

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kredit von Fr. 3'800'000 für die Realisierung des Veloparking Esse-Areal und einer kombinierten Fuss- und Radwegverbindung zur Schaffhauserstrasse (Projekt-Nr. 11631)

Antrag:

1. Für die Realisierung des Veloparkings Esse-Areal und einer kombinierten Fuss- und Radwegverbindung zur Schaffhauserstrasse (Projekt-Nr. 11631) wird ein Kredit von 3 800 000 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 01.04.2019.

Weisung:

1. Zusammenfassung

Auf dem heutigen Esse-Areal plant die SBB ein Logistikzentrum zur Ver- und Entsorgung der Personenunterführung PU Nord und weiterer Teilgebiete des Bahnhofs (Projekt Logistikzentrum Esse-Areal, LEA). Der Baustart ist im Sommer 2020 vorgesehen.

Im ersten Obergeschoss des Projekts ist ein städtisches Veloparking mit rund 570 Veloabstellplätzen vorgesehen. Zudem ist zwischen dem LEA-Gebäude und dem Gleisfeld eine 3,5 bis 4,25 Meter breite Fuss und Veloverbindung vorgesehen, welche das Veloparking erschliesst und eine durchgehende Verbindung bis zur Rudolfstrasse ermöglicht. Die Erschliessung des Veloparkings erfolgt mittels einer Rampe vom Fuss- und Radweg mit 7 % bis 12 % Steigung.

Eine verbesserte Anbindung in Richtung Norden an die Schaffhauserstrasse muss über die bestehende Fussgängerbrücke geführt werden. Dafür wird das Brückenprofil nach Möglichkeit auf eine Breite von rund 3,5 Metern aufgeweitet sowie mit neuen und höheren Geländern ausgestattet. Für einen ebenerdigen Anschluss an die Schaffhauserstrasse muss ein neuer Weg über das angrenzende Privatareal geführt werden.

Kosten

Total Bruttoinvestition	Fr.	4'300'000.00
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	Fr.	500'000.00
Beantragter Kredit	Fr.	<u>3'800'000.00</u>

2. Ausgangslage

Am 05.11.2018 hat der Grosse Gemeinderat einen Projektierungskredit für ein neues Veloparking auf dem Esse-Areal sowie für eine verbesserte Zugänglichkeit von der Schaffhauser- bis zur Rudolfstrasse gesprochen.

Das neue Veloparking Esse-Areal wird im Obergeschoss der neuen Logistikzentrum der SBB erstellt. Das Bauprojekt für das neue Gebäude samt Umgebung liegt vor (April 2019). Das Projekt wird im Verfahren gemäss Eisenbahngesetz bewilligt und ist dazu vom 22. Februar bis zum

25. März 2019 öffentlich aufgelegt worden. Die Bewilligung durch das Bundesamt für Verkehr wird im Frühjahr 2020 erwartet.

Für die Erstellung und Finanzierung der Ausführungsphase haben die SBB und der Stadtrat eine Vereinbarung, vorbehältlich dieser Kreditgenehmigung durch den Grossen Gemeinderat, unterzeichnet.

Für die Verbesserung der Anbindung des Fuss- und Radweges von der Schaffhauserstrasse her wurde eine Vorstudie erarbeitet. Die Nettoinvestitionen an dem Projekt LEA inkl. Umgebung betragen rund 2,2 Millionen Franken.

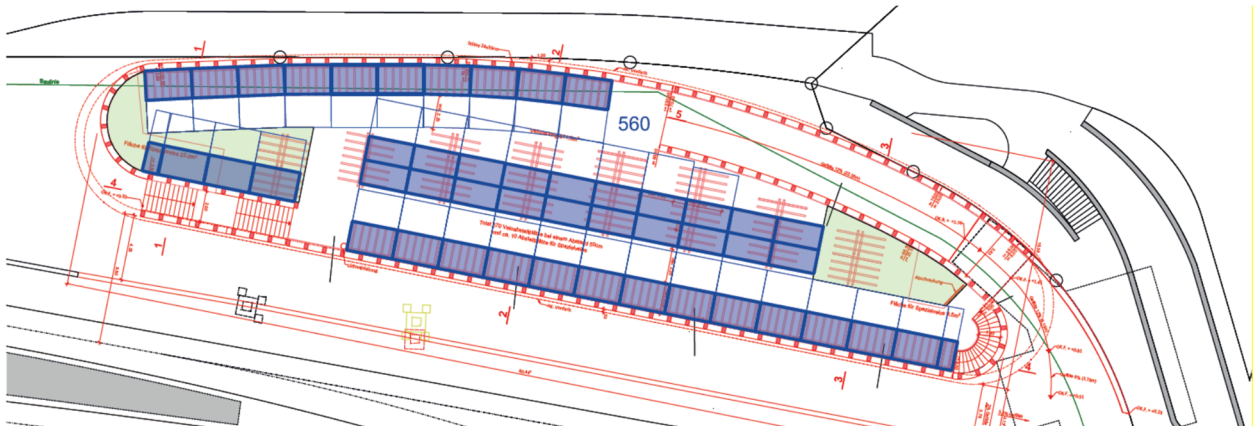
3. Projektbeschreibung

Veloparking Esse-Areal

Auf dem heutigen Esse-Areal plant die SBB ein Logistikzentrum zur Ver- und Entsorgung der Personenunterführung PU Nord und weiterer Teilgebiete des Bahnhofs zu erstellen (Projekt Logistikzentrum Esse-Areal, LEA). Der Baustart mit den Abbrucharbeiten ist im Sommer 2020 vorgesehen, die Fertigstellung des Gebäudes per Ende 2021 geplant. Die Umgebung samt durchgehenden Fuss- und Radweg bis zur Rudolfstrasse wird, aufgrund der laufenden Baustellen, voraussichtlich erst im Frühjahr 2023 fertiggestellt sein.

Im ersten Obergeschoss des LEA-Gebäude ist auf einer Fläche von ca. 600 m² ein städtisches Veloparking vorgesehen. Die lichte Raumhöhe ist mit 3,30 m bis 3,50 m grosszügig bemessen und soll zusammen mit einer bewussten Anordnung der Veloständer zu einem angenehmen Raumgefühl beitragen. Die Erschliessung für die Velofahrenden erfolgt mittels einer 3,5 m breiten Rampe vom Fuss- und Radweg aus mit einer Steigung von 7 % bis 12 %. Zu Fuss führt der Hauptaussgang direkt in Richtung Rudolfstrasse und weiter zur neuen PU Nord über eine 2,0 m breite Treppe. Die Fluchttreppe am nördlichen Ende des Gebäudes wird als Nebenaustritt ausgebildet, damit ein möglichst kurzer Fussweg zu den Perronzugängen in der Wüflingerunterführung gewährleistet ist. Die Veloabstellplätze im Veloparking sind frei zugänglich und werden kostenlos angeboten. Das Dienstleistungsangebot ist daher minimal gehalten.

Das Bauprojekt des Veloparkings wurde hinsichtlich Qualität und Quantität der Veloabstellplätze sowie auch betreffend Möglichkeiten einer späteren Aufrüstung zu einer bewirtschafteten Velostation überprüft. Das nachstehend beschriebene Layout bietet eine optimale Ausnutzung des Platzes, wobei Auffindbarkeit der freien Plätze sowie Sicherheit und Orientierung für die Nutzenden beachtet wurden. Mit einem Achsabstand von 50 cm können so rund 560 Abstellplätze in Doppelstockparkern plus 10 - 20 Abstellplätze für Spezialvelos angeboten werden. Das Veloparking wird «aufwärtskompatibel» geplant. Das heisst, dass künftig eine Aufrüstung zu einer überwachten und bewirtschafteten Velostation möglich bleibt. Eine solche Aufrüstung ginge dann zu Lasten der Anzahl Veloabstellplätze, da eine höhere Qualität und weitere Funktionen mehr Platz benötigen.



Umgebungsgestaltung (Fuss- und Radweg zur Rudolfstrasse)

Zwischen dem LEA-Gebäude und dem Gleisfeld wird eine 3,5 bis 4,25 Meter breite Fuss- und Radwegverbindung erstellt. Diese erschliesst das Veloparking und ermöglicht eine durchgehende öffentliche Verbindung von der Brücke über die Wülflingerstrasse bis zur neu gestalteten Begegnungszone der Rudolfstrasse. Die bestehende Infrastruktur kann z. B. mit dem Versetzen von Fahrleitungsmasten so angepasst werden, dass eine regelmässige Linienführung ohne Engstellen möglich ist.

Anbindung Fuss- und Radweg an Schaffhauserstrasse

Eine verbesserte Anbindung in Richtung Norden an die Schaffhauserstrasse muss über die bestehende Fussgängerbrücke geführt werden. Dafür soll das Brückenprofil mit einer Aufdopplung auf eine Breite von rund 3,5 Metern aufgeweitet sowie mit neuen und höheren Geländern ausgestattet werden.

Eine möglichst ebenerdige Wegführung von der Schaffhauserstrasse bis zur Brücke ist nur unter Inanspruchnahme von heutigem Privatareal möglich. Die private Eigentümerschaft zeigt sich gegenüber einem neuen öffentlichen, mindestens 3,5 m breiten, Fuss- und Radweg grundsätzlich offen. Die genaue Wegführung über das Areal und den Realisierungszeitpunkt gilt es aber mit den privaten Entwicklungsabsichten und Interessen zu koordinieren und festzulegen.

Bis zur Realisierung der ebenerdigen Wegverbindung erfolgt die Erschliessung des Veloparkings allenfalls vorübergehend über die bestehende Fussgängerrampe.

4. Investitionsausgaben

4.1 Kostenübersicht

Die Kostenzusammenstellung beruht auf dem Kostenvoranschlag vom 30.09.2019. Der Kostenvoranschlag weist eine Genauigkeit von +/- 20 % aus. Massgebender Stichtag ist der 01.04.2019.

Projekt Nr. 11631	Fr.
Grundstücke	210'000.00
Bauwerke	2'500'000.00
Diverses	210'000.00
Dienstleitungen	870'000.00
Eigenleistung Bauherr	230'000.00
Reserven und Rundung	280'000.00
Reserve Stadtrat (Art. 61 VVFH)*	0.00
Total Bruttoinvestition	4'300'000.00
Total neue Ausgaben	4'300'000.00
Abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit gemäss Beschluss vom 5. November 2018	500'000.00
Beantragter Kredit	3'800'000.00

* Der Kostenvoranschlag enthält neben den offen ausgewiesenen Reserven von 280 000 Franken auch Risiko-/Diverses-Posten von 160 000 Franken, somit total 440 000 Franken. Auf eine zusätzliche Stadtratsreserve gemäss Art. 61 VVFH wird deshalb verzichtet.

	Fr.
Bruttoinvestition	4'300'000.00
Abzüglich voraussichtliche Investitionseinnahmen:	
Kanton Zürich (Strassenfonds)	1'100'000.00
Bund (Agglomerationsprogramm)	1'000'000.00
Nettoinvestition	2'200'000.00

Kostenbetrachtung auf Projektinhalte (exkl. der offenen ausgewiesenen Reserven)

Die einzelnen Projektinhalte/-abschnitte sind im Kostenvoranschlag wie folgt enthalten:

ca. 2,7 Millionen Franken Veloparking (Gebäude)*

ca. 0,3 Millionen Franken Umgebung Veloparking inkl. Weg zwischen Wülflinger- und Rudolfstr.

ca. 0,6 Millionen Franken Anpassungen an Brücke

ca. 0,4 Millionen Franken Fuss-/Radweg an die Schaffhauserstrasse

* Mit rund 4'700Franken Abstellplatz liegen die Kosten rund 15 % tiefer als in der Kostenschätzung (ca. 5 500 Franken Abstellplatz), als zum Zeitpunkt des Projektierungskredites.

4.2 Einnahmen

Kanton Zürich

Gemäss gängiger Praxis kann davon ausgegangen werden, dass die mutmasslichen Kosten für durchgehende überkommunale separate Fuss- und Radwege aus der Bau- und Unterhaltungspauschale (Strassenfonds) mitfinanziert werden. Es kann mit einem Kostenbeitrag von ca. 80 % und damit von rund 1,1 Million Franken ausgegangen werden.

Bund

Das «Veloparking Esse» ist eine beitragsberechtigzte Massnahme im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der zweiten Generation (Ausbau Veloparkierung – Stadt- raum Bahnhof Winterthur). Es kann mit einem Kostenbeitrag von 40 % an die anrechenbaren Kosten und damit von rund 1 Million Franken ausgegangen werden.

Kanton und Bund legen die Beiträge erst nach der rechtskräftigen Bewilligung des vorliegenden Kreditantrages definitiv fest.

5. Investitionsfolgekosten

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten richtet sich nach den Vorgaben des Kantons Zürich im Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden und dem Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten der Stadt Winterthur.

Investitionen werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben (§ 26 VGG i.V.m. Anhang 2 Ziff. 4.1 VGG). Beim vorliegenden Investitionsprojekt gelangen die Vorschriften für den Hoch- und Tiefbau mit einer Abschreibungsdauer von 33 Jahre sowie 40 Jahren und einem Abschreibungssatz von 3.03 % sowie 2.5 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz.

Kapitalfolgekosten	Jahre 01 – 10	Jahre 11 – 40
Abschreibung: 3.03 % der Nettoinvestitionen auf Gebäudekosten von 1,4 Millionen Franken	42'420	42'420
Abschreibung: 2.5 % der Nettoinvestitionen auf dem Strassenbau von 0,3 Millionen Franken	7'500	7'500
Kapitalzins: 2.25 % auf ½ der Nettoinvestition	19'125	19'125
Sachfolgekosten		
1,5 % ¹ der Bruttoinvestition (ohne Landerwerb)	57'000	57'000
Personalfolgekosten		
Zusätzliche Personalkosten keine	0	0
Bruttoinvestitionsfolgekosten	126'045	126'045
Investitionsfolgeerträge keine	0	0
Nettoinvestitionsfolgekosten	126'045	126'045

¹ Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden, Kapitel 5.4.4.

Finanzierungsart		
durch Steuereinnahmen		100 %
In Steuerprozenten Im Budget 2019 beträgt 1 Steuerprozent 2,9 Millionen Franken	0,04 %	0,04 %

6. Investitionsplanung

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

Projekt-Nr.	11631
Projektbezeichnung	Veloparking Esse-Areal AP2, Neubau

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag (Fr.)
503021	Projektierung (bewilligt am 5.11.2018)	G	500'000.00
503022	Ausführung	#	3'200'000.00
Gesamtkredit			3'700'000.00

Planung	Kostenart (Fr.) 503021	Kostenart (Fr.) 503022	Gesamtbetrag (Fr.)
2020	250'000.00	200'000.00	450'000.00
2021	0.00	1'500'000.00	1'500'000.00
2022	0.00	1'500'000.00	1'500'000.00
2023	0.00	0.00	0.00

Die Investitionsplanung ist mit dem Budget 2021 wie folgt anzupassen:

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag (Fr.)
503021	Projektierung (bewilligt am 5.11.2018)	G	500'000.00
503022	Ausführung	#	3'800'000.00
Gesamtkredit			4'300'000.00

Planung	Kostenart (Fr.) 503021	Kostenart (Fr.) 503022	Gesamtbetrag (Fr.)
2020	250'000.00	200'000.00	450'000.00
2021	0.00	1'500'000.00	1'500'000.00
2022	0.00	1'500'000.00	1'500'000.00
2023	0.00	500'000.00	500'000.00

Die voraussichtlichen Einnahmen von rund 2,1 Millionen Franken werden ebenso im Budgetierungsprozess 2021 aktualisiert.

7. Termine

Die Realisierung des Projektes LEA soll mit der laufenden Grossbaustelle der «Rampe21» eng koordiniert werden. Daraus ergeben sich nachfolgende Meilensteine:

Kreditbeschluss Grosser Gemeinderat	Februar 2020
Finanzierungsvereinbarung Bund (Aggloprogramm)	März – Mai 2020
Abschluss Plangenehmigungsverfahren (BAV)	Mai 2020
Baubeginn (Beginn Abbrucharbeiten)	Juni 2020
Fertigstellung Gebäude	Ende 2021
Fertigstellung Umgebung, durchgehender Fuss-/Radweg	Frühjahr 2023

8. Schlussbemerkungen

Mit der Realisierung des Veloparkings Esse-Areal kann die Anzahl Veloabstellplätze im Bereich Rudolfstrasse zeitnah von rund 1'050 (Stand 2014) auf über 2'200 Abstellplätze erhöht und mehr als verdoppelt werden. Zugleich wird eine wichtige neue Langsamverkehrsverbindung von Norden her zum Bahnhof geschaffen. Die heute grossflächig vorhandenen und störenden Veloparkierungen mitten im Strassenraum können vielerorts entfernt werden.

Damit erfolgen weitere wichtige Schritte, um wie im Masterplan Stadtraum Bahnhof vorgesehen, dem Neuwiesenquartier ein neues Gesicht zu verleihen und die bisherige Bahnhofsrückseite erheblich in der Attraktivität mit urbanen und aufgewerteten Strassenräumen zu steigern.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:

- Visualisierungen
- Situationsplan OG
- Umgebungsplan
- Plan Brücke und Weg zur Schaffhauserstrasse

Linie: **751**
Bezeichnung: **Bahnhof Winterthur**
Km: **26.3**

7.1

Kanton(e): **Zürich**
Gemeinde(n): **Winterthur**


Projekt: **LEA, Winterthur**
Logistikzentrum Esseareal
Winterthur

ISP-Nr.: **1149060**

Phase: **Bauprojekt**

Projektansicht:



Unterschriften: Bauherrenvertretung SBB
Abteilung/OE: IM-DV-BHF
Name: Mark Schaffner
Datum: 02.04.2019
Unterschrift: 

Projektverfasser
Firma: Brühwiler AG Bauingenieure und Planer
Name: David Brühwiler
Datum: 02.04.2019
Unterschrift: 



Visualisierungen

Plan Nr.

Index: Erstellt Vis. Geprüft Vis. Freigabe Vis.
--- 02.04.19 cha

A

B

C

Microfilm Nr.:

Filename:

Format: A4

Linie: 751

Km: 26.300

SBB AG, Immobilien Development Bahnhöfe
Postfach, 8048 Zürich

Erstellt auf Basisdaten der amtlichen Vermessung und der SBB-Geodaten
© Geodaten swisstopo 5704003351 © Alle Rechte an diesem Dokument
stehen der SBB zu. Für die genaue Lage und die Vollständigkeit der
unterirdischen Anlagen besteht keine Gewähr



Ansicht von Perron Gleis 6 und 7



Ansicht von Wulfingerbrücke



Ansicht von Wulfingerstrasse

