

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Projektierungskredit von Fr. 450'000 für die Projektierung und Weiterbearbeitung des Projekts Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse (Projekt-Nr. 11'415)

Antrag:

Für die Projektierung und Weiterbearbeitung des Projekts Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse (Projekt-Nr. 11'415), wird ein Kredit von 450 000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die durch Teuerung und MWST bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 30.06.2020.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Der Abschnitt Salomon-Hirzel-Strasse bis Neftenbacherstrasse der Wülflingerstrasse umfasst drei Kreuzungen, wovon heute eine durch eine Lichtsignalanlage gesteuert ist. Auf dieser Haupteinfallsachse verkehren täglich rund 25'000 Fahrzeuge. Im Perimeter befindet sich die Buswendeanlage Wülflingen, wo heute die Buslinien 2 und 2E wenden. Der Perimeter wird zudem von regionalen Buslinien befahren. Die städtischen Buslinien fahren bei der Ausfahrt in die Wülflingerstrasse aufgrund von wartenden Fahrzeugen bei der Lichtsignalanlage Verlustzeiten ein. Auch bei den regionalen Buslinien entstehen Verlustzeiten, weil sie am Knoten Neftenbacherstrasse über vortrittsbelastete Beziehungen fahren und bei der Lichtsignalanlage am Knoten Salomon-Hirzel-Strasse (Knoten Härti) sowohl keine Rechtsabbiegespur als auch keine Busbevorzugung vorhanden ist. Der allgemeine Strassenzustand ist sehr schlecht.

Die Umgestaltung des ÖV-Hochleistungskorridors Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen hat zur Beseitigung von bestehenden und absehbaren Verlustzeiten und Kapazitätsengpässen gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept (sGVK) erste Priorität. Mit einer Installation einer Lichtsignalanlage inkl. ÖV-Bevorzugung beim Knoten Neftenbacherstrasse, der Schaffung einer Rechtsabbiegespur inkl. ÖV-Bevorzugung beim Knoten Härti in Fahrtrichtung Zentrum Wülflingen und der Installation einer Lichtsignalanlage beim Knoten Wässerwiesenstrasse wird eine wichtige Massnahme zur Erreichung der Ziele gemäss sGVK realisiert. Gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus vom Januar 2020 wendet in der Buswendeanlage Wülflingen ab 2035 neben der Buslinie 2 auch die Buslinie 7. In der neu konzipierten Buswendeanlage hat es Platz für zwei Doppelgelenkbusse mit einer unabhängigen Wegfahrmöglichkeit. Die Buslinie 2E wendet zukünftig in der geplanten Wendeanlage Schloss. Mit dem Projekt werden zudem in der Wülflingerstrasse beidseitig ein Rad- und Gehweg im Richtungsverkehr eingerichtet

und die Querungsmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger verkehrssicherer gestaltet und ergänzt.

Kosten

Für die Weiterbearbeitung des Projekts Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse, wird ein Projektierungskredit von 450 000 Franken inkl. MWST gemäss nachfolgender Aufstellung beantragt.

Total Bruttoinvestition	Fr.	750'000.00
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	Fr.	300'000.00
Beantragter Kredit	Fr.	<u>450'000.00</u>

II. Detaillierte Ausführungen

1. Ausgangslage

Die kantonale Wülflingerstrasse ist eine sehr stark belastete Haupteinfallsachse, täglich verkehren rund 25'000 Fahrzeuge auf dieser Achse. Der Schwerverkehrsanteil ist mit rund 15 % sehr hoch. Die signalisierte Geschwindigkeit zwischen den Einmündungen Salomon-Hirzel-Strasse und Neftenbacherstrasse beträgt 50 km/h. Auf der Wülflingerstrasse verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ I. Im Perimeter befinden sich die drei Verkehrsknoten Härti, Wasserwiesenstrasse und Neftenbacherstrasse.

Der Knoten Härti ist ein dreiarmer Knoten, der durch eine Lichtsignalanlage gesteuert ist. Die Beziehung westliche Wülflingerstrasse – Salomon-Hirzel-Strasse ist vortrittsberechtigt. Der Knoten ist heute aufgrund der grossen Verkehrsmenge stark überlastet.

Der Knoten Wasserwiesenstrasse ist ein dreiarmer, unregelmässiger Knoten. Die Wülflingerstrasse ist gegenüber der Wasserwiesenstrasse vortrittsberechtigt.

Der Knoten Neftenbacherstrasse ist ein dreiarmer, unregelmässiger Knoten. Die Wülflingerstrasse ist gegenüber der Neftenbacherstrasse vortrittsberechtigt. Der Knoten ist ebenfalls stark überlastet.

Der allgemeine Strassenzustand der Wülflingerstrasse im Abschnitt Salomon-Hirzel-Strasse bis Neftenbacherstrasse ist sehr schlecht. Eine Gesamterneuerung ist in den nächsten Jahren zwingend erforderlich und unabhängig von einer Neugestaltung dringend vorzunehmen. Im Sommer 2020 mussten als Notfallmassnahme Teile der Beläge durch das Strasseninspektorat ersetzt werden.

Busverkehr/Bushaltestellen Wülflingen und Haltenreben

Beim Knoten Härti ist die Buswendeanlage Wülflingen angeordnet. Sie wird heute von den Linien 2 und 2E angefahren. Die Oberflächen und die verschiedenen Unterstände befinden sich in einem äusserst schlechten baulichen Zustand. Eine Erneuerung ist zwingend. Aus den Fahrplanabweichungsdiagrammen von Stadtbus ist zu entnehmen, dass beim Einbiegen in die Wülflingerstrasse aus der Wendeschleife Fahrzeitverluste von rund 30 Sekunden entstehen. Die Ausfahrt für die Busse wird durch wartende Fahrzeuge vor der Lichtsignalanlage am Knoten Härti versperrt.

Die Bushaltestelle Haltenreben an der Neftenbacherstrasse wird von den regionalen Buslinien 670, 671 und 674 bedient. Die Haltekante stadteinwärts befindet sich innerhalb des Sanierungsperimeters, die Haltekante stadtauswärts ausserhalb. Die drei Linien befahren den Kno-

ten Neftenbacherstrasse über vortrittsbelastete Beziehungen. Bei starkem Verkehrsaufkommen müssen insbesondere die Busse in Fahrtrichtung Stadtzentrum Verlustzeiten in Kauf nehmen. Gemäss einer verkehrstechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2013 entstehen Verlustzeiten von bis 60 Sekunden, was für den öffentlichen Verkehr deutlich zu lang ist. Auch entstehen beim Knoten Härti Verlustzeiten für die Regionalbusse aufgrund einer fehlenden Rechtsabbiegespur und fehlender Busbevorzugung.

Gemäss sGVK, welchem der Grosse Gemeinderat am 3. Oktober 2011 zugestimmt hat, soll die Erhöhung der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems mit der Einrichtung von ÖV-Hochleistungskorridoren erreicht werden. Die Umgestaltung der Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen hat zur Beseitigung von bestehenden und absehbaren Verlustzeiten und Kapazitätsengpässen erste Priorität.

Langsamverkehr

Auf der Nordseite der Wülflingerstrasse wird ein Gehweg geführt. Der bestehende Rad- und Gehweg auf der Südseite erfolgt heute im Zweirichtungsbetrieb. Aufgrund der Bebauung sind bei einigen Grundstücksausfahrten die Sichtweiten auf den Rad- und Gehweg nicht genügend gross. Zudem rechnen Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker nicht mit Fahrrädern im Gegenverkehr und sie schauen beim Einmünden lediglich nach links. Diese Umstände gefährden die Verkehrssicherheit.

Entlang der Wülflingerstrasse ist im Richtplan eine bestehende übergeordnete Radroute eingetragen. Im Bereich des Haldenbergwegs ist zur Schliessung einer kommunalen Fussweglücke eine Querung der Wülflingerstrasse und eine Fusswegverbindung zur Töss in das Naherholungsgebiet als geplante Massnahme eingetragen.

Das Legislaturprogramm des Stadtrates von 2018 – 2022 hält im Handlungsfeld «Mobilität und Energie» als Schwerpunkt die «Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs» fest. Damit soll als Langfristziel in Winterthur eine stadtverträgliche Mobilität ermöglicht werden. Der vorliegende Antrag für die weitere Projektierung des Projektperimeters der Wülflingerstrasse von der Härt bis zur Neftenbacherstrasse entspricht dem Legislaturprogramm und ist als Vorhaben in der Vorhabenplanung des Stadtrates als Projekt Kategorie 2 enthalten.

2. Projektbeschreibung

Knoten Härti

Das Vorprojekt sieht vor, den Knoten Härti aufzuweiten, so dass er auch von grösseren Fahrzeugen gut befahren werden kann. Mit der Schaffung einer Rechtsabbiegespur von der Wülflingerstrasse in die Salomon-Hirzel-Strasse sowie einer Rechtsabbiegespur von der westlichen in die östliche Wülflingerstrasse erhöht sich die Leistungsfähigkeit des lichtsignalgesteuerten Knotens erheblich. Damit entstehen in den Morgen- und Abendspitzenstunden voraussichtlich keine Staubildungen mehr. Mit dem neuen Rechtsabbieger kann der Verkehr stadteinwärts besser über die Salomon-Hirzel-Strasse gesteuert werden. Das Zentrum Wülflingen wird dadurch entlastet.

Knoten Wässerwiesenstrasse

Der Knoten Wässerwiesenstrasse wird zukünftig ebenfalls durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Es entsteht mit dem Knoten Härti ein Doppelknoten. Aufgrund ihrer Nähe zueinander müssen die Lichtsignalanlagen koordiniert gesteuert werden. Damit die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann, ist neu ein Rechtsabbiegeverbot von der Wässerwiesenstrasse in die Wülflingerstrasse vorgesehen; von der Wülflingerstrasse kann nicht mehr links in die Wässerwiesenstrasse abgebogen werden. Die Erschliessung der Wässerwiesenstrasse erfolgt stadteinwärts somit über die Salomon-Hirzel-Strasse oder über die Querstrassen, die die Wässerwiesen- mit der Wülflingerstrasse verbinden.

Knoten Neftenbacherstrasse

Beim Knoten Neftenbacherstrasse wird eine neue Lichtsignalanlage inkl. einer Busbevorzugung installiert. Somit können die Verlustzeiten der Regionalbusse erheblich reduziert und die Verkehrssicherheit kann beim heutigen Unfallschwerpunkt erhöht werden. Das Rechtseinmünden von der Neftenbacher- in die Wülflingerstrasse sowie das Linksabbiegen von der Wülflinger- in die Neftenbacherstrasse wird nicht mehr möglich sein. Die Anzahl dieser Fahrbeziehungen ist heute mit je fünf Fahrzeugen pro Abendspitzenstunde äusserst gering. Dadurch kann die erforderliche Leistungsfähigkeit gewährleistet werden.

Strecke Knoten Härti – Knoten Neftenbacherstrasse

Die Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr werden mit je einer Breite von 3.25 m ausgebildet. Da auf eine Sicherheitslinie verzichtet wird, können die publikumsintensiven Tankstellen und Gewerbebetriebe nach wie vor aus beiden Richtungen angefahren werden.

Bushaltestellen Wülflingen und Haltenreben

Gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus vom Januar 2020 wendet in der Buswendeanlage Wülflingen ab 2035 neben der Buslinie 2 auch die Buslinie 7. Die Anlage wird zukünftig nicht mehr von der Buslinie 2E angefahren, denn diese wendet voraussichtlich ab 2024 in der geplanten Buswendeanlage Schloss. In der neu konzipierten Buswendeanlage hat es Platz für zwei Doppelgelenkbusse mit einer unabhängigen Wegfahrmöglichkeit. Der Randsteinanschlag der Haltekanten wird im Anfahrtsbereich mit einer Höhe von 16 cm und im vorderen Haltestellenbereich mit einer Höhe von 22 cm errichtet. Der Manövrierebereich beträgt minimal 2.0 m. In der Wülflingerstrasse wird zulasten von bestehenden Längsparkfeldern vor der Wendeanlage eine Busspur mit einer Länge von rund 60 m eingerichtet, was zu besseren Bedingungen zum Einfahren in die Buswendeanlage führt sowie Platz für einen dritten Doppelgelenkbus für den Ausstieg der Passagiere bietet. Die Ausfahrt wird mit einer Busbevorzugung eingerichtet, dadurch können die heutigen Verlustzeiten reduziert werden. Die Wendeanlage wird mit einem Personenunterstand inkl. einem WC für Fahrdienstmitarbeitende ausgerüstet. Die öffentliche WC-Anlage soll wegen fehlendem Bedarf nicht erneuert werden. In der Wendeanlage werden 40 überdeckte Fahrradabstellplätze angeboten.

Die Haltestelle Haltenreben bleibt am heutigen Standort positioniert. Sie wird für einen Gelenkbus konzipiert. Der Randsteinanschlag der Haltekante wird mit einer Höhe von 16 cm ausgeführt. Der Manövrierebereich beträgt 2.90 m.

Mit diesen Massnahmen wird die Anforderung, dass Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom benützen zu können, nach Art. 3 Abs. 1 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) erfüllt.

Langsamverkehr

Im Abschnitt Knoten Härti bis Knoten Neftenbacherstrasse werden beidseitig Rad- und Gehwege im Richtungsverkehr für die Radfahrerinnen und Radfahrer mit einer Breite von minimal 3.0 m eingerichtet. Aufgrund der Verkehrsmenge wird der bestehende Fussgängerstreifen im Bereich der Liegenschaft Nr. 393 mit einer Mittelschutzinsel ausgestaltet. Mit der Realisierung einer Mittelschutzinsel im Bereich des Haldenbergweges kann eine Querung der Wülflingerstrasse nach den Vorgaben des kommunalen Verkehrsrichtplans Fuss- und Wanderwege geschaffen werden. Mit einem Verbindungsweg zur Töss könnte zu einem späteren Zeitpunkt eine Fussweglücke geschlossen werden.

Bäume/Grünflächen

Gemäss den Vorgaben des Alleenkonzepts, das am 17. Mai 2017 durch den Stadtrat genehmigt wurde, soll am südlichen Strassenrand eine Halballee realisiert resp. ergänzt werden.

3. Bewilligungsverfahren

Beim vorliegenden Projekt werden das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz (StrG) und das Auflageverfahren nach § 16 StrG durchgeführt.

4. Investitionsausgaben

4.1 Kostenübersicht

Die Kostenzusammenstellung beruht auf den Kosten der bisher ausgeführten Arbeiten sowie der noch zu erwarteten Planungs- und Projektierungskosten für die Phasen Bau- und Genehmigungsprojekt (SIA-Phasen 32 – 33). Massgebender Stichtag ist der 30.06.2020.

BKP	Bezeichnung	Betrag / Fr.
2	Diverses	
212 - 214	Amtliche Publikationen, Öffentlichkeitsarbeit, Zustandsuntersuchungen	30'000.00
3	Projektierung und Bauleitung	
311	Honorare Projektierung	
	Strassen-/Tiefbau	250'000.00
	Lichtsignalanlage	120'000.00
	Verkehrskonzept	30'000.00
	Landschaftsarchitektur/Gestaltung	50'000.00
	Beleuchtung	50'000.00
	Lärmgutachten	20'000.00
312	Nebenkosten	10'000.00
313	Honorare Vorstudien	70'000.00
4	Eigenleistung Bauherrschaft (ca. 7.5 % der zu erwartenden Leistungen)	50'000.00
8	Reserven und Rundung	
811	Reserven und Rundung (ca. 10 % der zu erwartenden Leistungen)	70'000.00
	Total Bruttoinvestition	750'000.00
	Abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit gemäss Beschluss vom 10. Dezember 2012	300'000.00
	Beantragter Kredit	450'000.00

Als Grundlage für das Vorprojekt diente die Vorstudie Umgestaltung Wülflingerstrasse aus dem Jahr 2013. Aufgrund des sanierungsbedürftigen Zustands der Buswendeanlage Wülflingen und weil gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus vom Januar 2020 ab 2035 neben der Buslinie auch die Buslinie 7 in der Buswendeanlage wendet, ist das Projekt um die Erneuerung der Buswendeanlage erweitert worden. Weiter ist die Umsetzung des Alleenkonzpts vom 2017 im Projektperimeter umzusetzen. Im Frühling 2020 wurde sodann die Vorstudie Umgestaltung Wülflingerstrasse überprüft, was zu diversen Anpassungen des ursprünglichen Konzepts führte.

Diese Anpassungen des ursprünglichen Konzepts erhöhen den Aufwand für die Projektierung des konkreten Ausführungsprojektes, weshalb eine entsprechende Erhöhung des Projektierungskredites nötig ist.

4.2 Finanzierung

Die Projektierungsleistungen betreffen ausschliesslich die Wülflingerstrasse und die Neftenbacherstrasse, welche als überkommunale Strassen klassiert sind. Damit ist die Finanzierung über den Strassenfonds (Baupauschale) grundsätzlich gegeben. Das Projekt ist zudem Bestandteil des Agglomerationsprogrammes 2. Generation. Es ist davon auszugehen, dass 40 % der anrechenbaren Kosten darüber finanziert wird.

Die Kosten für die Projektierung können grundsätzlich nur über den Kanton resp. Bund abgerechnet werden, wenn auch ein entsprechendes Projekt ausgeführt wird.

4.3 Investitionsfolgekosten

Durch die Finanzierung durch Kanton und Bund entstehen voraussichtlich keine Nettokosten und demzufolge auch keine Investitionsfolgekosten für die Stadt.

4.4 Investitionsplanung

Das Vorhaben ist wie folgt in der Investitionsplanung 2020 des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt:

Projekt-Nr.	11415
Projektbezeichnung	Wülflingerstrasse: Härti bis Stadtgrenze AP2

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag
501011	Projektierung (bewilligt am 10.12.2012)	B	300'000
501012	Ausführung	#	3'200'000
671005	Beiträge Bau von überkommunalen Strassen		-3'000'000
Gesamtkredit			500'000

Planung	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Gesamt-betrag
2020	70'000	0	-55'000	15'000
2021	30'000	100'000	-115'000	15'000
2022	0	500'000	-425'000	75'000
2023	0	1'900'000	-1'615'000	285'000
2024	0	700'000	-595'000	105'000

Die Investitionsplanung wird mit dem Novemberbrief 2021 wie folgt angepasst:

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag
501011	Projektierung (bewilligt am 10.12.2012)	B	300'000
501011	Projektierung	#	450'000
501012	Ausführung	#	6'750'000
671005	Beiträge Bau von überkommunalen Strassen		-6'400'000
Gesamtkredit			1'100'000

Planung	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Gesamt- betrag
2021	200'000	0	-100'000	100'000
2022	150'000	0	-70'000	80'000
2023	150'000	0	-200'000	-50'000
2024	0	2'000'000	-1'200'000	800'000
2025	0	3'250'000	-2'200'000	1'050'000
2026	0	1'500'000	-1'000'000	500'000
2027	0	0	-1'400'000	-1'400'000

5. Termine

Zustimmung zum Projekt durch Stadtrat	Anfang 2021
Durchführung Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG	Frühling 2021
Beschlussfassung GGR Projektierungskredit	Frühling 2021
Durchführung Planaufgabe gemäss § 16 StrG	Anfang 2022
Projektfestsetzung durch Stadtrat	Herbst 2022
Beschlussfassung GGR Ausführungskredit	Frühling 2023
Projektgenehmigung durch Kanton	Herbst 2023
Voraussichtlicher Baubeginn	Sommer 2024

6. Schlussbemerkungen

Der allgemeine Strassenzustand des Abschnitts Härti bis Neftenbacherstrasse der Wülflingerstrasse ist schlecht. Im Sommer 2020 mussten Teile des Belags notfallmässig erneuert werden. Eine Gesamterneuerung ist in den nächsten Jahren zwingend nötig. Diese Chance soll genutzt werden, damit der Strassenraum gleichzeitig auf die heutigen verkehrlichen Bedürfnisse ausgerichtet und neu gestaltet werden kann.

Gemäss dem Bericht Städtevergleich Mobilität 2015 (veröffentlicht am 2.11.2017) hat die Stadt Winterthur nach wie vor einen der höchsten Veloanteile der sechs grössten Deutschschweizer Städte. Dafür hat der öffentliche Verkehr eine geringere Bedeutung. So ist beispielsweise der Modalsplit bei den Personen, die innerhalb der Stadt pendeln deutlich tiefer, als in den anderen Städten und auch der ÖV-Anteil der pendelnden Erwerbstätigen ist einer der kleinsten. Eine prozentuale Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr ist daher anzustreben. Der Gegenvorschlag zur «Städte-Initiative» (GGR-Nr. 2010/023 vom 18. April 2011) schreibt vor, dass von 2005 bis 2025 der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit um 8 Prozentpunkte erhöht werden muss (kommunaler Richtplan, Seite 26). Von 2005 bis 2015 hat sich der Anteil am ÖV, Fuss- und Veloverkehr bereits um fünf Prozentpunkte erhöht. Dies hat aber keine Winterthur spezifischen Gründe, da es auch schweiz- und kantonsweit eine ähnliche Veränderung gab. Daher sind die anstehenden Projekte, wie etwa die Veloschnellrouten, die ÖV-Hochleistungskorridore oder die Querung Grüze zu forcieren.

Mit der Installation der Lichtsignalanlagen Neftenbacherstrasse und Härti/Wässerwiesenstrasse mit ÖV-Bevorzugung minimieren sich die Verlustzeiten von Stadtbuss und den regionalen Buslinien. Mit dem Ausbau der Buswendeanlage Wülflingen können zukünftig die beiden Buslinien 2 und 7 anfahren. Damit trägt das Projekt dazu bei, die Attraktivität des ÖV und letztlich den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr, wie im kommunalen Richtplan gefordert, zu erhöhen. Gleichzeitig trägt das Projekt aber auch den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrenden Rechnung. Die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs kann durch die Neugestaltung effizienter und effektiver abgewickelt werden.

Die Projektierung des Vorhabens zu einem Ausführungsprojekt entspricht dem Handlungsfeld «Mobilität und Energie» im Legislaturprogramm des Stadtrates von 2018 – 2022 und der Vorhabenplanung des Stadtrates.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon