

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Investitionsbeitrag von brutto Fr. 31'275'000.-- inkl. MWST für die Realisierung der Veloquerung Nord im Rahmen des Masterplanes Stadtraum Bahnhof

Antrag:

Für die Realisierung der Veloquerung Nord (Projekt-Nr. 11328) wird aus dem genehmigten Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof von Fr. 84 Millionen (Volksentscheid vom 17. Mai 2009) ein Investitionsbeitrag von brutto Fr. 31'275'000.-- (inkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Die Bewilligung gilt vorbehältlich der rechtskräftigen Plangenehmigungs-Verfügung durch das Bundesamt für Verkehr BAV.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die durch Teuerung und Mehrwertsteuer bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. Juli 2014.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Die Teilprojekte des Masterplans Stadtraum Bahnhof schreiten voran und befinden sich in unterschiedlichen Projektphasen. Das Verkehrskonzept Neuwiesen ist mehrheitlich umgesetzt, die Knoten an der Neuwiesenstrasse wurden Mitte Juni 2012 fertiggestellt. Der Umbau des Bahnhofplatzes Süd ist im Juni 2013 abgeschlossen worden. Der Archplatz und die umliegenden Strassen wurden abgestimmt auf den Bahnhofplatz Süd umgestaltet und sind seit November 2013 fertig. Die Gleisquerung Stadtmitte befindet sich seit Mai 2014 im Bau, welcher voraussichtlich bis im Herbst 2016 dauert. Als Folge dieses Teilprojektes und der nötigen Ausbauarbeiten der SBB im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn muss eine neue kombinierte Zu- und Wegfahrtsrampe für das Parkhaus Bahnhof in der Rudolfstrasse gebaut werden. Mit den Vorbereitungsarbeiten wurde im November 2014 begonnen. Für die Neugestaltung der Rudolfstrasse wurde 2013 ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Der Grosse Gemeinderat hat am 19. Januar 2015 für die Projektierung und Weiterbearbeitung der Neugestaltung Rudolfstrasse einen Projektierungskredit von CHF 1,2 Millionen bewilligt (GGR-Nr. 2014/090).

Auch die SBB sind an umfangreichen Projektierungsarbeiten. Die Erweiterungen und Umbauten der Gleisanlagen im Rahmen des Projektes «Leistungssteigerung Winterthur» (Investitionssumme CHF 130 Millionen) sind terminkritisch für die Inbetriebnahme der 4. Teilergän-

zung S-Bahn und die Fahrplanverbesserungen ab Dezember 2018 (zusätzliche Fernverkehrszüge und S-Bahnen, durchgehender 15-Minuten-Takt S11/S12).

Parallel dazu hat die SBB das Projekt «Personenunterführung Nord und Veloquerung» (Investitionssumme insgesamt CHF 85 Millionen) erarbeitet. Für die Veloquerung hat die Stadt Winterthur einen Investitionsbeitrag von brutto CHF 31'275'000.-- zu leisten, welcher Inhalt der vorliegenden Weisung ist. Für die Personenunterführung Nord (Projekt-Nr. 11401) soll die Stadt Winterthur einen Investitionsbeitrag von CHF 6'480'000.-- leisten, welcher dem Grossen Gemeinderat in einer separaten Weisung unterbreitet wird. Die SBB ist mit ihren Vorhaben terminlich die Taktgeberin für den Bau der kombinierten Personenunterführung Nord mit Veloquerung. Die Realisierung dieser Vorhaben gibt wiederum den terminlichen Ablauf der Neugestaltung Rudolfstrasse vor.

Am 17. Mai 2009 haben die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur einem Rahmenkredit von CHF 84'000'000.-- für die Realisierung der Teilprojekte des Masterplans Stadtraum Bahnhof mit einem Ja-Anteil von 67.3 % zugestimmt. Ein Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für ein Programm (§ 165 Gemeindegesetz mit § 26 Abs. 1 alt Finanzhaushaltgesetz), bestehend aus verschiedenen Teilprojekten, im vorliegenden Fall mit dem gemeinsamen übergeordneten Zweck, den Stadtraum Bahnhof baulich zu sanieren und aufzuwerten. Mit der Genehmigung des Rahmenkredits haben die Stimmberechtigten die Ausgabenkompetenz für die im Rahmenkredit aufgeführten Objektkredite an den Grossen Gemeinderat delegiert, dieser entscheidet abschliessend über die Objektkredite für die einzelnen Teilprojekte (das heisst ohne Referendumsmöglichkeit).

Für die Planungs- und Projektierungscoordination Masterplanung Stadtraum Bahnhof genehmigte der Grosse Gemeinderat am 14. September 2009 – als erstes Objekt aus dem Rahmenkredit – einen Projektierungskredit von CHF 5'700'000.-- (GGR-Nr. 2009/073). Darin enthalten waren Projektierungskredite für alle Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof.

Für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd genehmigte der Grosse Gemeinderat am 3. Oktober 2011 einen Ausführungskredit von CHF 12'500'000.-- (GGR-Nr. 2011/057). Ausserhalb der Teilprojekte aus dem Rahmenkredit genehmigte der Grosse Gemeinderat bereits am 23. Februar 2009 einen Investitionsbeitrag von CHF 3'192'000.-- für die Instandstellung und Gestaltung der Archstrasse, Meisenstrasse und Lagerhausstrasse und des Vorplatzes Arch-Areal im Zusammenhang mit den privaten Bauvorhaben Archhöfe.

Für die Weiterführung der Projektierungs- und Ausführungscoordination, für die Öffentlichkeitsarbeit sowie für die Gesamtleitung des Masterplanes Stadtraum Bahnhof genehmigte der Grosse Gemeinderat am 5. November 2012 einen weiteren Teilkredit von CHF 800'000.-- (GGR-Nr. 2012/096).

Am 16. September 2013 genehmigte der Grosse Gemeinderat einen Kredit von CHF 27'100'000.-- für den Neubau der Gleisquerung Stadtmitte 2. Etappe. (GGR-Nr. 2013/053). Ausserhalb der Teilprojekte aus dem Rahmenkredit genehmigte der Grosse Gemeinderat bereits am 15. September 2008 einen Nettokredit von CHF 3'990'000.-- für die Realisierung der 1. Etappe des Projektes Gleisquerung Stadtmitte (GGR-Nr. 2008/063).

Am 19. Januar 2015 genehmigte der Grosse Gemeinderat für die Projektierung und Weiterbearbeitung der Neugestaltung Rudolfstrasse einen Projektierungskredit von CHF 1,2 Millionen (GGR-Nr. 2014/090).

In der vorliegenden Weisung an den Grossen Gemeinderat wird für die Realisierung der Veloquerung Nord (Projekt-Nr. 11328) ein Investitionskredit von **brutto CHF 31'275'000.--** be-

antragt. Da es sich um ein überkommunales Bauwerk handelt, hat der Kanton Zürich im Rahmen der Begehrensäusserung vom 5. September 2014 zum Vorprojekt Stellung genommen und bestätigt, dass die «Anrechenbarkeit an die Bau- und Unterhaltspauschale aufgrund des Eintrages im regionalen Richtplan gegeben» ist. Auch der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation an den Kosten. Die Nettoinvestitionen für die Stadt sind daher sehr gering oder allenfalls sogar Null Franken (falls die Stadt im Verlauf der Detailprojektierung punktuell einen höheren Ausbaustandard als der Kanton fordert, muss sie dies finanzieren).

Sinnvollerweise soll die vorliegende Weisung bis im Frühjahr 2015 durch den Grossen Gemeinderat verabschiedet sein. Die Dringlichkeit ergibt sich durch die Verschiebung des Telekommunikationsraumes unter dem bestehenden Aufnahmegebäude SBB. Sie ist sehr zeitaufwändig und für den weiteren Terminablauf terminkritisch. Weil diese technischen Anlagen für den Betrieb des Hauptbahnhofes Winterthur existenziell wichtig sind, muss die gesamte Infrastruktur vorgängig neu aufgebaut werden. Anschliessend erfolgt schrittweise die Umschaltung von den alten Anlagen auf die neuen. Wegen des grossen Zeitbedarfes müssen diese Arbeiten bereits im Frühjahr 2015 gestartet werden. Weil die Veloquerung den Telekommunikationsraum durchquert, werden die Kosten vollumfänglich der Veloquerung angerechnet.

Kostenzusammenstellung:

Total Anlagekosten	Fr. 32'675'000.--
abzüglich bewilligte und beanspruchte Projektierungskredite:	
Projektierungskredit Verfügung Vorsteher Departement Bau vom 29. Januar 2008 (10.12.2007 B)	Fr. 200'000.--
Projektierungskredit GGR-Nr. 2009/073 vom 14. September 2009	<u>Fr. 1'200'000.--</u>
beantragter Investitionskredit brutto	Fr. 31'275'000.--
abzüglich Beitrag aus der Baupauschale des Kantons Zürich gemäss Schreiben der Volkswirtschaftsdirektion vom 5.9.2014	<u>Fr. 31'275'000.--</u>
<u>resultierender Investitionskredit netto</u>	<u>Fr. 0.--</u>

II. Detaillierte Ausführungen

1. Abhängigkeiten der einzelnen Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof

Die terminlichen und technischen Abhängigkeiten der Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof sowie der Projekte der SBB können wie folgt zusammengefasst werden:

Im Hinblick auf die Sperrung der Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr mussten die Knoten Wülflingerstrasse/Neuwiesenstrasse und Schützenstrasse/Neuwiesenstrasse umgebaut werden, damit sie den Mehrverkehr infolge Sperrung der Rudolfstrasse bewältigen können. Zudem wurden Massnahmen in den umliegenden Quartierstrassen ergriffen, um einen allfälligen Ausweichverkehr zu verhindern.

Sobald die Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt ist, kann die 2. Etappe der Gleisquerung Stadtmitte auf der Seite Neuwiesen in Angriff genommen werden. Die Sper-

Die Realisierung der Rudolfstrasse setzt wiederum voraus, dass die bestehende Zufahrtsrampe zum Bahnhofparkhaus Seite Zürcherstrasse abgebrochen und durch die neue Ein-/Ausfahrtsrampe Seite Wülflingerstrasse ersetzt ist.

Die Realisierung der Gleisquerung Stadtmitte (Seite Neuwiesen) ist Taktgeberin für die Gleisbauarbeiten der SBB (Gleisanlagen 4. Teilergänzung S-Bahn), weil koordiniert mit den Bauarbeiten der Gleisquerung Stadtmitte die Bahnbrücke über die Zürcherstrasse verbreitert wird.

Die Realisierung der Gleisanlagen 4. Teilergänzung S-Bahn ist terminkritisch für die Fahrplanverbesserungen ab Dezember 2018 (zusätzliche Fernverkehrszüge und S-Bahnen, durchgehender 15-Minuten-Takt S11/S12). Die termingerechte Realisierung der Gleisanlagen ist Voraussetzung für die notwendigen Perronverbreiterungen der Gleise 6/7/8.

Die Realisierung der Perronverbreiterungen der Gleise 6/7/8 wiederum ist Voraussetzung für den Bau der kombinierten Personenunterführung Nord mit Veloquerung. Die Personenunterführung Nord muss bis im Dezember 2018 mit einer 1. Ausführungsetappe zumindest in einem provisorischen Zustand verbreitert sein, damit die durch den Fahrplanwechsel verursachten vergrößerten Personenströme aufgenommen werden können. Anschliessend wird die Personenunterführung in einer 2. Ausführungsetappe verbreitert und die Veloquerung gebaut. Mit der Fertigstellung der kombinierten Personenunterführung Nord mit Veloquerung ist Ende 2021 zu rechnen.

Erst wenn die Rampen, Treppen und Lifte des kombinierten Unterführungsbauwerkes auf der Seite Rudolfstrasse erstellt sind, kann darauf abgestimmt etappenweise die Neugestaltung der Rudolfstrasse in Angriff genommen werden.

2. Projektbeschreibung

2.1 Planungsgeschichte der Veloquerung 1982 - 2014

Die bisherige Planungsgeschichte der Veloquerung im Bereich des Hauptbahnhofes lässt sich seit 1982 wie folgt zusammenfassen:

- 1982 Im Gesamtplan der Stadt Winterthur wird eine Velounterführung unter dem Bahnhof hindurch eingetragen.
- 1986 Einzelinitiative durch Gemeinderat Walter Huber-Ravazzi:
Der Stadtrat wird beauftragt, zuhanden der Gemeinde eine Kreditvorlage auszuarbeiten für eine separate, durchgängig mit Velos befahrbare Unterführung unter dem Hauptbahnhof hindurch, welche die Radrouten Wartstrasse und Stadthausstrasse direkt verbindet.
- 1988 Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, die Einzelinitiative abzulehnen. Der Gemeinderat unterstützt jedoch die Initiative mit 26:21, so dass diese zur Volksabstimmung kommt. Das Volk lehnt die Initiative am 25. September 1988 mit einer Mehrheit von 56 % ab. Kostenschätzungen rechnen mit Kosten von etwa CHF 3.9 Millionen.
- 1996 Anlässlich von zwei öffentlichen Forumsveranstaltungen zu Planungen rund um den Bahnhof Winterthur wird festgehalten:
«Die Velounterführung soll sowohl der Erschliessung neuer Veloabstellplätze, der Bahnhof-Querung und als Perronzugang dienen ... Diese Vorhaben können nur

zusammen mit den SBB ausgeführt werden. Von den SBB vorgeschlagene Drittnutzungen, Veloabstellanlagen, neue Querungsvarianten und Perronzugänge sind sorgfältig aufeinander abzustimmen.»

- 1997 Die Velounterführung Nord mit Bike + Ride-Anlage für 3'000 Plätze wird in den Regionalen Richtplan aufgenommen. Damit ist die Finanzierung über die Baupauschale des Kantons Zürich gegeben.
- 1999 Vorprojekt für eine Velounterführung zwischen Personenunterführung Nord und Wülflinger-Unterführung. Kostenschätzung CHF 7.2 Millionen.
- 2001 Im Gemeinderat wird folgende Motion überwiesen:
Der Stadtrat wird beauftragt, eine Kreditvorlage für die Velounterführung im Bereich Milchküchenareal auszuarbeiten. Die Unterführung muss auch für Rollstuhlfahrende und Personen mit Veloanhängern selbständig benutzbar sein.
Der Stadtrat beantragt, die Motion erheblich zu erklären und die Frist zu ihrer Umsetzung bis Dezember 2003 zu erstrecken.
- 2006 An seiner Sitzung vom 8. Mai 2006 stimmt der Grosse Gemeinderat dem privaten Gestaltungsplan Milchküche zu (GGR-Nr. 2005/011). Darin ist die Linienführung für eine Velounterführung im Bereich des Milchküchenareals festgelegt.
- 2008 Auf der Grundlage des genehmigten Gestaltungsplanes Milchküche wird ein Vorprojekt für die Velounterführung erarbeitet. Gegenüber dem Vorprojekt 1999 ist die Veloquerung bis in die Bankstrasse verlängert, weil auf Grund des zwischenzeitlich umgebauten Bahnhofplatzes die Rampe nicht mehr im Bereich des Dreiecksplatzes angeordnet werden kann. Kostenschätzung CHF 17 Millionen.
Mit Schreiben vom 24. September 2008 stimmt die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich dem Vorprojekt zu und bestätigt, dass das Vorhaben als geplante überkommunale Radroute grundsätzlich der Baupauschale angerechnet werden kann.
- 2009 Auf der Basis des Vorprojektes 2008 wird die Veloquerung Nord in den Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof aufgenommen.
Am 17. Mai 2009 genehmigen die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur den Rahmenkredit von CHF 84'000'000.-- für die Realisierung der Teilprojekte des Masterplans Stadtraum Bahnhof mit einem Ja-Anteil von 67.3 %.
- 2010 Auf Grund der konzeptionellen Schwächen einer separaten Veloquerung Nord im Bereich des Milchküchenareals erfolgt eine neue Auslegeordnung. Insbesondere die Länge des Tunnels, die geknickte Linienführung und die fehlende soziale Kontrolle befriedigen nicht.
- 2011 Anlässlich der Koordinations-Sitzung SBB-Stadt Winterthur vom 10. März 2011 wird vereinbart, eine gemeinsame Studie für eine kombinierte Lösung von Personenunterführung und Veloquerung durchzuführen. Ziel ist die Klärung von Machbarkeit, Kosten sowie Nutzen und Qualität einer kombinierten Lösung von Personenunterführung und Veloquerung.
- 2012 Der Stadtrat nimmt am 29. Februar 2012 zustimmend zur Kenntnis, dass eine kombinierte Lösung von Personenunterführung und Veloquerung machbar ist, technische und bauliche Synergien bringt und sowohl für die SBB wie auch für die Stadt zu einer kostengünstigeren Lösung führt, als wenn zwei getrennte Bauwerke realisiert würden (SR.12.185-2).

Das Departement Bau informiert am 29. März 2012 die Bau- und Betriebskommission (BBK) und am 22. März 2012 die Öffentlichkeit im Rahmen des eingeladenen «6. Forum Masterplan Stadtraum Bahnhof» über eine kombinierte Lösung für Personenunterführung und Veloquerung.

Im Juni 2012 liegt der gemeinsame Studienbericht SBB / Stadt Winterthur zu einer kombinierten Personenunterführung Nord mit Veloquerung vor. Kostenschätzung CHF 22 Millionen.

Die Resultate des Studienberichtes sollen in einem Vorprojekt weiter bearbeitet werden. Insbesondere die Lage der Rampe Seite Bahnhofplatz soll nochmals einer umfassenden Variantenprüfung unterzogen werden.

2013 Im März 2013 liegt die umfassende Variantenstudie bezüglich Lage der Rampe Seite Bahnhofplatz vor. Die Bestvariante sieht vor, die Rampe auf der Seite Altstadt im Bereich der Turnerstrasse anzuordnen. Die Veloquerung befindet sich gegenüber dem Studienbericht vom Juni 2012 nicht mehr auf der Nordseite der Personenunterführung, sondern auf der Südseite. Bezüglich Bauwerkslänge, Übersichtlichkeit und Anbindung ans städtische Velonetz weist die Bestvariante erhebliche Vorteile auf. Sie unterquert das bestehende Aufnahmegebäude SBB, was aufwändige Unterfangungsarbeiten und die Verschiebung technischer Bahnanlagen (Telekommunikation) mit sich bringt. Für die Taxiabstellplätze in der Turnerstrasse muss eine Ersatzlösung gefunden werden.

Am 11. April 2013 beschliesst der Stadtrat, die Bestvariante mit südlicher Lage der Veloquerung, Unterquerung des Aufnahmegebäudes SBB und Rampe in der Turnerstrasse zu einem Vorprojekt zu vertiefen. Für den Bereich Turnerstrasse / Bankstrasse / Museumstrasse / Bahnhofplatz Nord ist ein Verkehrs- und Betriebskonzept zu erarbeiten. Insbesondere sind Ersatzlösungen für die wegfallenden Taxistandplätze aufzuzeigen.

Die Bau- und Betriebskommission sowie die Verkehrsverbände werden im Rahmen des «Echoraumes Masterplan Stadtraum Bahnhof» vom 28. Mai 2013 über den Variantenentscheid des Stadtrates in Kenntnis gesetzt. Die betroffenen Grundeigentümer/-innen an der Turnerstrasse (Die Post, Volkartstiftung und Stockwerkeigentümergeinschaft Bahnhofplatz 12) werden persönlich angeschrieben und über die Lage der Rampe in der Turnerstrasse informiert. Am 10. Juni 2013 wird die Öffentlichkeit mit einer umfassenden Medienmitteilung über die Projektentwicklung informiert.

2014 Im Juli 2014 liegt das Vorprojekt der SBB mit Kostenschätzung und detailliertem Kostenteiler für eine kombinierte Personenunterführung Nord mit Veloquerung vor. Es bildet die Grundlage für den Kreditantrag an den Grossen Gemeinderat sowie die Projekt- und Kreditgenehmigung durch den Kanton Zürich. Die Volkswirtschaftsdirektion bestätigt gemäss Schreiben vom 5. September 2014 die Anrechenbarkeit der Kosten an die Baupauschale. Zudem hat das eidgenössische Parlament mit der Zustimmung zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation auch eine Kostenbeteiligung durch den Bund in Aussicht gestellt.

2.2 Projektbeschreibung kombinierte Personenunterführung Nord mit Veloquerung

Einleitung

Wie aus der Planungsgeschichte 1982 bis 2014 ersichtlich ist, wurden im Verlaufe der Jahre verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft. Die Lage der Veloquerung unmittelbar neben der Personenunterführung war bereits in ersten Lösungsansätzen 1988 enthalten und wurde in den Richtplan 1997 aufgenommen. Die separate Veloquerung zwischen Personenunterführung und Wülflinger-Unterführung ergab sich durch den vom Grossen Gemeinderat 2006 genehmigten Gestaltungsplan Milchküche.

Die Möglichkeit einer kombinierten Personenunterführung / Veloquerung ergab sich erst im Jahre 2011, als die SBB einen erheblichen Ausbaubedarf bei der Personenunterführung erkannte. Die neue Fahrplanlage ab Dezember 2018 wird es mit sich bringen, dass die Begegnung der Fernverkehrszüge neu im Hauptbahnhof Winterthur stattfindet. Die sich gleichzeitig entleerende Fernverkehrszüge erfordern eine etwa dreifache Querschnittsvergrösserung der Personenunterführung. SBB Immobilien will zudem kommerzielle Nutzungen realisieren. Eine kombinierte Personenunterführung mit Veloquerung bedeutet gegenüber einer separaten Veloquerung, wie sie im Rahmenkredit 2009 vorgesehen war, in mehrfacher Hinsicht einen qualitativen Quantensprung. Wenngleich das Unterführungsbauwerk von der Rudolfstrasse bis zur Turnerstrasse eine Länge von 130 Meter aufweist (ohne Rampen), handelt es sich um die kürzest mögliche und direkteste Verbindung. Die Anbindung an das städtische Velonetz ist sowohl in der Rudolfstrasse als auch in der Turnerstrasse optimal. Nicht zuletzt ermöglicht die Kombination von Personenunterführung mit Veloquerung im Gleisbereich eine attraktive Raumgestaltung. Gegenüber einer separat geführten Veloquerung wird die soziale Kontrolle erheblich verbessert.

Die geometrische Dimensionierung der Linienführung und Querschnittsgestaltung entspricht soweit möglich den Normen für leichten Zweiradverkehr (SNV 640060 Grundlagen und SNV 640201 Normalprofil und Lichtraumprofil). Beim rechtwinkligen Knick von der Rampe Rudolfstrasse ins Gleisquerungsbauwerk kann der normgemässe Radius nicht eingehalten werden. Die Situation wird soweit möglich durch das Abwinkeln der Ecke verbessert.

Modul 2: Kopfbau Rudolfstrasse / Rampe Rudolfstrasse

Die Rampe Rudolfstrasse beginnt unmittelbar bei der Einmündung der Wartstrasse und nimmt die Velofahrenden der überkommunalen Radrouten entlang der Wartstrasse und entlang der Rudolfstrasse auf. Die Rampe ist rund 4 Meter breit und weist ein Längsgefälle von 10 Prozent auf. Sie ist abgestimmt auf die Treppen und den Lift zur Personenunterführung, die neue Parkhausrampe sowie die Neugestaltung der Rudolfstrasse.

Modul 1: Gleisquerung

In einem Unterführungsbauwerk mit mehreren Funktionen (Veloquerung, Personenunterführung und kommerzielle Nutzungen) kommt der Zuordnung der verschiedenen Raumbereiche eine hohe Bedeutung zu. Einerseits sollen die Funktionen entflochten werden, andererseits ist der gemeinsame Raum ein wichtiger Faktor für das Raumempfinden im Untergrund. Der gemeinsame Raum ist für die Lebendigkeit zu Randzeiten und für das Sicherheitsempfinden von wesentlicher Bedeutung. Die räumliche Verbindung zwischen Personenunterführung und Veloquerung wird durch die Zugehörigkeit der angrenzenden Läden belebt und ermöglicht einen Bezug zwischen den Nutzungen. Die verschiedenen Nutzungen sind räumlich verbunden, aber funktional und baulich abgetrennt.

Im Bereich der Gleisquerung beträgt die Durchfahrtsbreite für Velofahrende 4.50 – 5.00 Meter. Die definitive Breite hängt davon ab, ob die SBB die Veloquerung zu Randzeiten im Rahmen des noch nicht abschliessend festgelegten Entsorgungskonzeptes mit benützen.

Die Raumhöhe beträgt im Bereich der Gleisquerung grosszügige 3.60 Meter, lediglich bei der Unterquerung der Treppe zum Perron Gleis 3 beträgt die Höhe örtlich 3.00 Meter.

Modul 3: Kopfbau Bahnhofplatz: Unterquerung Aufnahmegebäude SBB

Den baulich aufwändigsten Teil der Veloquerung bildet die Unterquerung des Aufnahmegebäudes SBB. Hier befindet sich heute neben einem Lagerraum ein für den Bahnbetrieb des Hauptbahnhofes Winterthur existenziell wichtiger Telekommunikationsraum. Er muss vor Beginn der Bauarbeiten verschoben werden. Das zu unterquerende Aufnahmegebäude SBB wurde 1918 erstellt und ist denkmalgeschützt. Es muss zur Unterquerung mit einem Stahlträgersystem abgefangen und mittels Pressvorrichtungen aktiv gelagert werden. Die Abstützung erfolgt auf vorgängig gebohrten Pfählen.

Im Bereich der Unterquerungen des Aufnahmegebäudes SBB und des Bahnhofplatzes beträgt die Durchfahrtsbreite 5.50 Meter und die Durchfahrtshöhe 2.80 Meter. Eine grössere Höhe ist nicht möglich, weil das 1. Untergeschoss des Aufnahmegebäudes weiterhin genutzt werden muss. Unter dem Bahnhofplatz steigt die Veloquerung mit 5 bis 9 Prozent Richtung Rampe Turnerstrasse an.

Die Verschiebung des Telekommunikationsraumes ist sehr zeitaufwändig und für den weiteren Terminablauf terminkritisch. Weil diese technischen Anlagen für den Bahnbetrieb des Hauptbahnhofes Winterthur existenziell wichtig sind, muss die gesamte Infrastruktur vorgängig neu aufgebaut werden. Anschliessend erfolgt schrittweise die Umschaltung von den alten Anlagen auf die neuen. Wegen des grossen Zeitbedarfes müssen diese Arbeiten bereits im Frühjahr 2015 gestartet werden. Weil die Veloquerung den Telekommunikationsraum durchquert, werden die Kosten vollumfänglich der Veloquerung angerechnet. Sinnvollerweise soll die vorliegende Weisung bis zum Beginn der Vorinvestitionen durch den Grossen Gemeinderat verabschiedet sein.

Modul 4: Unterquerung Bahnhofplatz und Rampe Turnerstrasse

Die Rampe in der Turnerstrasse weist eine Breite von 4.20 Meter und eine Steigung von 10 Prozent auf. Sie verläuft parallel zur Fussgängerpassage entlang der Liegenschaft Bahnhofplatz 12 (Terminus-Gebäude). Der Querschnitt der Turnerstrasse wird den neuen Verhältnissen angepasst. Für die heutigen Taxi-Abstellplätze werden im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Turnerstrasse / Bankstrasse / Bahnhofplatz Nord neue Standorte längs dem Bahnhofplatz Nord und der Wülflingerstrasse gesucht.

Wegen der Rampe in der Turnerstrasse muss für die dortigen Taxistandplätze ein neuer Standort gesucht werden. Dazu wird parallel zur Projektierung der Veloquerung ein Verkehrskonzept Bahnhof Nord erarbeitet.

Ausbau und Haustechnik

Rampen und Unterführungsbauwerk werden grundsätzlich in Sichtbeton erstellt. Auf der Fahrbahn wird Schwarzbelag eingebaut. Zwischen Personenunterführung und Veloquerung werden sitzhohe Brüstungen ebenfalls in Sichtbeton ausgeführt.

Die Beleuchtung richtet sich nach dem Beleuchtungskonzept des Gesamtbauwerkes. Die Raumgrenzen, so auch die Längswand der Veloquerung, werden mit Kunstlicht akzentuiert. Die Beleuchtung der Rampen Rudolfstrasse und Turnerstrasse erfolgt analog den Rampen bei der Gleisquerung Stadtmitte durch seitliches Licht.

Die Rampen und die Veloquerung werden mit Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung ausgestattet. An beiden Rampeneinfahrten werden brandfallgesteuerte Ampelanlagen angebracht. Meldet ein Brandmelder oder ein Sprinklerkopf im Unterführungsbereich einen Brand,

werden die Ampeln bei den Rampen zur Veloquerung auf Rot geschaltet. Wie die Personenunterführung wird auch die Veloquerung mittels Videokameras überwacht.

Werkleitungs-Umlegungen und Oberleitungsarbeiten Stadtbus

Für die Erstellung des Kopfbaus Rudolfstrasse und der Veloquerung unter dem Bahnhofplatz sind umfangreiche Werkleitungsanpassungen nötig. Betroffen sind vor allem Kanalisationen der Stadtentwässerung sowie Trassen von Stadtwerk Elektrizität und Swisscom im Bereich des Bahnhofplatzes.

Gemäss Strassengesetz des Kantons Zürich hat der Eigentümer einer Strasse die Verlegung von Ver- und Entsorgungsanlagen des Gemeinwesens zu dulden, sofern die Zweckbestimmung der Strasse dies gestattet. Diese Anlagen sind jedoch auf Kosten ihres Trägers zu verlegen oder anzupassen, wenn ein Strassenprojekt oder zur Strasse gehörende Anlagen dies erfordern (§ 37 des Strassengesetzes). Die Kosten für die Anpassung gehen demzufolge zu Lasten von Stadtentwässerung, Stadtwerk und Swisscom.

Im Bereich des Kopfbaus Rudolfstrasse befindet sich ein 120 Jahre alter Schmutzwasserkanal. Er wird grossräumig über die Konradstrasse und die Neuwiesenstrasse bis zur Wartstrasse umgelegt und erneuert. Unter dem Bahnhofplatz befindet sich ein Hauptkanal, in welchem das Abwasser von Oberwinterthur Richtung Wülflingen und Kläranlage Hard fliesst. Durch die Veloquerung unter dem Bahnhofplatz wird dieser Hauptkanal abgetrennt. Er wird über die Bankstrasse und Turnerstrasse umgelegt.

Neben den Kanalisationen müssen wie erwähnt auch Stadtwerk Elektrizität und die Swisscom im Bereich des Bahnhofplatzes ihre Trassen anpassen. Die neuen Trassenführungen sind noch nicht im Detail festgelegt.

Die Baustelleninstallation auf einer Logistikplattform auf dem Bahnhofplatz und die verschiedenen Bauphasen für den Bau der Veloquerung über den Bahnhofplatz erfordern umfangreiche Anpassungen an den Fahrleitungen von Stadtbus. Diese Anpassungskosten sind wiederum nicht in den vorliegenden Kosten eingerechnet. Auch in diesem Fall kommt der oben zitierte § 37 des Strassengesetzes zum Tragen. Stadtbus wird beim ZVV eine Kostengutsprache für die Fahrleitungsanpassungen beantragen, sobald die Bauphasenpläne und Kosten dafür detailliert vorliegen.

3. Kosten

3.1 Anlagekosten

Projekt-Nr.11328, Veloquerung Nord

Die Kostenzusammenstellung beruht auf dem Vorprojekt SBB vom Juli 2014. Darin enthalten sind ein Bericht zu Kosten und Kostenteiler sowie eine detaillierte Kostentabelle. Die Kostenermittlung erfolgte aufgeteilt in einzelne Module, die Kosten wurden den einzelnen Kostenträgern SBB Infrastruktur (Personenunterführung), SBB Immobilien (kommerzielle Nutzungen) und Stadt Winterthur (Veloquerung) zugeordnet.

1	Vorbereitungsarbeiten / Bahntechnik / Sicherheitsleistungen (Phase 4 / Pos. 4 Kostentabelle SBB)	Fr.	2'160'000.00
2	Bauwerkskosten (Phase 4 / Pos. 3 Kostentabelle SBB)	Fr.	20'200'000.00
3	Betriebseinrichtungen (Phase 4 / Pos. 2 Kostentabelle SBB)	Fr.	2'180'000.00
4	Landerwerb (Phase 4 / Pos. 1 Kostentabelle SBB)	Fr.	210'000.00

5	Honorare und Baunebenkosten	
	Vorprojekt (Phase 2 / Pos. 0 Kostentabelle SBB)	Fr. 705'000.00
	Bauprojekt (Phase 3 / Pos. 0 Kostentabelle SBB)	Fr. 1'280'000
	Ausführung (Phase 4 / 95 % von Pos 0 Kostentabelle SBB)	Fr. 1'080'000
	Nebenkosten (Phase 4 / 5 % von Pos 0 Kostentabelle SBB)	Fr. 60'000.00
	Bauherrneigenleistungen SBB	Fr. 500'000.00
	Bauherrenleistungen Stadt Winterthur	Fr. 700'000.00
6	Reserve für Unvorhergesehenes 10 % ¹	Fr. 2'800'000.00
9	Ersatz Taxistandplätze / Massnahmen Betriebs- und Gestaltungskonzept Turnerstrasse / Bankstrasse / Bahnhofplatz Nord	Fr. 800'000.00
	Total Anlagekosten	Fr. 32'675'000.00

Abzüglich bewilligte und beanspruchte Projektierungskredite:

Projektierungskredit Verfügung Vorsteher Departement Bau vom 29. Januar 2008 (10.12.2007 B)	Fr. 200'000.00
Projektierungskredit GGR-Nr. 2009/073 vom 14. September 2009	Fr. 1'200'000.00
beantragter Investitionsbeitrag brutto	Fr. 31'275'000.00

abzüglich Beitrag aus der Baupauschale des Kantons Zürich gemäss Schreiben der Volkswirtschaftsdirektion vom 5. September 2014	Fr. 31'275'000.00
resultierender Investitionskredit netto	Fr. 0.00

3.2 Kostengenaugigkeit

Grundlage für den beantragten Investitionskredit bildet das durch die SBB im Juli 2014 erarbeitete Vorprojekt. Es weist eine Kostengenaugigkeit von +/- 20 % auf. Aus terminlichen Gründen kann mit dem Kreditantrag nicht bis zum Abschluss des Bauprojektes anfangs 2016 zugewartet werden (vergleiche Kapitel 5. Weiteres Vorgehen und Termine). Der Kostenvoranschlag des Bauprojektes würde eine Kostengenaugigkeit von +/- 10 % aufweisen. Auf Grund der Kostengenaugigkeit des Vorprojektes von +/- 20 % werden als Reserve und Unvorhergesehenes CHF 2'800'000.00 eingesetzt

3.3 Finanzierung durch den Kanton Zürich

Die Veloquerung Nord ist im Richtplan als überkommunal klassierte Radroute enthalten. Damit ist die Finanzierung über die Baupauschale grundsätzlich gegeben. Ebenso wie die Kommission Bau und Betriebe und die Verkehrsverbände wurde der Kanton Zürich regelmässig über die Projektentwicklungen informiert. Er unterstützt das Vorhaben, weil es seit vielen Jahren im kantonalen Richtplan eingetragen ist und den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons und des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Winterthur in hohem Masse entspricht.

¹ § 61 Vollzugsverordnung zum Finanzhaushalt der Stadt Winterthur

Mit dem Schreiben der Volkswirtschaftsdirektion vom 5. September 2014 wird die Anrechenbarkeit der Kosten an die Baupauschale bestätigt.

Aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation kann der Kanton Zürich für die Veloquerung Nord mit Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes rechnen.

3.4 Investitionsfolgekosten

Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten richtet sich nach den HRM2-Vorgaben für Gemeinden des Kantons Zürich und dem Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten der Stadt Winterthur vom 1.1.2014. Da im vorliegenden Fall die resultierende Netto-Investition Null Franken beträgt, entfallen betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten für die Stadt.

3.5 Investitionsplanung

Das Projekt-Nr. (11328 Veloquerung Nord) ist wie folgt in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt, Objekt-Nr. 11334 Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof:

- Programm (2015): Investitionsbeitrag	Fr. 1'000'000.00
- Programm (2016): Investitionsbeitrag	Fr. 1'000'000.00
- Programm (2018): Investitionsbeitrag	Fr. 7'600'000.00
- Programm (2019): Investitionsbeitrag	Fr. 7'600'000.00

Die Investitionsplanung ist wie folgt anzupassen:

- Programm (2020): Investitionsbeitrag	Fr. 7'100'000.00
- Programm (2021): Investitionsbeitrag	Fr. 7'000'000.00

Total inkl. Anpassung	Fr. 31'300'000.00
-----------------------	-------------------

4. Plangenehmigung und Öffentlichkeitsarbeit

4.1 Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz

Das Gesamtprojekt Personenunterführung Nord mit Veloquerung wird durch die SBB realisiert, die Stadt Winterthur resp. der Kanton Zürich beteiligt sich mit einem Investitionsbeitrag für die Veloquerung. Es wird ein Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr BAV durchgeführt. Im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens können Öffentlichkeit, Verbände, Stadt Winterthur oder Kanton Zürich ihre Begehren einbringen. Die Plangenehmigungs-Verfügung ergeht durch das Bundesamt für Verkehr BAV. Das Verfahren dauert rund 21 Monate vom Dezember 2014 bis September 2016 und wird damit erst 3 Monate vor Beginn der Bauphase 1 (Personenunterführung Nordseite) abgeschlossen. Infolge dieser Termine muss die Projekt- und Kreditgenehmigung des Grossen Gemeinderates vorbehaltlich der rechtskräftigen Plangenehmigungs-Verfügung durch das Bundesamt für Verkehr BAV erfolgen.

4.2 Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung

Mit einer Medienmitteilung am 10. Juni 2013 wurde die Öffentlichkeit über den Stand der Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof und die Projektentwicklung der Veloquerung Nord informiert. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die betroffenen Grundeigentümer an der Turnerstrasse angeschrieben.

Die Bau- und Betriebskommission des Grossen Gemeinderats, die Verkehrsverbände und die Interessierten aus der AG Velo wurden und werden weiterhin anlässlich des «Echoraumes Masterplan Stadtraum Bahnhof» halbjährlich über die Entwicklungen und den Stand der Teilprojekte informiert.

Am 9. September 2014 haben SBB und Stadt über den Bahnhofausbau informiert. Neben der Leistungssteigerung und den Infrastrukturausbauten der SBB wurde das Vorprojekt für die Erneuerung der Personenunterführung Nord und der Veloquerung vorgestellt.

Im Zusammenhang mit dem Planaufgabeverfahren im nächsten Jahr werden SBB und Stadt die Öffentlichkeit nochmals informieren. Eventuell findet dies im Rahmen eines «Forums Masterplan Stadtraum Bahnhof» statt.

5. Weiteres Vorgehen und Termine

Insbesondere die Verbreiterung der Personenunterführung Nord ist für die SBB terminkritisch (sie muss funktionsfähig sein bis zum Fahrplanwechsel 2018). Daraus abgeleitet ergeben sich folgende Meilensteine (vergleiche Gesamtbauprogramm Beilage 1):

Dezember 2015	Start Plangenehmigungs-Verfahren nach Eisenbahngesetz
März 2015 - Dez. 2016	Vorinvestitionen Aufnahmegebäude SBB / Telekommunikationsraum
Juni 2015	Start Ausschreibung Baumeisterarbeiten
Okt. 2016	Plangenehmigungs-Verfügung durch das Bundesamt für Verkehr
Jan. 2017	Baustart Bauphase 1 Personenunterführung Nord
Dez. 2018	Abschluss Bauphase 1, provisorische Inbetriebnahme neue Personenunterführung Nordseite
Dez. 2018 - Juni 2020	Bauphase 2, Personenunterführung Südseite und Veloquerung mit Unterquerung Bahnhofplatz und Rampe Turnerstrasse
Juni 2020 - Dez. 2021	Ausbauarbeiten Personenunterführung und Veloquerung, Abschlussarbeiten Bahnhofplatz / Turnerstrasse

Der oben erwähnte Terminablauf entspricht dem Stand des Vorprojektes vom Juli 2014. Die Dringlichkeit des vorliegenden Antrages ergibt sich aus den bereits ab Frühjahr 2015 durch die Veloquerung ausgelösten Vorinvestitionen im Bereich des Aufnahmegebäudes SBB und des Telekommunikationsraumes.

6. Schlussbemerkungen

Die Veloquerung beim Hauptbahnhof hat eine über 30-jährige Planungsgeschichte hinter sich. Sie ist seit dem Jahre 1997 im Richtplan als überkommunal klassierte Radroute enthalten, damit ist die Finanzierung über die Baupauschale grundsätzlich gegeben. Der Kanton Zürich unterstützt das Vorhaben, weil es seit vielen Jahren im kantonalen Richtplan eingetragen ist und den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons und des Gesamtverkehrs-

konzeptes der Stadt Winterthur in hohem Masse entspricht. Bedingt durch die Grossprojekte der SBB ist der Zeitpunkt gegeben, um eine kombinierte Personenunterführung mit Veloquerung zu realisieren. Trotz der erheblichen Investitionskosten von über CHF 30 Millionen gilt es nun, diese optimalen Rahmenbedingungen zu nutzen. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Veloquerung beim Hauptbahnhof zu einem späteren Zeitpunkt optimaler und kostengünstiger realisiert werden könnte.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

Beilage 1: Gesamtbauprogramm

Beilage 2: Grundriss Personenunterführung Nord mit Veloquerung

Beilage 3: Schnitte Personenunterführung Nord mit Veloquerung

Beilage 4: Aufteilung der Kostenmodule Kostenschätzung Vorprojekt und Eigentumsverhältnisse

Beilage 5: Perspektive Veloquerung mit Personenunterführung



Gesamtübersicht Personenunterführung / Veloquerung Untergeschoss



Grundriss Modul 1 Gleisquerung / Modul 3 Kopfbau Bahnhofplatz



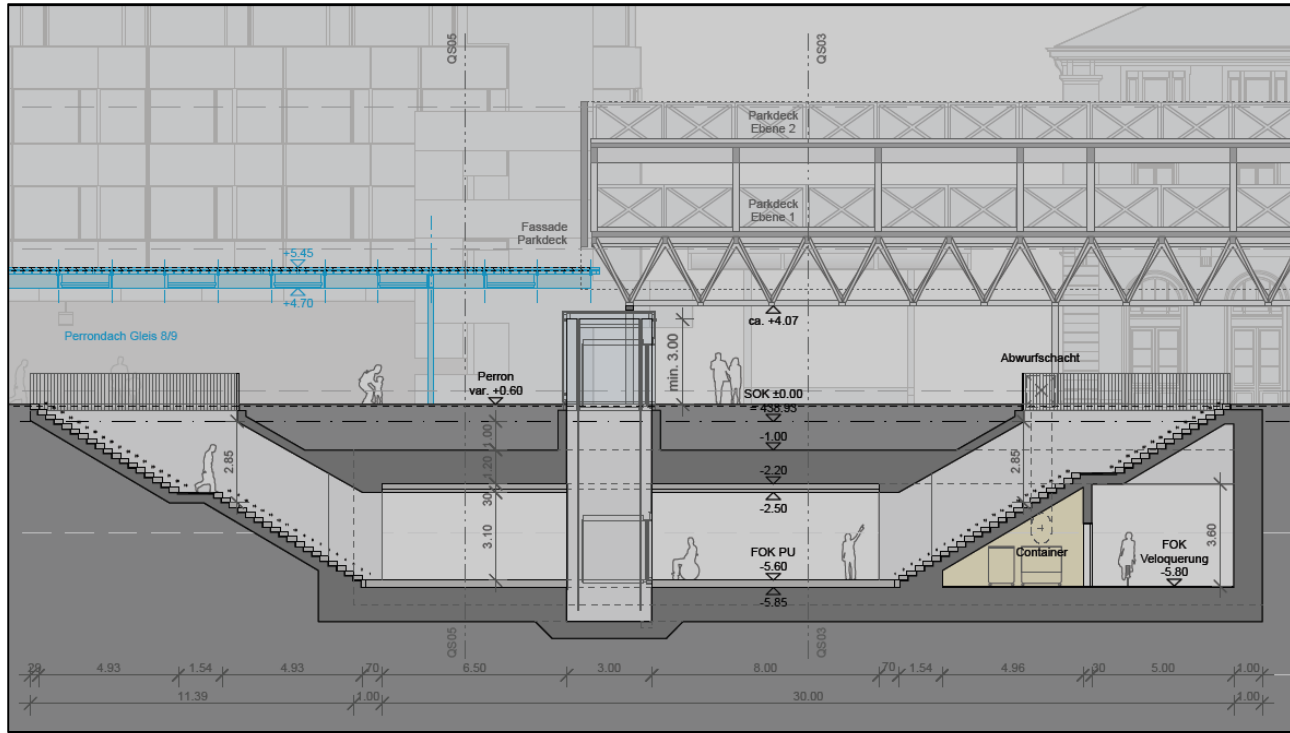
Gesamtübersicht Personenunterführung / Veloquerung Erdgeschoss

Tiefbauamt

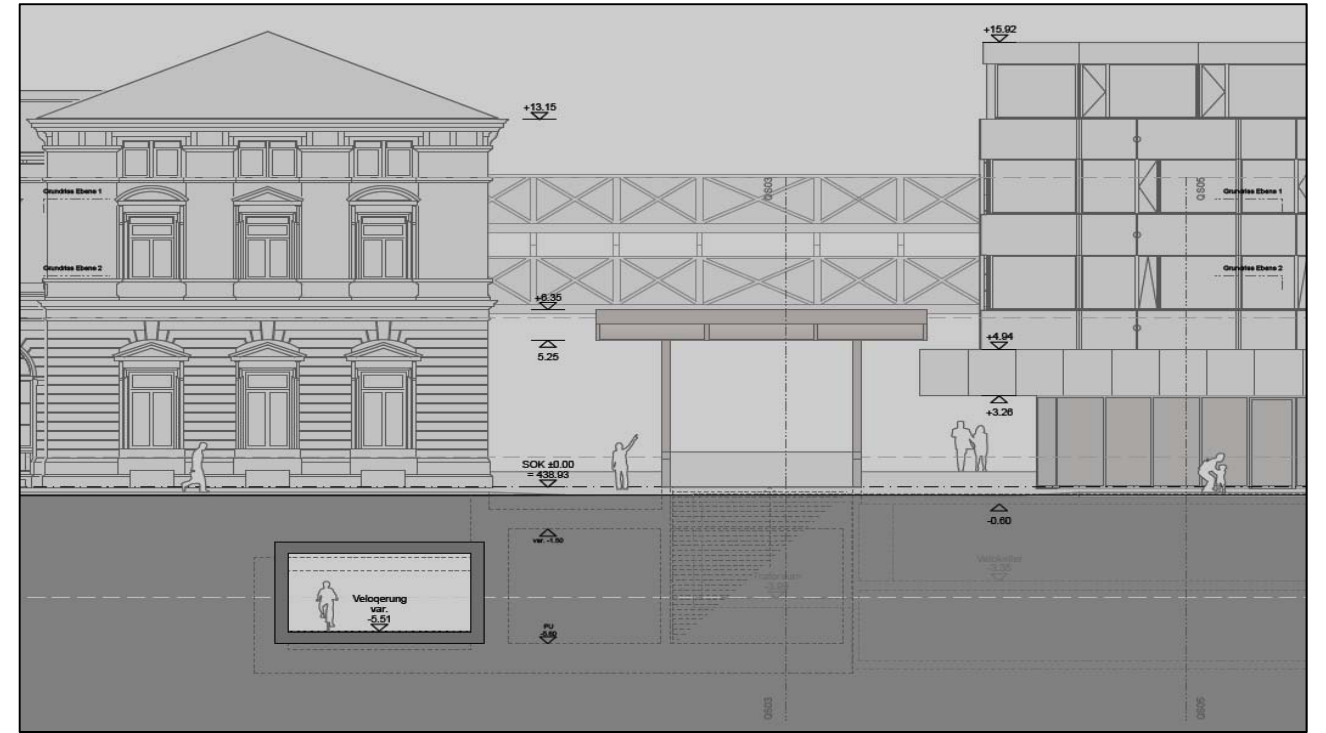


Veloquerung Nord

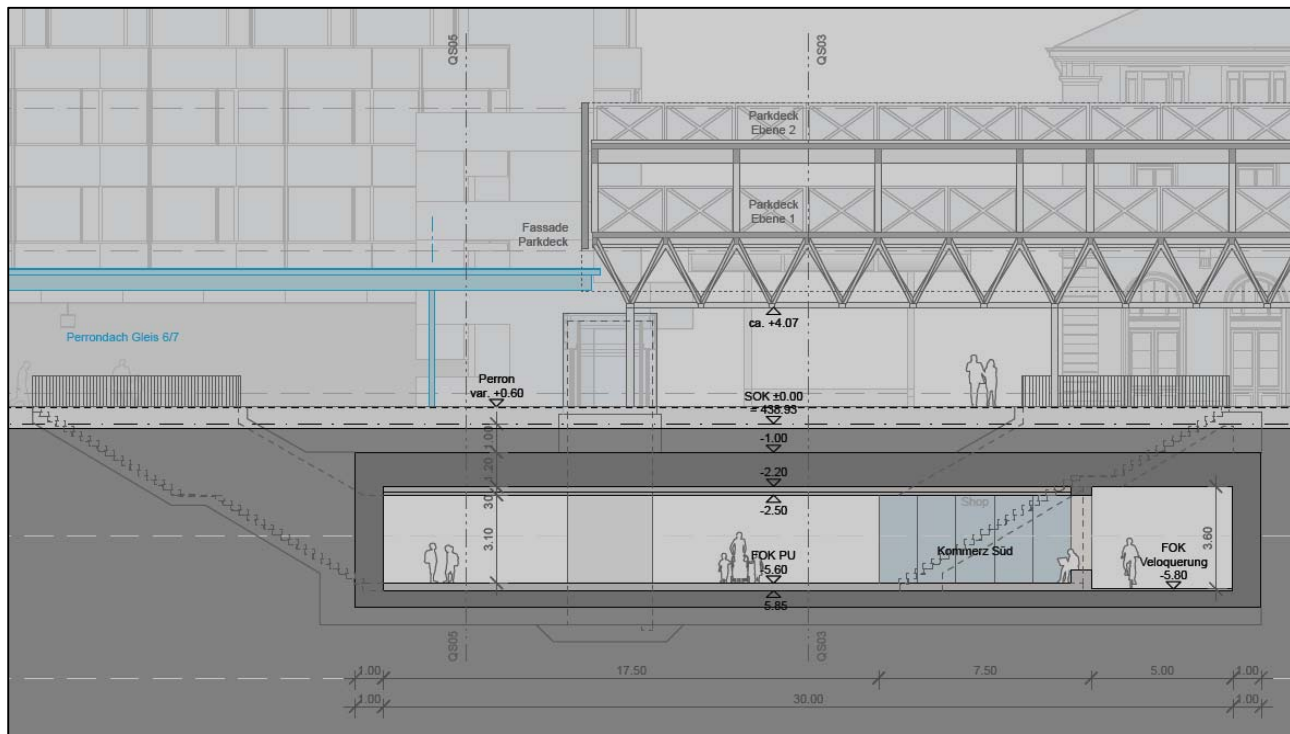
Grundrisse
Beilage 2 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat



Querschnitt unter Perrontreppe



Querschnitt unter Aufnahmegebäude SBB



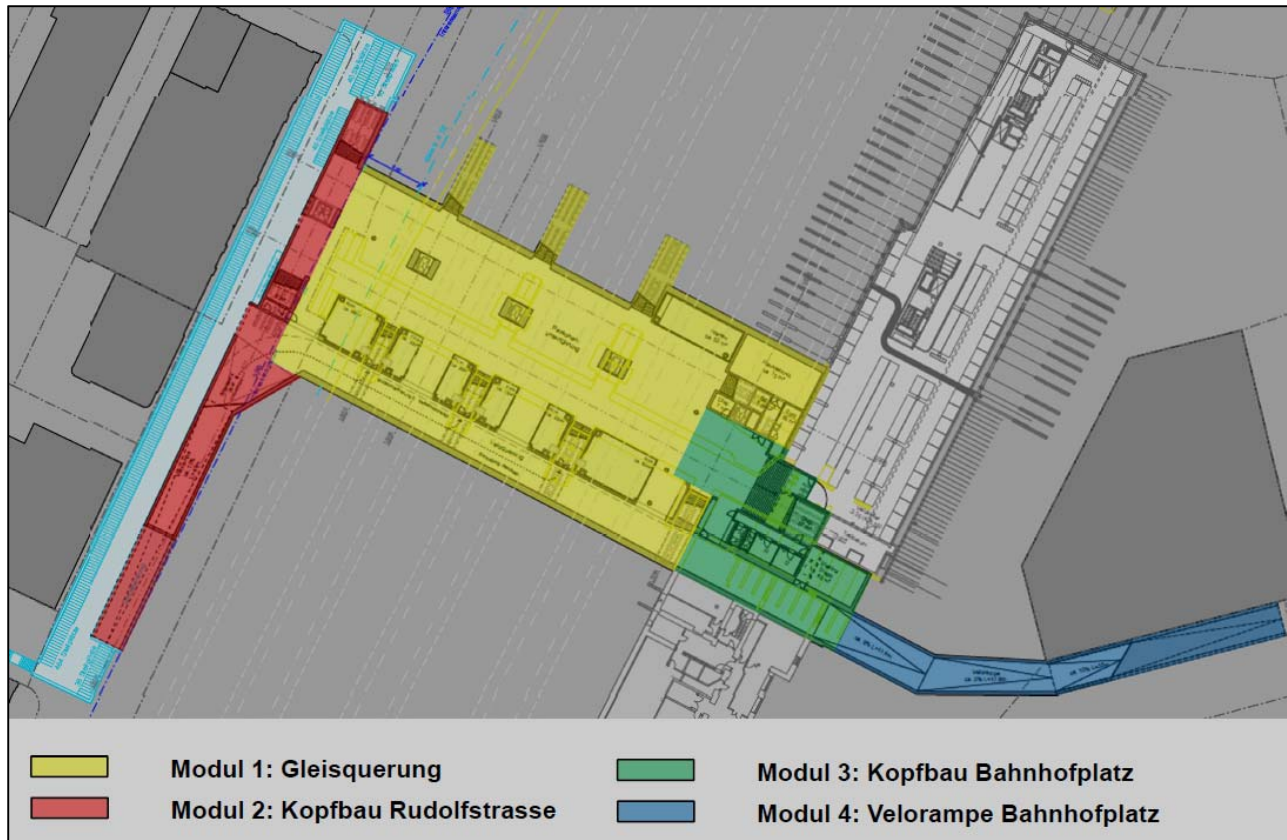
Querschnitt Unterführungsbereich

Tiefbauamt

Stadt Winterthur 

Veloquerung Nord

Querschnitte
Beilage 3 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat



Aufteilung Kostenmodule Kostenschätzung SBB Vorprojekt Juli 2014



Eigentumsverhältnisse Untergeschoss



Kostenteiler Rohbau SBB / Stadt Winterthur

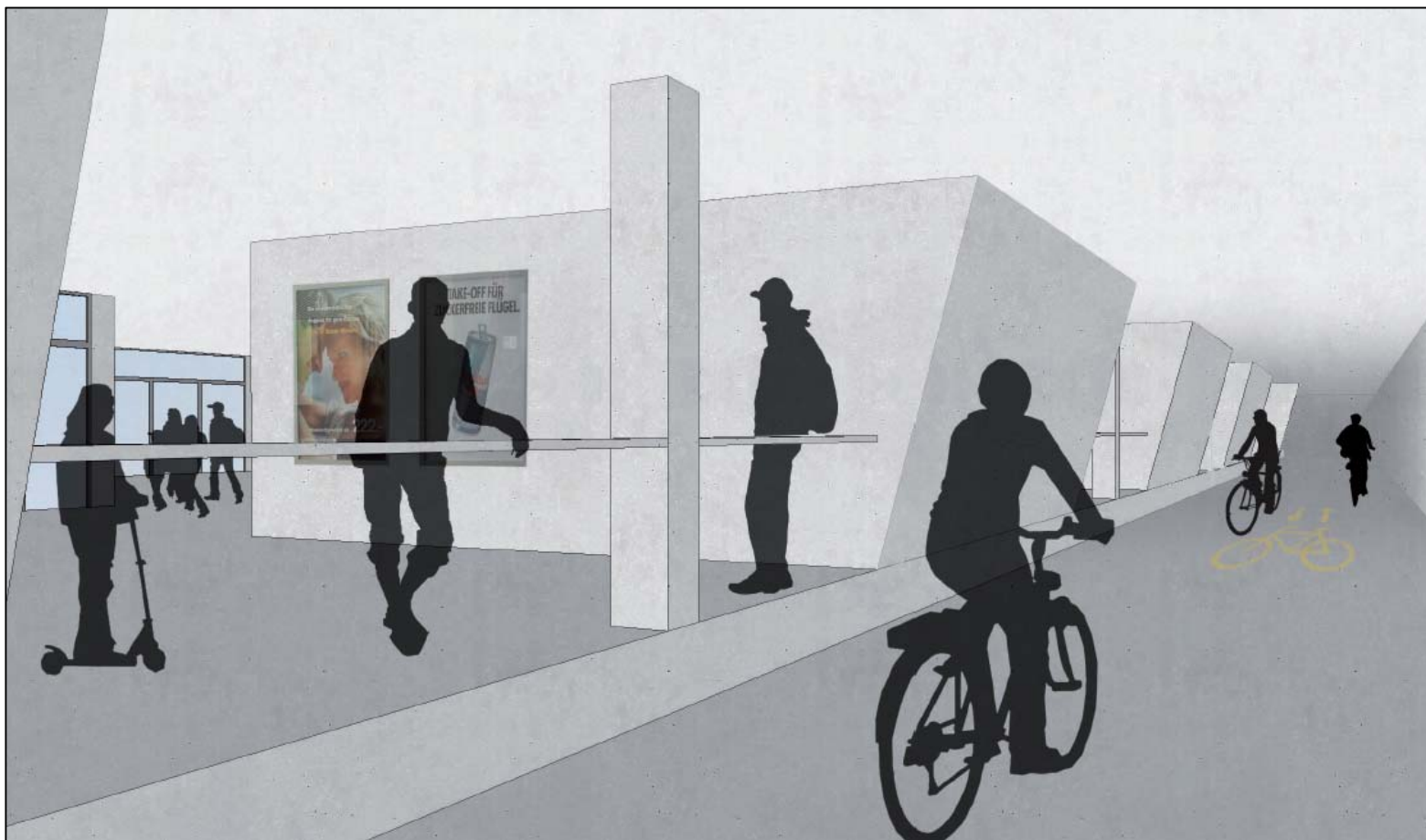
Tiefbauamt

Stadt Winterthur 

Veloquerung Nord

Aufteilung der Kostenmodule Kostenschätzung Vorprojekt und Eigentumsverhältnisse

Beilage 4 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat



Tiefbauamt

Stadt Winterthur 

Veloquerung Nord

Perspektive Veloquerung mit Personenunterführung
Beilage 5 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat
