

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Dringlichen Postulat betreffend Veloquerung beim Bahnhof Grüze, Anbindung an Veloschnellroute, eingereicht von den Gemeinderät/innen R. Diener (Grüne/AL), Ch. Baumann (SP), A. Steiner (GLP/PP) und L. Banholzer (EVP/EDU)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum dringlichen Postulat betreffend Veloquerung beim Bahnhof Grüze, Anbindung an Veloschnellroute, wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das dringliche Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 13. Januar 2012 reichten Gemeinderat Reto Diener, namens der Grüne/AL-Fraktion, Gemeinderat Christoph Baumann, namens der SP-Fraktion, Gemeinderätin Annetta Steiner, namens der GLP/PP-Fraktion und Gemeinderätin Lilian Banholzer, namens der EVP/EDU-Fraktion folgendes dringliches Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 23. Januar 2012 als solches überwiesen wurde:

„Der Stadtrat wird eingeladen, dem Gemeinderat eine Machbarkeitsstudie für attraktive Velo-Querungen beim Bahnhof Grüze vorzulegen. Diese muss mindestens folgende funktionellen Aspekte enthalten:

- Veloschnellverbindung zwischen Neuhegi und Altstadt, bzw. inneres Lind
- Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren (Talacker, Grüze)
- Anbindung an das bestehende Velowegnetz

Begründung:

Im Dezember 2011 wurde für die ÖV-Querung an der Grüze eine Machbarkeitsstudie mit einer Bus-Überführung präsentiert. Das Projekt ist Bestandteil des ÖV-Hochleistungskorridors von Neuhegi Richtung Stadtzentrum. Der Fokus dieser Arbeiten liegt in der Vernetzung von Bahn und Bus, sowie den Umsteigebeziehungen für die Fussgänger zum und vom Bahnhof Grüze. Das vorgelegte Projekt deckt keine für den Veloverkehr spezifischen Aufgaben ab. Ganz im Gegenteil soll dem Velofahrer zugemutet werden (z.B. von Neuhegi her kommend), eine lange Rampe auf fünf bis sechs Meter Höhe hinaufzufahren um schliesslich auf der gegenüberliegenden Seite nur gerade in der stark befahrenen St. Gallerstrasse anzukommen. Einfach und sicher zu befahrende Velorouten müssen gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept einen wesentlichen Anteil an der Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens übernehmen. Da Neuhegi (als stark wachsender Stadtteil) heute weder über direkte Velo-Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren noch in Richtung Hauptbahnhof besitzt, ist es mehr als gerechtfertigt, die Velo-Querungen und -Verbindungen in der Grüze in gleicher Priorität wie die ÖV-Querung anzugehen. Das Gesamtverkehrskonzept sowie das Agglomerationsprogramm der 2. Generation nennt ÖV Querung und Veloschnellrouten auf gleicher Höhe und mit gleichem Zeithorizont (Priorität A). Um für allfällige Infrastrukturbauten (z.B. Velo-Unterführung) einen Beitrag abholen zu können muss jetzt mit der Projektierung begonnen werden. Deshalb ist auch die Dringlichkeit gegeben.“

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Ausgangslage

Winterthur ist eine führende Velostadt. Bei Entwicklungsgebieten wird grosser Wert auf eine gute Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr gelegt. Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK, verabschiedet durch den GGR) bzw. das Agglomerationsprogramm 2. Generation (verabschiedet durch den Regierungsrat) beinhalten verschiedene Massnahmen für den Veloverkehr, welche in den nächsten Jahren umzusetzen sind. Das Postulat nimmt einige dieser bereits verabschiedeten Inhalte auf und fordert eine entsprechende Konkretisierung.

Es ist davon auszugehen, dass sich das Gebiet rund um den Bahnhof Grüze im Sinne der bipolaren Stadt in den nächsten Jahren stark entwickeln und der Bahnhof stark an Bedeutung gewinnen wird. Der Bahnhof Grüze soll für die Anwohnenden und Beschäftigten der umliegenden Quartiere eine gute Alternative zum Winterthurer Hauptbahnhof darstellen. Gleichzeitig wird mit der Entwicklung von Neuhegi der Fuss- und Veloverkehr Richtung Stadtzentrum markant zunehmen. Zur Bewältigung des kommenden Verkehrsaufkommens muss die Verkehrsinfrastruktur parallel zur Entwicklung ausgebaut oder erstmalig erstellt werden. Die Schaffung einer Busverbindung von der St. Gallerstrasse in die Sulzer-Allee sowie eines ÖV-Umsteigeknotens ist Bestandteil der oben erwähnten Konzepte und hat aus Sicht des Stadtrats hohe Priorität.

In den letzten Monaten wurden im Rahmen von Workshopverfahren mit Fachleuten und den Grundeigentümerinnen und -eigentümern Varianten zur Bebauung, zum öffentlichen Verkehr und zur guten Erschliessung – inklusive Fuss- und Veloverkehr – im Umfeld des Bahnhofs Grüze erarbeitet.

Aufgrund des Dringlichen Postulats hat der Stadtrat ein Fuss- und Veloverkehrskonzept in Auftrag gegeben. Der Stadtrat hat am 15. August 2012 den Schlussbericht zustimmend zur Kenntnis genommen und den Bericht auf der Homepage des Amtes für Städtebau veröffentlichten lassen. Ausgehend von diesem Konzept hat der Stadtrat dem Departement Bau, Amt für Städtebau, verschiedene Aufträge erteilt. Unter anderem sollen mit geeigneten planerischen Massnahmen die für die Umsetzung des Konzeptes notwendigen Flächen für Wege und Unterführungen sowie Veloabstellplätze im Rahmen der Planungszone Neuhegi-Grüze gesichert und verbindlich geregelt werden.

2. Schlussbericht Bahnhof Grüze – Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung

Der Schlussbericht zeigt im Rahmen eines Konzeptes auf, welche Massnahmen für die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zum und vom Bahnhof Grüze und für die Durchquerung des Gebiets sinnvoll sind. Zudem werden im gesamten Fuss- und Velowegnetz rund um den Bahnhof Grüze Defizite und Verbesserungspotenziale bezeichnet. Im Vordergrund stehen die Vernetzung der Quell- und Zielgebiete, die Anbindungen an das bestehende Velowegnetz, die Bedürfnisse der schnellen Veloverbindungen (Veloschnellrouten) sowie die Querung der Geleise. Den zwei Wunschlinien Stadtzentrum – Grüze / Neuhegi/ Hegi / (West-Ost) und Oberwinterthur – Grüzefeld / Mattenbach / Deutweg (Nord –Süd) wird dabei besondere Beachtung geschenkt.

Die Erarbeitung des Konzepts erfolgt breit abgestützt. Die Anliegen der städtischen Stellen, der SBB, von Pro Velo und Fussverkehr Schweiz sowie der Architekten und Landschaftsarchitekten des Planungsteams «Umfeld Grüze» wurden diskutiert und soweit möglich ins Konzept aufgenommen.

Zentrale Massnahmen aus dem Konzept sind:

- Optimierung der Busbrücke für den Ziel- und Quellverkehr aus allen Richtungen;
- Neue vordringliche Veloquerungen beim Bahnhof Grüze (Bahnlinien Richtung St. Gallen und Tösstal) und mittelfristige Querungen im Bereich des Bahnübergangs Talacker (Bahnlinien Richtung Frauenfeld) mit groben Kostenschätzungen;
- Empfehlungen zur Sicherung und zum Ausbau der Veloparkierung;
- Weitere Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs im Gebiet rund um den Bahnhof Grüze.

3. Analyse der Verkehrsmengen und Variantenstudium

Die Empfehlungen und Massnahmen im Schlussbericht basieren auf einer Analyse der Verkehrs- und der angestrebten Gebietsentwicklung. Aufgrund der Abschätzungen wird von einer Verdreifachung der Velofahrten vom Gebiet Neuhegi / Grüze (ohne Grüzefeld) ins Stadtzentrum und einem nochmals doppelt so grossen Wachstum der Fahrten zum Bahnhof Grüze ausgegangen. Gemäss sGVK 2010 ist davon auszugehen, dass der Bahnhof Grüze längerfristig als Hauptumsteigepunkt für das Gebiet Neuhegi-Grüze dienen wird. Er wird gegenüber den Bahnhöfen Oberwinterthur und Hegi stark an Bedeutung gewinnen. Basierend auf der Analyse und den wichtigsten Wunschlinien des Veloverkehrs wurden insgesamt fünf Grobvarianten für die Durchquerung des Gebiets (Querungen der verschiedenen Bahnlinien) beurteilt. Sowohl für die Ost-West- wie auch für die Nord-Süd-Beziehungen liegen die längerfristig idealen Querungsstellen etwas westlich der Talackerstrasse. Die Grobvarianten wurden in der Folge vertieft und Grobkostenschätzungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den nachfolgend beschriebenen und aus Sicht des Stadtrates priorisierten Massnahmen erläutert.

4. Optimierung der Busbrücke für den Ziel- und Quellverkehr

Die Busbrücke erhält die Funktion eines öffentlichen Raumes mit Umsteigebeziehungen, Publikumsnutzungen und Perronzugängen. Die Busbrücke inklusive der vorgesehenen Rampen ist in der kommenden Phase der Projektierung soweit wie möglich für den Langsamverkehr zu optimieren. Die Rampensteigungen sollen so tief wie möglich gehalten werden. An geeigneten Standorten sind Lifte als Alternative zum Befahren der Rampen anzuordnen.

5. Neue prioritäre Querung Süd – Veloschnellroute

Für die Erstellung der wichtigen Ost-West-Beziehung (Verbindung Neuhegi – Stadtzentrum) wird auf Basis der Detailanalyse eine neue Querung der Bahnlinien Richtung St. Gallen und Tösstal empfohlen. Sie führt als Unterführung vom heutigen Bahnhofplatz an der St. Gallerstrasse zur Talackerstrasse. Die Rampe zum Bahnhofplatz Süd gewährleistet den Anschluss Richtung Süden und Westen. Der Rampenstandort auf der Nordseite bietet Anschluss an die Veloschnellroute entlang der Gleise Richtung Osten und in die Talackerstrasse Richtung Norden. Gemäss Grobkostenschätzung (ohne Landerwerb und Werkleitungsverlegungen) ist mit Kosten zwischen 10 und 19 Mio. Franken zu rechnen. Diese Unterführung ist schon länger im regionalen Richtplan als geplant eingetragen. Entsprechende Kostenbeiträge aus dem kantonalen Strassenfonds und über das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung können erwartet werden. Der Stadtrat erachtet diese neue Unterführung als zentrales Element der künftigen Veloinfrastruktur. Sie ist prioritär zu behandeln und zusammen mit der Veloschnellroute und dem attraktiven, begleitenden Grünraumring Richtung Bahnhof Hegi zu projektieren.

6. Mittelfristig neue Querung im Bereich des Bahnübergangs Talacker

Der bestehende Bahnübergang Talacker bietet heute eine zeitlich beschränkte Querung für die Velofahrenden. Es ist unbestritten, dass auch die Querung der Bahngleise Richtung Frauenfeld für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden muss. Angesichts der Bedeutung anderer baulichen Massnahmen wird diese Unterführung – anders als im Konzept selbst dargestellt – aus Sicht des Stadtrates aber nicht prioritär behandelt werden können. Selbst wenn die Projektierung für die Unterführung nicht unmittelbar ausgelöst werden kann, muss die Flächensicherung jetzt im Rahmen der Planungszone erfolgen. Deshalb sieht der Stadtrat vor, für beide im Konzept untersuchten Anordnungen (Bereich des künftigen Grüzeparks wie auch der Talackerstrasse) die Flächen für ein Unterführungsbauwerk zu sichern. Der Variantenentscheid, welche Anordnung realisiert werden soll, kann später im Rahmen einer Vertiefung oder Projektierung erfolgen und sich auf die bis dann erfolgte Entwicklung abstützen. Kurzfristige Verbesserungen sind geplant. So ist die weiter östlich gelegene Unterführung Im Link (beim Sportplatz Talwiesen) in Projektierung. Im Weiteren muss zusammen mit der Busbrücke ein direkter Bahnhofszugang von der Hegistrasse über Treppe und Lift realisiert werden.

7. Starker Ausbau der Veloparkierung notwendig

Die Veloparkierung am Bahnhof Grüze muss quantitativ und qualitativ stark verbessert werden. Heute bestehen lediglich rund 100 Abstellplätze. Die Anlagen wurden im Rahmen einer Studie zu den Veloparkierungen im Kanton Zürich allesamt als ungenügend bis mangelhaft beurteilt. Gemäss Bedarfsabschätzung sind bis ins Jahr 2020 500, längerfristig gar 2'000 Veloabstellplätze notwendig. Vorgeschlagen wird die längerfristige Schaffung von 2'000 Abstellplätzen in Form von Abstellanlagen im öffentlichen Aussenraum sowie in Velostationen. Die notwendige Raumsicherung betrifft vorwiegend Areale der SBB und der Stadt Winterthur.

8. Optimierungen und Ergänzungen rund um den Bahnhof Grüze

Das Konzept führt weitere Massnahmen zur Optimierung des Fuss- und Velowegnetzes rund um den Bahnhof Grüze auf:

- Neue Wege Richtung Sulzer-Allee und Neuhegi;
- Optimierung Anschluss West an Römerstrasse, Bestandteil der Veloschnellroute;
- Neuer mittel- bis langfristiger Anschluss Süd an Industriestrasse, Busbrücke – Sportanlage Deutweg;
- Optimierung Übergang St. Gallerstrasse bei KVA.

9. Planerische Massnahmen zur Umsetzung

Das Konzept enthält Plandarstellungen zu den empfohlenen Massnahmen (notwendige Raumsicherungen, mögliche Platzierung der Veloabstellplätze). Zur Umsetzung des Konzepts sind Festlegungen auf unterschiedlichen Planungsebenen notwendig. Namentlich sind Änderung und Ergänzung der Richtpläne, Festlegung von Baulinien und der Erlass von sichernden Bestimmungen im Rahmengestaltungsplan Umfeld Grüze notwendig. Sie können alle im Rahmen der Planungszone erfolgen. Die Gespräche und Verhandlungen mit den durch das Konzept betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern werden im Rahmen der planungsrechtlichen Festsetzungen aufgenommen.

10. Fazit

Mit dem Schlussbericht Bahnhof Grüze - Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung vom 13. Juni 2012 werden die Kernelemente des dringlichen Postulats berücksichtigt. Mit dem dringlichen Postulat wurde der Stadtrat eingeladen, eine Machbarkeitsstudie für attraktive Velo-Querungen beim Bahnhof Grüze vorzulegen. Diese müsse mindestens folgende funktionellen Aspekte enthalten:

- Veloschnellverbindungen zwischen Neuhegi und Altstadt, bzw. Inneres Lind
- Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren (Talacker, Grüze)
- Anbindung an das bestehende Velowegnetz.

Auf der Grundlage des Schlussberichts kann der Stadtrat zu den drei funktionalen Aspekten zusammenfassend Stellung nehmen:

- Der Korridor für die Veloschnellroute zwischen Neuhegi und dem Inneren Lind soll im Rahmen der Planungszone gesichert werden. Die Projektierung der Wegstrecke zwischen den Bahnhöfen Hegi und Grüze (inkl. neuer Unterführung) soll bald erfolgen.
- Das Konzept zeigt eine optimale Vernetzung des Bahnhofs Grüze mit den umliegenden Quartieren auf. Neue Verbindungen entstehen durch die Realisierung laufender Planungen (Busbrücke, Veloweg neben KVA, Unterführung Im Link etc.). Weitere mittel- bis langfristige Verbindungen entstehen parallel zur Gebietsentwicklung durch private und öffentliche Bauvorhaben.
- Die im Konzept empfohlenen Massnahmen ergänzen das bestehende Velowegnetz und schliessen an dieses an. Der Bahnhof Grüze wird in alle Richtungen ans umliegende Velowegnetz angebunden.

Ein Grossteil der oben aufgeführten Massnahmen ist Bestandteil des sGVK beziehungsweise des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung. Der Stadtrat wird im Rahmen der weiteren Schritte zur Planungszone Neuhegi-Grüze oder im Rahmen von Einzelvorhaben zur Umsetzung des Konzeptes an den Grossen Gemeinderat gelangen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

(Der Schlussbericht des Bahnhof Grüze – Fuss – und Veloverkehrskonzept und Veloquerung vom 13. Juni 2012 kann unter staedtebau.winterthur.ch eingesehen werden.)