

2. Stadtraum Bahnhof Winterthur

2.1 Gleisquerung

Am 11. Juni 2003 hat der Stadtrat beschlossen, einen Ideenwettbewerb im offenen Verfahren zur Erlangung von Lösungsvorschlägen für eine Verbindung vom Archareal, der Rudolfstrasse und der Altstadt zum Sulzer-Areal durchzuführen. Aufgrund der Empfehlung der Jury erteilte der Stadtrat am 17. November 2004 den erst- und zweitplatzierten Teams den Auftrag, ihre Ideen in einer Überarbeitung zu konkretisieren. Zudem mussten die technische Machbarkeit nachgewiesen, Möglichkeiten der Etappierung des Vorhabens aufgezeigt, die Kosten dafür grob geschätzt und detailliertere Aussagen zur Wirtschaftlichkeit der Vorhaben gemacht werden. Am 13. Juli 2005 hat sich der Stadtrat auf Empfehlung der Jury für den städtebaulichen Lösungsvorschlag des Teams Vis à Vis entschieden. Dieser Vorschlag hat Auswirkungen auf den Betrieb und die Gestaltung der Rudolfstrasse, den Bahnhofplatz Süd und das Archareal.

2.2. Archareal

Bereits 1995 kam eine durchgeführte Testplanung zum Schluss, dass eine sinnvolle Entwicklung nur erreicht werden könne, wenn das Parkhaus und das Volkshaus durch ein neues, beide Parzellen umfassendes städtebauliches Ensemble ersetzt werde. Auf der Grundlage dieser Testplanung wurde versucht, eine Investorin für eine Neunutzung zu finden. Am 6. November 2002 hat der Stadtrat mit der Firma Halter Generalunternehmung AG eine Vereinbarung über die gemeinsame Planung und Neunutzung des Archareals abgeschlossen. Im Rahmen eines Wettbewerbs wurde durch eine Fachjury unter Leitung des Basler Kantonsbaumeisters ein Siegerprojekt ermittelt, welches vom jungen Winterthurer Architektenteam Brunnschweiler, Denzler und Erb stammt. Es handelt sich um eine architektonische und städtebauliche überzeugende Überbauung mit Geschäften, Büros und Wohnungen, welche das Stadtzentrum nachhaltig aufwertet. Am 26. September 2004 hat das Volk dem Verkauf der Liegenschaften Arch und Volkshaus zugestimmt. Anfangs Januar 2005 hat der Stadtrat die Baubewilligung für das Archareal erteilt. Gegen die Bewilligung wurde ein Rekurs erhoben.

Für die Erschliessung der Archareal-Überbauung hat der Stadtrat am 16. März 2005 eine Übergangslösung für die Verkehrsführung mit folgenden Elementen beschlossen:

- Öffnung Lagerhausstrasse im Gegenverkehr im Abschnitt Archstrasse bis Meisenstrasse
- Umkehrung der Einbahnregelung Meisenstrasse
- Aufhebung Strassenverbindung nördlich des Parkhauses Arch und Projektierung des Vorplatzes zusammen mit der Halter Generalunternehmung AG

Basierend auf dieser Übergangslösung wird nun ein Projekt mit Kostenteiler erarbeitet. Die Kostenbeteiligung der Stadt an diesem Projekt wird dem Grossen Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt.

2.3. Bahnhofplatz Nord (Milchküche)

Dem privaten Gestaltungsplan für die Neuüberbauung auf dem Milchküchenareal (Stellwerk RailCity) hat der Grosse Gemeinderat am 8. Mai 2006 zugestimmt und gleichzeitig einen einmaligen Investitionsbeitrag von 1,36 Mio. Franken für das Veloparking und einen Nettokredit von Fr. 300'000.-- befristet auf drei Jahre genehmigt. Im Zusammenhang mit diesem privaten Bauvorhaben wird das Projekt für die Instandstellung und Gestaltung des Bahnhofplatzes fertig gestellt und der Dreiecksplatz (Einmündung Bankstrasse und Museumstrasse) wird neu gestaltet. Für die Gestaltung des Dreiecksplatzes ist wiederum ein Entscheid betreffend geplanter Velounterführung nötig.

3. Masterplan Stadtraum Bahnhof Winterthur

Rund um den Bahnhof stehen, wie vorgängig beschrieben, verschiedene private Bauvorhaben an, die einen starken Einfluss auf den öffentlichen Raum haben werden. So wird ein Projekt für die Instandstellung und Gestaltung der Umgebung des Archareals erarbeitet und im Zusammenhang mit der SBB-Überbauung Milchküchenareal, der geplanten Velounterführung und dem zukünftigen Betriebskonzept Stadtbuss wird der Bahnhofplatz Nord projektiert. Weitere Projekte sind die ausserordentlich dringliche Instandstellung und Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd und das Projekt Vis à Vis, welches auch ein neues Verkehrsregime an der Rudolfstrasse zur Folge haben wird.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Planungen und verkehrstechnischen und baulichen Abhängigkeiten um den Bahnhof und des daraus resultierenden grossen finanziellen, planungs- und baurechtlichen Koordinationsbedarfs hat der Stadtrat am 16. November 2005 eine Projektgruppe eingesetzt, um einen Masterplan für den Stadtraum Bahnhof zu erarbeiten.

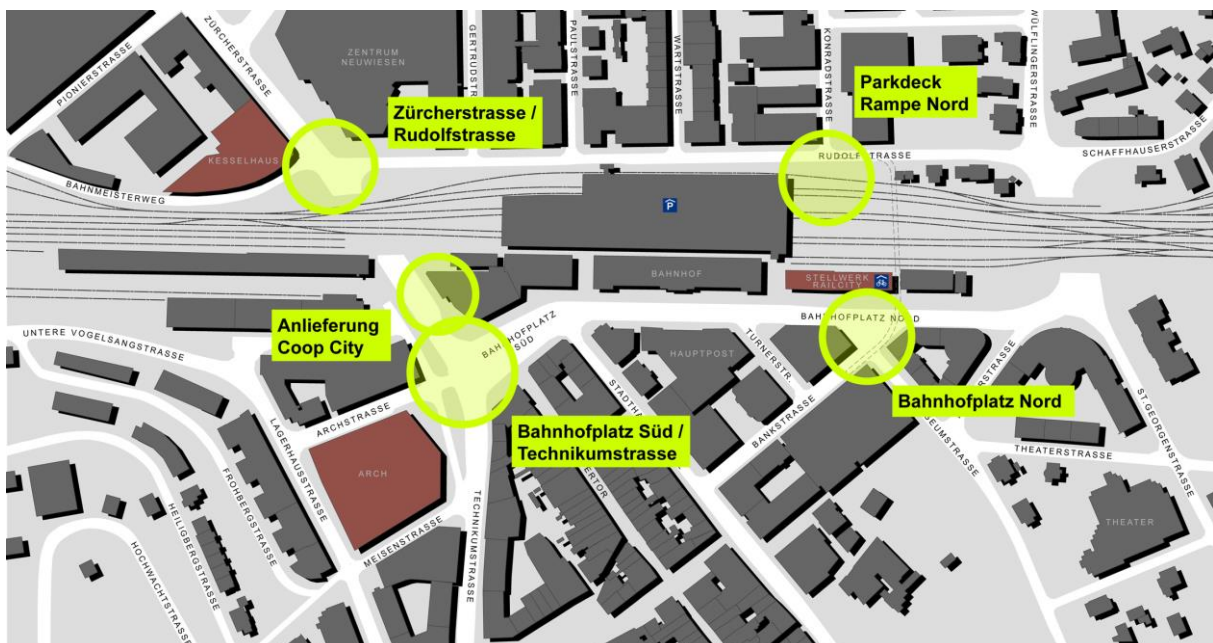


Abb. 1: Planungsperimeter Masterplan Stadtraum Bahnhof mit Teilprojekten

4. Stand Masterplan - wesentliche Erkenntnisse

4.1 Gleisquerung

Folgende zwei Fragen mussten beantwortet werden:

