

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Beantwortung der Interpellation betreffend Arbeitsplatzgebiet Niederfeld - Zugänglichkeit, eingereicht von Gemeinderat F. Landolt (SP)

Am 21. Januar 2019 reichte Gemeinderat Felix Landolt namens der SP-Fraktion mit 48 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Das Arbeitsplatzgebiet Niederfeld in Wülflingen entwickelt sich mit dem baldigen Bezug des neuen Firmensitzes des metallverarbeitenden Unternehmens okey AG sowie von EvoBus (Schweiz) AG, einer Tochtergesellschaft von Daimler AG stark. Es liegt süd-westlich vom Bahnhof Wülflingen und ist über zwei Bahnübergänge ab dem Bahnhof zu Fuss erreichbar. Der eine liegt beim Restaurant Tössrain, ca. 150m vom Bahnhof entfernt, der andere rund 600m entfernt in nord-westlicher Richtung. Das gesamte Arbeitsplatzgebiet kann nur mit Umwegen ab dem Bahnhof zu Fuss erreicht werden. Dieser Umstand verschlechtert zusätzlich zur peripheren Lage die Erreichbarkeit mit öV und zu Fuss.

Im kommunalen Richtplan sind Fussgängerverbindungen direkt beim Bahnhof und in der Verlängerung der Johannes Beugger Strasse vorgesehen. Es stellen sich folgende Fragen:

- 1. Hat der Stadtrat Kenntnis vom Ausbau und den Niederlassungen auf dem gesamten Arbeitsplatzgebiet Niederfeld. Wieviel Arbeitsplätze sind auf dem gesamten Gebiet zu erwarten?*
- 2. Was unternimmt der Stadtrat, damit die eingeplante Fussgänger Verbindung umgesetzt und somit die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und zu Fuss verbessert wird? Wie sind die terminlichen Vorstellungen der SBB einerseits und der Stadt Winterthur andererseits?*
- 3. Welche Art von Fussgänger Verbindung ist vorgesehen (à niveau, Unterführung oder anderes)?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Der Stadtrat hat am 16. November 2016 (SR. 16.982-1) den Projektierungskredit für das Projekt «Neubau einer beleuchteten, behindertengerechten Rad- und Gehwegverbindung von In der Euelwies bis zur Espenstrasse» abgerechnet, weil der Grosse Gemeinderat am 5. März 2012 den Kreditantrag für die Ausführung abgelehnt hat (GGR-Nr. 2011/106). Der Stadtrat hat aus der Beratung des Grossen Gemeinderates den Auftrag entgegengenommen, einen Sicherheitszaun entlang der Bahngleise zu erstellen. Dieser wurde unterdessen realisiert.

Mit den geplanten Strassenarbeiten an der Wieshofstrasse wird der Stadtrat gewisse Massnahmen prüfen bzw. umsetzen. Im Abschnitt der Wieshofstrasse zwischen In der Euelwies und dem Bahnübergang wird das Veloangebot stadteinwärts verbessert, sodass die Velos an den wartenden Autos vorbei aufschliessen können. Stadtauswärts bleibt das Velofahren auf dem Trottoir gestattet, es herrscht mit der neuen Signalisation jedoch keine Benützungspflicht mehr. Gleichzeitig wird der Grünstreifen zu Lasten einer optimierten Spurführung verwendet. Die signalisierte Geschwindigkeit wird aufgrund der neuen Bebauung «EvoBus» auf

der Wieshofstrasse bis zum Ende des Weilers Wieshof durchgehend «Generell 50» betragen. Für den Fussverkehr wird eine Verbindung zwischen dem Weiler Wieshof und dem Knoten In der Euelwies geprüft.

Ebenfalls wird der regionale Richtplaneintrag über die Parzelle WU6038 grundbuchrechtlich und zusätzlich der Korridor mittels Baulinie (RRB 2011/5100) gesichert. Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass diese regionale Fusswegverbindung in der Teilrevision 2019 des regionalen Richtplans Winterthur und Umgebung nicht mehr enthalten ist, der Abschnitt aber für den kommunalen Richtplan vorgesehen ist.

Eine neue Querungsstelle des Gleisfeldes ist nur dann möglich, wenn die Stadt Winterthur bzw. der Kanton Zürich die gesamten Kosten tragen würde. Eine Beteiligung bzw. ein Interesse der SBB besteht erst mittel- bis längerfristig bzw. mit Eröffnung des Brüttener Tunnels. Kurzfristig baut die SBB auf der nordöstlichen Seite einen neuen behindertengerechten Perron, das frühestens Ende 2022 in Betrieb genommen wird. Dieses kann direkt vom Wydenweg erreicht werden und erfordert keine Gleisquerung. Ein zweiter Aussenperron auf der südwestlichen Seite wird frühestens zusammen mit dem Brüttener Tunnel erstellt, da dann Züge beim Bahnhof Wülflingen kreuzen werden.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Hat der Stadtrat Kenntnis vom Ausbau und den Niederlassungen auf dem gesamten Arbeitsplatzgebiet Niederfeld. Wieviel Arbeitsplätze sind auf dem gesamten Gebiet zu erwarten?»

House of Winterthur und Stadtentwicklung stehen regelmässig in Kontakt mit Firmen des Arbeitsplatzgebietes Niederfeld und verfügen über eine grobe Übersicht zu den aktuellen und künftigen Niederlassungen im Niederfeld. Die momentan aktuellste verfügbare statistische Grundlage ist die «Statistik der Unternehmensstruktur» des Bundesamtes für Statistik, welche den Stand von Ende 2016 (vgl. STATENT 2016) abbildet. Damals zählte das Niederfeld ca. 180 Beschäftigte, verteilt auf 18 Betriebe.

Seit Ende 2016 sind einige kleine Betriebe weggezogen und andere haben sich aufgelöst. Gleichzeitig konnten aber auch neue Betriebe angesiedelt werden, so dass die Beschäftigtenzahl insgesamt gestiegen ist. Die Fachstelle Stadtentwicklung schätzt, dass im Niederfeld aktuell rund 20 Betriebe mit 270 Beschäftigten angesiedelt sind. Die in den letzten zwei Jahren bedeutendsten Neuansiedlungen sind das Gartenbauunternehmen Göldi AG und das Maschinenbauunternehmen Okey AG, welche zusammen ca. 80 neue Arbeitsplätze nach Wülflingen brachten.

Weiter soll bis Ende 2019 der Gewerbebau der EvoBus Schweiz AG, eine Tochtergesellschaft der Daimler AG, fertiggestellt sein. Damit werden weitere 120 Beschäftigte ins Niederfeld kommen, wodurch die Beschäftigtenzahl auf ca. 400 ansteigen wird. Schliesslich ist zu erwähnen, dass kürzlich ein Baugesuch für eine der letzten Baulandreserven im Niederfeld eingereicht wurde. An der Adresse In der Euelwies 15 soll ein Büro- und Gewerbehaus entstehen. Die Anzahl Beschäftigter kann noch nicht beziffert werden.

Des Weiteren verweist der Stadtrat auf den regionalen Richtplan Winterthur und Umgebung. Dieser sieht für das sich in Industrie- und Gewerbezone befindende Gebiet Niederfeld primär «Produktion, Gewerbe und Lager» sowie sekundär eine Nutzung durch «produktionsorientierte Dienstleistung, aber kein Detailhandel» vor. Gemäss der Teilrevision des regionalen

Richtplans 2019 besteht die Vorgabe, dass in regionalen Arbeitsplatzgebieten, welche nicht mindestens ÖV-Güteklasse B aufweisen, die Gemeinden die Nutzungsdichte auf maximal 150 Beschäftigte pro Hektare beschränken müssen¹ oder die ÖV-Güteklasse verbessert werden müsse. Für Arbeitsplatzgebiete mit niedrigerer Nutzungsdichte seien die Anforderungen sachgerecht zu treffen.

Eigentümerverbindlich eingefordert werden können solche Nutzungen mit den jetzigen Grundlagen aber nicht. Will man gewisse spezifische Nutzungen vorschreiben, müsste ein Ergänzungsplan mit Nutzungsvorgaben oder eine spezifische Änderung der Bauordnung in diesem Gebiet mit Vorgaben zu den Nutzungen definiert werden.

Wie erwähnt ist bis Ende 2019 mit rund 400 Beschäftigten im Gebiet zu rechnen. Aufgrund der bis anhin relativ geringen Nutzungsdichte, einiger bestehender Leerstände und den erwähnten beschränkten Steuerungsmöglichkeiten bzgl. der Nutzungen kann die Anzahl der Beschäftigten in diesem Industrie- und Gewerbegebiet noch weiter deutlich ansteigen.

Zur Frage 2:

«Was unternimmt der Stadtrat, damit die eingeplante Fussgängerverbindung umgesetzt und somit die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und zu Fuss verbessert wird? Wie sind die terminlichen Vorstellungen der SBB einerseits und der Stadt Winterthur andererseits?»

Wie eingangs ausgeführt hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen Ausführungskredit für das Projekt «Neubau einer beleuchteten, behindertengerechten Rad- und Gehwegverbindung von In der Euelwies bis zur Espenstrasse» beantragt. Das Projekt sah vor, die Rad- und Gehwegverbindung zwischen In der Euelwies und der Espenstrasse, welche im Richtplan als geplante Rad- und Gehwegverbindung eingetragen ist, umzusetzen. Der Grosse Gemeinderat hat den Kredit am 5. März 2012 abgelehnt, weil die vorgeschlagene Verbindung an falscher Stelle liege.

Die Einschätzung des Grossen Gemeinderates von 2012 zur falschen Lage der Verbindung wird vom Tiefbauamt und vom Stadtrat nicht geteilt. Mit dem Projekt hätte in regelmässigen Abständen ein Fuss- und Veloangebot zur Querung der Geleise angeboten werden können. Die bestehenden nächstgelegenen Gleisquerungen liegen 300 m westlich (Niederfeldstrasse) resp. 500 m östlich (Wieshofstrasse) davon. Eine Verschiebung in Richtung «Bahnübergang Wieshofstrasse» macht nur dann Sinn, wenn die SBB einen zweiten Aussenperron bauen und die Verbindung der Perrons als Quartierverbindung verlängert werden können. Dieser zweite Perron wird aber, wie bereits ausgeführt, erst mittel- bis längerfristig realisiert.

Aufgrund der Ansprüche an die Barrierefreiheit hat auch eine reine Fusswegverbindung beidseitig eine Rampe aufzuweisen. Mit einem Verzicht auf die Funktion als Veloverbindung könnte eine Verbindung also nicht massgeblich kostengünstiger oder technisch einfacher realisiert werden, als die vom Stadtrat vorgeschlagene kombinierte Fuss- und Veloverbindung.

Zur Frage 3:

«Welche Art von Fussgängerverbindung ist vorgesehen (à niveau, Unterführung oder anderes)?»

Der Stadtrat spricht sich nach wie vor für die geplante Unterführung aus. Allerdings greift der Stadtrat ohne Auftrag des Grossen Gemeinderates eine solche Neuprojektierung nicht mehr auf. Eine Führung «à niveau» wird aufgrund des Eisenbahngesetzes (Art. 24 Abs. 3) als

¹ Beim Industriegebiet Niederfeld mit rund 16 ha entspricht dies einem Maximum von 2'400 Beschäftigten.

nicht bewilligungsfähig eingeschätzt und ist nach Ansicht der Fachleute auch nicht anzustreben und eine Überführung hat, gegenüber der Unterführung, keine wesentlichen Vorteile.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon