alleinige Richtschnur und Stütze für die künftige Siedlungsentwicklung und die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte wird unzulässigerweise mit der Erschliessungsgüte des ÖV verknüpft. Diese einseitige Betrachtung ist verfehlt und berücksichtigt andere relevante Aspekte wie Wohnqualität, freie Gewerbe- und Industrieflächen, attraktive Anbindung ans Strassenverkehrsnetz und dergleichen mehr überhaupt nicht. Damit berücksichtigt Strategie 1 weder die Anliegen von Wirtschaft und Gewerbe, noch wird dem Mensch Rechnung getragen.

Strategie 2: Siedlungsentwicklung begünstigt kurze Wege

Wir befürworten Strategie 2 grundsätzlich als sinnvoll und wünschenswert. De facto wird Strategie 2 aber vielerorts Wunschdenken bleiben, da es für die effektive Umsetzung auch die eigentlichen Bewohnerinnen und Bewohner, Gewerbetreibende, Läden und Geschäfte brauchen. Wie am Beispiel von Neuhegi gut erkennbar ist, laufen die Planung und die Realität oftmals auseinander und das Wunschdenken lässt sich nicht umsetzen. Der Bahnhof Hegi ist ein gutes Beispiel für ein solches Auseinanderdriften zwischen Planung und Realität. Der Bahnhof ist sehr stark unterfrequentiert und wird auch von den Bewohnerinnen und Bewohnern Neuhegis eher spärlich genutzt.

Strategie 6: Aktive Steuerung und Lenkung des Verkehrs und konsequente Priorisierung des ÖV

Gegen eine sinnvolle und nicht nur auf einen Verkehrsträger (ÖV) ausgerichtete Verkehrssteuerung ist haben wir grundsätzlich nichts einzuwenden. Eine Dosierung des MIV mit dem Ziel oder Resultat dass dieser Verkehrsträger eingeschränkt oder benachteiligt wird lehnen wir ab. Wie sich aber aus den Erläuterungen zu Strategie 6 ergibt, geht es dabei lediglich und ausschliesslich darum den MIV gegenüber dem ÖV zu benachteiligen. Dies ist für uns nicht akzeptabel. Wir fordern, dass die überlasteten Knoten und Stauräume entsprechend ausgebaut und optimiert werden und so die Kapazität besser auf die Spitzenzeiten ausgerichtet wird, so dass hier die MIV und der ÖV zügig vorwärtskommen.

Im Zweifelsfalle ist auf neue LSA zu verzichten, gegebenenfalls wären Kreisel die sinnvollere Alternative um den MIV und den ÖV besser fliessen zu lassen. Gerade die LSA-Steuerungen werden heute in Winterthur dazu missbraucht einen optimalen Verkehrsfluss für den MIV zu unterbinden.

Auf die Priorisierung des ÖV ist auf Hauptachsen zu verzichten, da dies einer Verminderung der Leistungsfähigkeit zu Lasten des MIV gleichkommt, den effizienten Verkehrsfluss stört und den wichtigsten und meistgenutzten Verkehrsträger MIV benachteiligt.

Busspuren sind auf Hauptachsen und Durchgangsstrassen nur dort zu realisieren wo dies ohne Reduktion der Fahrspuren des MIV und ohne Reduktion der Leistungsfähigkeit möglich ist. Busbuchten sind konsequent von der Fahrbahn getrennt zu erstellen, so dass diese den Verkehrsfluss nicht bremsen und unterbrechen.

Der angesprochene Ausweichverkehr ist die logische Folge der zunehmenden Massnahmen gegen den MIV, da dieser nicht einfach verschwindet, sondern sich neue Wege sucht. Daher ist es aus unserer Sicht viel sinnvoller die Hauptachsen auszubauen und für den MIV zu optimieren, als nachher an unzähligen Orten Investitionen in flankierende Massnahmen zu treffen.

Strategie 7: Parkierung als Steuerungsinstrument nutzen

Die Parkierung darf nicht zur Steuerung der Verkehrsnachfrage missbraucht werden, sondern es sind durch Gemeinden und Städte Parkplätze in genügender Anzahl und an guten, gut erreichbaren Standorten (Nähe zur Altstadt mit ihren Geschäften und Restaurants) zur Verfügung zu stellen. Genügend und attraktive Parkplätze sind für Wirtschaft und Gewerbe wichtige Standortfaktoren und gerade bei kundenintensiven Branchen wichtige Voraussetzung für den Unternehmenserfolg. Auf Privatgrund ist grundsätzlich auf Vorschriften und Vorgaben betreffend Parkplätze zu verzichten.

Strategie 9: Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf übergeordneten Netzen

Die Stossrichtung von Strategie 9 befürworten und unterstützen wir grundsätzlich. Bedingung dafür ist aber, dass die übergeordneten Netze auch eine entsprechende Leistungsfähigkeit aufweisen, was bis heute oftmals nicht der Fall ist.

Die geplanten Ausbauten der A1 und der A4 sind mit höchster Priorität anzugehen und umzusetzen, diese Ausbauprojekte sind aus unserer Sicht zwingende Voraussetzung für mögliche Massnahmen gemäss Tabelle 2 „Ausweichrouten überregionaler Durchgangsverkehr“. Auch die Idee der Nutzung der A1 als „Stadtautobahn“ bedingt zwingend eine höhere Leistungsfähigkeit, auch zu Stosszeiten, ansonsten wird diese Idee nicht greifen.

A Via Schaffhauserstrasse (Neftenbach / Aesch bei Neftenbach / Adlikon)

Die „siedlungsverträgliche“ Gestaltung der Ortsdurchfahrten (Erhöhung Durchfahrwiderstand) sind erst nach Abschluss der Ausbaurbeiten auf der A4 umzusetzen.

B Via Neftenbach / Seuzach

Die „siedlungsverträgliche“ Gestaltung der Ortsdurchfahrten (Erhöhung Durchfahrwiderstand) sind erst nach Abschluss der Ausbaurbeiten auf der A1 umzusetzen.

C Via Stadt Winterthur (Töss – Oberwinterthur)

Das Steuerungs- und Dosierungskonzept muss zwingend MIV-freundliche ausgestaltet sein - zumindest so lange bis der Ausbau der A1 abgeschlossen ist. Die „siedlungsverträgliche“ Gestaltung der Ortsdurchfahrten (Erhöhung Durchfahrwiderstand) ist im städtischen Gebiet zu hinterfragen, auf den Haupt- und Durchfahrtsachsen ist auf jegliche einschränkende Massnahmen zu verzichten. Diese kommen einer Leistungsreduktion gleich.

D Via Stadt Winterthur und Wiesendangen

Auf eine Schliessung des Kistenpass ist selbstverständlich zu verzichten, der Kistenpass ist für die Bewohnerinnen und Bewohner von Wiesendangen und Hegi eine wichtige Verbindung. Gerade wenn es aufgrund von Problemen auf den übergeordneten Netzen zu Staus kommt, kann so der lokale Verkehr trotzdem fließen.

11. Umsetzungsplan

Handlungsschwerpunkt 7: Regelungen für Fernbusbetreiber einführen

Aus unserer Sicht braucht es keine Regelungen für Fernbusbetreiber, die bestehenden für alle geltenden Gesetzesvorschriften sind ausreichend. Der Staat soll hier nicht limitierend oder hindernd eingreifen.

Handlungsschwerpunkt 9: Umsetzung RVS-Etappe 2 (Dosierung)

Auf Dosierungsmassnahmen, gerade an den Haupt- und Durchgangsstrassen nach und in Winterthur, ist grundsätzlich zu verzichten, ausser diese Massnahmen dienen nachweislich der Verflüssigung des gesamten Verkehrs und behindern den MIV nicht. Zudem dürfen die Verkehrsmittel die Dosierung nicht zu Ihren Gunsten beeinflussen können.

Handlungsschwerpunkt 10: Umsetzung Steuerungs- und Dosierungskonzept

Auf die Ausweitung der Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen auf Schaffhauserstrasse, Frauenfelderstrasse und Römerstrasse ist zu verzichten, da diese den MIV behindern und die Kapazität senken ohne entsprechende Kompensation.

Handlungsschwerpunkt 13: Zurückstufung Erschliessung Hegi

Die Planung der Erschliessung Hegi muss nun umgehend und mit hoher Priorität an die Hand genommen und vorangetrieben werden. Die Pendenzen seitens des Bundes sind aufzuarbeiten und in der geforderten Qualität abzuliefern. Die flankierenden Massnahmen sind auf das absolut Notwendige zu begrenzen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis kann unter Umständen mit einer Mindestvariante an flankierenden Massnahmen verbessert werden, die im Raum stehenden Bedenken zu möglichen Konflikten in Gewässerräumen sind rasch auszuräumen und zu klären.

Handlungsschwerpunkt 14: Aufwertung Strassenraumqualität

Der Ausgestaltung der Hauptachsen in Winterthur zu ÖV-Hochleistungskorridoren/Urban Boulevards stehen wir sehr kritisch und ablehnend gegenüber. Aufgrund der einseitigen Verkehrspolitik der Stadtregierung Winterthurs muss befürchtet werden, dass dieser Handlungsschwerpunkt vorab dazu benutzt werden wird, den MIV auch auf den wichtigen Hauptachsen einzuschränken und zu behindern. Zudem stehen aus unserer Sicht ein flüssiger und effizienter MIV und die Einrichtung von ÖV-Hochleistungskorridoren bis zu einem gewissen Mass in Konkurrenz zueinander. Eine entsprechend einseitige Ausgestaltung verbunden mit der Verringerung des Strassenraumes zu Gunsten von ÖV, Velo und Fussgänger geht mit einer Kapazitätssenkung zu Lasten des MIV einher und steht somit, sofern dies nicht kompensiert wird – was kaum möglich sein wird, im Widerspruch zur Kantonsverfassung.

Zusammenfassung Stellungnahme

2. Strategien

Die SVP Stadt Winterthur lehnt die Strategie 1, 2, 6, 7 und 9 ab, sofern nicht eine grundlegende Ergänzung und Überarbeitung vorgenommen und dem MIV mit seiner hohen Bedeutung und Wichtigkeit den nötigen Stellenwert eingeräumt wird.

3. Handlungsschwerpunkte

- HS 1: Grundsätzliche Zustimmung, vorbehältlich der jeweils konkreten Ausgestaltung und Finanzierung.
- HS 2: Ablehnung, Mobilitätsberatung ist nicht Sache des Staates
- HS 3: Grundsätzliche Zustimmung, vorbehältlich der jeweils konkreten Ausgestaltung und Finanzierung.
- HS4/5: Grundsätzliche Zustimmung, vorbehältlich der jeweils konkreten Ausgestaltung und Finanzierung.
- HS6: Grundsätzliche Zustimmung, bei Auswirkungen auf die Gemeinden sind diese in die Entscheidungen miteinzubeziehen.
- HS7: Ablehnung, gemäss Ausführungen, Zuständigkeit der Region wird verneint, das ist Sache der Gemeinden (Autonomie)
- HS8: Grundsätzliche Zustimmung
- HS9: Ablehnung, gemäss Ausführungen
- HS10: Ablehnung, gemäss Ausführungen
- HS11: Ablehnung, gemäss Ausführungen zu Strategie 7; Zuständigkeit der Region wird verneint, das ist Sache der Gemeinden (Autonomie)
- HS12: Ablehnung, gemäss Ausführungen zu Strategie 7
- HS13: Zustimmung zur Erschliessung Hegi, umgehende Einleitung der notwendigen Massnahmen
- HS14: Ablehnung, vorbehältlich der Zustimmung im Einzelfall
- HS15: Grundsätzliche Zustimmung
- HS16: Ablehnung, keine Aufgabe des Staates, Zuständigkeit der Region wird verneint.
- HS17: Grundsätzliche Zustimmung, ohne Zwänge für Wirtschaft und Gewerbe.
Ausdünnung des Netzes an Schienenanschlüssen und Verladestellen muss berücksichtigt werden.

Ausbau A1/A4

Der Autobahnausbau A1/A4 muss zwingend als Ziel und Handlungsschwerpunkt der rGVK aufgenommen werden, nicht zuletzt um gegenüber dem Bund die Unterstützung für dieses höchst wichtige Projekt zu signalisieren.

Zusammenfassend lehnt die SVP Stadt Winterthur das „Regionale Gesamtverkehrskonzept Winterthur & Umgebung Schlussbericht 11. Januar 2019“ in der vorliegenden Fassung und Ausgestaltung ab.

Es berücksichtigt die Bedürfnisse der autofahrenden Bevölkerung und Pendler nur marginal, ist vom Grundaufbau und der Ideologie her darauf ausgelegt, den MIV zu behindern und zu verdrängen, den ÖV über Gebühr zu bevorzugen und räumt Strasseninfrastruktur-Projekten wie dem Ausbau A1/A4 einen zu kleinen Stellenwert ein. Zudem weist das Konzept bei entsprechenden Massnahmen die Vereinbarkeit Art. 104, Abs 2^{bis} der Verfassung des Kantons Zürich bzw. entsprechend notwendige Ausgleichsmassnahmen nicht aus.

Für Rückfragen:

Markus Reinhard, Gemeinderat und RWU-Delegierter, 079 675 19 76, reinhard@gmx.ch

SVP Stadt Winterthur



Markus Reinhard
Gemeinderat
RWU-Delegierter



Simon Büchi
Gemeinderat
Parteipräsident

Kopie

- Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh
- Herr Regierungsrat Markus Kägi
- Herr Stefan Fritschi, Stadtrat Winterthur
- Herr Markus Traber, Amtschef Amt für Verkehr
- Herr Dominik Brühwiler, Verkehrsplanung ZVV
- Frau Barbara Schultz, Amt für Raumentwicklung
- Frau Christa Meier, Stadträtin Winterthur
- Herr Peter Gasser, Stadtingenieur Winterthur
- Frau Susanne Sorg, Gemeinderätin Lindau
- Frau Katharina Weibel, Gemeindepräsidentin Seuzach
- Herr Urs Borer, Gemeindepräsident Wiesendangen
- Herr Max Rütimann, Gemeindepräsident Pfungen