- Wenn die Zu- und Wegfahrt Rudolfstrasse/Zürcherstrasse für den Autoverkehr unterbrochen wird, kann die Erschliessung des Quartiers und des Parkdecks für den Autoverkehr trotzdem sichergestellt werden?
- Ist die Anlieferung des CoopCity noch möglich?

a) Erschliessung Parkdeck und Quartier

Parkplätze Parkdeck / Parkplätze Quartier

Das Parkdeck Bahnhof wird vorwiegend als Kundenparkhaus und weniger als Pendlerparkhaus benutzt. Die durchschnittliche Parkdauer beträgt 2,5 h. Rund die Hälfte der Besucherinnen und Besucher verlassen das Parkhaus bereits innerhalb einer Stunde. Neben den 460 Parkplätzen auf dem Parkdeck hat es bis zur Neuwiesenstrasse rund 1'600 weitere Parkplätze, deren Zu- und Wegfahrt auch weiterhin sichergestellt werden muss.

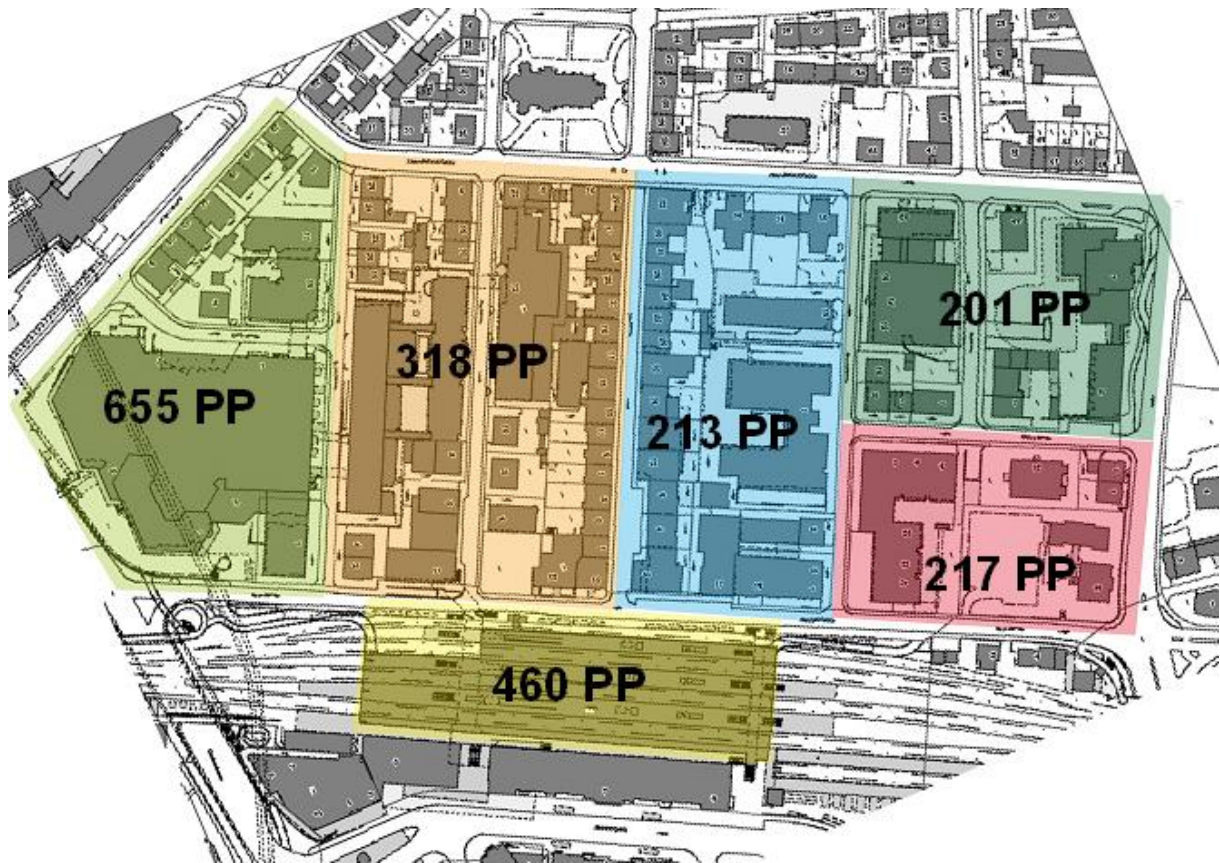


Abb. 2: Anzahl und Verteilung Parkplätze im Neuwiesenquartier

Verkehrsbelastung Rudolfstrasse

Mindestens 70 % der Verkehrsteilnehmenden in den Spitzenstunden sind Fussgängerinnen und Fussgänger resp. Velofahrende. Zur Spitzenstunde nutzen lediglich 190 Fahrzeuge die Rudolfstrasse als Verbindung zwischen Zürcherstrasse und Wülflingerstrasse oder umgekehrt. Die Rudolfstrasse ist heute keine innerstädtische Verbindungsstrasse mehr, sondern stellt in erster Linie die Erschliessung des Quartiers und des Parkdecks sicher.

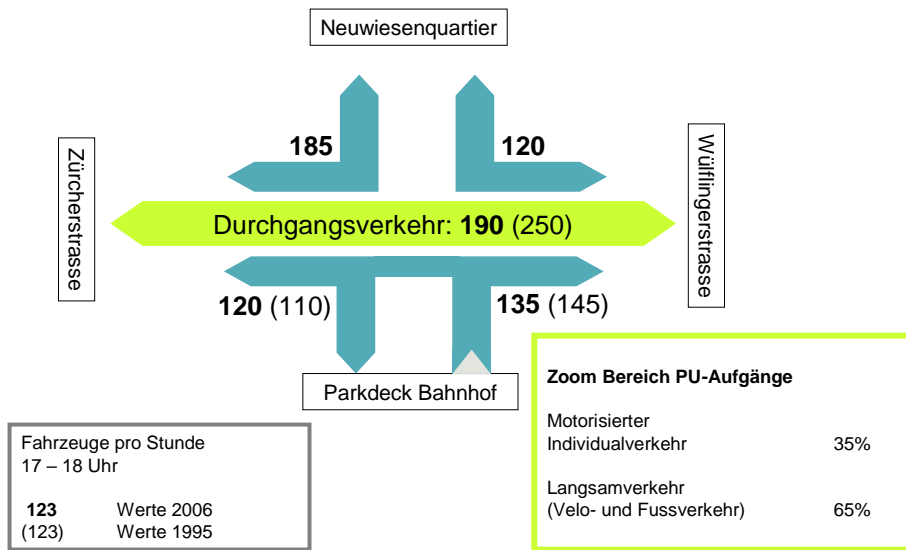


Abb. 3: Verkehrsbelastung Rudolfstrasse (Erhebung 2006)

Parkdeckrampe

Die Erschliessung des Parkdecks ist auch ohne Anschluss der Rudolfstrasse an die Zürcherstrasse möglich. Am besten schneidet die Lösung ab, welche neu die Zufahrt zum Parkdeck am gleichen Ort vorsieht wie die heutige Ausfahrt (Variante A). Die Parkhausbetreiberin kann der neuen Anordnung zustimmen.

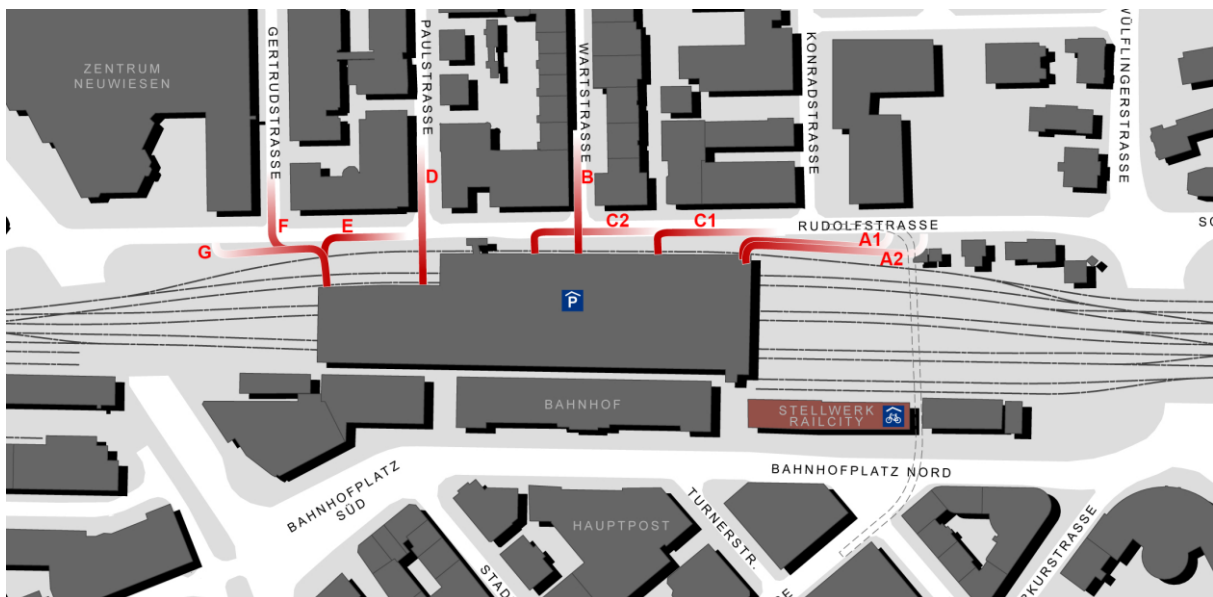


Abb. 4: Varianten für neue Zufahrt Parkdeckrampe

Verkehrsverlagerung

Mit einer Unterbrechung Rudolfstrasse/Zürcherstrasse werden die Knoten Zürcherstrasse/Schützenstrasse und Schützenstrasse/Neuwiesenstrasse stärker belastet. Würde zudem die Zufahrt von der Wülflingerstrasse nur noch der Erschliessung des Parkdecks und nicht mehr des ganzen Quartiers dienen, würde zusätzlich auch noch der Knoten Wülflingerstrasse/Neuwiesenstrasse stärker belastet. Die Überprüfung kommt aber zum Schluss, dass die Verkehrsverlagerungen grundsätzlich möglich sind.

Variante A



A: Zufahrt ab Wülflingerstrasse nur von/zum Parkdeck

Variante B



B: Zufahrt ab Wülflingerstrasse von/zum Parkdeck und Quartier

Abb. 5: Einfluss auf Leistung für umliegende Knoten bei Verkehrsverlagerung

Fazit:

- Unterbrechung Rudolfstrasse ist möglich.
- Erschliessung Parkdeck ist machbar und funktioniert. Es kommt grundsätzlich nur eine Lösung im Bereich der heutigen Wegfahrt in Betracht.
- Erschliessung Quartier kann weiterhin gewährleistet werden. Im Gegensatz zum Parkdeck besteht hierbei ein grosser Spielraum im Rahmen der weiteren Planung und Projektierung.

b) Anlieferung CoopCity

Das Projekt Gleisquerung sah einen Radweg im Gegenverkehr auf Seite CoopCity vor. Es hat sich nun gezeigt, dass ein gegenläufiger Radweg aus Sicherheitsgründen im Bereich der Anlieferung CoopCity nicht möglich ist. Es würde unweigerlich zu sehr gefährlichen Situationen mit den manövrierenden Lastwagen mit Anhänger kommen. Die Anlieferung Coop City darf den Verkehr auf der Hauptachse nicht behindern. Zudem war die Weiterführung des gegenläufigen Radweges im Bereich Bahnhofplatz Süd nicht geklärt. Um die Veloverbindungen im Sinne des Projektes Gleisquerung aber weiterhin zu gewährleisten, sieht das Projekt nun neu eine Rampe im Bereich Vorplatz Kesselhaus vor. Damit können die Velofahrenden von der Rudolfstrasse oder vom Bahnmeisterweg bequem auf die andere Seite gelangen und so die Bahngleise in Richtung Archareal oder Altstadt unterqueren.

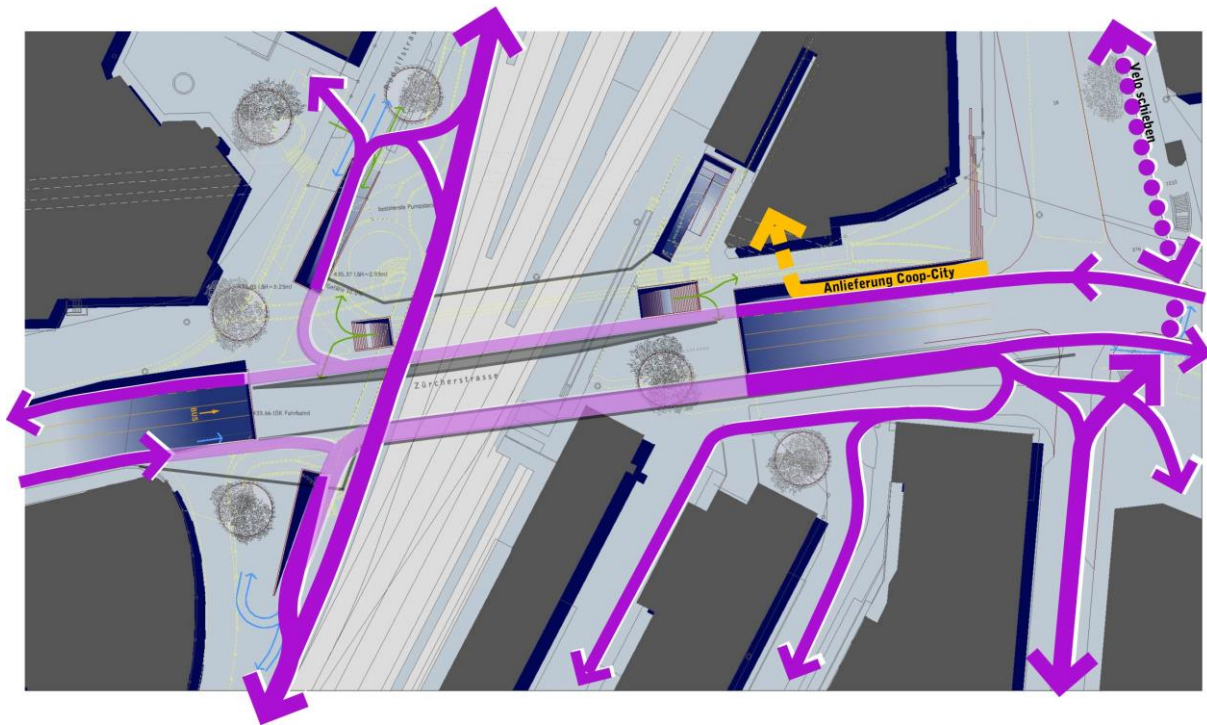


Abb. 6: Veloverkehr nach Projektanpassung

Fazit:

- Die Situation für die Anlieferung CoopCity ist geklärt.

4.2 Bahnhofplatz Nord

Teilprojekte sind das Veloparking, die Instandstellung und Gestaltung des Dreiecksplatzes, die Aufwertung der Personunterführung Nord und die Velounterführung. Der Stand der Teilprojekte ist unterschiedlich. Beim Veloparking wird in nächster Zeit das Baugesuch eingereicht. Betreffend Velounterführung und Dreiecksplatz werden verschiedene Varianten studiert und bei der Aufwertung der Personenunterführung Nord wird in nächster Zeit die Planung zusammen mit den SBB aufgenommen.

4.3 Bahnhofplatz Süd

Basis für die Neugestaltung und Instandstellung Bahnhofplatz Süd ist das Projekt von Arch. Zbinden, welches bereits zwischen Hauptpost und Bahnhofgebäude realisiert ist. Eine massgebliche Voraussetzung für die Neugestaltung ist aber ein gesichertes Betriebskonzept Stadtbus. An diesem Konzept wird mit Hochdruck gearbeitet. Verschiedene Betriebssysteme sind grundsätzlich möglich. Es ist vorgesehen, bis Ende Jahr die Systeme nach den Kriterien Fahrgastnutzen, Kosten, Städtebauliche Aufwertung zu bewerten und sich für ein Betriebssystem zu entscheiden.

5. Weitere Planungs- und Projektierungscoordination

Der vorliegende Kredit dient der Weiterbearbeitung des Masterplans Stadtraum Bahnhof und es werden damit Projekte für die Bereiche Gleisquerung, Rudolfstrasse, Bahnhofplatz Nord und Bahnhofplatz Süd erarbeitet, welche dann als separate Kreditvorhaben dem Grossen Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

6. Kosten

Die Aufwendungen für die Weiterbearbeitung des Masterplans Stadtraum Bahnhof gehen zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Objekt 12'832. Aufgrund der Kostenschätzung mit Preisbasis Juni 2006 ist mit folgenden Aufwendungen zu rechnen:

Planungshonorare	Fr. 350'000.00
Nebenkosten (Pläne, Berichte usw.)	Fr. 50'000.00
Verschiedenes, Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 40'000.00
Mehrwertsteuer 7,6 % von Fr. 440'000.--	<u>Fr. 35'000.00</u>
Zwischentotal	Fr. 475'000.00
Offene Reserve 5 % von Fr. 440'000.--	<u>Fr. 25'000.00</u>
Beantragter Kredit	<u>Fr. 500'000.00</u>

7. Investitionsfolgekosten

Im Antrag für den Investitionsplan 2007 des allgemeinen Verwaltungsvermögens sind die Ausgaben von Fr. 500'000.-- für die weitere Planung eingestellt.

7.1 Finanzwirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die finanzwirtschaftlichen Investitionsfolgekosten richten sich nach den Bestimmungen des Gemeindegesetzes und des Kreisschreibens der Direktion des Innern über den Gemeindehaushalt. Sie sind für die Krediterteilung rechtlich verbindlich und für die Finanzbuchhaltung relevant. Sie fliessen in die zukünftigen Laufenden Rechnungen ein, wo sie Angaben über die Finanzierung der Investitionen geben.

	Jahre 1 – 10	Jahre 11 – 30
Kapitalfolgekosten:		
▪ Abschreibungen: 6.5 % der Nettoinvestition von Fr. 500'000.00	32'500	
▪ Abschreibungen: 1.75 % der Nettoinvestition		8'750
▪ Kapitalzins: 3.75 % von 2/3 der Nettoinvestition	12'500	
▪ Kapitalzins: 3.75 % von 1/6 der Nettoinvestition		<u>3'130</u>
	<u>45'000</u>	11'880

Sachfolgekosten:

- Keine

Personalfolgekosten:

- Keine

Bruttoinvestitionsfolgekosten	<u>45'000</u>	<u>11'880</u>
--------------------------------------	---------------	---------------

Investitionsfolgeerträge:

- keine

Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>0</u>	<u>0</u>
	45'000	11'880

Finanzierungsart

100 % durch Steuereinnahmen

In Steuerprozenten

0.02 %

0.01 %

Im Voranschlag 2006 beträgt 1 Steuerprozent

Fr. 1'910'000.00

7.2. Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die betriebswirtschaftlichen Investitionsfolgekosten sind für die Krediterteilung rechtlich nicht verbindlich und dienen rein informativen Zwecken nach mehr Kostentransparenz. Sie sind nutzungsorientiert und dienen den einzelnen Institutionen für die Berechnung der Preise ihrer Dienstleistungen oder Produkte.

Kapitalfolgekosten:

- Abschreibung: 3 % der Nettoinvestition
- Kapitalzins: 3.75 % auf 50 % der Nettoinvestition

Jahre 1 – 33

15'000

9'375

24'375

Sachfolgekosten:

- keine

Personalfolgekosten:

- Keine

Bruttoinvestitionsfolgekosten	<u>0</u>
	24'375

Investitionsfolgeerträge:

- keine

Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>0</u>
	24'375

8. Termine

Termine, Abhängigkeiten und Meilensteine der privaten und öffentlichen Vorhaben werden durch die Planungsorganisation regelmässig aufeinander abgestimmt und im Rahmen des Masterplanes Stadtraum Bahnhof fortgeführt.

9. Öffentlichkeitsarbeit

Am 13. Juli 2006 wurden die Medien über den Stand der Planung informiert. Am Abend wurde das erste Forum mit Direktinteressierten durchgeführt. Als nächster Schritt wurde unter anderem der Kreditantrag für die weitere Planung und Projektierung in Aussicht gestellt. Die Mitglieder Sachkommission Bau und Betrieb sowie der Aufsichtskommission werden zu den Forumsveranstaltungen eingeladen.

10. Anpassung Verkehrsplan

Um die Planung und Projektierung des Projektes Gleisquerung weiterzuführen, muss in nächster Zeit auch die dazu nötige planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden. Deshalb beabsichtigt der Stadtrat das öffentliche Einwendungsverfahren zur Streichung der Rudolfstrasse als Verbindung von kommunaler Bedeutung durchzuführen. Diese Änderung unterliegt der Festsetzung durch den Grossen Gemeinderat und der Genehmigung durch den Kanton.

11. Wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung im Stadtraum Bahnhof Winterthur

Die Entwicklungen auf dem Archareal, dem Milchküchenareal und dem Sulzer-Areal Stadtmitte sind Leitprojekte für die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Stadt Winterthur und deshalb auch Legislatorschwerpunkte des Stadtrates. Mit einer Verknüpfung der Areale Stadtmitte und Arch wird der Stadtraum Bahnhof markant aufgewertet. Für die wirtschaftliche Entwicklung des Zentrums sind attraktive öffentliche Räume für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende Voraussetzung. Bis 2010 könnte die erste Etappe der Überbauung Milchküchenareal erstellt sein. Die anderen Teilprojekte sind soweit zu entwickeln, dass sie für die Realisierung in Rahmen der privaten Vorhaben bereit sind. Um die privaten und öffentlichen Planungen zu koordinieren und voranzutreiben, muss eine professionelle Planungsorganisation eingesetzt werden. Unter anderem sollen die Betroffenen im Rahmen von öffentlichen Foren gemeinsam die Planung und Projektierung diskutieren und Meilensteine setzen. Mit diesem Vorgehen können die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Verbände und Parteien frühzeitig in den Planungsprozess mit einbezogen werden. Mit dem vorliegenden Planungskredit kann die Stadt ihre Führungsverantwortung bei der Koordination und Entwicklung des Stadtraums Bahnhof weiterhin wahrnehmen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder