

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend Konzept zur Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof, eingereicht von den Gemeinderäten Ch. Baumann und O. Seitz (SP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend Konzept zur Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 18. Januar 2010 reichten Gemeinderat Christoph Baumann und Gemeinderat Oliver Seitz, namens der SP-Fraktion mit 30 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 13. September 2010 überwiesen wurde:

"Der Stadtrat wird mit dem Postulat eingeladen, ein Gesamtkonzept für verschiedene Veloparkiermöglichkeiten rund um den Hauptbahnhof Winterthur zu prüfen.

Begründung:

Bereits der Schlussbericht des Regionalen Gesamtverkehrskonzeptes von 2005 stellte auf S. 45 fest: „Der Gesamtbestand der heute für den Hauptbahnhof nutzbaren Veloabstellplätze beträgt rund 2'500. Belegungszählungen und ein Augenschein vor Ort zeigen, dass die Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs grösstenteils überbelegt sind. Aus der Gesamtzahl der Reisenden am HB lässt sich ein Bedarf von 3'000 – 4'500 Veloabstellplätzen berechnen. Gemäss Zielszenario werden die Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr in der Stadt bis ins Jahr 2025 um rund 60% zunehmen. Wenn der Anteil jener Personen, die mit dem Velo zur Bahn pendeln, gleich bleibt, erhöht sich der Abstellplatzbedarf analog, beträgt also rund 6000 Plätze.“

Zwar sind unterirdische Parkierungsmöglichkeiten bei der Personenunterführung Nord und beim Kesselhaus geplant oder bereits am entstehen, doch genügen diese Plätze bei Weitem nicht, den Bedarf abzudecken. Generell fehlt ein Konzept, wie bei der Neugestaltung der Rudolfstrasse Veloparkierungsmöglichkeiten angeboten werden sollen und allgemein wie die Zahl der Veloparkplätze erhöht werden kann. Ziel eines Gesamtkonzepts ist es, ein breites Angebot für die verschiedenen Bedürfnisse bereitzustellen (oberirdische und unterirdische, bewachte und unbewachte Parkplätze ...) und den öffentlichen Raum diesbezüglich klar zu gestalten.

Um dem breiten Bedürfnis der Bevölkerung nach zusätzlichen Veloabstellplätzen entgegen zu kommen wird der Stadtrat aufgefordert, verschiedene Veloparkierungsmöglichkeiten zu prüfen. Insbesondere sollen die Parkplätze an der Rudolfstrasse optimiert werden. Mit einem breit angelegten Ideenwettbewerb könnten wertvolle Inputs für ein verbessertes Veloparksystem gewonnen werden (Art der Veloständer) und auch eventuell neue Parkierungsmöglichkeiten gefunden werden (z.B.: weitere unterirdische Parkplätze analog zum Kesselhaus bei der Aufschüttung auf der Seite der Rudolfstrasse; Vergrösserung des Untergeschosses beim Stadttor oder Veloabstellplätzen auf dem Parkdeck 1)."

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Zusammenfassung

Mit der Förderung des Velos als stadt- und umweltverträgliches Verkehrsmittel will der Stadtrat die Lebensqualität in der Stadt erhöhen und den nationalen Ruf als innovative und attraktive Velostadt festigen. Der bereits beachtliche Anteil des Veloverkehrs von 11 Prozent¹ am Gesamtverkehr soll weiter gesteigert werden. Damit dies gelingt, sind durchwegs gute Randbedingungen zu schaffen. So hat der Stadtrat in seinen Legislatorschwerpunkten 2010 – 2014 festgehalten, dass es weitere Parkierungsangebote für Velopendlerinnen und Velopendler im Raum Hauptbahnhof brauche².

Eine Schwachstelle der heutigen Veloinfrastruktur ist tatsächlich das ungenügende Angebot an Abstellanlagen rund um den Hauptbahnhof. Das Angebot von ca. 3'200 Veloabstellplätzen reicht seit langem nicht mehr aus. Der öffentliche Raum ist mit Velos überstellt, was mehrheitlich zulasten der ohnehin schon beengten Fussgängerflächen geht.

Mit dem Ausbau des Bahnverkehrs und der im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) angestrebten Modalsplitveränderung zugunsten von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr wird der Druck auf die Veloabstellanlagen und den öffentlichen Raum rund um den Hauptbahnhof weiter zunehmen. Prognostiziert wird ein Bedarf von ca. 6'000 Veloabstellplätzen (Zeithorizont 2020). Aufgrund der heute schon sehr hohen Nutzungsdichte im öffentlichen Raum rund um den Bahnhof kann dieser Bedarf an Veloabstellplätzen nicht ausschliesslich ebenerdig gedeckt werden.

Das Konzept Veloparkierung Stadtraum Bahnhof Winterthur vom 10. Februar 2011 zeigt auf, wie mittelfristig 6'000 Veloabstellplätze und langfristig (bis 2030) 7'200 Veloabstellplätze realisiert werden könnten. Konzeptioneller Ansatzpunkt ist je eine attraktive Veloabstellanlage bei den vier Zugängen zu den Personenunterführungen. Diese Veloabstellanlagen sollen bedient und gut ins lokale Veloroutennetz integriert sein und zudem über einen direkten Zugang zu den Personenunterführungen verfügen. Das Konzept sieht vor, das heutige ebenerdige Angebot weiterzuentwickeln. Damit wird ein differenziertes, breites Angebot an Abstellplätzen (bewachte Velostationen, ungedeckte Abstellplätze, gedeckte und unbewachte Abstellplätze, Einstellräume) entsprechend der Nachfrage rund um den Bahnhof bereitgestellt.

Das Konzept zeigt auf, wie die hohe Entwicklungsdynamik des Bahnhofumfelds zugunsten einer Verbesserung der Veloabstellsituation genutzt werden kann, wie eine geordnete Veloparkierung möglich ist und damit zur Aufwertung des öffentlichen Raums beiträgt. Die Kosten für die Veloabstellanlagen, Einstellhallen und die offenen/gedeckten Abstellplätze werden auf ca. CHF 12.5 Mio. geschätzt. Ein Teil dieser Kosten kann im Rahmen der Realisierung der Teilprojekte der Masterplanung Stadtraum Bahnhof über den bereits bewilligten Rahmenkredit von CHF 84 Mio. finanziert werden. Der Stadtrat wird die Investitionen in die gesamtstädtische Investitionsplanung im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten einfügen.

Mit der Verbesserung der Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof setzt Winterthur ein Zeichen für eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität. Damit ist dieses Konzept auch eine Grundlage für die 2. Generation des Agglomerationsprogramms. Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation (2015 - 2018) können bis im Sommer 2012 beim Bund eingereicht werden.

¹ Schlussbericht sGVK, Juli 2011, Seite 37

² Legislatorschwerpunkte 2010 – 2014 des Stadtrates, Seite 15

2. Kantonaler Richtplan

Am 26. März 2007 hat der Kantonsrat den kantonalen Richtplan neu festgesetzt. Darin ist festgelegt, dass die Gemeinden den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs mit baulichen und gestalterischen Massnahmen Rechnung tragen und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern. Die Gemeinden realisieren sichere, attraktive, direkte und behindertengerechte Fuss- und Veloverbindungen zu öffentlichen Bauten und Anlagen, zu Schwerpunkten für Einkauf, Freizeit und Erholung sowie zu wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Betreibenden und Eigentümerinnen und Eigentümern dieser Einrichtungen. Die Gemeinden stellen an diesen Zielorten genügend Veloabstellplätze sicher.

3. Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)³

Ein Legislatorschwerpunkt des Stadtrates 2010 – 2014 ist das Erarbeiten eines städtischen Gesamtverkehrskonzeptes als Grundlage für die mittel- bis langfristige Mobilitätsentwicklung. In diesem Zusammenhang hält der Stadtrat auch fest, dass es weitere Parkierungsangebote für Velopendlerinnen und Velopendler im Raum Hauptbahnhof brauche.

3.1 Teilkonzept Veloverkehr

Das Teilkonzept für den Veloverkehr im sGVK besteht aus einer Reihe von kurzfristigen Massnahmen, wie Veloquerung Nord (Masterplan Stadtraum Bahnhof), Veloparkierung, Veloschnellrouten und dem Ausbau des Velonetzes. Kurzfristig sind auch die Prüfung und allenfalls Einführung eines Veloverleihsystems (Postulat GGR-Nr. 2009/111) nach dem Vorbild anderer Städte vorgesehen. Als Sofortmassnahme ist die Optimierung des Velonetzes geplant, die von der Stadt in Eigenregie umgesetzt werden kann.

3.2 Verkehrsanteil erhöhen

Die Stadt strebt basierend auf der Teilstrategie Verkehr eine Zunahme des Modalsplit-Anteils des öV und Langsamverkehrs bis ins Jahr 2025 um 8 Prozentpunkte an. Die Strategie zur Erreichung dieses Ziels beruht unter anderem auf einer weiteren Attraktivitätssteigerung für den Veloverkehr und umfasst vier Stossrichtungen.

Stossrichtung 1: Behebung von Schwachstellen

Die Schwachstellen in der Veloinfrastruktur werden gemäss Defizitanalyse so rasch wie möglich behoben. Zur kurzfristigen Verbesserung der Sicherheit kommen auch temporäre oder vorübergehende Massnahmen in Frage, welche rasch umgesetzt werden können. Allfällige heute noch nicht erkannte Schwachstellen werden im Zuge der laufenden Optimierung der Veloinfrastruktur zeitnah beseitigt.

³ Schlussbericht sGVK, Juli 2011, Seiten III und 98 und Anhang zum Schlussbericht, Seite A7 – 52

Stossrichtung 2: Fertigstellung Alltags- und Freizeitnetz

Das Alltagsnetz, bestehend aus Primär- und Sekundärrouen, dient als lückenloser Zubringer zu allen Zielgebieten des Veloverkehrs, insbesondere zu den öV-Haltestellen, zu den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten sowie zu Versorgungs-, Vergnügungs- und Sporteinrichtungen. Die Wege sind möglichst kurz, direkt und sicher. Das Freizeitnetz bietet ergänzend ruhige, sichere und attraktive Wege, welche für die Naherholung aller Bevölkerungsgruppen geeignet sind und den touristischen Bedürfnissen gerecht werden. Die Primärrouten des Alltagsnetzes und das Freizeitnetz sind lückenlos ausgeschildert und auf geeigneten Karten benutzerfreundlich dargestellt.

Stossrichtung 3: Realisierung Schnellroutennetz

Das ergänzende Schnellroutennetz besteht aus wenigen, die beiden Zentren und die Quartierzentren verbindenden Routen. Sie zeichnen sich durch eine, für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig wahrnehmbare Gestaltung, eine hohe Barrierefreiheit und grosszügige Platzverhältnisse aus. Wie der Name impliziert, sollen die Velofahrenden auf den Schnellrouten grundsätzlich mit grossen Geschwindigkeiten verkehren können. Diese Ansprüche an die Schnellrouten stehen aber teilweise im Konflikt mit den Anforderungen an verkehrsberuhigte Strassen (z.B. versetzte Parkierung, Rechtsvortritt) und den öV-Hochleistungskorridor (z.B. an Querungspunkten). Diese Zielkonflikte sind im Einzelfall abzuwägen.

Stossrichtung 4: Veloparkierung

Auf dem gesamten Stadtgebiet stehen bei wichtigen Zielorten genügend attraktive und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung. Für den Hauptbahnhof liegt bereits ein Veloparkierungskonzept vor (Kapitel 4). Im Rahmen der Revision der städtischen Abstellplatzverordnung ist auch zu prüfen, ob bei Wohnbauten sowie bei Sport- und Freizeitanlagen eine Veloparkplatzpflicht vorzusehen ist.

3.3 Massnahmen Veloparkierung

(Auszug aus dem Anhang zum Schlussbericht sGVK vom Juli 2011)

Veloparkierung	
Ausgangslage / Problem	<p>Neben einem zusammenhängenden und sicheren Velowegnetz ist auch eine qualitativ hochwertige und bezüglich der Anzahl Abstellplätze ausreichende Veloparkierung massgebend für die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel. Die Stadt Winterthur verfügt als Velostadt über langjährige Erfahrungen in diesem Bereich. Dennoch besteht noch Optimierungsbedarf. Folgende Defizite wurden im Bereich Veloparkierung ermittelt:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Die bestehende Bike+Ride-Anlagen bei S-Bahnhöfen genügen den heutigen Anforderungen hinsichtlich Ausstattung, Sicherheit und Anzahl teilweise nicht mehr.▪ Es fehlen Bike+Ride-Anlagen bei wichtigen Bushaltestellen. Diese sind teilweise schon im kommunalen Richtplan eingetragen, müssen aber nochmals auf Vollständigkeit und richtige Platzierung geprüft werden.▪ Es gibt keine aktuelle, flächendeckende Erhebung der heutigen Parkierungsanlagen inkl. Anzahl, Ausstattung und Bewirtschaftungsform.▪ Es gibt keine Bedarfsschätzungen für das gesamte Stadtgebiet.▪ Es gibt nicht an allen Zielorten des Veloverkehrs genügend Abstellplätze.
Bezug Zukunftsbild (Teilstrategie Siedlung)	<ul style="list-style-type: none">▪ Stärkung der Entwicklung der beiden urbanen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze▪ Stärkung der Entwicklungsschwerpunkte in Töss, Wülflingen, Sulzerareal Stadtmitte und Neuhegi-Grüze
Funktionsziel in Bezug auf Teilstrategie Verkehr	<p>Mit einer koordinierten Veloplanung soll sichergestellt werden, dass auf dem gesamten Stadtgebiet genügend attraktive und zweckmässige Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Es handelt sich dabei um eine zentrale Massnahme zur Attraktivierung und</p>

	Erhöhung des Modalsplit-Anteils des Veloverkehrs und damit zur Aufnahme von Mehrverkehr aus der Siedlungsentwicklung.
Beschreibung	<p>Überdachte zentrale Anlagen sind in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte (z.B. am Eingang von Fussgängerzonen) und an Zielorten mit hohem Publikums- und Kundenverkehr (z.B. S-Bahnhöfe, Sportanlagen, Schulen etc.) geeignet. An den übrigen Orten, insbesondere am Hauptbahnhof, sind die Veloparkplätze dezentral anzuordnen. Bei der Wahl des Standorts ist auf eine gute Anbindung an das Routennetz zu achten.</p> <p>Um das Funktionsziel zu erreichen, sind im Rahmen der städtischen Veloplanung die folgenden Aspekte zu behandeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standorte der Veloparkieranlagen ▪ Anzahl der benötigten Veloabstellplätze inkl. durchschnittliche Abstelldauer ▪ Vorgaben / Empfehlung Anlagentypen je nach Zweck ▪ Vorgaben / Empfehlung Parkiersysteme bzw. geeignete Mischung je nach Zweck
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Mit folgenden Akteuren besteht Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton (vgl. Teilmassnahme Erhebung Veloabstellplätze) ▪ SBB (B+R bei S-Bahnhaltestellen) ▪ Stadtbuss (B+R bei Bushaltestellen) ▪ Grundstückeigentümerinnen und Grundstückeigentümer ▪ Private Betreiberinnen und Betreiber von öffentlichen Veloabstellanlagen <p>Zudem sollten folgende Planungen resp. sGVK-Massnahmen berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan Stadtraum Bahnhof ▪ Konzept Veloparkierung Stadtraum Bahnhof Winterthur ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzepte für öV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards ▪ Veloschnellrouten
Stand der Planung, Reifegrad	<p>Ein Veloparkierungskonzept für den Hauptbahnhof liegt vor (Konzept Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur von Metron, 2011). Es zeigt auf, wie die Anzahl der Veloabstellplätze bis 2030 erhöht werden kann, um den künftig erwarteten Bedarf abdecken zu können.</p> <p>Die Rudolfstrasse wird im Zusammenhang mit dem Teilprojekt Gleisquerung Stadtmitte aus dem Masterplan Stadtraum Bahnhof und dem damit verbundenen Wegfallen des Durchgangsverkehrs neu gestaltet. Die heute teilweise ungeordnete Veloparkierung wird zeitgemäss organisiert. Die Zahl der Veloabstellplätze wird, wo möglich, ausgebaut.</p> <p>Grundlagenarbeiten und die Realisierung kleinerer dringend notwendiger Anlagen werden im Sinne von Eigenleistungen vorgezogen und durch die Stadt finanziert (siehe Sofortmassnahmenpaket 20 "Optimierung Velonetz").</p>
Nächste Schritte	<p>Grundlagenerhebung unter Federführung des Kantons</p> <p>Vorgaben / Empfehlungen festlegen</p>

4. Konzept Veloparkierung Stadtraum Bahnhof⁴

4.1 Velostadt Winterthur

Gerne bezeichnet sich die Stadt Winterthur als "Velostadt". Tatsächlich finden Velofahrende hier relativ günstige Verhältnisse vor. Flächenausdehnung und Topografie begünstigen dieses Verkehrsmittel. Innerhalb des Stadtgebiets sind alle Strecken gut mit dem Velo zurückzulegen und grosse Höhenunterschiede sind nur selten zu bewältigen. Das Stadtgebiet wird durch ein relativ gutes und engmaschiges Netz an mehrheitlich radial ausgerichteten Velorouten durchzogen. Die Routen laufen im Bereich des Bahnhofs und der Altstadt zusammen. Die günstigen Randbedingungen widerspiegeln sich auch im tatsächlichen Mobilitätsverhalten. In Winterthur spielt das Velo mit einem Modalsplitanteil von ca. 11 Prozent eine bedeutende Rolle. Velofahrende sind im Stadtverkehr sehr präsent, was zu ihrer Akzeptanz als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende beiträgt.

Diesen Befund bestätigt auch eine aktuelle Umfrage von Pro Velo Schweiz zur Velofreundlichkeit. Unter den Grosstädten (über 100'000 Einwohnerinnen und Einwohner) schnitt Winterthur klar am besten ab. Im Gesamtvergleich aller ausgewerteten Städte kommt Winterthur knapp hinter Burgdorf auf den zweiten Rang. In fast allen Kriterien liegt Winterthur mit einer genügenden Note an erster oder zweiter Stelle (Verkehrsklima, Sicherheit, Komfort, Wegnetz und Stellenwert). Einzig bei den Abstellanlagen werden eine ungenügende Note und nur ein Rang im oberen Mittelfeld erreicht. Dies vor allem aufgrund der Furcht vor Diebstahl und Vandalismus sowie der Abstellsituation beim Hauptbahnhof⁵.

4.2 Ausgangslage Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof Winterthur ist mit über 85'000 Ein- und Aussteigenden pro Tag einer der meistfrequentierten Bahnhöfe der Schweiz. Aufgrund der guten Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Velo bietet sich die Kombination von Velo und Zug für Strecken über die Stadtgrenzen hinaus an. Dass diese Möglichkeit von sehr vielen Menschen wahrgenommen wird, lässt sich im Umfeld des Bahnhofs klar ablesen. Die Abstellanlagen rund um den Bahnhof sind stark ausgelastet und punktuell überlastet. Das Angebot ist mit ca. 3'200 Abstellplätzen nicht auf eine so grosse Nachfrage ausgelegt. In einer Zählung auf der westlichen Bahnhofseite (Rudolfstrasse / Neuwiesenquartier) im Sommer 2009 wurde eine Überbelegung von mehr als 200 Prozent festgestellt. Die attraktivsten, den Personenunterführungen am nächsten gelegenen Standorte verzeichneten eine Überbelegung von ca. 300 Prozent. Entsprechend überstellt ist der öffentliche Raum.

⁴ Metron Bern AG, Konzept Veloparkierung Stadtraum Bahnhof Winterthur vom 10. Februar 2011

⁵ Pro Velo Schweiz, Velostädte 2010: Auswertungsbericht, 2010



Auslastung Veloabstellanlagen Rudolfstrasse, Zählung 2009

Ein hoher Handlungsbedarf besteht insbesondere, da der öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld ohnehin durch eine hohe Dichte an Nutzungen – die sich teilweise gegenseitig konkurrenzieren – geprägt ist. Die wild abgestellten Velos gehen mehrheitlich zulasten der ohnehin schon beengten Fussgängerflächen. So ist in der Rudolfstrasse der Zugang zu den Personenunterführungen teilweise stark behindert. Oft müssen Fussgängerinnen und Fussgänger vom Trottoir auf die Fahrbahn ausweichen. Ausserdem handelt es sich grossteils um ältere Abstellanlagen mit geringem Standard ohne Anlehn- oder Anschliessmöglichkeit.

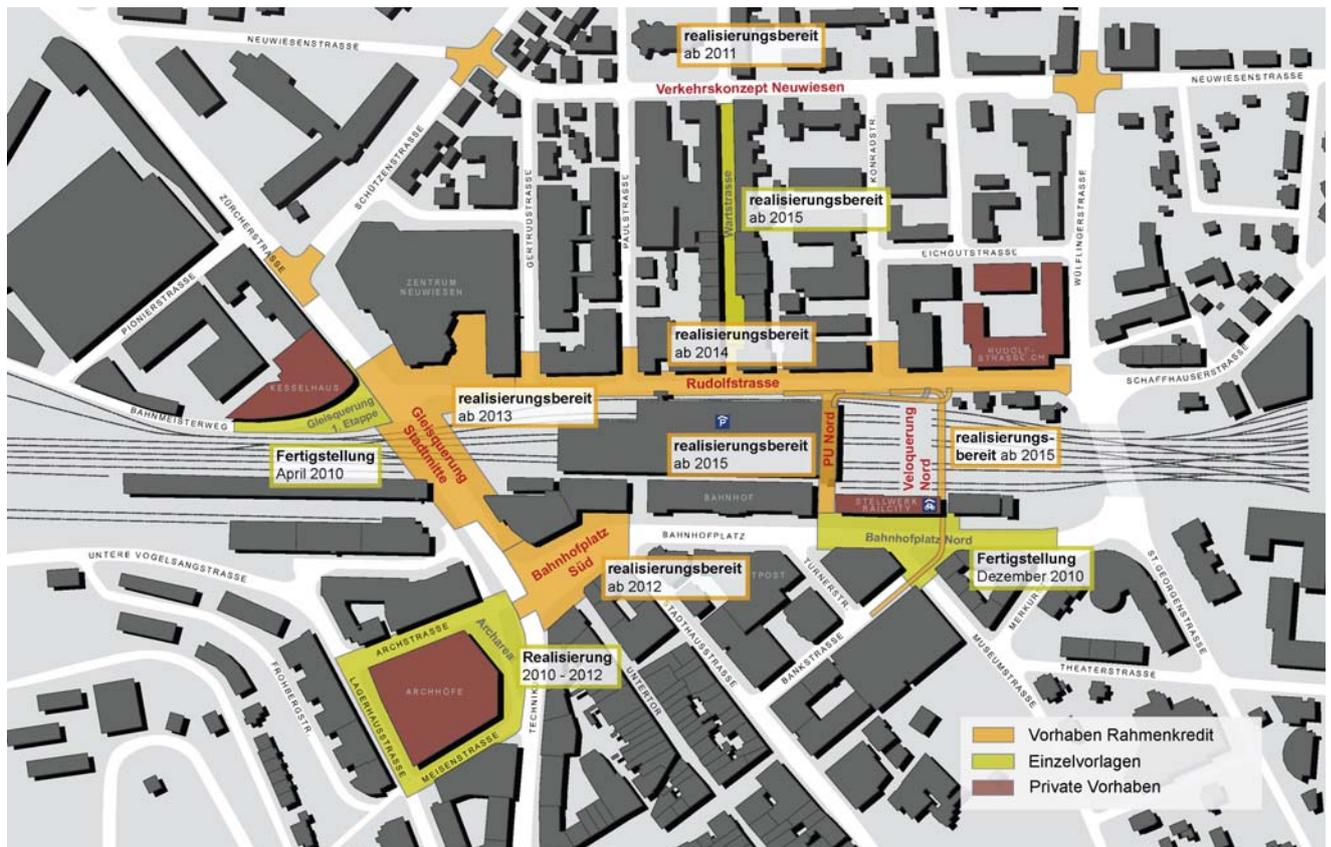
Zurzeit gibt es im Bahnhofsumfeld drei bediente Velostationen.

- Velostation am Gleis 3 (120 Plätze)
- Velostation Rudolfstrasse (180 Plätze)
- Velostation Stellwerk (830 Plätze)

Die verfügbare Parkraumkapazität für Fahrräder im Grossraum Bahnhof und Hauptpost ist nicht nur von der Anzahl Abstellplätze, sondern auch in einem erheblichen Mass von der individuellen Parkierungszeit abhängig. Der Stadtrat hat am 6. Juli 2011 eine Verkehrsordnung verabschiedet, welche die maximale Parkierungsdauer für Velos im fraglichen Gebiet begrenzt. Mit dieser Massnahme wird eine schnellere Rotation je Parkplatz erreicht, so dass die beschränkt vorhandenen Parkierungsflächen einer grösseren Anzahl wechselnder Benutzerinnen und Benutzer zugänglich gemacht werden können.

4.3 Aufwertung Stadtraum Bahnhof Winterthur

Momentan befindet sich das Umfeld des Bahnhofs im Umbruch. Verschiedene öffentliche und private Bauvorhaben sind in Planung, in Ausführung oder bereits realisiert. Durch den Masterplan Stadtraum Bahnhof Winterthur werden die einzelnen Teilprojekte koordiniert. Für die städtischen Teilprojekte (Gleisquerung, Neugestaltung Bahnhofplatz Süd, Aufwertung Personenunterführung Nord, Strassenraumgestaltung Rudolfstrasse / Neuwiesenquartier, neue Veloquerung) wurde im Mai 2009 in einer Volksabstimmung ein Rahmenkredit von CHF 84 Mio. gesprochen.



Übersicht Teilprojekte Masterplan Stadtraum Bahnhof Winterthur (Planstand 2010)

Eines der Teilprojekte ist die Gleisquerung, mit welcher die Unterführung der Zürcherstrasse für den Langsamverkehr aufgewertet wird. Durch die Überdeckung der Einschnitte (Zürcherstrasse) bzw. deren Auffüllung (Bahnmeisterweg, Rudolfstrasse) werden beidseitig der Bahnlinie neue Platzsituationen geschaffen. Die erste Etappe des Projekts Gleisquerung wurde im Mai 2010 eröffnet. Dank der Langsamverkehrsrampe vom Bahnmeisterweg zur Zürcherstrasse haben Velofahrende die Möglichkeit, von der Rudolfstrasse die Unterführung Zürcherstrasse ohne Querung der Zürcherstrasse zu erreichen.

Eine weitere Verbesserung der Veloinfrastruktur ist mit der Veloquerung Nord vorgesehen. Sie ist einerseits im Richtplan verankert, andererseits Teilprojekt des Masterplans Stadtraum Bahnhof Winterthur und Gegenstand aktueller Planungen.

Im Zusammenhang mit all diesen Projekten ist auch das unbefriedigende Angebot an Veloabstellanlagen anzugehen. Ein umfassendes, koordiniertes und auf das Gesamtprojekt und die einzelnen Teilprojekte abgestimmtes Vorgehen ist hierfür erforderlich.

4.4 Zielsetzung

Der Stadtrat möchte mit einem übergeordneten Konzept "Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur" die Entwicklungsdynamik des Umfeldes Bahnhof nutzen. Das Konzept formuliert Zielvorgaben, die den Bedarf an Veloabstellanlagen für die Zukunft definieren und aufzeigen, wie der Bedarf gedeckt werden kann. Das Angebot soll letztlich die Nachfrage decken und damit einerseits die kombinierte Nutzung von Velo und Bahn attraktiver machen, aber auch eine geordnete Veloparkierung ermöglichen und somit zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen.

Die Qualität der Abstellanlagen ist für die Akzeptanz ein entscheidender Punkt. Um unterschiedliche Bedürfnisse anzusprechen, sind Abstellanlagen differenziert mit unterschiedlichen Qualitätsmerkmalen anzubieten.

Ziele:

- Bereitstellung eines Angebots, welches die Nachfrage deckt (Definition der Anzahl Abstellplätze; lokal differenziert)
- Geordnete Veloparkierung, hohe Qualität des öffentlichen Raums (auch als Anreiz für Fussgängerinnen und Fussgänger)
- Sicherstellung einer hohen Qualität und einer guten Akzeptanz der Abstellanlagen (gute Erreichbarkeit und schneller Zugang zu den Gleisen, Differenzierung des Angebots)
- Bereitstellung eines differenzierten Angebots, das auf unterschiedliche Bedürfnisse eingeht
- Abbauen von Widerständen der kombinierten Nutzung von Velo und Bahn
- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs

4.5 Konzept

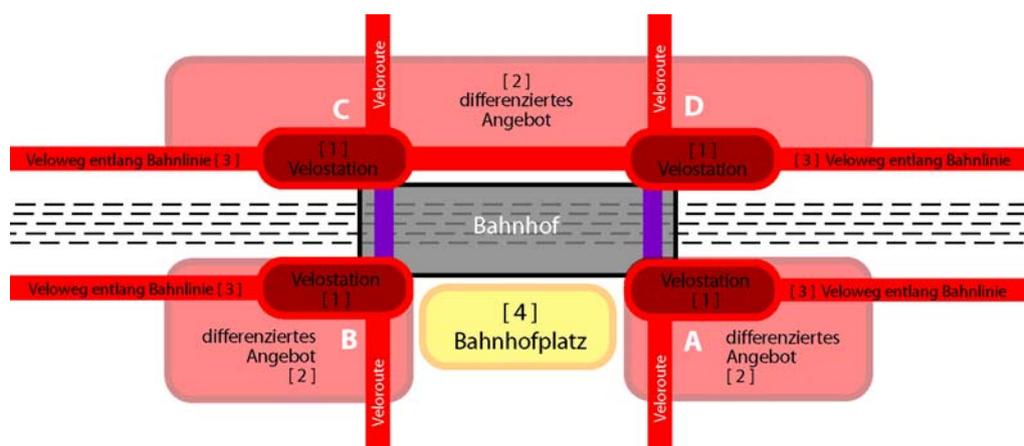
Die im Sommer 2010 realisierte Velostation im Stellwerk RailCity bildet den ersten Baustein des vorliegenden Konzepts "Veloparkierung Stadtraum Bahnhof Winterthur". Planungsrechtliche Grundlage für die Überbauung Stellwerk RailCity ist ein Gestaltungsplan, welcher die Anzahl der Veloabstellplätze in diesem Bereich auf 1'500 festlegt. 830 kostenpflichtige Abstellplätze wurden im Juni 2010 realisiert, weitere 700 sind im Umfeld vorgesehen, bzw. werden in einer zweiten Etappe realisiert.

Für diesen Teilbereich werden die Anforderungen der Zielsetzung erfüllt:

- Direkter Zugang zur Personenunterführung (PU) Nord, sehr schneller Zugang zu den Gleisen
- Gute Erreichbarkeit der Abstellanlage aus dem nordöstlichen Stadtgebiet über den Fuss-/Radweg entlang der Bahnlinie und über die Stadthaus- und Bankstrasse.
- Qualitativ hochwertige Abstellanlage (Anlehnmöglichkeit, Anschliess-Möglichkeit, bewachte Station, Witterungsschutz)
- Ergänzendes Angebot im Umfeld: oberirdische, ungedeckte Abstellplätze.

Damit wird ein Angebotsspektrum bereitgestellt, welches unterschiedliche Gruppen von Nutzern und Nutzerinnen anspricht.

In differenzierter Weiterverfolgung lässt sich dies als Baustein für das Konzept auf das gesamte Bahnhofsgebiet übertragen. Das Angebot hat sich auf alle vier Zugänge zu den Personenunterführungen (A-D) zu verteilen.



Schema Kernkonzept 2020

4.5.1 Bausteine des Konzepts

- [1] Unterirdische / ebenerdige Velostationen.
- [2] Ergänzendes, differenziertes Angebot im Umfeld.
- [3] Durchgängige Fuss-/Velowege beidseitig entlang der Bahnanlagen, welche beim Bahnhof zu den Velostationen führen (Leiterprinzip). Attraktive Wegführung aus der Altstadt bzw. dem Neuwiesenquartier und den übrigen Stadtquartieren zu den Velostationen.
- [4] Freihaltung Bahnhofplatz

Velostation:

Im Konzept wird oft der Begriff „Velostation“ verwendet. Es wäre nun aber falsch zu meinen, dass mit „Velostation“ gleiche Veloabstellanlagen wie die bestehende Velostation bei der Milchküche gemeint sind. Das Konzept lässt die Betriebsart und die Ausgestaltung der weiteren „Velostationen“ bewusst offen.

Neben diesen Grundpfeilern des Konzepts ist im Zusammenhang mit den geplanten Projekten aufzuzeigen, wo weiteres Entwicklungspotenzial zur Verbesserung der Situation der Abstellanlagen im Umfeld des Bahnhofs liegt.

4.5.2 Zielwerte Veloabstellplätze

Der Gesamtbestand an Veloabstellplätzen beträgt heute ca. 3'200. Diese reichen nicht aus, um den zukünftigen Bedarf zu decken. Wenn der Anteil der Bahnbenutzer/innen weiter steigt, wird voraussichtlich auch der Anteil an Personen, welche mit dem Velo zum Bahnhof pendeln, weiter steigen. Die Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr werden gemäss Zielszenario des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Winterthur und Weinland zwischen 2004 und 2025 um 60 Prozent zunehmen. Der berechnete Bedarf an Veloabstellplätzen liegt dann bei ca. 6'000. Diese Annahmen decken sich in etwa mit den Zielvorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzepts.

Die heutigen Abstellanlagen sind in der Regel überbelegt. Entsprechend geschmälert ist die Attraktivität der Anlagen. Angestrebt werden Abstellanlagen mit einer genügend hohen Anzahl Abstellplätzen, um den zukünftigen Bedarf decken zu können. Dadurch gewinnen die Abstellanlagen an Attraktivität, was wiederum eine Nutzungssteigerung hervorrufen wird. Die berechneten 6'000 Veloabstellplätze stellen den Zielwert für das Jahr 2020 dar. Bis ins Jahr 2030 soll noch eine Steigerung um 20 Prozent, auf 7'200 Veloabstellplätze, erreicht werden.

In jeder neuen Velostation wird ein Zielwert von ca. 800 Veloabstellplätzen angestrebt. Die Erstellungs- und Betriebskosten pro Veloabstellplatz nehmen mit zunehmender Grösse der Velostation ab. Deshalb werden Velostationen ab einer bestimmten kritischen Grösse angestrebt. Diese liegt bei ca. 400 - 600 Veloabstellplätzen. Ein kostenpflichtiges Angebot in Velostationen wird nicht von allen Velofahrenden angenommen. Der damit verbundene Komfort (z.B. kurze Wege zu den Perrons oder Wetterschutz) dürfte die Akzeptanz der Kostenpflicht erhöhen. Neben den Velostationen sind aber auch genügend kostenlose Veloabstellplätze bereit zu stellen.

Jahr	2010		2020		2030	
	Velo- station	offen / gedeckt	Velo- station	offen / gedeckt	Velo- station	offen / gedeckt
Bahnhofseite Ost (Rudolfstrasse)						
- Rudolfstrasse Nord	180	740	800	800	1'500	800
- Rudolfstrasse Süd			800		800	
- Gleisquerung Ost / Kesselhaus		200		400		400
Total Bahnhofseite Ost	1'120		2'800		3'500	
Bahnhofseite West (altstadtseitig)						
- Areal Milchküche (Stellwerk)	830	320	800	400	1'500	
- Zentrum (Stadthausstrasse, Bankstrasse, ...)		660		800		800
- Gleisquerung West / Salzhausareal	120	150	800	400	800	600
Total Bahnhofseite West	2'080		3'200		3'700	
Total Bahnhofumfeld	3'200		6'000		7'200	

Zielwerte Veloabstellplätze im Bahnhofsumfeld

4.5.3 Angebotstypen

Die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl Veloabstellplätze ist ein wichtiger Baustein, damit das kombinierte Angebot von Velo und Bahn von einer breiten Bevölkerungsschicht genutzt werden kann. Neben der Anzahl Veloabstellplätze spielen die Qualitäten der Abstellanlagen für die Akzeptanz eine bedeutende Rolle. Um eine sehr gute Akzeptanz zu erreichen, ist eine Palette mit Abstellanlagen unterschiedlicher Qualitätsmerkmale bereitzustellen. So können unterschiedliche Bedürfnisse in Bezug auf Lage, Witterungsschutz, Sicherheit und ergänzende Angebote befriedigt werden. Für den Stadtraum Bahnhof Winterthur werden vier verschiedene Angebotstypen unterschieden:

- bewachte Velostationen
- ungedeckte Abstellplätze
- gedeckte Abstellplätze
- Einstellräume

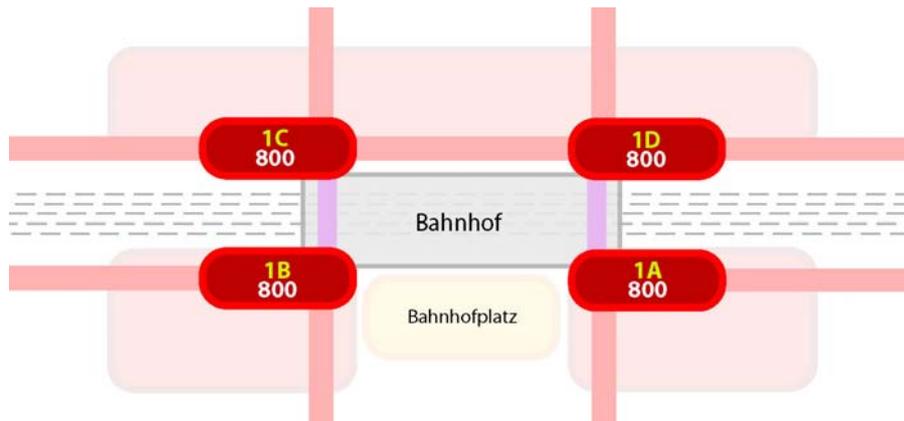
4.5.4 Bausteine Kernkonzept 2010

Folgend sind die vier Konzeptbausteine des Kernkonzepts erläutert. Sie stehen in engem Zusammenhang mit den Projekten des Masterplans Stadtraum Bahnhof Winterthur.

- Velostationen
- Differenziertes Angebot im Umfeld
- Velowege entlang der Bahnanlage
- Freihaltung des Bahnhofplatzes

Velostationen

Die optimalerweise bewachten Velostationen bei den Zugängen der Personenunterführungen stellen das Rückgrat des Konzepts dar. Dabei sind auch innovative Abstellsysteme wie z.B. BikeLoft zu prüfen (s. Kapitel 5). Die Velostationen zeichnen sich dadurch aus, dass sie über einen direkten Zugang zu den Personenunterführungen verfügen und damit gegenüber allen anderen Veloabstellplätzen, aber auch gegenüber den Parkplätzen am attraktivsten gelegen sind. In den Velostationen werden ergänzende Dienstleistungen angeboten bzw. zur Verfügung gestellt.

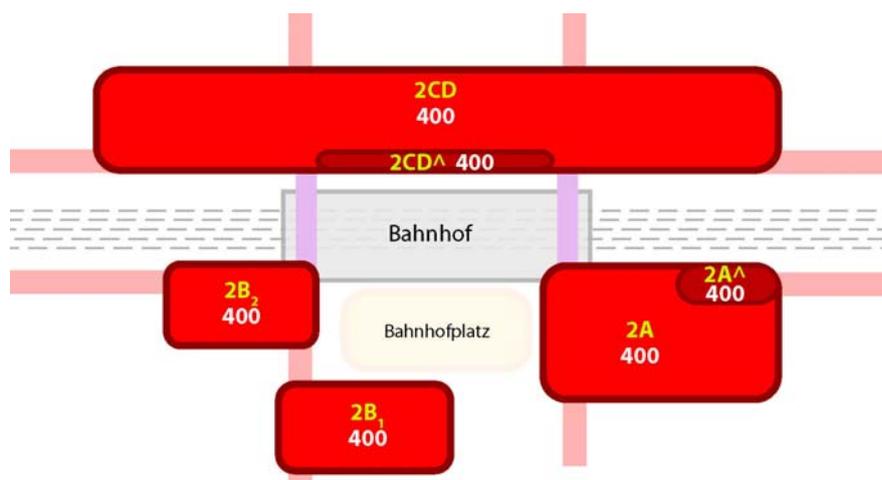


Konzeptbaustein Velostationen

- [1A] Velostation im Stellwerk RailCity (eröffnet Juni 2010). 830 Abstellplätze
- [1B] Unterirdische Velostation. Einfahrbar aus der Gleisquerung und vom Salzhausareal. Direkte Anbindung an die Personenunterführung Süd. Zu realisieren bzw. Realisierung vorbereiten im Zusammenhang mit der 2. Etappe Gleisquerung. Die Velostation ersetzt die bestehende Velostation mit 120 Abstellplätzen. Zielwert: 800 Abstellplätze. Kritische Grösse: mindestens 400 - 600 Abstellplätze
- [1C] Velostation unter der Rudolfstrasse bei der Personenunterführung Süd. Angestrebte Realisierung im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Rudolfstrasse. Zielwert: 800 Abstellplätze. Kritische Grösse: mindestens 400 – 600 Abstellplätze
- [1D] Velostation unter der Rudolfstrasse bei der Personenunterführung Nord. Ev. später an Veloquerung anbinden. Erreichbarkeit von Norden verbessern (Fuss-/Veloweg entlang Bahnlinie, Verbindung zur Schaffhauserstrasse). Angestrebte Realisierung im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Rudolfstrasse. Zielwert: 800 Abstellplätze. Kritische Grösse: mindestens 400 – 600 Abstellplätze

Differenziertes Angebot im Umfeld

Bei den oberirdischen Abstellanlagen handelt es sich um die Weiterentwicklung des heute bestehenden Angebots. Sie sind die kostenlose Alternative zu den Velostationen und in Abgrenzung zu den kostenpflichtigen Plätzen in den Velostationen mehrheitlich ungedeckt. Um eine geordnete Parkierung und den Schutz vor Diebstahl zu gewährleisten, sollten sie aber dem Velo einen sicheren Stand und eine Möglichkeit zur Anschliessung des Rahmens bieten.



Konzeptbaustein differenziertes Angebot im Umfeld

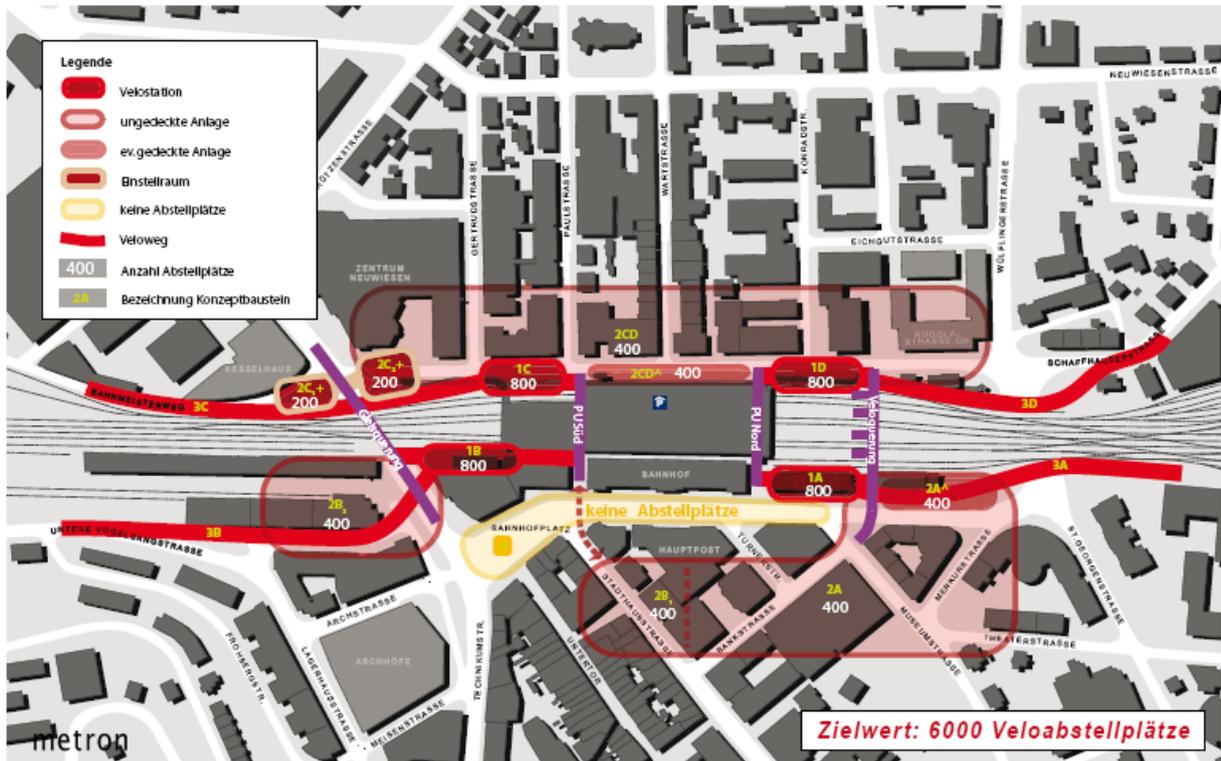
- [2A] Altstadtseitig (Bankstrasse, Turnerstrasse, Museumstrasse, Merkurstrasse) Zielwert: 400 Abstellplätze
- [2A^] Areal Milchküche Nord (der im Gestaltungsplan Milchküche definierte Zielwert von insgesamt 1'500 Veloabstellplätzen wird in einem weiteren Ausbauschnitt realisiert) Abstellplätze ev. gedeckt. Zielwert: 400 Abstellplätze (bestehend, Optimierung)
- [2B₁] Stadthausstrasse, Münzgasse Zielwert: 400 Abstellplätze (bestehend)
- [2B₂] Gleis 3, Salzhausareal Zielwert: 400 Abstellplätze. Erweiterung Angebot im Zusammenhang mit Teilprojekt Gleisquerung und Gebietsentwicklung Salzhausareal
- [2CD^] Rudolfstrasse, bahnseitig zwischen den Personenunterführungen. Abstellplätze ev. gedeckt. Zielwert: 400 Abstellplätze. Zu realisieren im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Rudolfstrasse
- [2CD] Rudolfstrasse, Querstrassen / Zentrum Neuwiesen. Zielwert: 400 Abstellplätze. Zu realisieren im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Rudolfstrasse.

Velowege entlang der Bahnanlage

Der Bahnhof ist mit dem Velo von Osten und Westen her relativ gut erreichbar. Die beiden bahnlinsenquerenden Strassenachsen Zürcher-/Technikumstrasse und Wülflinger-/St.-Georgen-Strasse stellen jedoch bei der Zufahrt aus Süden bzw. Norden eine Barriere dar. Mit Fuss-/Velowegen entlang der Bahnanlagen lässt sich dieser Schwachpunkt beheben.

Freihaltung des Bahnhofplatzes

Auf dem Bahnhofplatz haben der öffentliche Verkehr und die Fussgängerinnen und Fussgänger Priorität. Die Platzverhältnisse sind so eng, dass im ganzen Bereich zwischen Museumstrasse und Technikumstrasse keine Veloabstellanlagen angeboten werden.



Bausteine Kernkonzept 2020

4.5.5 Kosten

Die Stadt Winterthur hat in den kommenden zehn Jahren zahlreiche sehr grosse, wichtige und dringliche Investitionen ins Allgemeine Verwaltungsvermögen zu bewältigen. Die Investitionen in Veloparkplätze im Stadtraum Bahnhof hängen daher wesentlich von den verfügbaren Mitteln ab. Im besten Fall sollen in Velostationen bis ins Jahr 2020 insgesamt 2'400 neue Veloabstellplätze geschaffen werden. In der gleichen Zeitspanne sollen ausserdem 1'800 offene bzw. gedeckte Veloabstellplätze neu erstellt bzw. bestehende ersetzt werden. Bis ins Jahr 2030 sollen weitere 1'500 Plätze in Velostationen sowie 800 Plätze in Einstellhallen dazu kommen. Die folgenden Tabellen enthalten eine Grobschätzung der Erstellungskosten dieser Anlagen. Nicht enthalten sind die Betriebs- und Unterhaltskosten, welche nach der Realisierung der Anlagen anfallen.

Erstellungskosten bis 2020

	Anzahl Plätze	Kosten CHF
Velostation	2'400	ca. 11 mio
Einstellhalle	200	ca. 0.5 mio
offen / gedeckt	1'800	ca. 1 mio
Total	4'400	ca. 12.5 mio

Erstellungskosten von 2020 bis 2030

	Anzahl Plätze	Kosten CHF
Velostation	1'400	ca. 6.5 mio
Einstellhalle	200	ca. 0.5 mio
offen / gedeckt	-	-
Total	1'600	ca. 7 mio

4.6 Agglomerationsprogramm

Das Konzept zur Weiterentwicklung der Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof Winterthur versteht sich als Teil einer gesamtheitlichen Stadtentwicklung, welche wiederum ein Bestandteil im Gefüge der Agglomeration Zürich ist. Die 2. Generation der Agglomerationsprogramme (2015 - 2018) kann bis im Sommer 2012 beim Bund eingereicht werden. Mit dem Konzept zur Weiterentwicklung der Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof Winterthur wird ein planerischer Baustein hin zur neuen Generation des Agglomerationsprogramms gelegt.

5. Neue, platzsparende Veloparksysteme

Die Postulanten regen an, mit einem breit angelegten Ideenwettbewerb wertvolle Inputs für ein verbessertes Veloparksystem zu gewinnen. Momentan werden weltweit verschiedene neue, insbesondere platzsparende Systeme entwickelt. Diese Systeme (aber auch Doppelparker) sind für Velostationen interessant. Unbewacht im öffentlichen Raum sind diese Systeme aber oft nicht sehr kundenfreundlich. Der Stadtrat hat Kenntnis von einem kundenfreundlichen, platzsparenden neuen Parkierungssystem und erwägt unter Umständen, dieses zu testen. Es handelt sich um den BikeLoft. Er funktioniert wie ein robotergesteuertes Hochregallager. Die Velos werden an Übergabestellen in Boxen geschoben und mit einem Klick fixiert. Der Roboter transportiert und verstaut die Boxen platzsparend und gibt eine weitere Box frei. Zugang und Bezahlung erfolgen elektronisch. BikeLoft wurde auf privater Initiative in Zusammenarbeit mit der ZHAW Winterthur entwickelt.

6. Keine Veloabstellplätze im Bahnhofparkhaus

Die Postulanten schlagen auch konkret neue Parkierungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel weitere unterirdische Parkplätze analog zum Kesselhaus bei der Aufschüttung auf der Seite Rudolfstrasse, eine Vergrösserung des Untergeschosses beim Stadttor oder Veloabstellplätze auf dem Parkdeck 1 vor. Während die ersten beiden Vorschläge im dargelegten Konzept enthalten sind und im Rahmen der weiteren Masterplanung bearbeitet werden, haben die Fachleute Veloabstellplätze auf dem Parkdeck 1 bisher verworfen, da der Zugang von der Rudolfstrasse noch nicht überzeugend gelöst werden konnte. Die Akzeptanz zur Benutzung einer acht Meter hohen Rampe bzw. eines Aufzugs mit dem Velo wird als unzureichend bewertet. Ausserdem wäre die erforderliche Rampe städtebaulich nicht verträglich. Deshalb wurde im dargelegten Konzept auf mögliche Veloabstellplätze im Bahnhofparkhaus nicht eingegangen.

7. Fazit

Eine Schwachstelle der Veloparkierung ist heute insbesondere das Angebot an Veloabstellanlagen rund um den Hauptbahnhof. Mit dem vorliegenden Konzept zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Abstellanlagen bis 2020 auf total 6'000 Abstellplätze (heute 3'200) wird die planerische Grundlage zur Behebung dieser Schwachstelle gelegt.

Das Konzept zeigt Randbedingungen auf, welche bei den Teilprojekten des Masterplans Stadtraum Bahnhof Winterthur und weiteren Arealentwicklungen zu berücksichtigen sind. Die einzelnen Standorte der hier aufgezeigten Veloabstellanlagen sind koordiniert mit den Teilprojekten zu entwickeln. Die Erreichbarkeit der angedachten Velostationen und des Stadtraums Bahnhof insgesamt ist im Zusammenhang mit den angrenzenden Gebietsentwicklungen (Güterbahnhof, Rudolfstrasse Nord) kontinuierlich zu verbessern.

Ein Lösungsansatz könnte der geplante Pilotversuch des neuen, automatischen Veloabstellsystems „BikeLofT“ sein. Damit kann auch schwer zugänglicher Raum genutzt werden. Falls sich das System als alltagstauglich erweisen sollte, erscheint es als prüfungswerte Ergänzung der konventionellen Velostationen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder