

Protokollauszug vom

05.07.2023

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Absichtserklärung mit der Axa Versicherungen AG für die Projektierung einer öffentlichen Velostation im Gebäude Paulstrasse 12 (Velostation Paulstrasse)

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.502-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Die Vereinbarung zwischen der Axa Versicherungen AG und der Stadt Winterthur betreffend «Absichtserklärung zur Anmietung/Vermietung von Lagerflächen Paulstr. 12, 8400 Winterthur» gemäss Beilage 1 wird genehmigt.
2. Die Vorsteherin des Departements Bau und Mobilität und der Leiter des Tiefbauamts werden ermächtigt und beauftragt, die Vereinbarung gemäss Dispo Ziffer 1 zu unterschreiben.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, das Investitionsprojekt «Velostation Paulstrasse» für den Mieterausbau gemäss Ziffer 6 der Begründung in die Investitionsplanung aufzunehmen und für die mit dem Investitionsprojekt einhergehenden finanziellen Verpflichtungen gemäss Ziffer 6 der Begründung einen Antrag an das Stadtparlament bis Ende November 2023 auszuarbeiten.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die weitere Projektierung der Velostation Paulstrasse in Zusammenarbeit mit der Axa voranzutreiben und das Projekt zu begleiten. Das Tiefbauamt koordiniert alle Tätigkeiten innerhalb der Stadt.
5. Das Departement Finanzen, Bereich Immobilien, wird beauftragt, das Tiefbauamt bei den Vertragsverhandlungen zu unterstützen und beauftragt und ermächtigt, den Mietvertrag mit der Axa, unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Kredits, durch das Stadtparlament abzuschliessen.
6. Dieser Beschluss wird nach der Veröffentlichung des Antrags an das Stadtparlament und somit dem Abschluss der Verhandlungen über den Mietvertrag veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

7. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbaumt, wird beauftragt, die Stadtbaukommission über diesen Beschluss zu informieren.

8. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Immobilien, Finanzamt; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Tiefbauamt, Amt für Baubewilligungen, Controlling und Finanzen; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtwerk.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Ein ausreichendes Veloparkierungsangebot, insbesondere rund um den Hauptbahnhof, wird sowohl im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK)¹ als auch im regionalen Richtplan² als Ziel formuliert.

Die in der kommunalen Volksinitiative von 2014 ausformulierte politische Forderung «Endlich genügend Veloabstellplätze am Hauptbahnhof» und der vom Parlament am 17. Dezember 2014 dazu beschlossene indirekte Gegenvorschlag³ bilden mit einem Zielwert von 7'200 Veloabstellplätzen die wichtigste Grundlage der Strategie des Stadtrates zur Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof vom 17. November 2021 (SR.21.122-2).

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Hauptbahnhof hat der Stadtrat am 29. September 2021 das Ziel von genügend Veloabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof bestätigt, respektive quantitativ auf 10'000 Veloabstellplätze für den Zeithorizont der Entwicklungsplanung Bahnhof bis 2050 erweitert (SR.21.755-1).

Die Liegenschaft an der Paulstrasse 12, rund 100 Meter entfernt vom westlichen Gleiszugang, soll bis 2027 von der Axa umgebaut werden. Dabei besteht die Möglichkeit, dass die Axa im 1. Untergeschoss eine Velostation für die Stadt Winterthur plant und realisiert. Damit das Projekt weiterverfolgt werden kann, erwartet die Axa die Unterzeichnung einer Absichtserklärung durch die Stadt, womit die Stadt das Interesse am Projekt bekräftigt und die Axa die Planung weiter vorantreiben kann.

Die Kommission Verkehrsräume wurde am 12. April 2023 über die Möglichkeit, eine öffentliche Velostation Paulstrasse zu planen und zu realisieren, informiert. Die Kommission hat dem Tiefbauamt den Auftrag erteilt, eine entsprechende Absichtserklärung mit der Axa auszuarbeiten und dem Stadtrat bis zu den Sommerferien zur Beschlussfassung vorzulegen.

¹ Zustimmungsebene Kenntnisnahme zum städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) durch Parlament am 3.10.2011 (GGR-Nr. 2011-082)

² Regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung, Richtplantext, Seite 92, Tabelle: «15 Winterthur Raum HB bestehend 2'500, geplant 4'700, total 7'200

³ Kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof»: Bericht und Antrag auf Ablehnung mit indirektem Gegenvorschlag (GGR-Nr. 2014.58 vom 11.6.2014)

2. Heutige Situation Abstellplätze

2.1 Oberirdische Plätze

Oberirdisch gibt es aktuell rund 4'000 Abstellplätze. Die genaue Anzahl oberirdischer Plätze ist von ständigen Änderungen betroffen, da Baustellen und kleinere Anpassungen an den Plätzen zu einer Veränderung der Anzahl führen.

2.2 Veloparking Esse

Zu den oberirdischen Abstellplätzen zählen auch die Abstellplätze des Veloparkings Esse. Die Plätze sind gedeckt, videoüberwacht und der Zutritt ist während 24 Stunden für alle Nutzerinnen und Nutzer möglich. Das Veloparking Esse wird heute als «Veloparking» bezeichnet, weil es im Gegensatz zu den Velostationen kostenlos nutzbar ist und nicht durch die Stadtpolizei, sondern das Tiefbauamt betrieben wird.

2.3 Velostationen

Neben den kostenlosen oberirdischen Abstellplätzen gibt es mehrere kostenpflichtige Velostationen. Die heute bestehenden Velostationen sind gedeckt und videoüberwacht. Im Gegensatz zu den kostenlosen Abstellplätzen weisen sie alle einen direkten Zugang zum Bahnhof - aufs Perron oder in die PU Nord - auf und der Zugang ist ausserhalb der Öffnungszeiten nur für Inhaberinnen und Inhaber eines Abos möglich.

Es gibt die drei Velostationen:

- Velostation Gleis 3 – 134 Abstellplätze: Die Velostation Gleis 3 befindet sich auf der südöstlichen Seite des Hauptbahnhofs.
- Velostation Stellwerk (1) – 798 Abstellplätze: Die Velostation Stellwerk befindet sich an der Ostseite des Hauptbahnhofs bei der neuen Personenunterführung Nord.
- Velostation Rudolfstrasse – 700 Abstellplätze: Die neue Velostation kann von der neuen Veloquerung auf der Nordseite des Bahnhofs bequem und direkt erreicht werden.

3. Zukünftige Veränderung Abstellplätze

3.1 Entwicklung bis 2025

Ab 2025 werden voraussichtlich rund 3'500 oberirdische Abstellplätze zur Verfügung stehen, rund 1'500 davon im Perimeter Rudolfstrasse (inkl. Veloparking Esse). Es fallen oberirdisch rund 500 oberirdische Abstellplätze weg. Diese wurden temporär angeordnet. Sie befinden sich in der Gertrud-, Paul- und Wartstrasse und auf dem Areal des zukünftigen Stellwerk 2 und werden im Rahmen der dort geplanten Bauprojekte zu Gunsten des Fussverkehrs, der Begrünung und/oder des öffentlichen Raumes oder eines Hochbauprojektes aufgehoben.

3.2 Zielzustand 2030

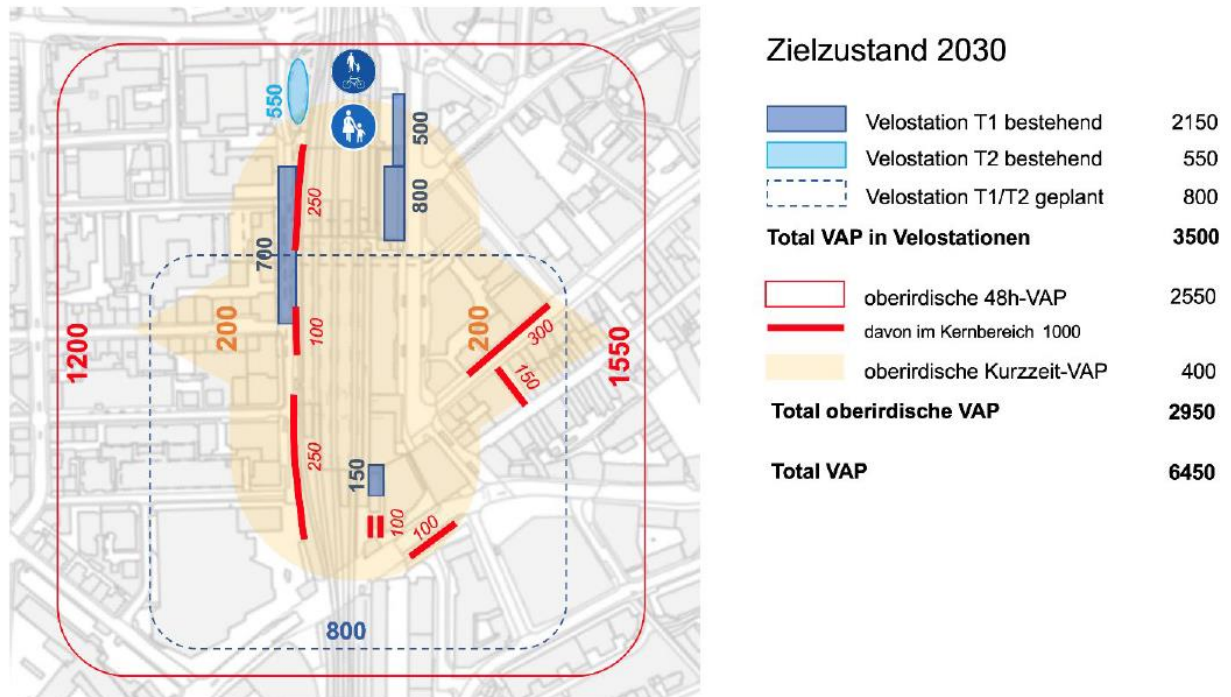


Abbildung 1: Darstellung des Zielzustands 2030 aus der Strategie Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof

Es sind folgende Erweiterungen geplant:

- Erweiterung Velostation Stellwerk – 500 zusätzliche Abstellplätze ab 2027: Neben dem bestehenden Hochbau Stellwerk 1 baut die SBB ein neues Wohngebäude. Im Untergeschoss des neuen Gebäudes soll dabei die bestehende Velostation «Stellwerk» erweitert werden. Diese Erweiterung wird als «Stellwerk 2» bezeichnet. Bauherrin des Stellwerks 2 ist die SBB. Die Realisierung des Projektes wird sich verzögern, weil das Projekt durch die SBB im Moment sistiert ist.
- Velostation im Bereich Südost – 500 zusätzliche Abstellplätze mit unklarer Realisierung: Im Bereich der heutigen Velostation Gleis 3 / Salzhausplatz sind zusätzliche Abstellplätze geplant.
- Velostation Kesselhaus – 200 zusätzliche Abstellplätze ab 2025 (Schätzung): Bis 2030 soll auch der bestehende, aber geschlossene Veloraum unter dem Kesselhausplatz als Velostation genutzt werden.
- Velostation Zürcherstrasse – keine Realisierung: Die in der Strategie Veloparkierung HB vorgesehene Velostation Zürcherstrasse mit rund 150 Abstellplätzen kann nicht realisiert werden, weil die entsprechenden Räumlichkeiten langfristig von den SBB benötigt werden.

4. Fazit zur Situation Veloparkierung

4.1 Oberirdische Plätze überbelegt

Es sind gesamthaft auf der Seite Rudolfstrasse aktuell genügend freie Abstellplätze vorhanden (sowohl kostenlos, als auch kostenpflichtig). Es ist deshalb nicht zufriedenstellend, dass trotzdem viele oberirdische Abstellplätze häufig überbelegt sind und gleichzeitig, z.B. im Veloparking Esse viele Abstellplätze frei sind.

4.2 Druck auf Abstellplätze wird weiter zunehmen

Im Mai und Juni 2023 wurde deshalb eine umfassende Kampagne umgesetzt. Seitdem gab es eine gewisse Verbesserung der Situation, dennoch bleibt die Sicherstellung einer geordneten Veloparkierung anspruchsvoll. Zukünftig wird der Druck auf die Abstellplätze noch weiter zunehmen, da einerseits gewisse oberirdische Anlagen aufgehoben werden und andererseits der Bedarf an Abstellplätzen weiter zunehmen wird. Gerade mit der angestrebten Verlagerung des Verkehrs auf das Velo und den öffentlichen Verkehr ist es wichtig, dass stets genügend Abstellplätze zur Verfügung stehen.

4.3 Chance Velostation Paulstrasse

Ohne die neuen Velostationen wird das angestrebte Ziel von 7'200 Abstellplätze bis 2030 nicht erreicht. Auch mit diesen Stationen wird es nur knapp und unter Berücksichtigung von gewissen Toleranzen erreicht (ca. 7'000 statt 7'200), wobei zu berücksichtigen ist, dass Angaben mit einem längeren Zeithorizont grösseren Unsicherheiten unterliegen. Gerade im Süden auf der Seite Rudolfstrasse dürfte eine Nichterreichung des Ziels zu Problemen führen: Abgesehen von der Velostation Kesselhaus und Paulstrasse gibt es keine Möglichkeiten, mehr Abstellplätze zu schaffen und die heutigen Anlagen sind in diesem Bereich bereits sehr gut ausgelastet (im Gegensatz zum Norden, dort hat das heutige Veloparking Esse noch erhebliche freie Kapazitäten). Aus einer Gesamtsicht kann somit – auch wenn die Lage der Velostation Paulstrasse nicht perfekt ist – nicht auf zusätzliche Abstellplätze verzichtet werden.

Perimeter/Anlage	2023	2025	2030
Perimeter Rudolfstrasse (oberirdisch, inkl. Veloparking Esse mit 550 Plätzen)	1 850	1 600	1 600
Oberirdische Abstellplätze Kesselhausplatz (zählen nicht zum Perimeter Rudolfstrasse)	200	200	200
Velostation Rudolfstrasse	700	700	700
Velostation Kesselhaus		200	200
<i>Velostation Paulstrasse</i>			500

Perimeter/Anlage	2023	2025	2030
TOTAL Seite Rudolfstrasse	2 750	2 700	3 200
Ostseite Bahnhof oberirdisch	2 000	1 850	1 850
Velostation Gleis 3	150	150	150
Velostation Stellwerk	800	800	800
Velostation Stellwerk 2		500	500
Velostation Bereich Südost			500
TOTAL Seite Ost	2 950	3 300	3 800
TOTAL	5 700	6 000	7 000

Tabelle 1: Übersicht der Anzahl Abstellplätze rund um den Hauptbahnhof, gerundet auf 50er bzw. 100er-Werte (total)

5. Velostation Paulstrasse

5.1 Ausgangslage

An der Paulstrasse 12 möchte die Axa das bestehende Gebäude umbauen. Der Baustart soll voraussichtlich im Januar 2025 erfolgen und das Gebäude soll 2027 fertiggestellt werden.

Die Axa hat der Stadt ein Angebot gemacht, im ersten Untergeschoss des Gebäudes eine neue Velostation zu erstellen. Aus Sicht Axa kann eine Fläche von maximal rund 1'000 m² für die Velostation zur Verfügung gestellt werden mit einer Vertragsdauer von voraussichtlich 20 Jahren mit zwei Optionen zur Verlängerung des Mietvertrages um je fünf Jahre.

Die Stadt muss bis Mitte Juli eine Interessenbekundung an die Bauherrschaft abgeben, damit die Velostation in die Planung des Gebäudes aufgenommen wird. Mit der Absichtserklärung bekräftigt die Stadt, die Velostation Paulstrasse zu realisieren. Der definitive Entscheid über die Velostation erfolgt mit dem Antrag für den Ausführungskredit an das Stadtparlament.

5.2 Projektdetails

Die Anforderungen an die Velostation wurden von der Stadt in einem Pflichtenheft an die Axa übermittelt. Diese Anforderungen wurden aufgrund der Erfahrungen bei der Velostation Rudolfstrasse und Stellwerk 2 in Absprache zwischen dem Tiefbauamt, Abteilung Verkehr und der Stadtpolizei, Parkieren Winterthur formuliert.

Geplant sind gesamthaft rund 400 bis 500 Abstellplätze auf rund 770 m². Die Velostation liegt im 1. Untergeschoss und wird durch eine Rampe mit einer Neigung von maximal 12 % erschlossen.

Die Rampe ist nur für Velos zugänglich. Der fussläufige Ein- und Ausgang befindet sich näher in Richtung Bahnhof und wird über eine separate Treppe sichergestellt. Da für gehbehinderte Personen eine Liftanlage im Treppenhaus der AXA mitbenützt werden kann und rund um den Bahnhof Alternativen zur Verfügung stehen, wird auf den kostspieligen Einbau eines Lifes für die Velostation verzichtet. Damit können nicht nur Investitionskosten, sondern auch Betriebskosten eingespart werden.

Die Rampe zur Velostation wird auch von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Gebäudes genutzt, da die Pflichtabstellplätze für deren Velos ebenfalls im 1. UG, abgetrennt von der öffentlichen Velostation, angeordnet werden.

5.3 Betriebsmodell

Die Sicherheit ist in der Velostation Paulstrasse sehr wichtig. Die Velostation befindet sich im 1. Untergeschoss, was im Vergleich zum oberirdischen Veloparking Esse Herausforderungen mit sich bringt. Die bestehenden unterirdischen Velostationen werden aus diesem Grund in der Nacht geschlossen und sind während dieser Zeit nur noch für registrierte Nutzende zugänglich.

Die Velostation Paulstrasse fällt in die gleiche Kategorie wie das Veloparking Esse. Dieses ist während 24 Stunden frei zugänglich. Aufgrund der Herausforderungen in Bezug auf die Sicherheit ist es jedoch aller Voraussicht nach nicht sinnvoll, die Velostation Paulstrasse 24 Stunden öffentlich zugänglich auszugestalten. Die Velostation Paulstrasse wird deshalb so geplant, dass sie gleich wie die Velostationen mit einem Zutrittssystem ausgerüstet wird. So ist es möglich, die Velostation Paulstrasse sowohl im Fall kostenloser, als auch kostenpflichtiger Nutzung in der Nacht zu schliessen. Der Zutritt ausserhalb der freien Öffnungszeiten wäre dann nur noch registrierten Nutzenden möglich. Die Station wird videoüberwacht.

Dank dem bereits geplanten Zutrittssystem besteht die langfristige Option Benutzungsgebühren zu erheben. Der Entscheid wie lange, bzw. ob die Velostationen Paulstrasse und Esse kostenlos bleiben sollen, muss in einem späteren Schritt durch den Stadtrat gefällt werden.

5.4 Abwägungen

Gründe für die Velostation Paulstrasse

Mehrere Gründe sprechen für die Velostation Paulstrasse:

- Die Velostation ist notwendig, um den beschlossenen Zielwert von Veloabstellplätzen für 2030 erreichen zu können. Im Gegensatz dazu ist eine neue Velostation Rudolfstrasse Süd kurzfristig kaum realisierbar, da die Kosten ohne Synergien mit dem Ausbau der Personenunter-

führung Süd sehr hoch wären (vgl. GGR-Nr. 2018.89⁴). Die PU Süd wird nicht vor 2035 ausgebaut, so dass ohne Velostation Paulstrasse in den kommenden zehn Jahren auf Seite Rudolfstrasse fast keine zusätzlichen Abstellplätze geschaffen werden können. Ohne die Velostation Paulstrasse würde entsprechend ein Defizit an Abstellplätzen entstehen, was dem beschlossenen indirekten Gegenvorschlag widersprechen würde.

- Die Lage der Abstellplätze ist grundsätzlich im richtigen Bereich, da heute im Süden der Rudolfstrasse Bedarf an weiteren Abstellplätzen besteht. Auch die Zufahrt ist für alle Personen, die von Westen her zum Bahnhof fahren, attraktiv.
- Die Abstellplätze sind bereits 2027 verfügbar. Sie können somit auch als Reserve beim Bau einer zukünftigen Velostation Rudolfstrasse Süd dienen.
- Mit der Axa als Investorin muss die Stadt nur sehr geringe Investitionskosten tragen. Die Erstellungs- und Mietkosten bewegen sich im üblichen Kostenrahmen.
- Der Aufwand für Projektierung und Planung ist geringer, als wenn die Stadt ein separates eigenes Projekt planen müsste.

Gründe gegen die Velostation Paulstrasse

Es gibt jedoch auch Gründe, welche gegen die Velostation Paulstrasse sprechen. Die Abstellplätze sind eher weit vom Bahnhof entfernt. Vergleicht man die Velostation mit dem Veloparking Esse, das in etwa gleichweit vom Bahnhof entfernt liegt, zeigt sich, dass dieses heute eine tiefe Auslastung aufweist. Es sind deshalb starke Push-Massnahmen notwendig, um die Velostation Paulstrasse zusammen mit dem Veloparking Esse attraktiver zu machen. Es muss jedoch angefügt werden, dass diese Massnahmen mittelfristig wohl auch ohne neue Velostation Paulstrasse notwendig würden – da der Nutzungsdruck an der Rudolfstrasse stetig steigt.

Fazit

Gesamthaft zeigt sich, dass die Vorteile für eine Velostation Paulstrasse deutlich überwiegen. Ohne die Velostation Paulstrasse besteht mittelfristig eine erhebliche Gefahr, dass die Anzahl Abstellplätze nicht mehr ausreichend ist und keine zusätzlichen Plätze geschaffen werden können. Dies würde zu ungeordneten Abstellverhältnissen an der Rudolfstrasse führen und widerspricht den planungsrechtlichen Vorgaben. Das Projekt soll deshalb mit hoher Priorität weiterverfolgt werden.

⁴ Kredit von Fr. 500'000 für die Projektierung von Veloparkplätzen auf dem Esse-Areal, anstelle einer neuen Velostation «Rudolf-/Paulstrasse» gemäss indirektem Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof»

6. Kosten

6.1 Miete

Die Kosten für die Velostation bestehen in erster Linie aus wiederkehrenden Mietkosten. Gemäss der Absichtserklärung betragen diese pro Jahr rund 77 000 bis 85 000 Franken, was einem Quadratmeterpreis von rund 100 bis 110 Franken pro Jahr und Quadratmeter entspricht. Hinzu kommen die Nebenkosten in der Höhe von rund 10 000 Franken pro Jahr. Die Gesamt-Mietkosten betragen rund 87 000 bis 95 000 Franken pro Jahr. Bei 450 Abstellplätzen betragen die Kosten somit rund 200 Franken pro Abstellplatz und Jahr (ohne Betriebs- und Unterhaltskosten).

6.2 Schätzung

Nebst den Kosten für die Projektbegleitung von maximal 50 000 Franken fallen noch Kosten für den Mieterausbau von rund 400 000 bis 700'000 Franken an (erste grobe Schätzung). Diese Kosten können nach Wunsch auch von der Axa übernommen und mit dem Mietzins abgerechnet werden.

Beim vorliegenden Investitionsprojekt gelangen die Vorschriften für Mieterausbauten, baulichen Anpassungen bei einem befristeten Mietverhältnis mit einer Abschreibungsdauer von 20 Jahren (Mietvertrag-Dauer 20 Jahre) und einem Abschreibungssatz von 5 % zur Anwendung. Es wird mit Mietkosten von 100 000 Franken pro Jahr gerechnet, was bei 20 Jahren 2 000 000 Franken ergibt, mit dem Mieterausbau 2 400 000 bis 2 700 000 Franken.

6.3 Keine Kostendeckung

Die Velostation Paulstrasse wird aller Voraussicht nach nur defizitär betrieben werden können. Bereits die heutigen Velostationen lassen sich im Betrieb nur knapp kostendeckend betreiben. Bei der weiter entfernten Velostation Paulstrasse dürfte auch langfristig nur eine geringe Zahlungsbereitschaft der Benutzerinnen und Benutzer für die Benutzung vorhanden sein. Entsprechende Benutzungsgebühren werden somit den Betriebsaufwand aller Voraussicht nach nicht decken können.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch oberirdische Abstellplätze mit Kosten verbunden sind: Diese verursachen erhebliche Betriebs- und Unterhaltskosten. Diese Kosten werden jedoch nicht konkret ausgewiesen, weil die Kosten im allgemeinen Unterhalt inbegriffen sind. Ohne Velostation Paulstrasse besteht zudem die Gefahr, dass die Anzahl falsch abgestellter Velos weiter ansteigt und dadurch noch mehr Ressourcen für die Veloordnung benötigt werden.

7. Massnahmen zur Verbesserung der Auslastung

Damit die neue Velostation Paulstrasse bestmöglich ausgelastet wird, sind zwingend Massnahmen notwendig.

Aktuell besteht die Herausforderung, dass die oberirdischen Abstellplätze überbelegt sind, während sowohl das etwas weiter entfernte, aber kostenlose Veloparking Esse, wie auch die kostenpflichtige Velostation Rudolfstrasse eine tiefe Auslastung ausweisen. Für viele Nutzende ist es nach wie vor einfacher, ihr Velo ausserhalb der Abstellplätze abzustellen, anstatt die etwas weiter entfernten Abstellplätze zu nutzen. Damit die neue Velostation Paulstrasse, welche rund 100 Meter vom Bahnhofszugang entfernt ist, genutzt und ausgelastet wird, sind deshalb folgende Massnahmen zwingend:

- Einführung 4-Stunden-Regime im Bereich der Rudolfstrasse: Mit dieser Massnahme - bereits in der Strategie Veloparkierung vorgesehen - stehen die oberirdischen Abstellplätze in erster Linie Personen zur Verfügung, die kurzzeitig die lokalen Geschäfte und Angebote nutzen möchten. Pendlerinnen und Pendler sollen zukünftig die Velostationen benutzen. Welche Bereiche in die neue Zone fallen, muss fortlaufend geprüft werden.
- Sicherstellung Ressourcen Veloordnung: Um das 4-Stunden-Regime effektiv bewirtschaften zu können, sind für die Veloordnung bei der Stadtpolizei genügend Ressourcen sicherzustellen. Es ist im Projektverlauf zu prüfen, ob die bisher ausgewiesenen Ressourcen ausreichend sind.
- Prüfung zusätzliche Kontrollmöglichkeiten: Es ist zu prüfen, ob die Einhaltung des 4-Stunden-Regimes durch die Einführung elektronischer Kontrollsysteme vereinfacht werden kann. In diesem Zusammenhang ist auch ein Velo-Parkleitsystem zu prüfen.

8. Weiteres Vorgehen

Bis Ende August erarbeitet die Axa das Vorprojekt. Mit dem Abschluss des Vorprojekts liegt eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 15 % vor. Mit dieser Angabe wird direkt im Anschluss der Mietvertrag ausgehandelt und unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch das Stadtparlament abgeschlossen. Dieser Mietvertrag dient als Basis für den Antrag an das Stadtparlament. Ziel ist es, dass der Beschluss des Stadtparlaments vor dem 28. Februar 2024 vorliegt, so dass kein Risiko besteht, dass bei einer Ablehnung durch das Stadtparlament Planungskosten entstehen, die durch die Stadt übernommen werden müssen⁵.

⁵ Vereinbarung, Seite 2: «Planungskosten: Bis zum 29.02.2024 werden die Planungskosten, sollte ein Projektabbruch erfolgen, durch den Vermieter übernommen [...] Danach fallen die Planungskosten seitens Mieter an.»

Das Tiefbauamt übernimmt für das weitere Vorgehen die Koordination. Der Bereich Immobilien unterstützt das Tiefbauamt bei den Vertragsverhandlungen und wird beauftragt und ermächtigt, den Mietvertrag mit der Axa unter dem Vorbehalt der Genehmigung des Ausführungskredites durch das Stadtparlament abzuschliessen.

9. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Über das vorliegende Geschäft wird mit dem Antrag an das Stadtparlament informiert. Nach dem Beschluss durch den Stadtrat wird die Stadtbaukommission über diesen Beschluss und das weitere Vorgehen informiert.

Interne Kommunikation: Die Kommission Verkehrsräume wurde am 12. April 2023 über die geplante Velostation Paulstrasse informiert. Der vorliegende Antrag und die Absichtserklärung wurden in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei und dem Bereich Immobilien und weiteren Beteiligten erarbeitet.

10. Veröffentlichung

Beschluss, Begründung und Absichtserklärung werden nach den Verhandlungen über den Mietvertrag im Rahmen des Kreditantrages an das Stadtparlament veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Eine vorzeitige Veröffentlichung dieses Beschlusses könnte negative Auswirkungen auf die Verhandlungsposition der Stadt Winterthur für die Vertragsverhandlungen mit der Axa haben (Beeinträchtigung Meinungsbildungsprozess). Zudem besteht auch seitens der Axa ein starkes Interesse, dass die Information über die Verhandlungen bis zu deren Abschluss vertraulich bleiben.

Beilagen (öffentlich):

1. Vereinbarung zwischen der AXA Versicherungen AG und der Stadt Winterthur betreffend «Absichtserklärung zur Anmietung/Vermietung von Lagerflächen Paulstr. 12, 8400 Winterthur
2. Entwurfspläne der Velostation Paulstrasse