

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kredit von CHF 900'000.-- für das Projekt Neukonzeption des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse

Antrag:

Für das Projekt Neukonzeption des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse wird zu Lasten der Investitionsrechnung des Verwaltungsvermögens, Objekt-Nr. 11'255, ein Kredit von brutto CHF 900'000.-- bewilligt.

Die Kreditbewilligung erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag ist der 1. September 2008.

Weisung:

Zusammenfassung

In der Tösstalstrasse zwischen Seenerstrasse und Oberseenerstrasse müssen dringend Werkleitungen (Kanalisation, Wasser, Elektrizität) ersetzt resp. vergrössert werden. Der Knoten Tösstalstrasse/Kanzleistrasse ist heute unbefriedigend organisiert. So gibt es auf der Tösstalstrasse keine separate Linksabbiegespur in die Kanzleistrasse. Dies hat häufige Staus durch Linksabbiegende zur Folge. Stadteinwärts kann der wartende Bus bei der Haltestelle beim Schulhaus durch Fahrzeuge nicht überholt werden, was ebenfalls zu häufigen Rückstaus führt. Zudem fehlen im Bereich zwischen Kanzleistrasse und Seenerstrasse weitgehend separate Radanlagen.

Das vorliegende Projekt sieht eine Optimierung der Spuren und eine Neukonzeption des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse mit einer Lichtsignalanlage und der Verlegung der Bushaltestelle Schulhaus Seen von der Tösstalstrasse in die Kanzleistrasse vor. Das Projekt ist ein Teilprojekt der Gesamtanierung.

Da es sich grösstenteils um überkommunale Strassen handelt, geht ein Grossteil der veranschlagten Kosten von CHF 900'000.-- zu Lasten des Strassenfonds. Die Nettoinvestitionen für die Stadt werden voraussichtlich noch CHF 90'000.-- betragen und die städtische Rechnung deshalb praktisch nicht belasten.

Mit der Realisierung des Gesamtprojektes wird die Funktions- und Gebrauchsfähigkeit der Tösstalstrasse und der darin liegenden Werkleitungen von der Seenerstrasse bis zur Oberseenerstrasse langfristig sichergestellt. Mit der Optimierung der Spuren und der Neukonzeption des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse mit einer Lichtsignalanlage und der Verle-

gung der Bushaltestelle wird die heute mangelhafte Verkehrsabwicklung im Bereich des Knotens erheblich verbessert und die Verkehrssicherheit an diesem Knoten massgeblich erhöht.

1. Ausgangslage

Die Tösstalstrasse im Abschnitt Seenerstrasse bis Oberseenerstrasse ist eine bedeutende Ausfallachse von Winterthur mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von gegen 20'000 Motorfahrzeugen. Es handelt sich um eine kantonal klassierte, innerstädtische Strasse mit regionalen Radrouten. Die Tösstalstrasse ist eine Ausnahmetransportroute und im Strassenkörper hat es zudem sehr viele Werkleitungen.

Der bauliche Zustand der Tösstalstrasse ist sehr schlecht. Es hat viele Belagsschäden. Notdürftig wurde immer wieder geflickt. Der Belagsaufbau und die Fundationsschicht sind zu schwach dimensioniert.

Bei der Einmündung in die Kanzleistrasse fehlt auf der Tösstalstrasse eine Linksabbiegespur. Wartende Autofahrerinnen und Autofahrer halten die Geradeausfahrenden Richtung Tösstal auf. Stadteinwärts staut sich der Verkehr ebenfalls, wenn der Bus auf der Fahrbahn bei der Haltestelle Schulhaus Seen steht und die Fahrzeuge nicht überholen können. Beim Rechtsabbiegen von der Kanzlei- in die Tösstalstrasse müssen die Busse zudem auf die Gegenfahrbahn ausholen. Für Radfahrerinnen und Radfahrer fehlen im Abschnitt zwischen Kanzleistrasse und Seenerstrasse weitgehend Radanlagen.

2. Zielsetzungen

Mit dem vorliegenden Projekt werden die Verkehrsverhältnisse verbessert und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer erhöht:

- Die Verkehrsführung für Bus, Fussgängerinnen/Fussgänger, Velofahrende und motorisierten Verkehr wird durch optimale Spuraufteilungen, eine neue Lichtsignalanlage beim Knoten Tösstalstrasse/Kanzleistrasse und durch die Verlegung der Bushaltestelle beim Schulhaus verbessert.
- Die Werterhaltung der Infrastrukturanlagen (Strasse und Werkleitungen) wird langfristig sichergestellt.
- Die Bauarbeiten für den Knotenumbau Tösstalstrasse/Kanzleistrasse, die Werkleitungsanierungen sowie die Strasseninstandstellung und das neue Lichtsignal werden auf eine möglichst optimale Bauzeit koordiniert.

3. Gesamtprojekt

Das Gesamtprojekt umfasst den Perimeter von der Seenerstrasse bis zur Oberseenerstrasse. Es enthält 3 Teile:

- Neukonzeption Knoten Tösstalstrasse/Kanzleistrasse mit Lichtsignalanlage und Verlegung Bushaltestelle (Gegenstand dieser Vorlage)
- Werkleitungsarbeiten
- Strasseninstandstellung

Gegenstand der Kreditvorlage ist nur die Neukonzeption des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse mit einer Lichtsignalanlage und die Verlegung der Bushaltestelle.

3.1 Neukonzeption Knoten Tösstalstrasse/Kanzleistrasse

Die Fahrbahn der Tösstalstrasse wird auf eine Breite von 10.55 m verbreitert. Dadurch wird es möglich, beidseitig einen Radstreifen und die für die neue Lichtsignalanlage nötige Linksabbiegespur sowie einen Radstreifen stadtauswärts zu markieren. Die Bushaltestelle beim Schulhaus wird verlegt. Die Gehwegbreite wird punktuell stark reduziert. Bei den Hauszugängen Nr. 252 und 254 beträgt sie 1.89 m bzw. 1.50 m. Entlang der Fassaden der Häuser Nr. 281 und 283 reduziert sich die Gehwegbreite auf 1.38 m.

In der Kanzleistrasse bleibt der Fahrbahnrand (Seite Schulhaus) unverändert. Die Mauer von der Ecke des Schulhauses bis zur Einfahrt wird abgebrochen und ein Bus-Wartehäuschen erstellt. Letztlich ergibt sich eine maximale Fahrbahnbreite in der Kanzleistrasse von 9.10 m.

Da die Durchfahrt für Ausnahmetransporte auf der Tösstalstrasse zu schmal ist, müssen sämtliche Aufbauten wie Leuchtpfosten und Lichtsignal-Ständer leicht demontierbar ausgeführt werden.

3.2 Bushaltestelle Schulhaus Seen

Die Bushaltestelle stadteinwärts wird von der Tösstalstrasse in die Kanzleistrasse verlegt. Es wird eine neue Haltestelle-Betonplatte von 28.0 m Länge erstellt. Die Lage des Fahrbahnrandes bleibt unverändert. Die Gehwegbreite beträgt 2.5 m. Die neue Bushaltestelle liegt auf der normalen Fahrspur. Der Motorfahrzeugverkehr Richtung Tösstalstrasse muss hinter einem haltenden Bus anstehen.

Umfangreiche Abklärungen haben ergeben, dass die vom Stadtarchitekt Reinhard 1950 geschaffene Buswartehalle im Rahmen der Neukonzeption des Knotens nicht mehr sinnvoll erhalten werden kann. Deshalb hat der Stadtrat am 11. März 2009 beschlossen, die Buswartehalle Tösstalstrasse 253 aus dem kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bau- und Denkmäler der Stadt zu entlassen. Im Gegenzug hat der Stadtrat dafür eine der verbleibenden zwei Buswartehallen an der Unteren Vogelsangstrasse, welche integral erhalten werden kann, in das kommunale Inventar aufgenommen. Der Beschluss wurde am 27. März 2009 publiziert. Es wurden keine Rekurse eingereicht. Somit kann die bestehende Buswartehalle im Rahmen dieses Projektes abgebrochen und eine neue Norm-Wartehalle am neuen Ort erstellt werden.

3.3 Lichtsignalanlage

Für den Betrieb der neuen Anlage ist die Schaffung der separaten Linksabbiegespur von der Tösstalstrasse in die Kanzleistrasse zwingend nötig. Durch die Lichtsignalanlage werden insbesondere die Verkehrsverhältnisse für Stadtbus verbessert. Dies betrifft speziell die Linie 2 beim Ein- und Ausfahren von der Tösstalstrasse in die Kanzleistrasse und die Linie 9 beim Linksabbiegen von der Kanzleistrasse in die Tösstalstrasse. Der motorisierte Individualverkehr profitiert davon, dass die Stadtbusse beim Ausfahren von der Kanzleistrasse in die Tösstalstrasse nicht mehr auf die Gegenfahrbahn gelangen und dass sich die Haltestelle Schulhaus Seen nicht mehr auf der Fahrbahn der Tösstalstrasse befindet.

Der bestehende Fussgängerstreifen über die Tösstalstrasse wird heute während Schulzeiten durch einen Lotsendienst gesichert. Mit der neuen Lichtsignalanlage wird dies nicht mehr nötig sein, die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger wird verbessert.

Infolge des kurzen Abstandes zur bestehenden Lichtsignalanlage Tösstalstrasse/Seenerstrasse müssen die Verkehrsströme zwischen den beiden Lichtsignalanlagen untereinander koordiniert werden. Aus diesem Grund muss auch das Steuergerät der bestehenden Anlage Tösstalstrasse/Seenerstrasse mit einer neuen Software ausgerüstet werden. Die neue Lichtsignalanlage bedeutet für den motorisierten Individualverkehr keine Leistungseinbusse, weil die Leistungsfähigkeit der Tösstalstrasse bereits heute durch den Knoten Tösstalstrasse/Seenerstrasse limitiert wird.

3.4 Landerwerb

Für die Realisierung dieses Bauvorhabens ist kein Landerwerb nötig.

3.5 Naturflächenbilanz

Es findet kein Verlust an Grünflächen durch die Neukonzeption des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse statt.

4. Anlagen Werke (nicht Gegenstand der Kreditvorlage)

4.1 Stadtentwässerung

Die Kanalisation in der Tösstalstrasse bis zum Knoten Landvogt-Waser-Strasse muss vergrössert werden. Das Profil des Entlastungskanals ab Katzensteigbach ist zu klein und muss ebenfalls vergrössert werden. Der eingedolte Katzensteigbach verläuft in der Bollstrasse, überquert die Tösstalstrasse und mündet bei der ZKB in den Entlastungskanal. Dieser bestehende Kanal muss ebenfalls vergrössert und in der Bollstrasse tiefer gelegt werden. Die Kanalisation in der Seenerstrasse wird mit Roboter saniert. Der bestehende Mischwasserkanal in der Kanzleistrasse muss durch einen grösseren Kanal ersetzt werden. Die Kosten von rund CHF 2,1 Mio. gehen zu Lasten der Betriebsrechnung der Abwasserentsorgung. Zusammen mit dem Projekt werden auch diverse defekte private Hausanschlussleitungen saniert. Diese Kosten gehen zu Lasten der Eigentümerinnen und Eigentümer.

4.2 Stadtwerk Gas/Wasser

Die Wasser-Hauptleitung in der Tösstalstrasse ist ca. 100 Jahre alt und wird ersetzt. Auch die Hauptleitung in der Seenerstrasse wird ersetzt.

4.3 Stadtwerk Elektrizität

Die bestehenden Rohranlagen sind voll belegt. Zusätzliche Kabel können keine mehr eingelegt werden. Im gesamten Projektperimeter werden die bestehenden Rohrblöcke deshalb vergrössert.

5. Instandstellung Strasse (nicht Gegenstand der Kreditvorlage)

Im Nachgang zu den Werkleitungsarbeiten werden die Tösstalstrasse, die Kanzleistrasse und die Seenerstrasse im gesamten Projektperimeter neu instand gestellt. Die Kosten für die Instandstellung von rund CHF 2,95 Mio. wurden durch den Stadtrat am 29. April 2009 als gebundene Ausgaben bereits bewilligt.

6. Vernehmlassungen

Die Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich hat im Rahmen der Begehrensäusserung zustimmend Stellung zum Gesamtprojekt genommen. Die Kosten für die überkommunalen Baubereiche können voraussichtlich dem Fonds für den Bau des überkommunalen Strassennetzes belastet werden. Zudem wurde das Projekt mit Vertretern von Pro Velo Kanton Zürich besprochen, angepasst und von Pro Velo letztlich für in Ordnung befunden.

7. Öffentliche Informationsveranstaltung gemäss § 13 Strassengesetz

Am 12. März 2009 wurde das Projekt anlässlich einer öffentlichen Informationsveranstaltung der interessierten Bevölkerung vorgestellt. Es nahmen etwa 40 Personen teil. Dabei wurde eine nicht berücksichtigte Einwendung gemacht. Sie betraf die Einmündung der Bollstrasse in die Tösstalstrasse.

8. Öffentliche Planaufgabe gemäss § 16 und 17 Strassengesetz

Vom 6. April 2009 bis am 6. Mai 2009 wurde die öffentliche Planaufgabe durchgeführt. Es wurden zwei Einsprachen eingereicht, wobei die eine zwischenzeitlich durch Rückzug als erledigt abgeschlossen werden konnte. Zur zweiten Einsprache (betrifft die Einmündung der Bollstrasse in die Tösstalstrasse) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 10. Juni 2009 die Ablehnung beantragt.

9. Kosten

Die Aufwendungen gehen zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Objekt-Nr. 11'255. Aufgrund des detaillierten Kostenvoranschlages, mit Preisbasis 1. September 2008, ist mit folgenden nicht gebundenen Aufwendungen für die Neukonzeption des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse zu rechnen (inkl. MWSt):

a) Lichtsignalanlage

BKP 223 (Anlagen Stadtpolizei)

Total CHF 741'000.00

b) Verlegung Bushaltestelle

BKP 111 (Abbruch und Belagsarbeiten)

Total CHF 159'000.00

Beantragter Kredit

CHF 900'000.00

10. Entnahme der Kosten aus dem Strassenfonds

Die Kostenaufteilung erfolgt proportional zur Flächenaufteilung gemäss Strassenklassierung sowie dem üblichen Kostenteiler bei Lichtsignalanlagen. Voraussichtlich können 90 % der Kosten, d.h. CHF 810'000.--, dem Strassenfonds belastet werden. **Die voraussichtlichen Nettoinvestitionen betragen somit CHF 90'000.--.**

Da es sich hierbei um keinen verbindlichen Beschluss des Kantons handelt, muss ein Bruttokredit beantragt werden.

11. Investitionsplanung

Im Investitionsplan des allgemeinen Verwaltungsvermögens sind die Ausgaben für dieses Bauvorhaben berücksichtigt.

11.1 Finanzwirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die finanzwirtschaftlichen Investitionsfolgekosten richten sich nach den Bestimmungen des Gemeindegesetzes und des Kreisschreibens der Direktion des Innern über den Gemeindehaushalt. Sie sind für die Krediterteilung rechtlich verbindlich und für die Finanzbuchhaltung relevant, fliessen in die künftige Laufende Rechnung ein und bilden die Grundlage für die Finanzierung der Investitionen.

	Jahre 1 – 10	Jahre 11 – 30
Kapitalfolgekosten:		
▪ Abschreibungen: 6.5 % der voraussichtlichen Nettoinvestition von CHF 90'000.00	6'000	
▪ Abschreibungen: 1.75 % der Nettoinvestition		2'000
▪ Kapitalzins: 3.25 % von 2/3 der Nettoinvestition	2'000	2'000
▪ Kapitalzins: 3.25 % von 1/6 der Nettoinvestition	1'000	1'000
	9'000	5'000
Sachfolgekosten:		
1.5 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)		
	1'000	1'000
Bruttoinvestitionsfolgekosten	10'000	6'000
Investitionsfolgeerträge:		
keine	0	0
Nettoinvestitionsfolgekosten	10'000	6'000
Finanzierungsart		
100 % durch Steuereinnahmen		
In Steuerprozenten	0 %	0 %
Im Voranschlag 2009 beträgt 1 Steuerprozent CHF 2'126'829		

11.2 Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die betriebswirtschaftlichen Investitionsfolgekosten sind für die Krediterteilung rechtlich nicht verbindlich und dienen der Kostentransparenz. Sie sind nutzungsorientiert und ermöglichen den Institutionen die Berechnung der Preise der Dienstleistungen und Produkte.

Kapitalfolgekosten:	Jahre 1 – 50
Abschreibung: 2 % der Nettoinvestition	2'000
Kapitalzins: 3.25 % auf 50 % der Nettoinvestition	1'000
	3'000
Sachfolgekosten:	
1.5 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)	

Bruttoinvestitionsfolgekosten	<u>1'000</u>
Investitionsfolgeerträge: keine	<u>0.00</u>
Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>4'000</u>

12. Termine, Bauausführung

Der Bauablauf wird in enger Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei erarbeitet. Angestrebt wird ein Baubeginn im Herbst 2009. Je nach Verlauf des Plangenehmigungsverfahrens und Etap-pierung der Erneuerung der Wasser-Hauptleitung wird aber erst im Frühjahr 2010 begonnen. Es wird mit einer Bauzeit von 2 Jahren gerechnet. Der Deckbelagseinbau ist in den Som-merferien 2011 vorgesehen.

Das Bauvorhaben wird die städtische Rechnung praktisch nicht belasten. Mit der Realisie-rung des Gesamtprojektes wird die Funktions- und Gebrauchsfähigkeit der Tösstalstrasse und der darin liegenden Werkleitungen von der Seenerstrasse bis zur Oberseenerstrasse langfristig sichergestellt und die heute mangelhafte Verkehrssituation und Sicherheit im Be-reich des Knotens Tösstalstrasse/Kanzleistrasse verbessert.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilage:
- Übersichtsplan

