

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof»: Bericht und Antrag auf Ablehnung mit indirektem Gegenvorschlag

Antrag:

1. Die kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» wird abgelehnt.

2. Der Volksinitiative gemäss Ziffer 1 wird ein indirekter Gegenvorschlag mit folgenden Inhalten gegenübergestellt:

- Der Stadtrat wird der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) beantragen, die im regionalen Richtplan festgelegte Zahl an Veloabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof Winterthur von heute 3'000 auf neu 6'000 zu erhöhen.
- Auf der Basis des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr wird der Stadtrat mit dem Kanton Zürich über einen substanziellen Kostenbeitrag an die Erstellung der zusätzlichen Veloabstellplätze am Hauptbahnhof Winterthur verhandeln.
- Für die Erstellung einer neuen Velostation «Rudolfstrasse» (mit zirka 500 - 600 Veloabstellplätzen) im Bereich der neuen Veloquerung Nord wird der Stadtrat im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof (Rahmenkredit gemäss Volksabstimmung vom 17. Mai 2009), Teilprojekt «Rudolfstrasse», einen Objektkredit beantragen, der die Umsetzung des Projekts bis 2020 ermöglichen soll.
- Sofern der regionale Richtplan gemäss erstem Aufzählungspunkt angepasst wurde und sofern die Verhandlungen mit dem Kanton betreffend einen substanziellen Kostenbeitrag gemäss zweitem Aufzählungspunkt erfolgreich verlaufen sind, wird der Stadtrat für eine neue Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» (mit zirka 600 - 800 Veloabstellplätzen) auf der Höhe der heutigen SBB-Personenunterführung Süd ein Projekt und einen Kreditantrag vorlegen, mit denen diese zusätzliche Station - über den Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof oder separat finanziert - ab 2020 (im Anschluss an die Velostation «Rudolfstrasse») soll realisiert werden können.
- Für die Erstellung von zusätzlich zirka 400 Veloabstellplätzen (VP) auf dem Areal «Milchküche» wird der Stadtrat eine separate Kreditvorlage vorlegen, mit der diese Plätze in der 2. Bauetappe auf dem Areal «Milchküche» sollen realisiert werden können.

3. Die Volksinitiative wird mit der Empfehlung zur Ablehnung der Volksabstimmung unterbreitet.

Weisung:

1. Zusammenfassung

Die kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» fordert, dass die Stadt Winterthur rund um den Bahnhof die Anzahl der Veloparkplätze (VP) bis 2020 auf 6'000 erhöht (Heute: ca. 3'200 VP). Das heisst, es müssten zusätzlich zirka 2'800 Abstellplätze geschaffen werden. Für die Schaffung der Veloparkplätze wird ein entsprechender Rahmenkredit verlangt.

Die Forderung deckt sich mit der Massnahme «Ausbau Veloparkierung» im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung (Mai 2012). Die inhaltlichen Grundlagen hat das vom Stadtrat in Auftrag gegebene Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur» geliefert.

Das Konzept sieht vor, dass die Anzahl Veloabstellplätze (VP) rund um den Bahnhof bis 2020 auf 6'000 erhöht wird. Kernpunkt des Konzepts sind vier Velostationen mit je rund 800 VP (je eine Velostation bei den vier Zugängen zu den Personenunterführungen). Heute gibt es die Velostationen «Stellwerk RailCity» mit 800 VP, «Rudolfstrasse Nord» mit 180 VP und «Gleis 3» mit 120 VP.

Die Vermehrung der Veloabstellplätze rund um den Hauptbahnhof ist auch Bestandteil des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK). Sie trägt zum Ziel bei, den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr zu fördern und leistet so letztlich einen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes. Die Forderung entspricht daher im Grundsatz der stadträtlichen Verkehrspolitik. Der Stadtrat unterstützt deshalb die Stossrichtung der Initiative.

Eine genauere Betrachtung zeigt aber, dass aus bautechnischen, terminlichen und vor allem finanziellen Gründen die Forderung der Initiative, bis 2020 die Zahl der Abstellplätze auf 6'000 zu erhöhen, unrealistisch ist. Voraussichtlich werden 40 % zwar durch das Agglomerationsprogramm (Bund) finanziert, doch den Restbetrag von 60 % müsste grösstenteils die Stadt tragen. Dies ist ein höherer einstelliger Millionenbetrag. Im Weiteren zeigt sich, dass die im Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur» angenommenen Kosten eher zu tief geschätzt worden sind. Neuere Erfahrungen, insbesondere in der Stadt Zürich, zeigen dass pro Veloabstellplatz im innerstädtischen Raum mit 8'000 – 10'000 Franken zu rechnen ist. Der Stadtrat sieht sich deshalb gezwungen, die Initiative aus bautechnischen, terminlichen und finanziellen Gründen zur Ablehnung zu empfehlen.

Da der Stadtrat aber die Stossrichtung der Initiative unterstützt, stellt er der Initiative einen indirekten Gegenvorschlag gegenüber. Der indirekte Gegenvorschlag zeigt auf, wie die Anzahl Veloabstellplätze in den nächsten 10 Jahren um zirka 1'700 – 1'900 erhöht werden kann. Dies ist zwar weniger als die mit der Initiative angestrebten ca. 2'800 Abstellplätze. Aus Sicht des Stadtrates ist der indirekte Gegenvorschlag in Anbetracht der dargelegten bautechnischen und finanziellen Rahmenbedingungen aber eine realistische, finanziell vertretbare und technisch gute Alternativlösung. Das Ziel, die Anzahl Veloabstellplätze markant zu erhöhen, kann damit erreicht werden. Des Weiteren wird der Stadtrat in der laufenden Revision des regionalen Richtplans beantragen, die Anzahl der Veloabstellplätze rund um den Hauptbahnhof von heute 3'000 auf 6'000 zu erhöhen.

2. Ausgangslage

Mit Stadtratsbeschluss vom 19. Februar 2014 wurde das Zustandekommen der am 23. Januar 2014 mit 1'228 gültigen Unterschriften eingereichten Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» festgestellt.

Die Initiative wurde in Form der allgemeinen Anregung mit folgendem Wortlaut eingereicht:

- Die Unterzeichnenden fordern, dass die Stadt Winterthur rund um den Hauptbahnhof Winterthur die Anzahl der Veloparkplätze bis 2020 auf 6'000 erhöht. Für die Schaffung der zusätzlichen Veloparkplätze spricht die Stadt einen entsprechenden Rahmenkredit.

Bei Volksinitiativen in Form der allgemeinen Anregung hat der Stadtrat innert vier Monaten nach ihrer Einreichung dem Grossen Gemeinderat Bericht und Antrag über ihre Gültigkeit und ihren Inhalt zu erstatten (§ 133 Abs. 1 Gesetz über die politischen Rechte [GPR] vom 1. Sept. 2003 i.V.m. § 96 Gemeindegesetz [GG] vom 6. Juni 1926).

3. Rechtmässigkeit der Initiative

Rechtmässigkeit liegt vor, wenn eine Volksinitiative weder gegen übergeordnetes Recht verstösst noch offensichtlich undurchführbar ist und sie den Grundsätzen der Form- und Materieneinheit genügt (§§ 120, 121 und 128 GPR i. V. m. Art. 25 und 28 der Kantonsverfassung [KV] vom 27. Febr. 2005).

Gegenstand einer kommunalen Volksinitiative kann nur sein, was der Sache nach dem obligatorischen oder dem fakultativen Referendum untersteht (§ 96 Ziff. 1 GG i.V.m. §§ 8 ff. der Gemeindeordnung der Stadt Winterthur vom 26. Nov. 1989).

3.1 Gegenstand der Initiative

Die Initiative verlangt die Ausarbeitung eines Rahmenkredits, um die Anzahl der Veloparkplätze rund um den Hauptbahnhof bis 2020 auf 6'000 zu erhöhen. Die Bewilligung eines Rahmenkredits für die Erstellung von Veloabstellplätzen ist Gegenstand mindestens einer dem fakultativen Referendum unterliegenden Vorlage an den Grossen Gemeinderat (§ 28 Abs. 1 Ziff. 9 GO) oder sogar einer Vorlage zuhanden der Volksabstimmung (§ 8 Abs. 1 Ziff. 2 GO).

3.2 Kein Verstoss gegen übergeordnetes Recht

Die Initiative verstösst nicht gegen übergeordnetes Recht.

3.3 Einhaltung der Grundsätze der Form- und Materieneinheit

Nach dem Prinzip der Einheit der Form sollen Initiativen entweder in der Form der allgemeinen Anregung oder des ausgearbeiteten Entwurfs gestellt werden. Die zur Diskussion stehende Initiative weist die Form einer allgemeinen Anregung auf. Sie genügt somit dem Grundsatz der Formeinheit. Der Grundsatz der Einheit der Materie verlangt, dass zwischen den einzelnen Teilen einer Vorlage ein sachlicher Zusammenhang besteht. Die Initiative bezieht sich nur auf die Erstellung von neuen Veloabstellplätzen und genügt daher auch dieser Anforderung.

3.4 Schlussfolgerung

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die Volksinitiative weder gegen übergeordnetes Recht verstösst, noch offensichtlich undurchführbar ist und dass sie den Grundsätzen der Form- und Materieneinheit genügt. Der Stadtrat beurteilt sie deshalb als rechtmässig.

4. Behandlung von Initiativen in der Form der allgemeinen Anregung

Die Behandlung einer Initiative in der Form der allgemeinen Anregung ist an sehr kurze, vom Gesetz vorgegebene Fristen, welche nicht erstreckt werden können, gebunden (vgl. schematische Darstellung in der Beilage 1). Demnach hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat innert vier Monaten nach der Einreichung Bericht und Antrag über die Volksinitiative zu erstatten (§ 133 Abs. 1 GPR i.V.m. § 96 GG).

Innert gleicher Frist hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen der folgenden Entschiede zu beantragen (§ 133 Abs. 2 GPR):

- Ablehnung der Initiative,
- Ablehnung der Initiative und Zustimmung zum beantragten Gegenvorschlag,
- Zustimmung zur Initiative und Zustimmung zum beantragten Gegenvorschlag,
- Ausarbeitung einer ausformulierten Vorlage (Umsetzungsvorlage), die der Initiative entspricht, mit oder ohne Gegenvorschlag dazu.

Der Grosse Gemeinderat hat über den Antrag des Stadtrats innert neun Monaten seit Einreichung der Initiative zu entscheiden (§ 134 Abs. 1 GPR).

Bei einer Ablehnung der Initiative ohne Gegenvorschlag findet innert 18 Monaten seit Einreichung der Initiative eine Volksabstimmung statt (§ 137 lit. a. i.V.m. § 134 Abs. 2 GPR). Beschliesst der Grosse Gemeinderat einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative, verlängert sich die Frist bis zur Durchführung der Volksabstimmung um sechs Monate, somit auf insgesamt 24 Monate ab Einreichung der Initiative. Wird die Initiative oder der Gegenvorschlag (je in der Form einer allgemeinen Anregung) angenommen, muss der Stadtrat innert eines Jahres nach der Volksabstimmung eine Umsetzungsvorlage ausarbeiten (§ 138 Abs. 1 GPR). Wird die Initiative vor Ansetzung der Volksabstimmung zurückgezogen, entfällt der Urnengang und der Stadtrat hat dem Grossen Gemeinderat stattdessen innert Jahresfrist eine Umsetzungsvorlage zum Gegenvorschlag zu unterbreiten (§ 138 c Abs. 3 i. V. m. § 138 Abs. 1 GPR).

Beschliesst der Grosse Gemeinderat eine Initiative in der Form der allgemeinen Anregung ohne Gegenvorschlag umzusetzen, muss der Stadtrat dem Grosse Gemeinderat innert 16 Monaten seit Einreichung der Initiative eine Umsetzungsvorlage vorlegen. Über diese beschliesst der Grosse Gemeinderat innert 23 Monaten seit Einreichung der Initiative (§ 65b Abs. 2 VPR / Verordnung über die politischen Rechte). Eine Volksabstimmung über die Initiative findet statt, wenn der Grosse Gemeinderat die Umsetzungsvorlage ablehnt (innert 30 Monaten seit Einreichung der Initiative; § 137 lit. c. GPR).

Beschliesst der Grosse Gemeinderat die Initiative umzusetzen und einen Gegenvorschlag zur Umsetzungsvorlage auszuarbeiten, so unterbreitet ihm der Stadtrat innert 19 Monaten seit Einreichung der Initiative je eine Umsetzungsvorlage zur Initiative und zum Gegenvorschlag. Innert 29 Monaten seit Einreichung der Initiative muss der Grosse Gemeinderat über diese beiden Umsetzungsvorlagen beschliessen (§ 65b Abs. 3 VPR). Spätestens nach 36 Monaten seit Einreichung der Initiative findet die Volksabstimmung über die Umsetzungsvorlagen zu Initiative und Gegenvorschlag statt (§ 137 lit. d GPR).

5. Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof»

Als Grundlage für das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung hat der Stadtrat das Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur» erarbeiten lassen. 2011 hat er es verabschiedet. In der stadträtlichen Antwort zum Postulat betreffend Konzept zur Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof (GGR-Nr. 2010/007) wurde der Inhalt des Konzepts ausführlich beschrieben. Aus diesem Grund werden nachfolgend nur die Kernpunkte erläutert.

Das Konzept sieht vor, dass die Anzahl Veloabstellplätze (VP) rund um den Bahnhof bis 2020 auf 6'000 erhöht wird (Stand 2010: Zirka 3'200). Der Zielwert von 6'000 Veloabstellplätzen wurde aufgrund der Zunahme im öffentlichen Verkehr und dem Modalsplit für den Veloverkehr abgeschätzt (Penderinnen und Pender, die mit dem Velo zum Bahnhof fahren). Kernpunkt des Konzepts sind vier Velostationen mit je rund 800 VP (je eine Velostation bei den vier Zugängen zu den Personenunterführungen). Heute gibt es die Velostationen «Stellwerk RailCity» mit 800 VP, «Rudolfstrasse Nord» mit 180 VP (zurzeit nicht zugänglich wegen einer Baustelle) und «Gleis 3» mit 120 VP. In der Beilage 2 ist das Konzept 2020 zu finden. Die Initianten stützen sich offensichtlich auf dieses Konzept ab.

Da sich seit 2010 einige Veränderungen ergeben haben, wurden im Mai 2014 die Anzahl Veloparkplätze rund um den Bahnhof nochmals erhoben (nur auf öffentlich zugängliche). Die Erhebung ergab knapp 3'800 Veloabstellplätze. Der Perimeter wurde leicht grösser gewählt als beim Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof». Infolge diverser Bauarbeiten (u.a. Gleisquerung 2. Etappe, Ausbau der SBB-Gleisanlage und Ausbau im Areal «Milchküche») wird die Anzahl Veloabstellplätze in den nächsten Jahren grossen Schwankungen unterworfen sein. Für die Behandlung der Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» werden die vorübergehenden Veränderungen infolge Bauarbeiten nicht berücksichtigt. Allfällige Provisorien infolge von Baustellen sind Bestandteil der einzelnen Projekte.

6. Finanzierung

6.1 Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

Im März 2012 hat der Stadtrat dem Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung zugestimmt. Im gleichen Jahr hat der Kanton Zürich das Programm dem Bund zur Prüfung eingereicht. Im Februar 2014 hat der Bundesrat die Botschaft «zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr» verabschiedet. Er beantragt dem eidgenössischen Parlament, 1,68 Milliarden Franken für die Umsetzung der so genannten zweiten Generation Agglomerationsprogramme freizugeben. Die Periode für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation läuft von 2015 bis 2018. In dieser Zeitspanne müssen die Projekte bau- und finanzreif sein.

Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung erhält schweizweit den höchsten Beitragssatz von 40 % für Verkehrsmassnahmen. Dies entspricht einem maximalen Bundesbeitrag von 109,8 Millionen Franken (Preisstand 2005, exkl. Teuerung und MWST). Eine Massnahme umfasst den Ausbau der Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof. Eingegeben wurde ein Betrag von 11 Millionen Franken für zirka 2'400 zusätzliche, unterirdisch angeordnete, Veloabstellplätze (4'500 Franken pro Veloabstellplatz). Der Bundesrat beantragt beim eidgenössischen Parlament einen Bundesbeitrag von 40 % an diese Kosten.

6.2 Städtischer Kostenbeitrag

Es kann zum heutigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass der Bund über das Agglomerationsprogramm bis zu einem Betrag von 11 Millionen Franken 40 % an die Gesamtkosten der Veloparkierung beiträgt. Nach heute gängiger Praxis müsste die Stadt Winterthur für den Restbetrag von 60 % der Gesamtkosten aufkommen. Eine Ausnahme von diesem Finanzierungsmechanismus sind die zusätzlichen Veloabstellplätze im Areal «Milchküche». Der gleichnamige Gestaltungsplan aus dem Jahre 2006 verpflichtet die SBB zur Erstellung von insgesamt 1'500 Veloparkplätzen. Die Finanzierung ist jedoch nicht eindeutig geregelt. Bei der Velostation «Stellwerk RailCity» wurde nach intensiven Verhandlungen ein Kostenteiler von 60 % SBB und 40 % Stadt erreicht. Der Kostenbeitrag der Stadt für die Erweiterung auf 1'500 VP wird vom Ausbaustandard abhängen. Je höhere Anforderungen die Stadt stellt, je höher dürfte auch prozentual der städtische Beitrag ausfallen.

6.3 Kantonsbeitrag

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 hält fest, dass der Kanton die in den regionalen Verkehrsplänen festgelegten Parkieranlagen sowie Veloabstellplätze von regionaler Bedeutung erstellen kann, sofern sie den Benutzerinnen und Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel vorbehalten sind. Wenn die Anlagen von Gemeinden oder Transportunternehmen erstellt werden, kann der Staat Beiträge gewähren (§ 5 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr). Mit Beschluss vom 1. Oktober 2003 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich im Rahmen des Sanierungsprogrammes 04 die Verfahrensregelung für die Ausrichtung der Staatsbeiträge rückwirkend auf den 7. Mai 2003 aufgehoben und die entsprechenden Beiträge im Budget und im Finanzplan gestrichen. Der Stadtrat wird trotzdem aufgrund der regionalen Bedeutung der Veloabstellplätze rund um den Bahnhof beim Kanton um einen Investitionsbeitrag ersuchen.

7. Grobabschätzung der Machbarkeit für neue Veloabstellplätze

7.1 Einleitung

In den letzten Jahren wurden rund um den Bahnhof durch Verdichtung oder Neuordnung zusätzliche Abstellplätze geschaffen bzw. kompensiert. Realistischerweise muss daher davon ausgegangen werden, dass oberirdisch kein grosses Potenzial mehr für zusätzliche Abstellplätze vorhanden ist.

Der Druck auf den öffentlichen Raum im Bahnhofsbereich ist sehr gross. Fussgänger und Fussgängerinnen, Velofahrende, Busse, Taxis, Aussenbestuhlung von Restaurants teilen sich den begrenzten öffentlichen Raum. In der Stadthausstrasse beispielsweise ist der Gehwegbereich heute so überstellt, dass langfristig überlegt werden muss, wie die dortigen Veloabstellplätze verlegt werden könnten, um wieder genügend Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie den öffentlichen Verkehr zu schaffen.

Die Initiative verlangt beinahe eine Verdoppelung der Anzahl Veloparkplätze. Dies kann nur mit unterirdisch angeordneten Abstellplätzen erreicht werden. Daher werden nachfolgend nur solche Lösungsansätze in Betracht gezogen.

Im Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur» wurde für die Kostenschätzung 4'500 Franken pro unterirdischen Veloabstellplatz eingesetzt. Die Kosten variieren erfahrungsgemäss aber sehr stark aufgrund lokaler Gegebenheiten. Neuere Erfahrungen zeigen insbesondere in der Stadt Zürich, dass in innerstädtischen Räumen wie rund um den Bahnhof die Kosten pro Abstellplatz höher liegen als ursprünglich angenommen. Gemäss

dem Leitfaden «Für die Planung und Umsetzung von Velostationen» (IG Velo, Energieschweiz) muss bei einem Neubau mit durchschnittlich 7'000 Franken pro Veloabstellplatz gerechnet werden. Bei grösseren Bahnhöfen muss gemäss diesem Leitfaden sogar bis 10'000 Franken pro Abstellplatz eingesetzt werden. Beispiele in der Stadt Zürich bestätigen ein Preisspanne je nach Objekt von 4'000 bis zu 10'000 Franken. Aufgrund dieser Analyse wird für die Grobkostenschätzung von neuen Velostationen im Bahnhofsgbiet Winterthur ein höherer Preis pro Veloabstellplatz eingesetzt (~ 8'000 Franken). Da noch keine vertieften ortsspezifischen Untersuchungen vorliegen, können die angegebenen Kosten nur als sehr grober Richtwert betrachtet werden.

7.2 Seite Rudolfstrasse

Die Aufwertung der Rudolfstrasse ist ein Teilprojekt des Masterplans Stadtraum Bahnhof. Im Rahmenkredit sind für die Rudolfstrasse 10,3 Millionen Franken (exkl. MWST) eingestellt. Gemäss heutigem Planungsstand ist im Projektkredit der Rudolfstrasse eine Velostation von ca. 500 – 600 VP mit direktem Zugang von der neuen Veloquerung vorgesehen (siehe Beilage 3). Im Weiteren sind oberirdisch ungefähr 1'200 VP geplant, so dass gesamthaft zirka 1'800 VP zur Verfügung stehen. Dies ist bereits eine Erhöhung von ungefähr 700 VP gegenüber 2010. Die Kosten werden auf gesamthaft 5 - 7 Millionen Franken geschätzt (je nach Nutzung von baulichen Synergien mit der Veloquerung können die Baukosten tiefer ausfallen). Die Finanzierung kann über den Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof abgewickelt werden.

Im Raum Rudolf- / Paulstrasse besteht nach ersten groben Abklärungen die Möglichkeit, eine zusätzliche unterirdische Velostation zu erstellen (siehe Beilage 3). Die Velostation würde mit der SBB-Personenunterführung verbunden. Voraussichtlich könnten ungefähr 600 – 800 VP erstellt werden. Da eine separate Zufahrtsrampe erstellt werden müsste, sind die Kosten pro Abstellplatz voraussichtlich höher als bei der Velostation «Rudolfstrasse». Es wird mit 6 - 9 Millionen Franken gerechnet. Die Finanzierung müsste voraussichtlich über eine separate Kreditvorlage erfolgen. Eine andere Möglichkeit wäre die Abrechnung über den Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof. Dies wäre denkbar, wenn weder der Brutto- noch der Nettokredit des Rahmenkredits überschritten würden. Aus heutiger Sicht zeichnet sich eher eine separate Kreditvorlage ab. Der Nutzwert dieser Velostation wird vom Stadtrat als sehr hoch eingeschätzt. Denn sie liegt genau im Einzugsbereich des Sulzerareals und des Tössfelds (mit der Umsetzung der Gleisquerung 2. Etappe wird dieser Zugang bedeutend attraktiver und komfortabler) sowie des Neuwiesenquartiers, des Brühlberggebiets und von Wülflingen. Das Einzugsgebiet ist dementsprechend sehr gross. Unter der Bedingung, dass der regionale Richtplan angepasst wurde und die Verhandlungen mit dem Kanton betreffend einen substanziellen Kostenbeitrag (Kapitel 6.3) erfolgreich verlaufen sind, wird der Stadtrat ein Projekt und einen Kreditantrag für eine neue Velostation «Rudolf-/Paulstrasse» auf der Höhe der heutigen SBB-Personenunterführung Süd vorlegen.

7.3 Seite Bahnhofplatz Süd

Bei der Planung der Gleisquerung 2. Etappe wurden Lösungsansätze für unterirdische Veloabstellplätze geprüft. Aus finanziellen und bautechnischen Gründen wurde diese Idee aber nicht weiterverfolgt. Im Bereich Bahnhofplatz Süd, Gleisquerung und Salzhaus können daher in absehbarer Zeit keine zusätzlichen Veloabstellplätze in grösserem Ausmass erstellt werden.

7.4 Seite Bahnhofplatz Nord

Die SBB hat gemäss privatem Gestaltungsplan «Milchküche» (2006) die Auflage, auf ihrem Areal insgesamt 1'500 VP zu erstellen. Im Rahmen der SBB-Überbauung «Stellwerk Railci-

ty» wurde eine Velostation mit 800 Abstellplätzen im Untergeschoss geschaffen. Im hinteren Bereich des Areals existieren heute zusätzlich ca. 300 oberirdische VP. Mit der Realisierung der zweiten Bauetappe müssen demnach noch insgesamt 700 VP erstellt werden. Gemäss Auskunft SBB-Immobilien ist die Erweiterung nicht vor 4 Jahren zu erwarten. Ein konkretes Projekt gibt es noch nicht.

Unter dem Bahnhofplatz Nord bestünde nach ersten Abklärungen die Möglichkeit, eine Velostation mit direktem Zugang zur neu geplanten Velounterführung zu erstellen (siehe Beilage 3). Grobe Abklärungen zeigen, dass die Abstellplätze aus bautechnischen Gründen (aufwendiges Bauverfahren, Werkleitungsumlegung) sehr teuer wären (ca. 6 – 9 Millionen Franken für 500 VP). Da im Bereich «Milchküche» bereits insgesamt 1'500 VP erstellt werden müssen, ist ein zusätzliches Angebot beim Bahnhofplatz Nord nicht nötig. Allenfalls ist zu überlegen, ob mittel- bis langfristig durch eine Kompensation von oberirdischen VP der öffentliche Raum aufgewertet werden könnte. Gerade entlang der Stadthausstrasse beeinträchtigen heute die Abstellplätze die grossen Fussgängerströme und den öffentlichen Verkehr. In Anbetracht der finanziell sehr angespannten Lage der Stadt wird diese Idee aber nicht weiterverfolgt.

8. Inhaltliche Beurteilung der Initiative / Fazit

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) verfolgt als oberstes Ziel, langfristig ein funktionierendes Verkehrssystem sicherzustellen. Gewerbetreibende, Bewohner/innen wie auch Besucher/innen und Beschäftigte sind darauf angewiesen. Um bei den beschränkten Strassenkapazitäten das steigende Mobilitätsbedürfnis abwickeln zu können, ist im sGVK der Grundsatz verankert, dass die Strassenkapazität auf Personen- statt Fahrzeugbewegungen beruht. Im kommunalen Richtplan Verkehr sind zudem ambitionierte Zielsetzungen zugunsten des Modalsplits von ÖV, Fuss- und Veloverkehr festgehalten (Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur»). Kurzum: Die Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs ist ein zentraler Eckpfeiler der städtischen Verkehrspolitik. Dem sGVK und der entsprechenden Ergänzung des kommunalen Richtplans hat der Grosse Gemeinderat zugestimmt.

Um eine optimale Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Veloverkehr zu gewährleisten, ist ein attraktives und mengenmässig ausreichendes Angebot an Veloparkplätzen nötig. Der Stadtrat teilt daher grundsätzlich die Anliegen der Initianten. Aus diesem Grund hat er die Veloparkierung als separate Massnahmen im Agglomerationsprogramm eingegeben.

Aufgrund der in Kapitel 7 «Grobabschätzung der Machbarkeit für neue Veloabstellplätze» dargelegten Situation, erachtet der Stadtrat die Umsetzung der Initiative im engen Wortlaut (Erhöhung der Veloparkplätze bis 2020 auf 6'000) als nicht machbar. Erstens ist dies bautechnisch und terminlich nicht zu bewerkstelligen. Zudem sind die finanziellen Mittel nicht vorhanden. Für das Agglomerationsprogramm wurden bewusst eher grosszügige Annahmen getroffen, da ausgeschlossen ist, nachträglich zusätzliche Gelder für das gleiche Vorhaben zu erhalten. Der Bund hat nun im Bereich der Veloparkierung die volle finanzielle Anrechenbarkeit der eingegebenen Massnahmen in Aussicht gestellt.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, die kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» abzulehnen. Er möchte der Initiative aber einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberstellen.

9. Indirekter Gegenvorschlag

Da der Stadtrat den Inhalt der Initiative - wie oben dargelegt - grundsätzlich unterstützt, ist er gewillt, der Initiative einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

Der indirekte Gegenvorschlag besteht aus folgenden Punkten:

- Beantragung einer Änderung des regionalen Richtplans bei der zuständigen Stelle (Regionalplanung Winterthur und Umgebung, RWU). Inhalt: Die heute im Richtplan festgelegte Zahl an Veloabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof soll von 3'000 auf 6'000 erhöht werden.
- Auftrag an Stadtrat beim Kanton Zürich einen substanziellen Kostenbeitrag für die Erstellung der zusätzlichen Veloabstellplätze zu verhandeln. Die Abstellplätze rund um den Bahnhof haben eine regionale Bedeutung und dienen den Benutzerinnen und Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel. Dies sind gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) die Voraussetzungen, dass der Kanton Beiträge an solche Anlagen gewähren kann.
- Neue Velostation «Rudolfstrasse». Erstellung einer Velostation im Bereich der neuen Veloquerung Nord. Zirka 500 - 600 Veloabstellplätze. Der Kredit wird im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof und dem Teilprojekt «Rudolfstrasse» beantragt. Umsetzung bis 2020.
- Neue Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» (unter der Bedingung, dass der regionale Richtplan angepasst wurde und die Verhandlungen mit dem Kanton betreffend eines substanziellen Kostenbeitrags erfolgreich verlaufen sind). Velostation auf der Höhe der heutigen SBB-Personenunterführung Süd. Zirka 600 - 800 Veloabstellplätze. Finanzierung entweder über eine separate Kreditvorlage oder über den Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof. Ob eine Finanzierung über den Masterplan möglich ist, muss aus rechtlicher und finanzieller Sicht noch geklärt werden. Umsetzung ab 2020 möglich (erst im Anschluss an die Velostation «Rudolfstrasse»).
- Zusätzliche Veloabstellplätze (VP) auf dem Areal «Milchküche». Erweiterung um ca. 400 VP (Heute: 1'100 VP / Neu: 1'500 VP). Dafür ist eine separate Kreditvorlage vorzulegen. Der Kostenteiler zwischen SBB und Stadt ist noch zu verhandeln. Die Umsetzung erfolgt mit der 2. Bauetappe auf dem Areal «Milchküche». Zeitpunkt der Umsetzung ist noch unbekannt (> 4 Jahre).

Als direkter Gegenvorschlag kommen die oben aufgeführten Projekte bzw. Massnahmen nicht in Betracht, weil einerseits die Fristen für die Umsetzung nicht eingehalten werden könnten (Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» und Veloabstellplätze «Milchküche») und andererseits die Form nicht die gleiche ist, wie die Initiative (Velostation «Rudolfstrasse» untersteht nicht dem Referendum, da es ein Teilprojekt des Rahmenkredits Masterplan Stadtraum Bahnhof ist) bzw. nicht denselben Regelungsstand betrifft (Anpassung regionaler Richtplan).

Die Gegenüberstellung eines sogenannten indirekten Gegenvorschlags bedeutet zwar, dass die Initiative der Volksabstimmung ohne Alternativantrag allein mit der Empfehlung zur Ablehnung unterbreitet wird. Mit den vom Stadtrat in Aussicht gestellten Projekten kann die Anzahl Veloabstellplätze rund um den Bahnhof gegenüber 2010 innerhalb von zirka 10 Jahren um zirka 1'700 – 1'900 erhöht werden. Dies ist zwar weniger als die mit der Initiative angestrebten ca. 2'800 Abstellplätze. Aus Sicht des Stadtrates ist der indirekte Gegenvorschlag in Anbetracht der dargelegten bautechnischen und finanziellen Rahmenbedingungen aber

eine realistische, finanziell vertretbare und technisch gute Alternativlösung. Das Ziel, die Anzahl Veloabstellplätze markant zu erhöhen, kann damit erreicht werden.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

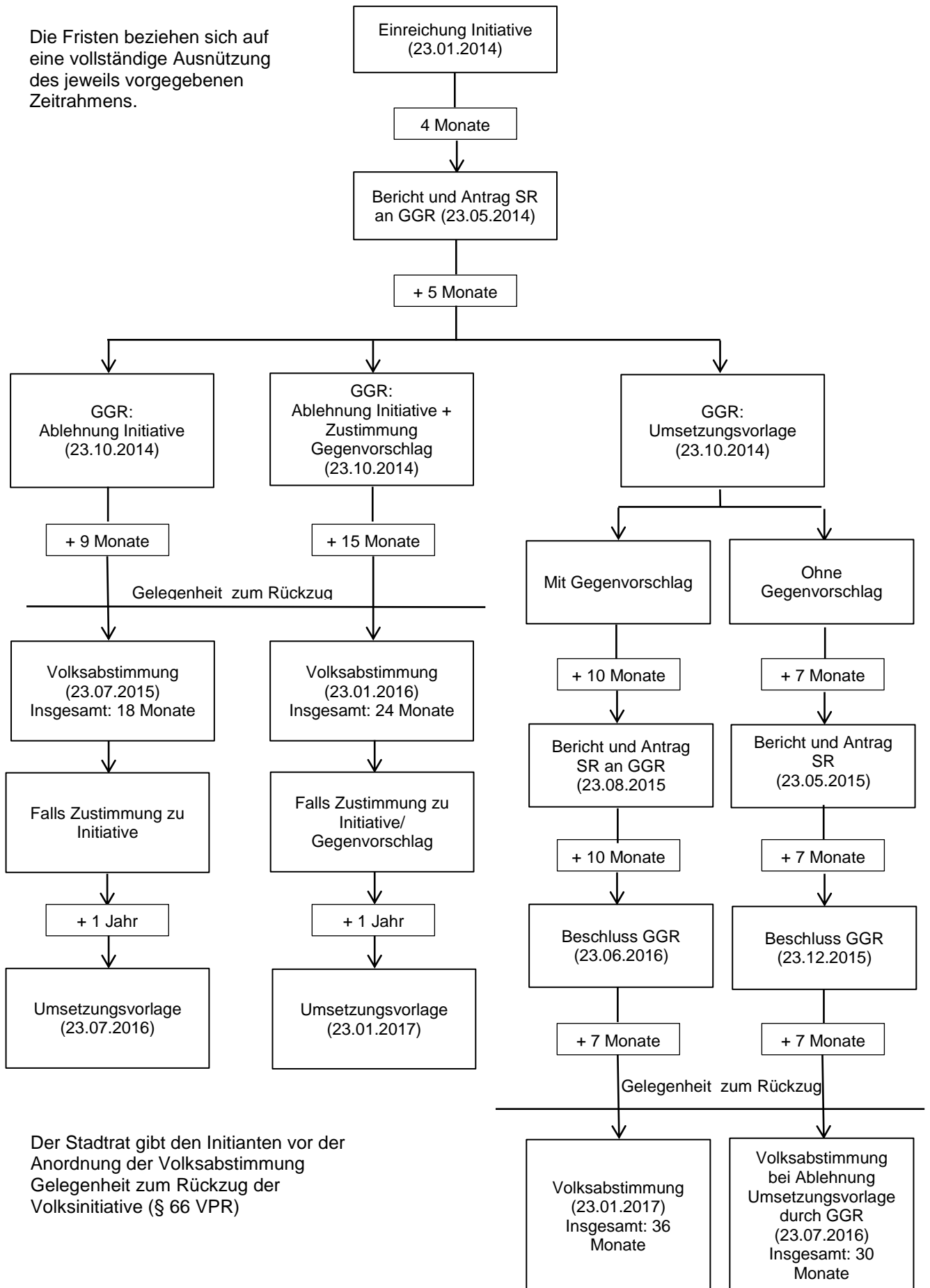
A. Frauenfelder

Beilagen:

- 1: Schematische Darstellung der Behandlung von Initiativen in der Form der allgemeinen Anregung.
- 2: Konzeptplan 2020 «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof»
- 3: Übersichtsplan: Neue Velostationen

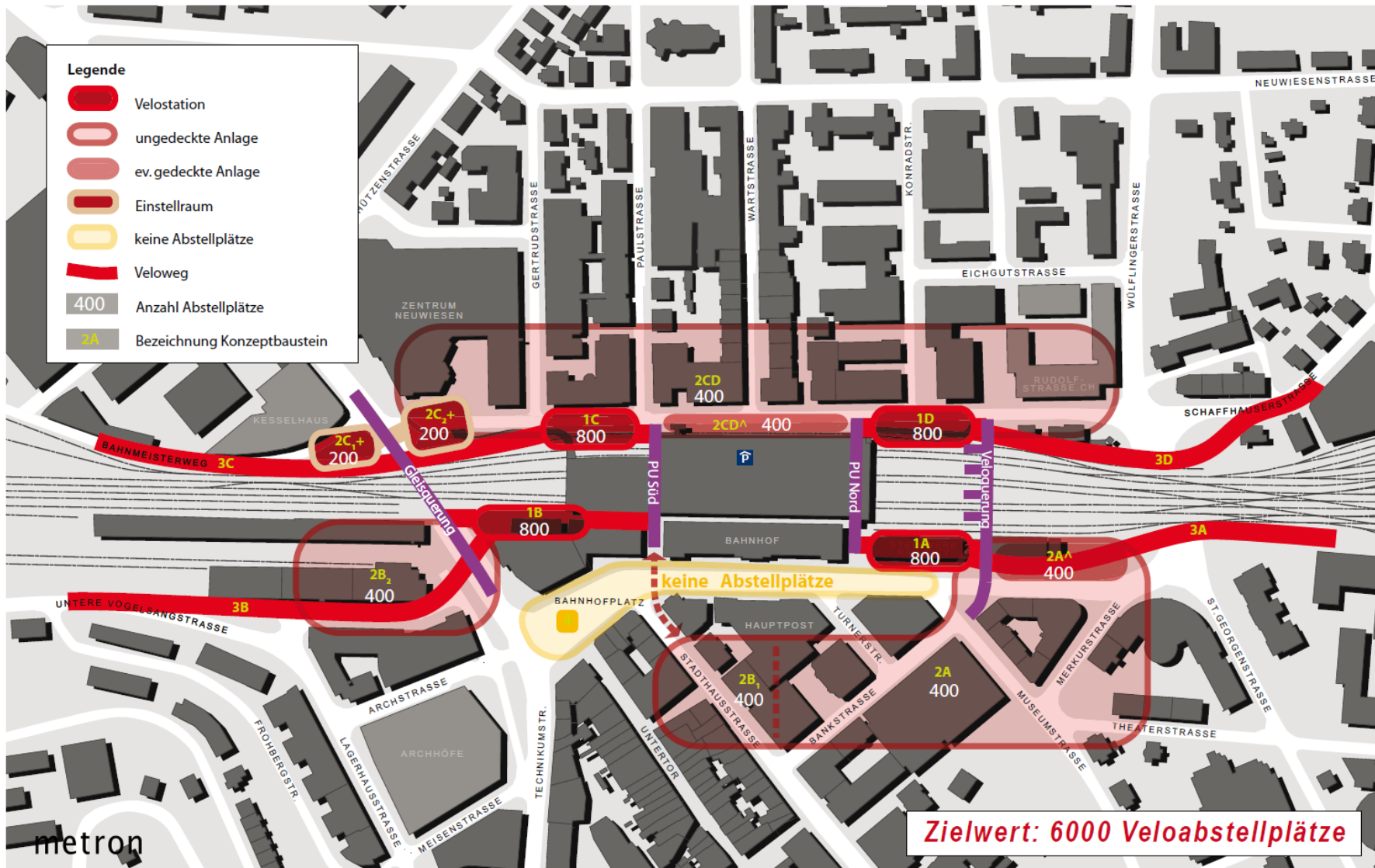
Behandlung von Initiativen in der Form der allgemeinen Anregung

Die Fristen beziehen sich auf eine vollständige Ausnützung des jeweils vorgegebenen Zeitrahmens.

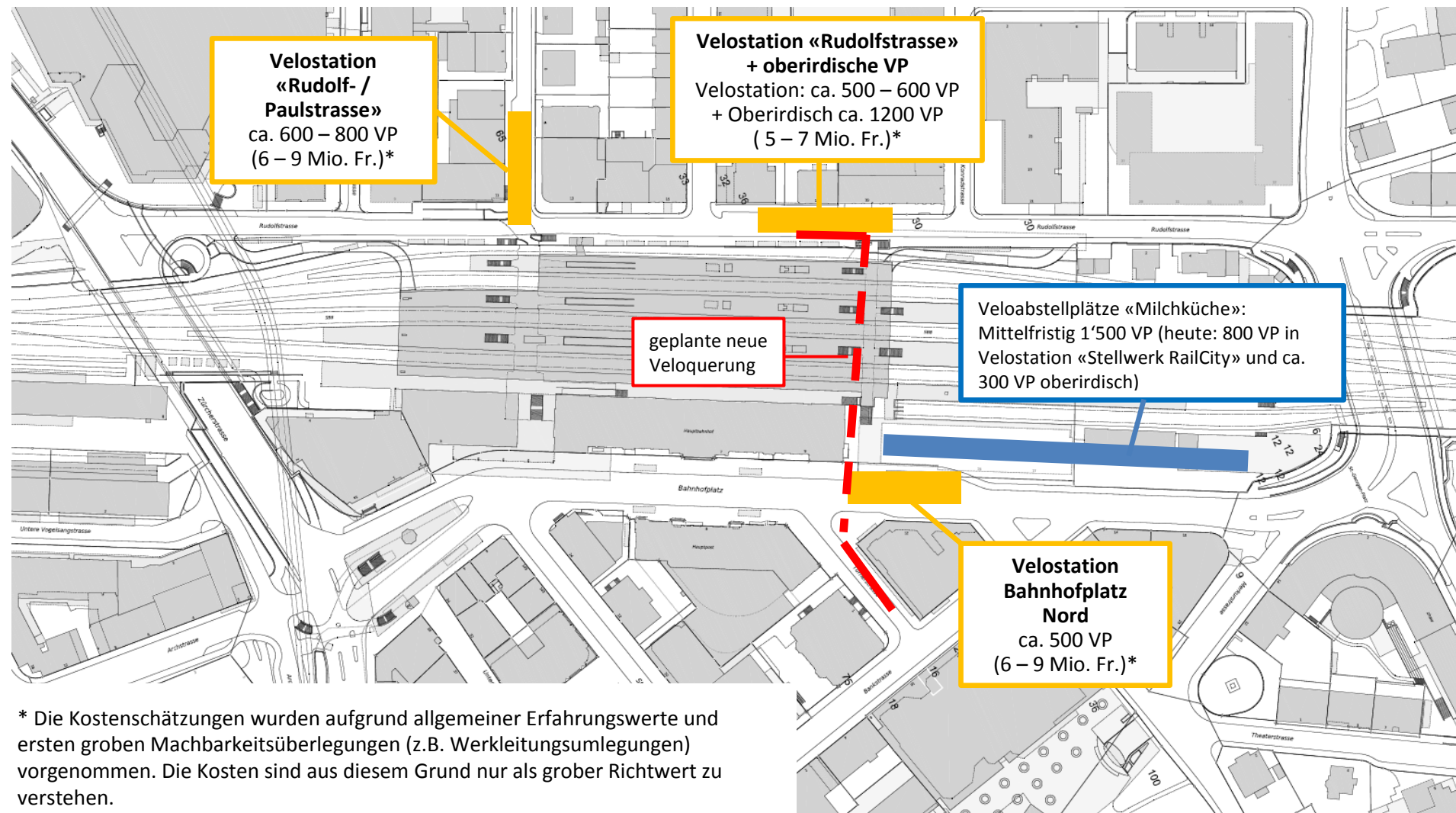


Der Stadtrat gibt den Initianten vor der Anordnung der Volksabstimmung Gelegenheit zum Rückzug der Volksinitiative (§ 66 VPR)

Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur» - Konzeptplan 2020



Übersichtsplan: Neue Velostationen



* Die Kostenschätzungen wurden aufgrund allgemeiner Erfahrungswerte und ersten groben Machbarkeitsüberlegungen (z.B. Werkleitungsumlegungen) vorgenommen. Die Kosten sind aus diesem Grund nur als grober Richtwert zu verstehen.