

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Investitionsbeitrag und Betriebskredit für ein Veloparking mit 800 Einstellplätzen auf dem Areal Milchküche am Hauptbahnhof

Antrag:

1. Dem mit der SBB AG vereinbarten Konzept für die Erstellung und den Betrieb eines Veloparkings mit 800 Einstellplätzen auf dem Areal Milchküche am Hauptbahnhof Winterthur wird zugestimmt und zu dessen Realisierung Folgendes bewilligt:

a) ein einmaliger Investitionsbeitrag von Fr. 1'360'000.-- (ohne MWSt) an das Bauvorhaben Stellwerk RailCity der SBB AG (zulasten der Investitionsrechnung des Allgemeinen Verwaltungsvermögens, Objekt 11623); diese Kreditbewilligung erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten. Stichtag ist der 31. Juli 2005.

sowie

b) ein Bruttokredit von jährlich wiederkehrend Fr. 490'000.-- (bei zu erwartenden Einnahmen von jährlich Fr. 140'000.--) für die Übernahme und den Betrieb des erstellten Veloparkings durch die Stadt bzw. eine von ihr beauftragte Drittorganisation (zulasten der Laufenden Rechnung).

2. Die Frist für die Beantwortung der am 14. Januar 2002 erheblich erklärten Motion (2001/051) für eine Velounterführung zwischen Rudolfstrasse und Bahnhofplatz Nord wird bis zur Klärung des Verkehrsregimes Rudolfstrasse (voraussichtlich bis 31. Dezember 2007) erstreckt.

Weisung:

1. Zusammenfassung

Gemäss rechtskräftigem Richtplan von 1998 sind auf dem Areal Milchküche 1'500 Veloabstellplätze anzubieten (heute: 950). Im Rahmen der SBB-Überbauung Stellwerk Railcity werden in der ersten Etappe für die aufzuhebenden 630 Parkplätze 800 Abstellplätze im ersten Untergeschoss geschaffen. Die SBB beteiligt sich am Veloparking mit rund 60 % bei einem Kostendach von 3,4 Mio. Franken (ohne MWSt). 1,36 Mio. Franken muss die Stadt für den Bau, die Ausrüstung und die Einrichtung der Anlage übernehmen. Die Kosten pro Abstellplatz belaufen sich auf rund 4'200 Franken, was im Vergleich zu anderen zwischenzeitlich realisierten Anlagen (z.B. Basel) günstig ist.

Die Netto-Betriebskosten belaufen sich auf rund Fr. 350'000.-- im Jahr. Betreffend Betreiberin der Anlage kann sich der Stadtrat die KAP oder eine private Trägerschaft vorstellen.

Das Vorhaben berücksichtigt eine mögliche spätere Velounterführung zwischen Rudolfstrasse und Bahnhofplatz Nord. Da die Rampe innerhalb des Gebäudes angelegt werden konnte, kann auf eine Rampe im Bereich des Dreieckplatzes verzichtet werden.

Eine Velounterführung wie auch die Instandstellung und Gestaltung des Bahnhofplatzes Nord ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Diese Projekte werden unabhängig von dieser Vorlage separat weiterbearbeitet.

2. Rückblick

Mit Beschluss vom 21. Juni 2004 bewilligte der Grosse Gemeinderat einen Kredit von Fr. 485'000.-- für die Projektierung eines Veloparkings und der 1. Etappe der Velounterführung Milchküchenareal. In der Weisung (2003/087 vom 5. November 2003) ist die Vorgeschichte ausführlich dargelegt, weshalb im Rahmen dieser Weisung nur noch auf die wesentlichen Schritte der letzten zwei Jahre im Bahnhofplatz Nord eingegangen wird:

- Am 23. April **2004** wurde der private Gestaltungsplan "Milchküche" öffentlich aufgelegt. Es gingen Einwendungen vom VCS und von der IG Velo ein.
- Am 9. März **2005** hat der Stadtrat den privaten Gestaltungsplan Milchküche gleichzeitig mit der Revision der Verkehrsbaulinien dem Grossen Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt.
- Ende Mai **2005** lag die Zusicherung der SBB zur Änderung der Art. 8.2, 9.1 und 9.3 des Gestaltungsplanes vor und der Gestaltungsplan wurde von der SBB überarbeitet. Der Stadtrat genehmigte die Änderungen am 15. Juni 2005. Aufgrund von vorwiegend finanziellen Fragen der Sachkommission Stadtentwicklung zum Projekt Veloparking wurden die beiden Geschäfte Gestaltungsplan und Verkehrsbaulinien Ende Juni sistiert.
- Im Juli **2005** lag eine Kostenschätzung zum Veloparking vor. Der Stadtrat hat eine Delegation für die Verhandlungen mit den SBB bestimmt.

3. Planung und Projekte im Bereich Bahnhof

Eine Radwegunterführung und ein Veloparking Bahnhof können nicht isoliert realisiert werden. Sie sind zwingend in Koordination mit den übrigen öffentlichen und privaten Bauvorhaben im Bereich des Bahnhofplatzes Nord zu erstellen. Die verschiedenen Vorhaben rund um den Bahnhof können der Übersicht in der Beilage entnommen werden.

3.1 Der Bereich Bahnhofplatz ist in drei Teilprojekte unterteilt:

- Bahnhofplatz zwischen SBB-Aufnahmegebäude und Hauptpost inkl. Turnerstrasse und Stadthausstrasse bis zur Bankstrasse (realisiert)
- Untertorplatz, Gestaltung mit neuem Verkehrsregime Stadtbus
- Bahnhofplatz Nord in Koordination mit Neubau SBB AG auf Milchküchenareal (Vorfahrt, Veloparkhaus, Zufahrt und Velounterführung bis Rudolfstrasse) sowie Anschluss Rad- und Gehweg Bahnmeisterweg an den Bahnhofplatz Nord und Verbesserung der Radwegführung stadteinwärts in der Wülflingerunterführung.

3.2 Weitere Projekte im Umfeld des Bahnhofes:

- Überbauung Arch-Areal und bessere Fussgänger Verbindung zur Altstadt und dem Untertorplatz
- Tiefergelegte überkommunale Vogelsangstrasse mit Anschluss an die Technikumstrasse
- Projekt "vis-à-vis" (Ideenwettbewerb Gleisquerung) zur Verbesserung der Fussgängerbeziehung Stadtmitte/Arch-Areal/Sulzer-Areal
- Verkehrsregime Rudolfstrasse im Zusammenhang mit Velounterführung Bahnhof, Erschliessung Parkdeck und Zufahrt Rudolfstrasse (motorisierter Individualverkehr und Velo) aufgrund Projekt "vis-à-vis"

4. Masterplan Bahnhof

Aufgrund der vielen Planungen und Projekte um den Bahnhof und des daraus resultierenden grossen finanziellen, planungs- und baurechtlichen Koordinationsbedarfs hat der Stadtrat mit Beschluss vom 16. November 2005 eine Projektgruppe eingesetzt, um einen Masterplan Bahnhof zu erarbeiten. Erste Resultate dürften im Frühjahr 2006 vorliegen.

5. Velounterführung

Das Bauvorhaben Stellwerk RailCity der SBB nimmt auf eine spätere Velounterführung Rücksicht. Für eine Velounterführung ist aber insbesondere das Verkehrsregime auf der Rudolfstrasse wesentlich. Im Rahmen der weiteren Schritte zum Projekt "vis-à-vis" werden Bedeutung, Gestaltung und Verkehrsregime der Rudolfstrasse und die Lage der Rampen für das Parkdeck über den Gleisen geklärt. Gleichzeitig hat die SBB im Rahmen der Verhandlungen mit dem Stadtrat zugesagt, aus Kapazitätsgründen eine Erweiterung der Personenunterführung Nord in den mittelfristigen Investitionsplan aufzunehmen. Auch kann sich der Stadtrat anstatt einer separaten Unterführung eine Verbesserung der Velobeziehung zwischen Rudolfstrasse und Bahnhof Nord über bauliche Anpassungen bei der Personenunterführung Wülflingerstrasse vorstellen. Im Rahmen einer Vorprojektstudie möchte der Stadtrat 2006 verschiedene Projektvarianten entwickeln und einander gegenüberstellen. Der Stadtrat beantragt deshalb eine Fristerstreckung für die Umsetzung der Motion 2001/051 bis 31. Dezember 2007.

6. Veloparking

Das Projekt Veloparking beinhaltet den Zugang zu einer zukünftigen Velounterführung. Auf eine Rampe im öffentlichen Grund des Dreiecksplatzes kann verzichtet werden. Die Gestaltung und Instandstellung des Bahnhofplatzes Nord (inkl. Dreiecksplatz) ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Die Projektentwicklung des Bahnhofplatzes Nord ist im wesentlichen vom Betriebssystem Stadtbus abhängig und das entsprechende Bauprojekt Bahnhofplatz Nord wird zu einem späteren Zeitpunkt dem Grossen Gemeinderat vorgelegt.

6.1 Anforderungen Anzahl Veloabstellplätze

Heutiger Bestand Areal Milchküche (2005)

- Bereich der 1. Etappe gemäss Gestaltungsplan: 630 (Nähe Personenunterführung Nord)
- Bereich der 2. Etappe gemäss Gestaltungsplan: 320 (Nähe Wülflingerunterführung)

- Total: 950 Veloabstellplätze

Anforderungen Richtplan 27. April 1998

- 1'500 Veloabstellplätze auf Areal Milchküche

Anforderungen Gestaltungsplan

1. Etappe: 900

2. Etappe: 600

Total: 1'500 Veloabstellplätze

6.2 Projektentwicklung

Für die erste Etappe waren 550 Veloabstellplätze vorgesehen, was eindeutig zu wenig war. Dem Veloparking, verteilt auf zwei Untergeschosse, wurde fehlende Akzeptanz und Sicherheit angelastet. Ein Zugang vom Dreieckplatz her müsste bereits mit der ersten Etappe realisiert werden können, damit eine genügende Erschliessung des zweiten Untergeschosses sichergestellt werden könnte. Allerdings wäre dies vom Dreieckplatz her nur mit einer Stossrampe möglich. Eine Stossrampe Dreieckplatz stiess im Rahmen der internen Vernehmlassung aber auf grossen Widerstand. Es wurde zwingend eine befahrbare Rampe verlangt. In der Projektüberarbeitung wurde deshalb verlangt, das Untergeschoss so zu vergrössern, dass mit der Anordnung auf einer Ebene mehr Sicherheit und eine höhere Akzeptanz der Anlage erreicht werden kann.

Die SBB haben in der Folge das Projekt optimiert. Wesentliche Punkte sind:

- Anordnung der Veloabstellplätze auf einer Ebene im ersten Untergeschoss
- Verbreiterung des Untergeschosses: Übersichtliche Anordnung mit System Doppelparker entlang der Aussenwände und einfachen Veloabstellplätzen in Raummitte
- Erschliessung über eine gebäudeinterne Rampe. Die Erstellung der Velorampe Dreieckplatz ist für den Betrieb des Veloparkhauses nicht mehr zwingend notwendig.

6.3 Anzahl Veloabstellplätze, 1. Etappe

Der Gestaltungsplan sieht 900 Veloabstellplätze in der ersten Etappe vor. Im Vorprojekt der SBB sind 900 Veloabstellplätze möglich. Allerdings sind dann die Anforderungen an Sicherheit und Komfort nicht gewährleistet und die Akzeptanz für die Anlage wäre voraussichtlich nicht gegeben. Die Anlage hätte z. B. keine Infrastruktureinrichtungen, mehrere Engstellen und fehlende Sichtbeziehungen. Eine grössere Veloabstellanlage muss den zeitgemässen Anforderungen entsprechen und einen gewissen Komfort und Dienstleistungen anbieten, insbesondere, wenn die Anlage im Untergeschoss ist.

In der ersten Etappe kann eine attraktive Anlage mit 800 Veloabstellplätzen erstellt werden. Eine gute Übersichtlichkeit und genügend Sicherheit kann gewährleistet werden. Die maximale Auslegung (900 Veloabstellplätze gemäss Gestaltungsplan) wird nicht weiterverfolgt.

Mit 800 Veloabstellplätzen gibt es in der ersten Etappe 170 Veloabstellplätze mehr als heute. In der zweiten Etappe werden später 700 Veloabstellplätze erstellt (total 1'500).

6.4 Lage der Servicestation

Das Veloparking soll mit einer Servicestation ausgestattet werden.

Die Lage der Servicestation soll folgende Kriterien erfüllen:

- möglichst viele Parkplätze mit direktem Sichtbezug. Ziel: vor allem die Veloabstellplätze im perronentfernteren Teil müssen gut einsehbar sein, da im perronnäheren Teil die soziale Kontrolle durch die stärkere Benutzung besser gewährleistet ist (Zugang zu den Zügen).
- für die Mehrheit der Velofahrenden und Zufussgehenden gut gelegen
- unterteilbar in Aufenthaltsraum und Servicestation (wegen der Dämpfe in der Servicestation wird diese separat entlüftet)
- Wasser-, Strom- und PC-Anschluss
- möglichst wenige wegfallende Parkplätze

Die definitive Festlegung und Ausstattung der Servicestation erfolgt in Zusammenarbeit mit der Betreiberin.

6.5 Ausstattung Veloparking

Die Ausstattung zeichnet sich aus durch das gewählte Parksystem, den gewünschten Service und die Art des Zutrittssystems. Es wurden verschiedene Abklärungen zur Ausstattung getroffen, die im folgenden zusammengefasst werden. Die definitive Ausstattung ist in enger Zusammenarbeit mit der Betreiberin festzulegen.

Parksystem

In den zentralen Bereichen werden konventionelle Veloständer platziert. Entlang der Aussenmauern werden Doppelparker eingesetzt. Diese sind in verschiedenen Modellen erhältlich. Eine Evaluation des Systems soll zusammen mit der Betreiberin erfolgen.

Mit der Kombination Einfachparker und Doppelparker (erforderliche Raumhöhe 2.70 m) können rund 800 Parkplätze, davon 570 ebenerdig, angeboten werden:

Verschiedene Systeme bieten auch eine Einzelplatzabschliessung an. Hierfür wird beim Einchecken / bei der Ticketentnahme ein Platz zugewiesen, der auf Wunsch geändert werden kann (Lage Doppelparker: oben/unten, Lage im Raum: hinten/vorne). Dieses System wurde geprüft und aus Kostengründen (rund Fr. 350'000.--) nicht weiterverfolgt.

Zutrittssysteme

Der Zutritt kann manuell oder automatisch geregelt werden. Bei einem automatischen Zutrittssystem stehen grundsätzlich zwei Systeme zur Diskussion:

- System Chipkarte: Eine eigene Veloparkhauskarte wird erworben (Punkte-, Monats- oder Jahreskarte). Das System erkennt an der Pforte den Benutzer resp. die Benutzerin und öffnet die Scherentüre. Einmalparkende wenden sich an das Personal und erhalten hierauf Zutritt. Zum Ausparken können die Türen mit einer Zugschnur geöffnet werden. Da der Zutritt zu Fuss ebenfalls über die Chipkarte geregelt wird, ist ein erneutes Auschecken zur Türöffnung eher wenig kundenfreundlich.
- System Parkhaus: Beim Zutritt wird ein Ticket (Magnetkarte) gelöst, das beim Ausparken zuvor an einem Automaten in ein Ausfahrticket gewechselt werden muss. Es kann die effektive Parkdauer verrechnet werden. Dauerkarten sind ebenfalls möglich: direkt beim Zutritt (anstelle des Ticketbezugs wird die Dauerkarte mit Chip eingesteckt) oder beim Bezahlen am Automaten (Chipkarte anstelle von Kleingeld). Um die Tür zur Ausfahrt zu öffnen wird das Ticket / die Chipkarte erneut eingesteckt.

Die Erfahrung in Basel mit Scherentüren hat gezeigt, dass 5 - 6 Velos pro Minute und Türe passieren können, was im Fall von Basel mit zwei Türen in eine Richtung ausreicht (insgesamt drei Türen, je zwei in Hauptlastrichtung, eine in Gegenrichtung, ca. 550 Velos).

In Münster (D) fahren von den rund 3'300 Velokunden und -kundinnen rund die Hälfte über die interne Rampe (Anlage ist vergleichbar mit Winterthur). Die Kontrolle der Velos erfolgt manuell, mittels Wertmarken an den Velos, die regelmässig kontrolliert werden. Dies funktioniert gemäss Betreiberin sehr gut, da der grösste Teil der Velofahrenden Dauerkunden sind. Ursprünglich wurde unten an der Rampe ein elektronisches Zutrittssystem mit zwei Scherentüren (nur je eine Ein- und Ausfahrt) installiert, das die Velomenge in den Spitzenstunden jedoch nicht bewältigen konnte.

Je nach Betreiberin kann die Zutrittskontrolle auch weitgehend manuell erfolgen. Die Erfahrung von Münster mit 3'300 Veloabstellplätzen zeigt, dass dies bei genügend Personal auch bei grösseren Anlagen gut handhabbar ist.

Die weitere Evaluation der Zutrittskontrolle wird in enger Zusammenarbeit mit der Betreiberin erfolgen. Es wird Wert auf ein günstiges, einfaches und praxisnahes System gelegt.

Signalisierung

Das Veloparking wird gut erkennbar angeschrieben sowie die Wege per Velo / zu Fuss gut signalisiert.

Service

Im Veloparking wird eine Servicestation mit Aufenthaltsraum, Putzraum (separat entlüftet) und WC für die Angestellten angeboten. Im Aufenthaltsraum wird auch die Videoüberwachung erfolgen, da aus keiner Lage der Servicestation alle Ecken des Veloparkings einsehbar sind. Weiter im Angebot werden Schliessfächer (Antwort auf Postulat 2004/065) sein. Die Schliessfächer sind kein Ersatz für die SBB-Schliessfächer, da sie nur in Verbindung mit einem geparkten Velo benutzt werden können (oder zumindest mit dem Besitz einer Jahreskarte). Das WC ist zudem auch für die Taxifahrerinnen und Taxifahrer zugänglich zu machen. Dies entspricht einer alten Forderung der Taxihalterinnen und Taxihalter.

Das Angebot an Veloreinigung hat sich in verschiedenen Velostationen gut bewährt. Schwieriger ist es, Reparaturen anzubieten: Erfahrungen aus verschiedenen Velostationen zeigen, dass bei einem Sozialprogramm meist die Fähigkeit oder die Zeit fehlen, um diese zu erwerben und oft fehlt auch die Begeisterung Velos zu reparieren. Für ein Velogeschäft ist die Lage im ersten Untergeschoss zudem wenig attraktiv und der Platz ist sehr knapp. Die Kunden und Kundinnen des Veloparkings generieren allein nicht genügend Umsatz, dass das Velogeschäft vor Ort rentabel geführt werden kann. Eine Zusammenarbeit mit einem Velogeschäft in der Stadt kann geprüft werden (Kleines Angebot an Velo-Artikeln und ein Hol-/Bringservice für Reparaturen, die im Hauptgeschäft während des Tages erledigt werden, allenfalls auch mit Ersatzvelo bei grösseren Arbeiten).

Die Vermietung von Velos kann weitergeführt werden. Zur Zeit wickelt die SBB an den Schaltern das Inkasso ab, worauf der Kunde mit dem Mietvertrag das Velo bei der bestehenden Velostation abholt. Die bestehende Velostation übernimmt die Reinigungen und organisiert allfällige Reparaturen. Im Moment unterhält die Velostation Winterthur 35 SBB-Mietvelos. Die benötigten Plätze sind mit Vorteil für den allgemeinen Gebrauch gesperrt resp. abgeschlossen.

6.6 Option Anschluss Velounterführung Bankstrasse - Rudolfstrasse

Zwischen dem Gebäude Stellwerk RailCity und dem heutigen Personalrestaurant wird die Fläche für die zukünftige Velounterführung sichergestellt. Im Veloparking wird eine kurze Velorampe zur Velounterführung bereits gebaut, da die zukünftige Velounterführung etwas tiefer liegt als das erste Untergeschoss. Die Rampe wird provisorisch überdeckt. Die Wand wird so vorbereitet, dass sie später kostengünstig durchbrochen und der Anschluss an die neue Velounterführung sichergestellt werden kann.

7. Kosten

Die Aufwendungen für das Veloparking gehen zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Objekt 11623. Aufgrund der Kostenschätzung mit Preisbasis Juli 2005 ist mit folgenden maximalen Aufwendungen und Erträgen zu rechnen (ohne MWSt):

Rohbau	Fr. 2'444'000.00
Station/Putzraum/WC/Elektro/Farbe	Fr. 340'000.00
Velo-Parkeinrichtung (evtl. mit manuellem Zutrittssystem)	<u>Fr. 616'000.00</u>
Total maximaler Aufwand	Fr. 3'400'000.00
Kostendach (ohne MWSt)	Fr. 3'400'000.00
./.. Kostenbeteiligung SBB 60 % von 3,4 Mio. Franken	<u>Fr. 2'040'000.00</u>
Beantragter Investitionsbeitrag Stadt (ohne MWSt)	<u>Fr. 1'360'000.00</u>

7.1 Finanzierung Veloparking durch Stadt und SBB

Nach intensiven Verhandlungen zwischen Stadtrat und SBB konnte eine Beteiligung der SBB an den Investitionskosten bei einem Kostendach von 3,4 Mio. Franken (ohne MWSt) von 60 % erreicht werden. Verbunden sind damit die Bedingungen, dass der Rohbau des Veloparkings im Eigentum der SBB verbleibt, der Ausbau des Veloparkings in das Eigentum der Stadt Winterthur übergeht, die Neben-, Betriebs- und Bewirtschaftungskosten des Veloparkings vollumfänglich durch die Stadt übernommen werden müssen, und wenn die Stadt in den Genuss von Subventionen käme, würden 60 % davon zugunsten der SBB gehen. Ein Betrieb oder eine Beteiligung an einem Betrieb wird durch die SBB mit Hinweis auf alle anderen realisierten Anlagen in der Schweiz abgelehnt.

7.2 Staatsbeitrag

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 hält fest, dass der Staat 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 hat mit Schreiben vom 26. Oktober 2005 aufgrund der regionalen Bedeutung der Anlage trotzdem um einen Investitionsbeitrag ersucht. Die Antwort ist noch ausstehend.

7.3 Vergleich mit anderen Velostationen

Grossanlagen		
Winterthur	Neues Veloparking Stellwerk RailCity	
	Anlage	Im ersten Untergeschoss
	Anzahl Velos	800, bewirtschaftet
	Kosten pro Velo	Rund Fr. 4'600.--
	Gesamtkosten	3,7 Mio. Franken
Winterthur	Velostation 1 und 2	
	Anlagen	2 Erdgeschossanlagen, gedeckt, ungedeckt
	Anzahl Velos	260, bewirtschaftet
	Betrieb	KAP, Koordinationsstelle für Arbeitsprojekte
	Jahresabo	Fr. 100.--
Basel	Centralbahnplatz	
	Anlage	Im ersten Untergeschoss, Autoparkhaus angrenzend
	Anzahl Velos	Ca. 550 bewirtschaftet, weitere rund 500 unbewirtschaftet
	Kosten pro Velo	Ca. Fr. 7'500.-- bis 9'000.--
	Finanzierung	100 % Kanton
	Betrieb	Sevis AG (Privatfirma), Betreiberin mit öffentlicher Submission eruiert
	Jahresabo	Fr. 120.--
Schaffhausen	Bahnhof	
	Anlage	Auf drei Geschossen, kurze Rampe 26 %
	Anzahl Velos	300, teilbewirtschaftet
	Kosten pro Velo	Fr. 5'900.--
	Finanzierung	100 % Kanton
	Betrieb	Projekt Impuls
	Jahresabo	Fr. 100.--
Biel	Bahnhofplatz	
	Anlage	Erdgeschoss, vier Abteile mit Doppelparker, Auto- und Veloparkhaus in einem Gebäude
	Anzahl Velos	405, bewirtschaftet
	Kosten pro Velo	Fr. 3'400.--
	Finanzierung	Infrastruktur aus Fonds von Parkingeinnahmen, Rohbau Stadt
	Betrieb	Firma Centralparking AG
	Jahresabo	Fr. 100.--

Bern	Bollwerk, Bahnhof	
	Anlage	Erdgeschoss, mit Doppelparker
	Anzahl Velos	220
	Betrieb	Vollautomatisch, videoüberwacht, mit Einzelplatzabschliessung
	Jahresabo	Fr. 1.--/24h, keine Jahreskarten

Aufgrund der Aufstellung ist ersichtlich, dass das Veloparkhaus in Winterthur kostengünstig erstellt werden kann. Es handelt sich bei den meisten Anlagen allerdings um jüngere Anlagen - langjährige Erfahrungen zum Betrieb und Unterhalt fehlen. Zudem sind die Investitionskosten schwierig zu vergleichen, da die Anlagen sehr unterschiedlich gebaut sind und auch unterschiedlich finanziert wurden.

8. Investitionsfolgekosten

Im Investitionsplan 2006 bis 2008 des allgemeinen Verwaltungsvermögens sind die Ausgaben und Einnahmen für dieses Bauvorhaben berücksichtigt.

8.1 Finanzwirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Kapitalfolgekosten:	Jahre 1 – 10	Jahre 11 – 30
▪ Abschreibungen: 6.5 % der Nettoinvestition von Fr. 1'360'000.00	88'400	
▪ Abschreibungen: 1.75 % der Nettoinvestition		23'800
▪ Kapitalzins: 3.75 % von 2/3 der Nettoinvestition	34'000	
▪ Kapitalzins: 3.75 % von 1/6 der Nettoinvestition		8'500
	<u>122'400</u>	<u>32'300</u>
Sachfolgekosten:		
1 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)	13'600	13'600
Personalfolgekosten:		
▪ Für den Unterhalt und Betrieb der Anlage*	<u>490'000</u>	<u>490'000</u>
Bruttoinvestitionsfolgekosten	626'000	535'900
Investitionsfolgeerträge:		
▪ Einnahmen*	<u>- 140'000</u>	<u>- 140'000</u>
Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>486'000</u>	<u>395'900</u>
Finanzierungsart		
100 % durch Steuereinnahmen		
In Steuerprozenten	0.25 %	0.21 %
Im Voranschlag 2006 beträgt 1 Steuerprozent Fr. 1'910'000.00		

*Grundlage:

Kosten Betrieb gemäss Bericht Metron vom 26. Mai 2006

8.2. Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Kapitalfolgekosten:	Jahre 1 – 33
▪ Abschreibung: 3 % der Nettoinvestition	40'800
▪ Kapitalzins: 3.75 % auf 50 % der Nettoinvestition	<u>25'500</u>
	66'300
Sachfolgekosten:	
1 % auf dem Mehrwert der Anlage	13'600
(Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)	
Personalfolgekosten:	
▪ Für den Unterhalt und Betrieb der Anlage*	<u>490'000</u>
Bruttoinvestitionsfolgekosten	569'900
Investitionsfolgeerträge:	
▪ Einnahmen*	<u>-140'000</u>
Nettoinvestitionsfolgekosten	429'900

*Grundlage:

Kosten Betrieb gemäss Bericht Metron vom 26. Mai 2006

9. Betrieb

9.1 Bewirtschaftung

Der Grundriss der zur Verfügung stehenden Fläche ist rund 79 m lang und 20 m breit. Eine Aufteilung der Fläche in einen bewirtschafteten Teil mit Überwachung und Service und einen unbewirtschafteten Teil führt rein geometrisch zu Verlustflächen und entsprechend weniger Parkplätzen im Angebot, da beiden Teilen der Zugang zur bestehenden SBB-Personenunterführung gewährleistet und hierfür ein öffentlicher Gang freigehalten werden muss (einziger Zugang zu den Zügen). Ausserdem sind die Komfortunterschiede zwischen dem bewachten und unbewachten Teil gering. Zudem kann auf eine Videoüberwachung im unbewachten Teil aus Sicherheitsgründen (Kriminalität) nicht verzichtet werden. Aus diesen Gründen ist das gesamte Veloparking zu bewirtschaften.

9.2 Betriebszeiten

Die maximale Bewirtschaftung deckt die Verkehrszeiten der SBB ab. In Winterthur entspricht dies (gem. Fahrplan 05) an Werktagen von 4.30 bis 1.00 Uhr. An Wochenenden (Nächte Fr/Sa und Sa/So) verkehren zusätzliche Nachtzüge, womit die SBB einen 24-Stunden Betrieb vorgibt.

In anderen Velostationen (u.a. Basel) haben sich Betriebszeiten von 5.00 bis 1.00 Uhr bewährt. An Wochenenden kann auch später geöffnet werden. Für Kunden und Kundinnen, die regelmässig in der Nacht Eintritt brauchen, kann eine Speziallösung mit (ev. elektronischen) Schlüssel angeboten werden. Die Betriebszeiten werden in Absprache mit der Betreiberin festgelegt.

9.3 Betreiberinnen-Varianten

Anforderungen

Kundenfreundlichkeit, Präsenz, Sauberkeit und Zuverlässigkeit stehen im Zentrum des Kundenservices. Im Idealfall steht immer eine Ansprechperson zur Verfügung. Es handelt sich um Arbeitsplätze, die heute sehr rar sind. In Winterthur besteht eine grosse Nachfrage nach solchen Arbeitsplätzen.

Varianten

- Sozialprogramm: Betrieb im Rahmen der KAP (Betrieb analog Velostation 1 und 2)
- Externe: Je nach Wunsch auch in Kombination mit Verkaufsgeschäft (evtl. im Erdgeschoss)
- Parkhaus: eine vollständige Überwachung durch das Parkhauspersonal (Video anstelle Bewirtschaftung) vermindert die Kundenfreundlichkeit des Veloparkhauses erheblich (Präsenz, Ansprechperson für Einmalparker). Eine Synergienutzung während Randzeiten ist zu überprüfen, obwohl gerade in diesen publikumsarmen Zeiten eine Präsenz vor Ort wünschbar ist.

Die SBB lehnen einen Betrieb der Anlage mit dem Hinweis auf die Veloplanlagen in anderen Städten ab.

Wenn die Randbedingungen (Gestaltungsplan, Finanzierung der Investition und des Betriebes) für das Vorhaben geklärt sind, wird der Stadtrat so rasch als möglich die Betreiberin evaluieren, damit die Betreiberin in den weiteren Planungs- und Bauprozess miteinbezogen werden kann.

9.4 Kosten Betrieb

Eine externe Firma rechnet für das Veloparking in Winterthur mit Betriebskosten von ca. Fr. 490'000.-- pro Jahr bei einem 24h-Service inkl. Reinigung, 3 Schichten à 1 Person. Bis zu 90 % der Benutzerinnen und Benutzer kaufen Dauerkarten. Heute werden in Winterthur (Velostation 1 und 2) rund 300 Jahreskarten verkauft (260 Parkplätze vorhanden), in Basel sind es 400 Jahreskarten bei 600 Parkplätzen. Basel führt ein Warteliste für Personen, die eine Jahreskarte kaufen wollen! Die Preise für die Jahreskarten variieren leicht, gemäss der Berechnung der externen Firma kann aber mit Einnahmen von rund Fr. 140'000.-- gerechnet werden. Somit belaufen sich die Nettobetriebskosten auf Fr. 350'000.-- jährlich.

10. Schlussfolgerungen

Mit dem Vorhaben werden dringend nötige, zusätzliche Veloabstellplätze im Bereich Bahnhof geschaffen und das bestehende Velochaos rund um den Bahnhof wird massgeblich entschärft. In einer ersten Etappe werden die Plätze von 630 auf 800 erhöht und mit der Realisierung der zweiten Etappe stehen dann 1'500 Plätze zur Verfügung (heute: 950). Die Plätze sind an zentraler Lage und entsprechen dem Komfortbedürfnis (Freier Platz, Witterungsschutz, Sicherheit, Servicestation) vieler städtischer Pendlerinnen und Pendler.

Das Vorhaben ermöglicht auch das Schaffen von dringend nötigen, niederschweligen Arbeitsplätzen für den Betrieb des Veloparkings im Rahmen eines KAP-Projektes oder durch eine private Betreiberin. Die Stadt Winterthur ist auf solche Arbeitsplätze dringend angewiesen.

Mit der Realisierung des Bauvorhabens Stellwerk RailCity der SBB entsteht zudem eine städtebaulich überzeugende Überbauung, die auf die Bedürfnisse der Stadt Winterthur entsprechend Rücksicht nimmt und einen neuen wirtschaftlichen Schwerpunkt im Bereich Bahnhof Nord zu setzen vermag.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

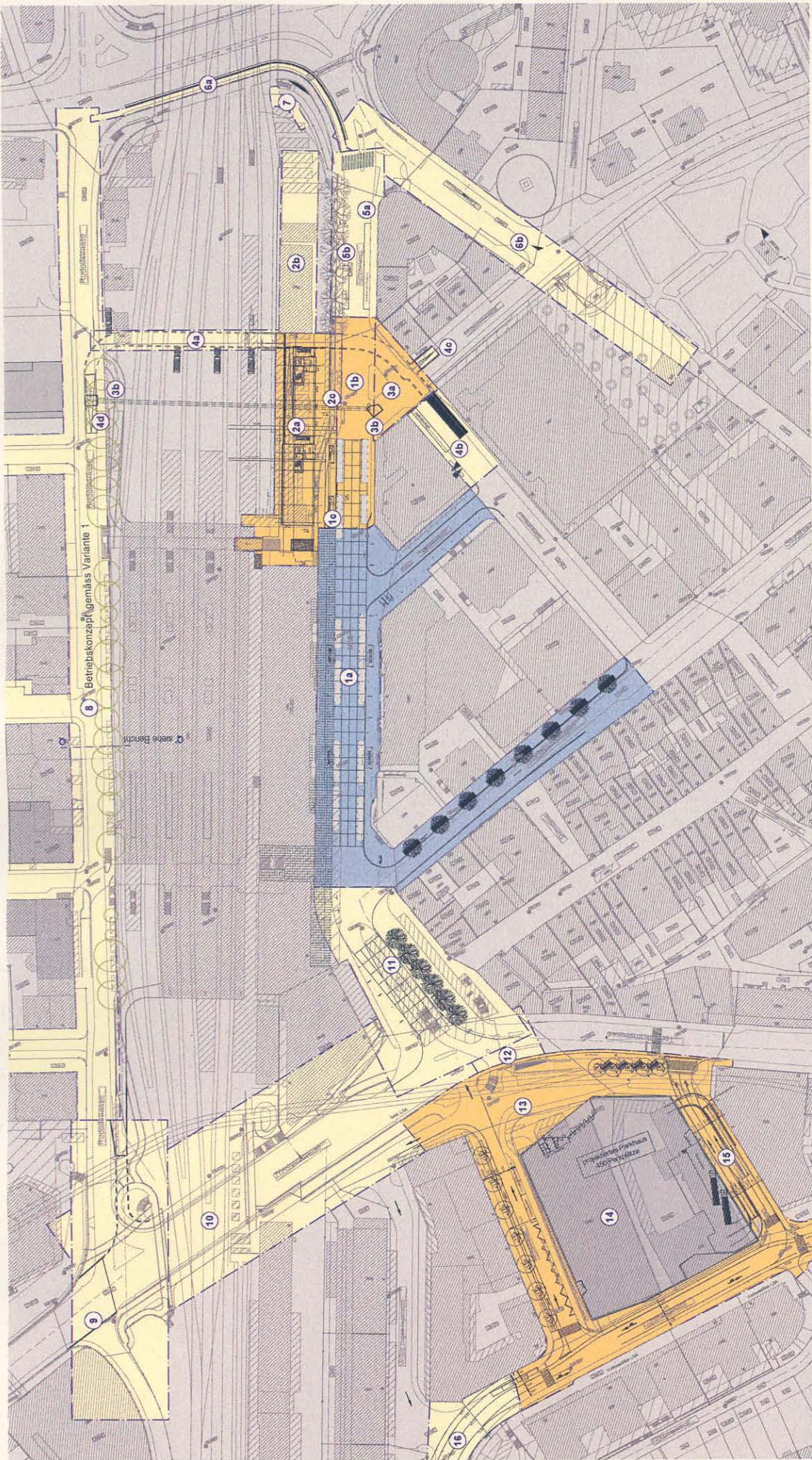
E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

- Übersichtsplan über die Projekte und Planungen im Bereich Bahnhof
- Erdgeschossgrundriss
- Grundriss Veloparkhaus
- Querschnitt Gebäude
- Beispiel Veloparkierung



Legende

Nr	Bereich	Projekt
1	Bahnhofplatz Mitte, Stadthausareal, Untere Strasse	Strassenraumgestaltung, Bushaltestelle
2	Bahnhofplatz Nord	Strassenraumgestaltung, Bushaltestelle
3	Vorereiche Bahnhofplatz	Informationskonzept
4	Stellwerk RailCity	Gebäude 1, Etappe EG / Veloparking im 1. UG
5	Stellwerk RailCity	Gebäude 2, Etappe
6	Stellwerk RailCity	Umgebungskonzept
7	Dreieckplatz	Strassenraumgestaltung / Verkehrsflächung
8	Dreieckplatz	Duckertleitung
9	Gleisquerung	Velounterführung
10	Bankstrasse	Rampe Unterführung

11	Unterterplatz	Rampe Unterführung
12	Unterterplatz/Archplatz	Rampe Unterführung
13	Umgebung Archareal	Bushaltestelle oder Parkplätze
14	Archareal	Bushaltestelle
15	Lagerstrasse / Meisenstrasse	Endliche Verführung stadteinwärts
16	Untere Vogelsangstrasse	Velounterführung in beiden Richtungen, Anschluss

17	Gestaltung / Busregime mit Durchlaufbetrieb
18	Fussgängerunterführung
19	Gestaltung / Verkehrsregime
20	Umgestaltung Arch-Areal (Projektstand 30.06.05)
21	Neue Verkehrsflächung
22	Neue Verkehrsflächung

Projektstand

Planung	Projektiert	ausgeführtes Projekt
---------	-------------	----------------------

Bahnhof Winterthur

Skizzenarchitektur
 Projekte und Planungen
 Bahnhofumgebung

M 1:1500 (Veränderung)
 Datum: 12.10.2005



-  **Grundausbau GA**
-  **Mieterausbau MA**

Erdgeschoss 1/250



Stellwerk RailCity Winterthur

SBB Bauprojekt Phase 1 / SiA Phase 32
Bauprojekt: Provisorischer Stand 08.08.05

Schnitt 2-2 1/250

Velostation Münster, Deutschland



*Velostation mit 3'300 Veloabstellplätzen
System Doppelparker, Rampe mit 13% Neigung*

Die Velostation in Münster ist bezüglich Rampe und Anordnung der Doppelparker eine ähnliche Anlage wie das Veloparking in Winterthur