

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kredit von CHF 12'500'000 für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd

Antrag:

Für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd wird zu Lasten des genehmigten Rahmenkredits von CHF 84 Mio. (Volksentscheid vom 17. Mai 2009) ein Kredit von CHF 12'500'000 (inkl. MWSt) zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens Objekt 11'406 bewilligt.

Der Kredit erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten. Preisbasis für die Kostenberechnung ist der 1. Oktober 2010.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Dem Stadtraum rund um den Hauptbahnhof kommt in mehrfacher Hinsicht eine hohe Bedeutung zu. Der Bahnhofplatz Süd ist mit Abstand der meistfrequentierte Ort Winterthurs und bildet die tägliche Drehscheibe für grosse Ströme von Passantinnen und Passanten sowie für den öffentlichen Verkehr. Neben dieser überregionalen Zentrumsfunktion hat er auch eine städtebauliche Wirkung und gilt als ein Aushängeschild der Stadt.

Eine bauliche Sanierung sowie eine betriebliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd sind dringend notwendig geworden. Die Beläge im Bereich der Busdurchfahrt sind stark beschädigt und können nur noch behelfsmässig repariert werden. Mit der Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd soll eine funktionale Halte- und Umsteigestelle für den Busbetrieb, eine geschickte Führung der erheblichen Fussgängerströme und eine Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität erreicht werden. Der Bahnhofplatz wirkt zudem als Drehscheibe zwischen Altstadt, Sulzerareal, Archareal und Hauptbahnhof und soll eine seiner Bedeutung würdige Aufwertung erhalten, so dass er zukünftig als Visitenkarte einer aufgeschlossenen Stadt wahrgenommen wird.

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

strasse umgebaut werden, damit sie den Mehrverkehr aus der Rudolfstrasse bewältigen können.

- Vor der Sperrung der Rudolfstrasse für den Gegenverkehr müssen zudem die **verkehrsberuhigenden Massnahmen für das Neuwiesenquartier** gemäss Schlussbericht "Verkehrskonzept Neuwiesen" vom 12. November 2008 umgesetzt sein.
- Wenn die **Rudolfstrasse für den Gegenverkehr gesperrt** ist, kann die 2. Etappe der **Gleisquerung Stadtmitte (Seite Neuwiesen)** in Angriff genommen werden. Es ist zu prüfen, ob die Seite Coop City bereits früher – optimalerweise unmittelbar anschliessend an den Umbau des Bahnhofplatzes Süd – realisiert werden kann.
- Die **Veloquerung Nord** wird zurzeit hinsichtlich Lage und Anordnung in Zusammenarbeit mit der SBB und im Zusammenhang mit der Personenunterführung Nord nochmals überprüft. Der **Neubau der Personenunterführung Nord** ist vom Investitionsprogramm der SBB abhängig und nicht vor 2015 zu erwarten.

2. Projektbeschreibung

2.1 Einleitung

Für die Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd wurde im Jahr 2008 ein öffentlicher Projektwettbewerb durchgeführt. Basierend auf den gesetzlichen Grundlagen zur öffentlichen Ausschreibung (Gatt/WTO) hat der Stadtrat beschlossen, ein entsprechendes Verfahren durchführen zu lassen. Er hat dazu ein Preisgericht mit Nutzerinnen und Nutzern, Vertretern des Stadtrates, städtischen Fachstellen sowie externen Fachpersonen bestimmt. Das Preisgericht hat im Rahmen des Wettbewerbes das Projekt "in between" eines Winterthurer Architekturbüros ausgewählt und dem Stadtrat zur Umsetzung empfohlen, der sich dieser Empfehlung anschloss.

Das Siegerprojekt sieht ein grosses, lichtdurchlässiges Dach aus Stahl vor, welches mit gelochten Aluminiumblechen verkleidet ist. Billettverkauf und Kundenberatung sind in der Stützenkonstruktion des Daches untergebracht. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Vorschlag ist weiterbearbeitet und vertieft worden. Insbesondere wurde geklärt, wie zusätzliche überdachte Wartebereiche auf der Seite Altstadt realisiert werden können. Im Zusammenhang mit der Abstimmung zum Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof wurde das siegreiche Wettbewerbsprojekt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern vorgestellt.

2.2 Weiterbearbeitung des Wettbewerbsprojektes

Das ursprüngliche Wettbewerbsprojekt wurde unter Leitung des Tiefbauamts in Zusammenarbeit mit Stadtbus, dem Amt für Städtebau und der Stadtpolizei überarbeitet. Im Bereich der Adler-Apotheke und vor der Liegenschaft Bahnhofplatz 4/6 wurde je eine zusätzliche Überdachung für wartende Buspassagier/innen geschaffen. Damit sollte dem Hauptkritikpunkt der fehlenden Überdachung auf der Seite Altstadt begegnet werden. Im Rahmen des 5. Forums Stadtraum Bahnhof Winterthur wurde das überarbeitete Projekt im März 2010 der interessierten Öffentlichkeit präsentiert. Im April 2010 folgte die öffentliche Planaufgabe nach Strassengesetz. Drei Einsprachen wurden eingereicht. Zwei Einsprachen wurden im Rahmen von Gesprächen behandelt. Alle Einsprachen sind rechtskräftig erledigt.

Bei der Vergrösserung der Dachflächen anlässlich der Projektfestsetzung vom 6. Oktober 2010 durch den Stadtrat galt es zu beachten, dass zahlreiche Anforderungen innerhalb sehr

beengten räumlichen Verhältnissen zu erfüllen sind. Nebst einem angemessenen Witterungsschutz für wartende Kundinnen und Kunden von Stadtbus sind dies auch ausreichende Zirkulationsflächen für die zahlreichen Passantinnen und Passanten vom Stadttor Richtung Untertor, betriebliche Anforderungen von Stadtbus und städtebauliche Aspekte. Bei der Optimierung der Dachflächen auf der Seite Altstadt wurde die Wartehalle vor der Liegenschaft Bahnhofplatz 4/6 (dem Restaurant Gotthard) auf 43 m² vergrössert; die Wartehalle vor der Adler-Apotheke weist neu eine Fläche von 36 m² auf. Die Dachränder müssen gegenüber der Haltekante um 100 cm zurückgesetzt werden. Dies geht zu Lasten der überdeckten Flächen, ist jedoch zwingend, weil sonst durch das "Überwischen" der Busse die Gefahr besteht, dass die Fahrzeuge mit dem Dachrand kollidieren.

Gestalterisch konnte am bisherigen Konzept festgehalten werden. Die weit auskragenden Dächer ruhen auf parallel zu den bestehenden Gebäudefassaden angeordneten Tragwänden. Damit wird der Zirkulation der Fussgänger/innen bestmöglich Rechnung getragen.

2.3 Projektbestandteile zu Lasten Rahmenkredit

In den Beilagen finden sich Pläne und Visualisierungen der Projektbestandteile, unten stehend sind sie stichwortartig beschrieben.

Tiefbauamt / Verkehrswege

- Sanierung Bahnhofplatz Süd im Abschnitt Zürcher-/Technikumstrasse – Stadthausstrasse, Länge = ca. 60 m, Breite = ca. 40 m mit Anpassung der Strassenentwässerung
- Verschiebung der Anlegekanten B und C (neu 2 Fahrspuren Seite Untertor, 3 Fahrspuren Seite CoopCity)
- Erstellung neuer Dachanlagen, zentrales Dachelement für Buskante B, C, D
Länge = 49.14 m/49.08 m, Breite = 32.84 m/22.73 m, 2 Wartehallen mit Betondächern an Kante A, Länge = 10.65 m, Breite = 2.60 m
- Neues Vordach Eingang CoopCity, Länge = 21.60 m, Breite = 1.85/2.00 m, mit Anpassung Fassade
- Anpassung Personenunterführung / Diensträume Stadtbus
- Neue Treppenaufgänge Personenunterführung Seite Untertor und Archplatz
- Neugestaltung Durchgang Personenunterführung Untertor bis Archplatz
- Aufhebung des öffentlichen Treppenabganges aus Busmittelinsel zur Personenunterführung
- Verlegung des oberirdischen Fussgängerübergangs Bahnhofplatz/Archplatz (Optimierung Abläufe Lichtsignal)

Stadtpolizei Verkehrssteuerung

- Neue Lichtsignalanlage Knoten Archstrasse/Technikum-/Zürcherstrasse/Bahnhofplatz

Stadtbus

- Anpassungen Fahrleitung am Bahnhofplatz Technikumstrasse / Zürcherstrasse / Stadthausstrasse (soweit Bauprovisorien übernimmt der ZVV 50 %)
- Lüftung/Heizung/Beleuchtung bestehender Diensträume
- Neue Infrastruktur-Trassees und Verkabelung im Platzbereich (Automaten, Informationen)
- Anpassung Speisung der Bus-Fahrleitungen

2.4 Nachbarprojekte, nicht Bestandteil des Rahmenkredits

Stadtbus

- Neue Möblierungen Bahnhofplatz (Fahrpläne, Billettautomaten, Fahrgastinformation etc.)
- Neue Fahrleitung an der General-Guisan-Strasse (werden als Bauprovisorium benötigt, bleiben jedoch definitiv bestehen)
- Anpassungen Fahrleitung bei Bankstrasse (werden als Bauprovisorium benötigt, bleiben jedoch definitiv bestehen)
- Alle definitiven Fahrleitungen / Masten
- Backoffice des Billettverkaufs und der Kundenberatung
- Zusatzkosten der Erweiterung der Diensträume Stadtbus
- Neuer Abgang für Stadtbus aus dem Billettverkauf und der Kundenberatung zu den Diensträumen
- Vergrößerung Aufenthaltsräume Stadtbus in der Personenunterführung
- Zusätzliche Betriebskosten während der Umbauphase

Investitionskredit 11374, Bahnhofplatz, neue Linienführung Linie 4

- Neue Buskante für Linie 4 Seite Technikumstrasse
- Signalisationsanpassungen für Linie 4
- Neue Haltestelle Seite Archstrasse (ohne betriebliche Einrichtung/Billettautomat)

Investitionskredit 11306 Archareal, neue Verkehrsführung

- Neuer Rechtsabbieger aus Archstrasse nach Technikumstrasse für Stadtbus (Linie 12)
- Neuer Rechtsabbieger aus Zürcherstrasse nach Archstrasse für Stadtbus

Sammelkredit 70247, gebundene Ausgaben

- Instandstellung Belagsoberflächen Bahnhofplatz Süd

Kredit 20237 Zulaufkanal Regenbecken Schützenwiese

- Zulaufkanal Neumarkt – Schützenwiese mit Querung Bahnhofplatz und Unterquerung CoopCity

2.5 Gestalterische Grundsätze des Bahnhofplatzes Süd

Das Projekt vereinbart eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd mit einer betrieblich nachhaltigen Lösung, die Spielraum für zukünftige Anpassungen des Verkehrskonzeptes bietet. Bei einer eventuellen späteren Umstellung auf einen Durchlaufverkehr des Busbahnhofs kann das zentrale Dachelement sinnvoll weitergenutzt werden. Die komplexen Anforderungen werden mit wenigen, präzisen Eingriffen erfüllt. Die neue, kraftvolle Platzgestaltung reagiert auf die strategisch bedeutende Lage zwischen Sulzer-Areal, Arch-Areal, Altstadt und Hauptbahnhof.

Billettverkauf und Kundenberatung und das Dachelement werden zu einer Grossform zusammengefasst, die räumlich den Platz neu strukturiert. Zur Altstadt hin wird ein breiter Abstand eingehalten. Somit können die historischen Gebäude wieder direkt am Bahnhofplatz stehen. Der Freiraum zur Altstadt ermöglicht ebenfalls einen wichtigen Sichtbezug vom Hauptbahnhof zum Arch-Areal. Das Untertor und die Marktgasse wachsen stärker mit dem Platz zusammen und werden durch den neuen Knotenpunkt vom Hauptbahnhof aus besser lesbar.

Das grosse Dach überdeckt drei Anlegekanten. Auf der Seite Untertor sind zwei zusätzliche, gestalterisch zurückhaltende Wartehallen mit Betondächern vorgesehen. Beim CoopCity wird ein neuer, heller Eingangsbereich erstellt. Multifunktions-Möblierungseinheiten auf allen Perrons bieten den geforderten Komfort für die Fahrgäste.

Billettverkauf und Kundenberatung sind betrieblich ideal situiert und als zentraler Punkt gut auffindbar. Sie sind als heller Raum im Kern der Stahlkonstruktion des zentralen Dachs konzipiert. Die Isolierverglasung dämmt den Arbeitsraum und wird durch eine Haut aus Lochblechplatten, ähnlich einem Vorhang, ergänzt. Eine Treppe führt in die bestehenden, unterirdischen Betriebsräume, die als Backoffice genutzt werden.

Die Unterführung zum Arch-Areal wird neu gestaltet. Sie erschliesst auch die Diensträume von Stadtbus, die durch eine perforierte Wand abgegrenzt sind. Durch die bauliche Aufwertung soll auch das Sicherheitsempfinden verbessert werden.

2.6 Gestaltung des Hauptdaches

Die grosse Dachfläche weist eine lichtdurchlässige Konstruktion auf. Die Eindeckung besteht aus VSG¹-Glasplatten, die Untersicht aus Lochblechen, deren Lochanteil und damit die Transparenz in Richtung Zentrum zunehmen. Die Lichtdurchlässigkeit verleiht dem Dach trotz seinen Dimensionen Leichtigkeit. Zudem kann tagsüber auf eine zusätzliche Beleuchtung verzichtet werden.

Das neue Dach wird durch Doppelfokus-Downlights² aus dem Dach heraus, indirekt über den Boden, beleuchtet. Somit entstehen Wartebereiche, die auch nachts eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Die Perronkanten werden aus Sicherheitsüberlegungen durch gerichtete Downlights vom Dach her ausgeleuchtet.

Billettverkauf und Kundenberatung werden durch ihre Lochblech-Verkleidung nachts zum Leuchtkörper. Das Spiel von Transparenz und Licht ergibt je nach Tages- oder Nachtzeit einen differenzierten Ausdruck, gleichzeitig wird die markante Form zum unverkennbaren Orientierungspunkt.

Die Lochblechverkleidung des Daches besteht aus einem 3 mm starken, silbrig gefärbten Aluminiumblech. Die Perforation des Lochbleches ist gesteuert ungleichmässig. An Boden und Decke ist die Lochung geringer als in der Mitte, wo ein maximaler Sichtbezug gewünscht ist. Die Stahlträger im Innern des Daches sind farblich dunkler behandelt, damit sie optisch mehr in den Hintergrund treten.

Die einzigartige, imposante Dachform setzt am meistbegangenen Platz in Winterthur einen ausgesprochenen städtebaulichen Akzent. Durch die optimale Integration des Billettverkaufs und der Kundenberatung sowie durch die ansonsten stützenfreie Konstruktion werden auch für die Benutzerinnen und Benutzer optimale Voraussetzungen geschaffen. Die Besucherinnen und Besucher werden beim Verlassen des Bahnhofs von einem einzigartigen Platz empfangen.

¹ VSG=Verbundssicherheitsglas

² Doppelfokus-Downlights besitzen einen rotationssymmetrischen Lichtkegel, der senkrecht nach unten gerichtet ist. Bei Doppelfokus-Downlights ermöglicht eine spezielle Reflektorform eine hohe Lichtleistung bei kleinerer Deckenöffnung.

2.7 Unterhalt und Reinigung des Hauptdaches

Die Halogenmetalldampflampen der Doppelfokus-Downlights im Dach sind von unten direkt zugänglich. Mit einer einfachen Hebebühne können die Leuchtmittel ausgewechselt werden, ohne dass die Lochblechverkleidung tangiert wird. Die Leuchtmittel haben eine Lebensdauer von 10'000 h bis 12'000 h. Bei einer jährlichen Betriebszeit von ca. 2'000 h bis 2'500 h wird mit einem Wartungsintervall für den Lampenwechsel von 4 bis 5 Jahren gerechnet.

Die Oberfläche des Hauptdaches wird voraussichtlich jährlich abgespritzt. Jeweils in den Kehlen des Daches, im Verlauf der Regenrinnen, wird ein Stahlrost mit Fallschutz eingebaut, welcher begangen werden kann. Die VSG-Glaseindeckung ist ebenfalls begehbar. Die Dachfläche ist nur mit einer Hebebühne zugänglich.

Die Dachuntersichten sowie das Dachinnere können mit Luftdruck ausgeblasen oder mit Wasserdruck abgespritzt werden. Die Lochblechverkleidung wird im Innern mit einem metallischen Vogelschutz in Form eines Netzes mit ca. Ø 15 mm versehen.

Die Lochblechverkleidung der Hauptstütze kann wie ein Fensterladen nach aussen aufgeklappt werden. So kann die Verglasung des Billettverkaufs hindernisfrei beidseitig gereinigt werden.

Günstig ist die Gesamtkonstruktion des Hauptdaches bezüglich des Taubenschutzes. Sie bietet keine Anflugmöglichkeiten für Tauben, damit werden gegenüber heute die Verschmutzungen durch Taubenkot merklich abnehmen.

2.8 Gehweg- und Fahrbahnoberflächen

Grundsätzlich werden alle bestehenden Beläge infolge des schlechten Zustandes sowie der diversen notwendigen Baugruben und Werkleitungsgräben erneuert.

Das heutige Haltekonzept von Stadtbus mit vier Anlegekanten wird auch zukünftig beibehalten, da in absehbarer Zeit eine Umstellung auf den Durchlaufbetrieb mit zwei Anlegekanten aus betrieblichen Gründen nicht realisiert werden kann. Neu wird jedoch die breite Fahrgasse Seite Altstadt verschmälert und auf der Gegenseite die Fahrgasse Seite Coop City verbreitert. Die neuen Fahrgassen werden im Bereich der Anlagekanten aus hellen Betonplatten gestaltet; die Höhen der Anlagekanten werden durchgehend behindertengerecht mit 16 cm ausgestaltet. Gehwege, Perrons und Vorplatz CoopCity werden mit bituminösen Schwarzbelägen ausgeführt.

Die behindertengerechte bauliche Ausgestaltung und die Anordnung der taktilen Leitlinien für Sehbehinderte wurden mit der Fachstelle für behindertengerechtes Bauen diskutiert.

2.9 Personenunterführung

Die bestehende 3-armige unterirdische Personenunterführung wird neu in einen öffentlichen und einen nicht öffentlichen Bereich aufgeteilt. Der nicht öffentliche Bereich dient Stadtbus als Ruhe- und Diensträume. Die bestehenden Treppen- und Rampenaufgänge werden teilweise abgebrochen und neu konzipiert.

2.10 Fahrleitungen

Bei der Anpassung der Fahrleitungsanlagen werden sowohl der Bau- als auch der Endzustand berücksichtigt.

Bauzustand:

Im Bereich Bahnhofplatz Süd werden während der Bauarbeiten sämtliche Fahrleitungsanlagen demontiert. Für das Busführungskonzept während des Baus (Vollsperrung Bahnhofplatz) sind diverse Provisorien erforderlich, die grösstenteils im Endzustand bestehen bleiben und zu einer grösseren Flexibilität im Störfall verhelfen. Dies gilt für die ostseitige Fahrleitung an der General-Guisan-Strasse (westseitig schon bestehend) im Abschnitt St. Gallerstrasse-Römerstrasse sowie die ostseitige Fahrleitung an der Bankstrasse im Abschnitt Stadthausstrasse-Bahnhofplatz Nord.

Endzustand:

Im Bereich Bahnhofplatz Süd wird eine vollständige Neuanlage erstellt. Die Anlageform (Weichen etc.) wird generell vereinfacht und nimmt auf das neue Busdach Rücksicht. Allfällige Verformungen des Daches (Schnee) sind im Fahrleitungsaufhängungssystem berücksichtigt. Für das Projekt sind vier neue Busmasten erforderlich. Auf der Nordseite der Mittelinsel wurde aus gestalterischen Gründen auf die Anordnung eines Busmastes verzichtet. Als Ersatz werden zwei dezentral liegende Abfangungen notwendig. Die projektierte Anlageform erfüllt die heutigen Bedürfnisse und die zurzeit vorhandenen Fahrplankonzepte von Stadtbus, ist aber aus statischen Gründen nicht weiter aufwärtskompatibel. Da spätere Anpassungen nicht auszuschliessen sind, wird im Bereich der Mittelinsel vorsorglich ein entsprechendes Mastfundament erstellt. Dieser Standort würde alle möglichen Weiterausbauten abdecken.

2.11 Übrige Werkleitungsarbeiten

Die übrigen Werke (Stadtwerk Gas Wasser, Stadtwerk Technik Elektrizität, Fernwärme, Swisscom, Cablecom) haben ausser geringfügigen Anpassungen infolge der Foundation des Hauptdaches keine Ausbauprojekte.

3. Zulaufkanal Neumarkt bis Schützenwiese (Objekt 20237)

Durch das Projekt Zulaufkanal Neumarkt bis Schützenwiese wird das Leitungskonzept unter dem Bahnhofplatz vollständig verändert. Die wichtigsten Projektelemente des neuen Zulaufkanals im Bereich Bahnhofplatz Süd sind:

- Pressvortrieb Neumarkt bis Bahnhofplatz Süd
- Anpassung der bestehenden Hochwasserentlastung
- Ortsbetonkanal Bahnhofplatz bis Coop
- Unterquerung Coop und anschliessende Unterquerung des Gleisfeldes bis zur Gertrudstrasse

Die hydraulisch und bautechnisch äusserst komplexen Projektelemente des Zulaufkanals sind mit dem Umbau Bahnhofplatz Süd eng verknüpft. Nur dank der Vollsperrung des Bahnhofplatzes ist die Realisierung von bis zu 7 Meter tiefen Baugruben erst möglich. Mit diesen Projektelementen des Zulaufkanals ist aber auch eine Verlängerung der Bauzeit verbunden. Insbesondere bei diesen Bauteilen wird deshalb möglicherweise Nacht- und Wochenendar-

beit nötig sein. Selbstverständlich werden die Arbeiten für den Zulaufkanal mit dem Umbau des Bahnhofplatzes Süd engstens koordiniert.

4. Bauvorgang und Verkehrsführung

Bereits im Jahr 2008 wurden unter Miteinbezug von Stadtbus und der Stadtpolizei Varianten zum Bauvorgang und zur Verkehrsführung untersucht. Die Vollsperrung des Bahnhofplatzes Süd während den Umbauarbeiten hat sich als die optimalste Lösung erwiesen.

Als Kernelement werden die Stadtbuslinien 1 und 2 im Bahnhofsbereich während des Baus abgetauscht, d.h. es werden die neuen Verbindungen Oberwinterthur–Wülflingen und Seen–Töss geschaffen. Deren Haltestellen werden während der Bauarbeiten verlegt. Gewisse Linien verkehren während der Bauzeit über die Rudolfstrasse und Neuwiesenstrasse. Somit kann der Bahnhofplatz als Inselbaustelle praktisch verkehrsfrei bearbeitet werden. Nach Vorliegen des Bauprojektes des Zulaufkanals Neumarkt bis Schützenwiese erfolgt eine Überprüfung des Bauprogrammes mit dem Ziel, dieses weiter zu verfeinern und zu bestätigen (mögliche Optimierung mittels Wochenendarbeit, Nachtarbeit, Zweischichtbetrieb). Es ist zwingend, dass die Vollsperrung des Bahnhofplatzes nicht länger als ein Jahr dauert. Dies vorzugsweise von Ende Juni 2012 bis Ende Juni 2013. Anlässlich des am letzten Juni-Wochenende stattfindenden Albani-Festes verkehren die Stadtbusse jeweils nach speziellen Linien- und Fahrplänen. Es ist unbedingt anzustreben, dass vom "Albani-Fest-Fahrplan" direkt auf den "Baustellen-Fahrplan" umgestellt werden kann, weil die vollständige Umstellung des Linien- und Fahrplanes aufwendige und kostenintensive Vorbereitungen erfordert. Zudem sollen die Kundinnen und Kunden von Stadtbus mit möglichst wenig Umstellungen belastet werden. Für den Billettverkauf wird im Bereich des Stadtttores ein Provisorium erstellt.

Die Baustelle wird als Inselbaustelle eingerichtet. Zu- und Wegfahrten erfolgen über die Technikum- und Zürcherstrasse. Die Fussgänger/innen werden generell um die Baustelle herum geführt. Der Zugang zu den Liegenschaften muss zeitweise mit Provisorien sichergestellt werden.

Folgende Arbeiten müssen voraussichtlich nachts und an Wochenenden ausgeführt werden:

- Demontagen und Montagen von Fahrleitungen
- Montage der Haupttragelemente des Daches
- Abbruch- und Belagsarbeiten im Zugangsbereich der umliegenden Gebäude
- Demontage des Vordaches CoopCity
- Bergmännische Vortriebe für den Zulaufkanal
- Unterquerung CoopCity (Beeinträchtigung des Verkaufs- und Schulbetriebes durch Lärmemissionen)

Für die Realisierung des Bauvorhabens, inkl. Werkleitungsarbeiten, ist mit einer Gesamtbaupzeit von ca. 18 Monaten zu rechnen, davon ca. 11 Monate mit einer Vollsperrung des Bahnhofplatzes.

5. Kostenzusammenstellungen

5.1 Investitionskosten zu Lasten Rahmenkredit

Grundstücke	CHF	100'000.--
Anpassungen Personenunterführung	CHF	1'370'000.--
Oberflächengestaltung, Möblierung, Anpassungen CoopCity	CHF	2'570'000.--
Zentrales Dach mit Billettverkauf und Kundenberatung	CHF	5'570'000.--
Betriebseinrichtungen Stadtbuss, Fahrleitungen	CHF	3'890'000.--
Anlagen Werke / Stadtpolizei	CHF	370'000.--
Verschiedenes: Kunst am Bau, Entsorgung PAK ³ -Beläge	CHF	210'000.--
Zwischentotal Grundstücke / Bauwerke	CHF	14'080'000.--
Projektierungskredit (vor Kreditgenehmigung)	CHF	900'000.--
Zusätzliche, aufgelaufene Projektierungskosten	CHF	300'000.--
Projektierung und Bauleitung	CHF	1'730'000.--
Gesamtprojektleitung	CHF	620'000.--
Zwischentotal Projektierung und Bauleitung	CHF	3'550'000.--
Reserven und zur Rundung (ca. 5 %)	CHF	800'000.--
<u>Zwischentotal Ausgaben brutto</u>	CHF	<u>18'430'000.--</u>
Abzüglich Gutschrift aus Kostengutsprache ZVV	CHF	3'600'000.--
Abzüglich Instandstellung zu Lasten gebundenem Sammelkredit 70247	CHF	800'000.--
Abzüglich neue Linienführung Line 4, Investitionskredit 11374	CHF	80'000.--
Anteil Installationen / Provisorien Zulaufkanal Kredit 20237	CHF	550'000.--
<u>Abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit</u>	CHF	<u>900'000.--</u>
<u>Zwischentotal</u>	CHF	<u>5'930'000.--</u>
Total Investitionskosten zu Lasten Rahmenkredit netto	CHF	12'500'000.--

5.2 Vergleich mit Grobkostenschätzung Rahmenkredit

Für den Umbau des Bahnhofplatzes Süd wurde anlässlich der Grobkostenschätzung für den Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof ein Betrag von ca. CHF 11'900'000.-- inkl. MwSt. geschätzt. Zusätzlich wurde im Rahmenkredit für alle Teilprojekte eine offene Reserve von CHF 8'000'000.-- oder ca. 10 % berücksichtigt. Diese wird mit dem vorliegenden Projekt voraussichtlich im Umfang von CHF 600'000.-- beansprucht werden müssen.

Die Mehrkosten gegenüber der Grobkostenschätzung des Rahmenkredites ergeben sich insbesondere aus folgenden Gründen:

- Gegenüber der Grobkostenschätzung für den Rahmenkredit kommt die Dachausführung etwas teurer zu stehen.
- Der Umfang der Provisorien für die Fahrleitungen, welche ausserhalb des eigentlichen Baustellenbereichs auch in der Bankstrasse und in der General-Guisan-Strasse nötig sind, war nicht vorhersehbar.

³ Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe. PAK sind natürlicher Bestandteil von Kohle und Erdöl. Der bei der Verkokung von Steinkohle anfallende Teer enthält hohe Anteile an PAK. Daher ist seine Verwendung im Strassenbau verboten worden.

5.3 Projektierungskosten

Am 14. September 2009 genehmigte der Grosse Gemeinderat (2009/073) einen Projektierungskredit von CHF 900'000.-- zu Lasten Projekt 11406, Umbau und Neugestaltung Bahnhofplatz Süd. Folgende Umstände führten zu höheren Projektierungskosten von CHF 300'000.--:

- Um einen Baubeginn im Sommer 2012 zu ermöglichen, war es erforderlich, hinsichtlich der Bauausführung gewisse Projektierungsleistungen bereits vor der Kreditgenehmigung durch den Grossen Gemeinderat auszulösen.
- Die Koordination mit dem Projekt Zulaufkanal gestaltete sich sehr aufwendig und umfangreich. Dies auch insbesondere deshalb, weil sich nachträglich gezeigt hat, dass im Zusammenhang mit dem Neubau des Zulaufkanals bestehende Spezialbauwerke im Bereich des Bahnhofplatzes ebenfalls angepasst oder saniert werden müssen.
- Die Projektierungsarbeiten betreffend Foundation, Brandschutz, Wind, Verformungen und Aufhängung für Fahrleitungen erwiesen sich als ausgesprochen anspruchsvoll.

Die zusätzlichen Projektierungskosten von CHF 300'000.-- sind im beantragten Ausführungskredit von CHF 12'500'000.-- enthalten.

5.4 Einnahmen

Vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) liegt eine Kostengutsprache des Verkehrsrats vom 16. Juli 2010 vor. Danach wird sich der ZVV mit CHF 3'254'567.-- (zuzüglich MWSt und Bauteuerung) an der Investition und mit CHF 442'575.-- an den Kosten der provisorischen Fahrleitung beteiligen. Für die Berechnung des Kreditbetrages wird zusammengefasst von einer bestätigten Gutschrift von CHF 3'600'000.-- (inkl. MWSt) ausgegangen.

Der Kanton Zürich hat für die Aufwertung der Personenunterführung einen Interessenbeitrag von CHF 30'000.-- in Aussicht gestellt, weil vom Bahnhofplatz Richtung Archstrasse ein überkommunal klassierter Fussweg verläuft.

In Aussicht steht weiter ein Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes. Die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofplatzes sowie die Verbesserungen für Fussgänger/innen entsprechen in ausgesprochener Weise den Zielen des Agglomerationsprogrammes. Für die Projekte des Masterplans Stadtraum Bahnhof, insbesondere Bahnhofplatz und Gleisquerung, wurden deshalb im Rahmen der 1. Generation des Agglomerationsprogrammes Beiträge in Aussicht gestellt. Nach der Genehmigung durch den Grossen Gemeinderat wird das Projekt zur definitiven Festlegung des Beitrages eingereicht.

6. Investitionsplanung

6.1 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. Sie fliessen in die zukünftigen Laufenden Rechnungen ein.

	Jahre 1 – 10	Jahre 11 – 30
Kapitalfolgekosten:		
▪ Abschreibungen: 6.5 % der Nettoinvestition	812'500	
▪ Abschreibungen: 1.75 % der Nettoinvestition		218'750
▪ Kapitalzins: 2,625 % von 2/3 der Nettoinvestition	218'750	
▪ Kapitalzins: 2,625 % von 1/6 der Nettoinvestition		<u>54'687</u>
	<u>1'031'250</u>	<u>273'437</u>
Sachfolgekosten:		
2 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)		
	<u>250'000</u>	<u>250'000</u>
Bruttoinvestitionsfolgekosten	1'281'250	523'437
Investitionsfolgeerträge:		
▪ Mehrerlös, Unterhaltsfonds	<u>0</u>	<u>0</u>
Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>1'281'250</u>	<u>523'437</u>
Finanzierungsart		
100 % durch Steuereinnahmen		
In Steuerprozenten	0,5 %	0,2 %
Im Voranschlag 2011 beträgt 1 Steuerprozent CHF 2'543'410.00		

6.2 Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die betriebswirtschaftlichen Investitionsfolgekosten sind für die Krediterteilung rechtlich nicht verbindlich und dienen rein informativen Zwecken nach mehr Kostentransparenz. Sie sind nutzungsorientiert und dienen den einzelnen Institutionen für die Berechnung der Preise ihrer Dienstleistungen oder Produkte.

	Jahre 1 – 50
Kapitalfolgekosten:	
▪ Abschreibung: 3 % der Nettoinvestition	375'000
▪ Kapitalzins: 2,625 % auf 50 % der Nettoinvestition	<u>164'062</u>
	539'062
Sachfolgekosten:	
2 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)	
	<u>250'000</u>
Bruttoinvestitionsfolgekosten	<u>789'062</u>
Investitionsfolgeerträge:	
▪ Mehrerlös, Unterhaltsfonds	<u>0.00</u>
Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>789'062</u>

6.3 Gebundene Ausgaben zu Lasten Sammelkredit für kommunale Strassen

Bei der Instandstellung der Verkehrsflächen handelt es sich um eine rein werterhaltende Massnahme. Deshalb wird ein Betrag von CHF 800'000.-- als gebundene Ausgabe dem Sammelkredit für kommunale Strassen belastet. Bereits in der Grobkostenschätzung des Rahmenkredites waren für gebundene Ausgaben insgesamt CHF 4'000'000.-- berücksichtigt.

7. Planaufgabe nach Strassengesetz § 16 / 17

Vom 9. April bis 10. Mai 2010 wurde die öffentliche Planaufgabe nach Strassengesetz § 16 / 17 durchgeführt. Fristgerecht wurden drei Einsprachen eingereicht.

- Eine Privatperson stellte die behindertengerechte Ausführung des Bahnhofplatzes, die provisorische Anordnung der Haltestellen in der Rudolfstrasse, die Linienführung der Busse sowie die Einordnung des Daches in die Umgebung in Frage.
- Ein Verkehrsverband machte geltend, dass das Projekt nicht aufzeige, wie die Veloverbindung von der Stadthausstrasse in die Technikumstrasse sichergestellt wird. Ebenso wurden der Wegfall von Veloabstellplätzen auf dem Bahnhofplatz und die Radanlage in der Technikumstrasse bemängelt.
- Ein Verkehrsverband befürchtete, dass das vorgesehene Projekt nicht zukunftsgerecht sei und spätere Ausbauten behindere.

Die Anliegen der Verkehrsverbände wurden anlässlich von Gesprächen am 12. / 13. Juli 2010 diskutiert. In der Projektfestsetzung vom 6. Oktober 2010 hält der Stadtrat einleitend fest, dass die Legitimation aller Einsprechenden zumindest fraglich ist, trotzdem wurde auf die Einsprachen materiell eingetreten. Die Einsprachen wurden mit Hinweis auf die erfolgten Gespräche abgewiesen. Gegen diesen Beschluss des Stadtrates haben die Einsprechenden keine Rekurse erhoben.

Von den unmittelbar betroffenen Grundeigentümer/innen und Anwohner/innen sind im Rahmen der Planaufgabe keine Einsprachen eingegangen und sie haben auch in der jüngsten Projektpräsentation das Vorhaben sehr positiv aufgenommen.

8. Öffentlichkeitsarbeit

Unmittelbar vor der Planaufgabe wurde das Projekt am 18. März 2010 im Rahmen des 5. Forums Stadtraum Bahnhof Winterthur der Öffentlichkeit vorgestellt. Es ist vorgesehen, das Geschäft nach der Behandlung im Grossen Gemeinderat durch Öffentlichkeitsarbeit erneut in das Bewusstsein der Bevölkerung zu rufen. Es gilt, die Passantinnen und Passanten über die neue Wegführung, die Fahrgäste über die neuen Haltestellen und Linienführungen von Stadtbus und die Kundinnen und Kunden über die Zugänge zu diversen Geschäften zu informieren. Zudem soll allgemeines Verständnis für die mit der Baustelle verbundenen Schwierigkeiten geweckt und gleichzeitig auch ein gewisser Stolz und Freude über die Bewältigung der grossen bautechnischen und organisatorischen Herausforderungen vermittelt werden.

Vor Baubeginn wird voraussichtlich ein weiteres Forum Stadtraum Bahnhof durchgeführt. Die Kommunikation im Zusammenhang mit dem Masterplan Stadtraum Bahnhof wird eng mit der Kommunikation von Stadtbus koordiniert.

Mit CoopCity sowie Swisslife (Eigentümer/innen) wurde und wird ein enger Kontakt gepflegt. Dies insbesondere wegen der Anpassungen am Vordach und an der Gebäudefassade sowie der Durchquerung des Untergeschosses mit dem Zulaufkanal Schützenwiese. Auch mit der Adler Apotheke wurden zahlreiche Gespräche geführt, damit die Anlieferung bestmöglich organisiert werden kann.

Die übrigen durch die Baustelle betroffenen Gewerbetreibenden werden in Zusammenarbeit mit der City-Vereinigung Junge Altstadt informiert. Entsprechende Vorgespräche haben bereits stattgefunden.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

Beilage 1: Übersichtsplan Situation 1:500

Beilage 1.1: Übersichtsplan Situation 1:250

Beilage 2: Längs- und Querschnitt 1:150

Beilage 3.1: Details Wartehalle 1 bei Restaurant Gotthard 1:50

Beilage 3.2: Details Wartehalle 2 bei Adler-Apotheke 1:50

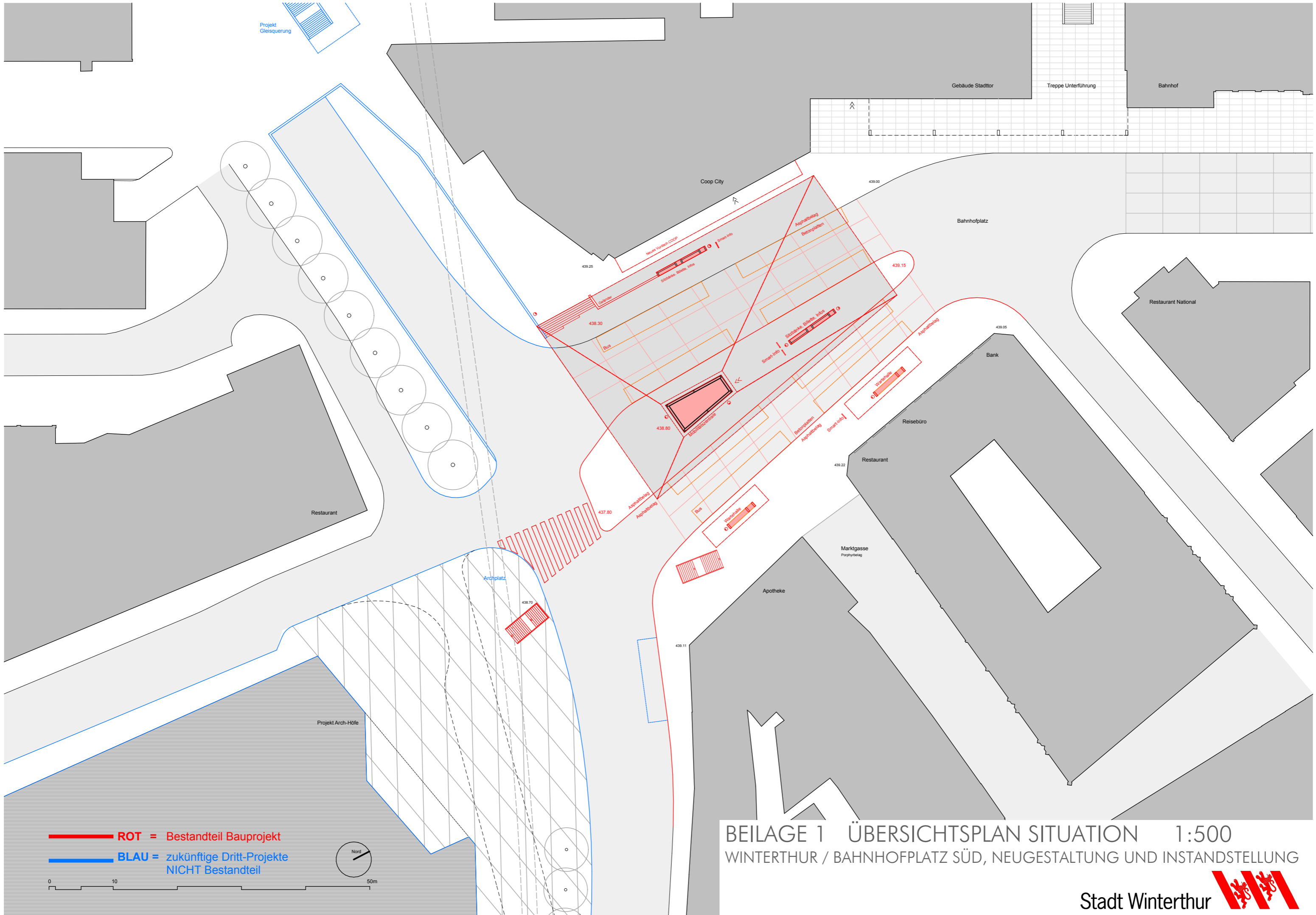
Beilage 4: Visualisierung Dach, Blick vom Stadttor

Beilage 5: Visualisierung Dach, Blick vom Archplatz

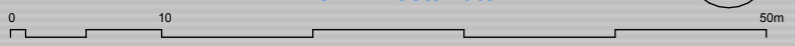
Beilage 6: Visualisierung Wartehalle 1 bei Restaurant Gotthard

Beilage 7: Linienkonzept Stadtbus während Umbau

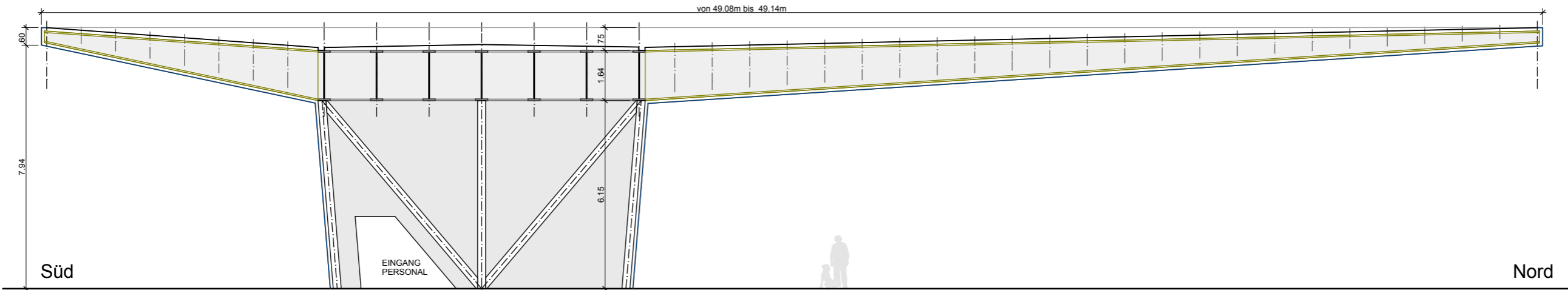
Beilage 8: Vordach Coop 1:150



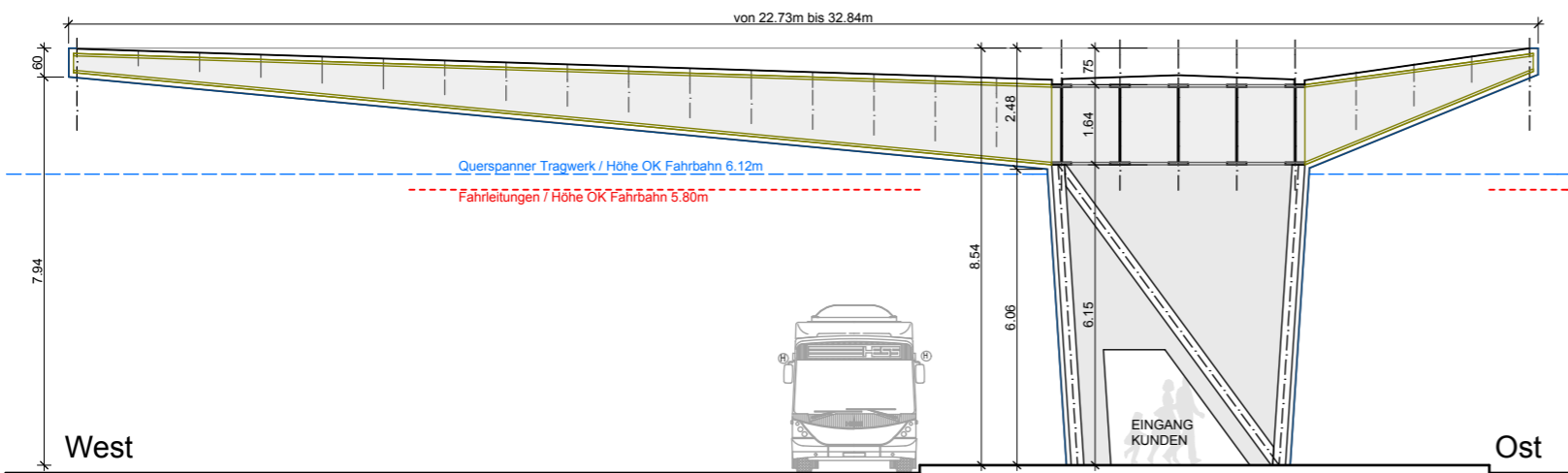
— **ROT = Bestandteil Bauprojekt**
— **BLAU = zukünftige Dritt-Projekte NICHT Bestandteil**



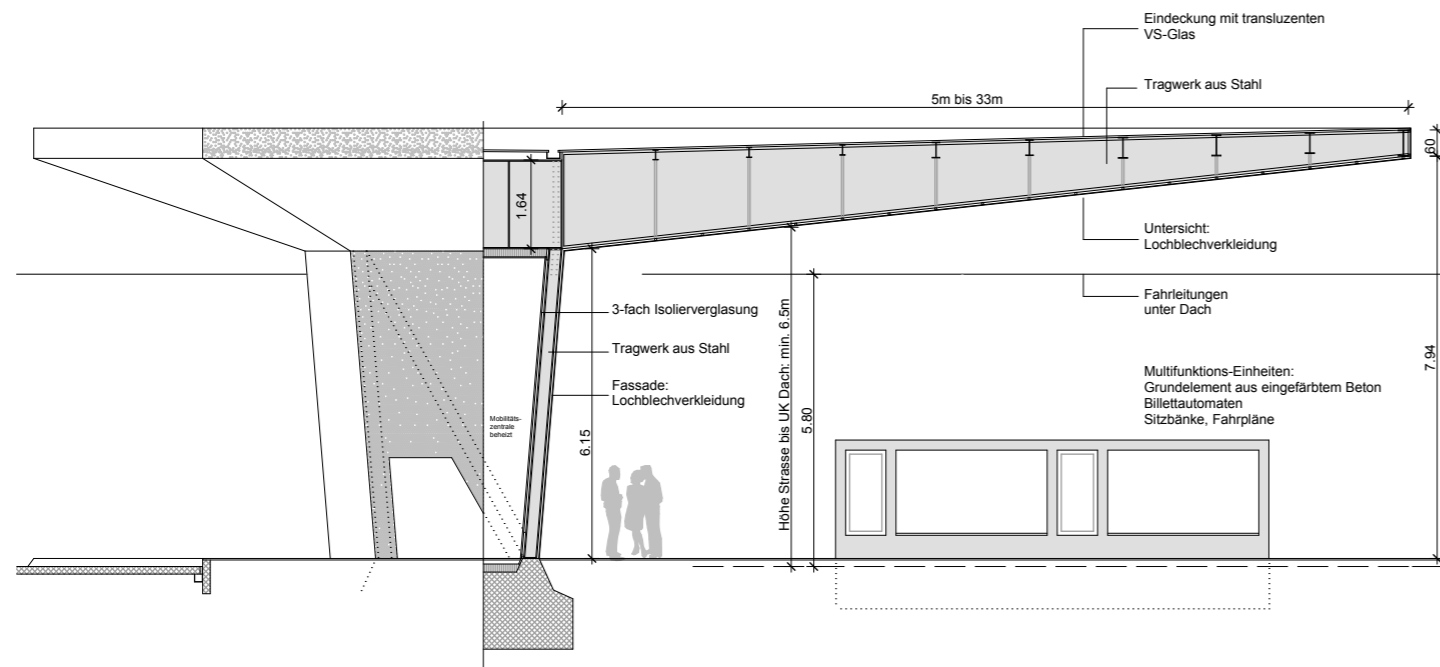
BEILAGE 1 ÜBERSICHTSPLAN SITUATION 1:500
 WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG



Längsschnitt 1 - 1

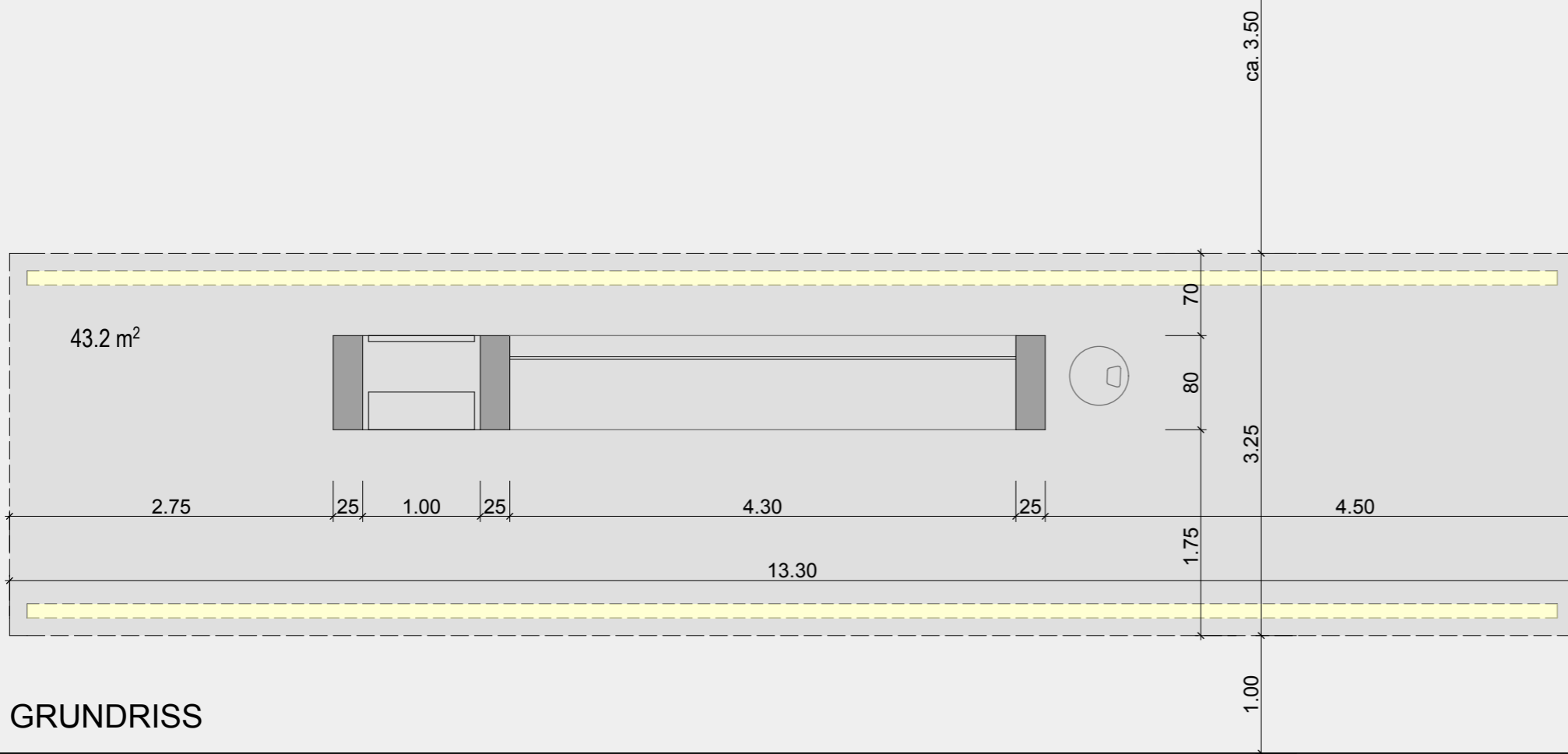


Querschnitt 2 - 2

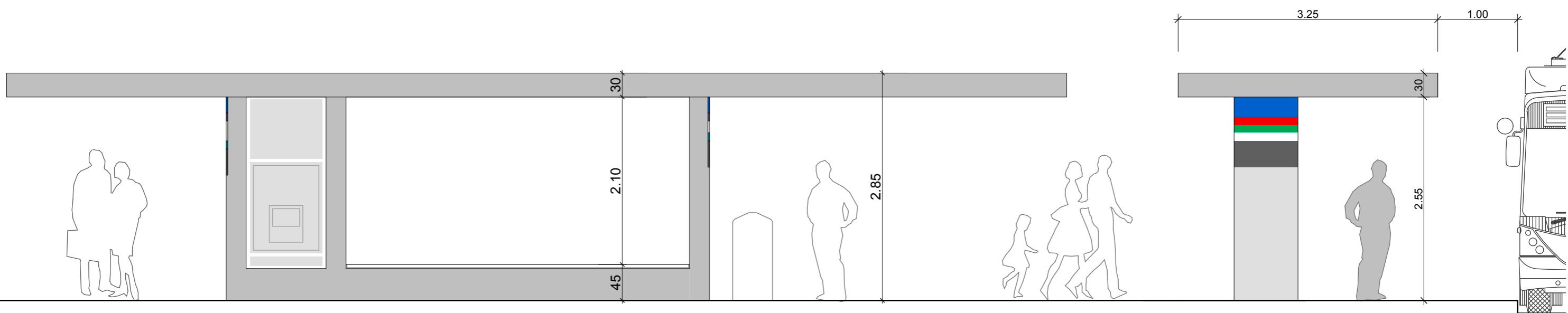


Materialisierung Dach

BEILAGE 2 LÄNGS- UND QUERSCHNITT 1:150
WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG

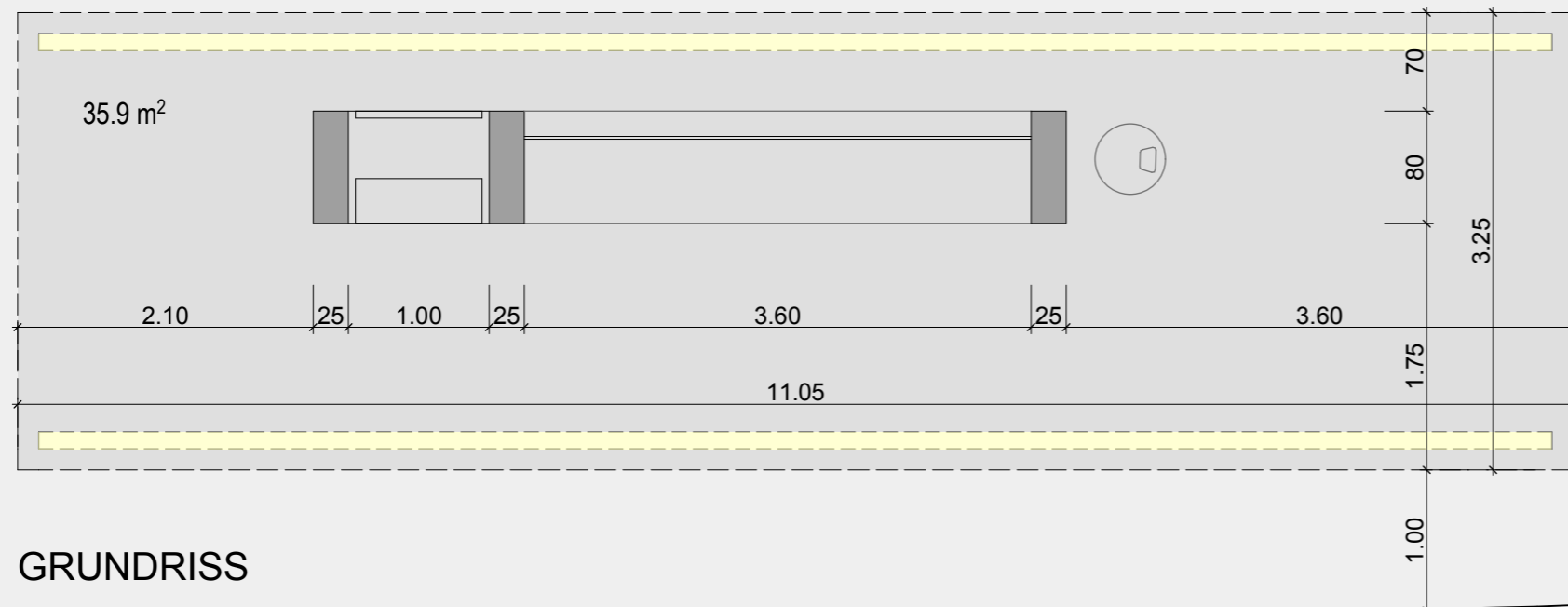


GRUNDRISS

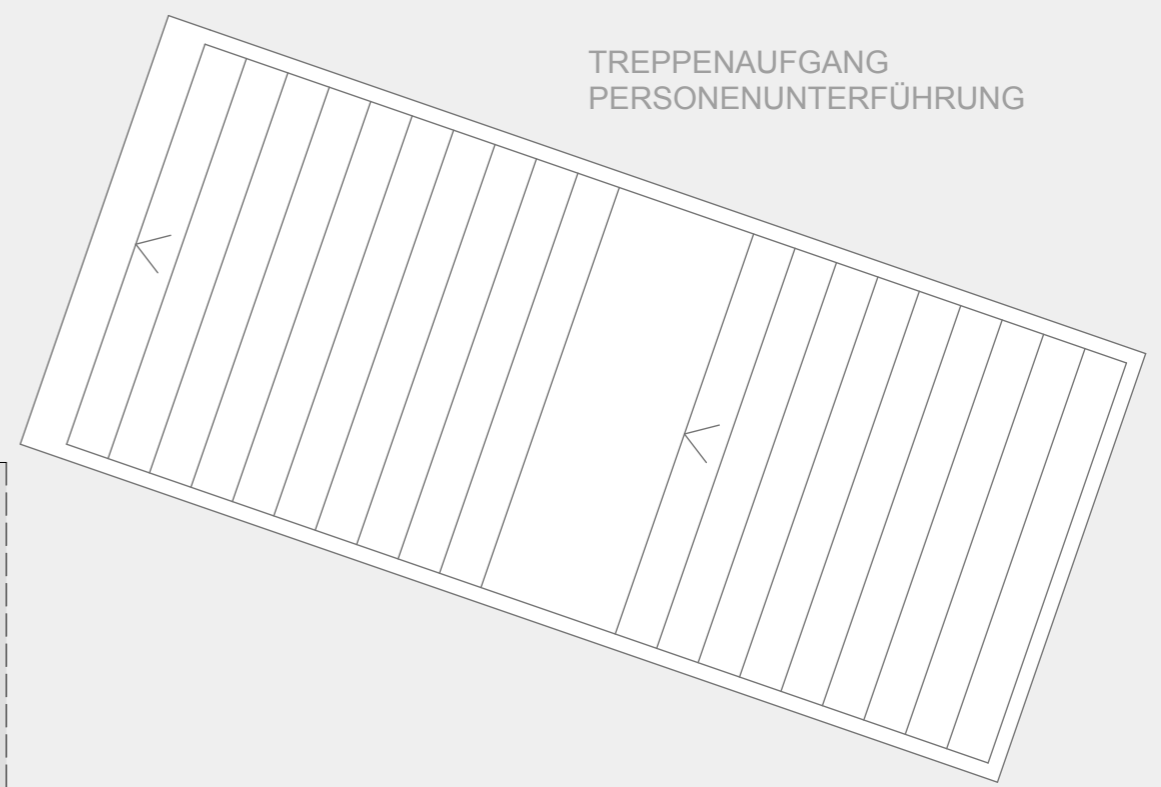


ANSICHT

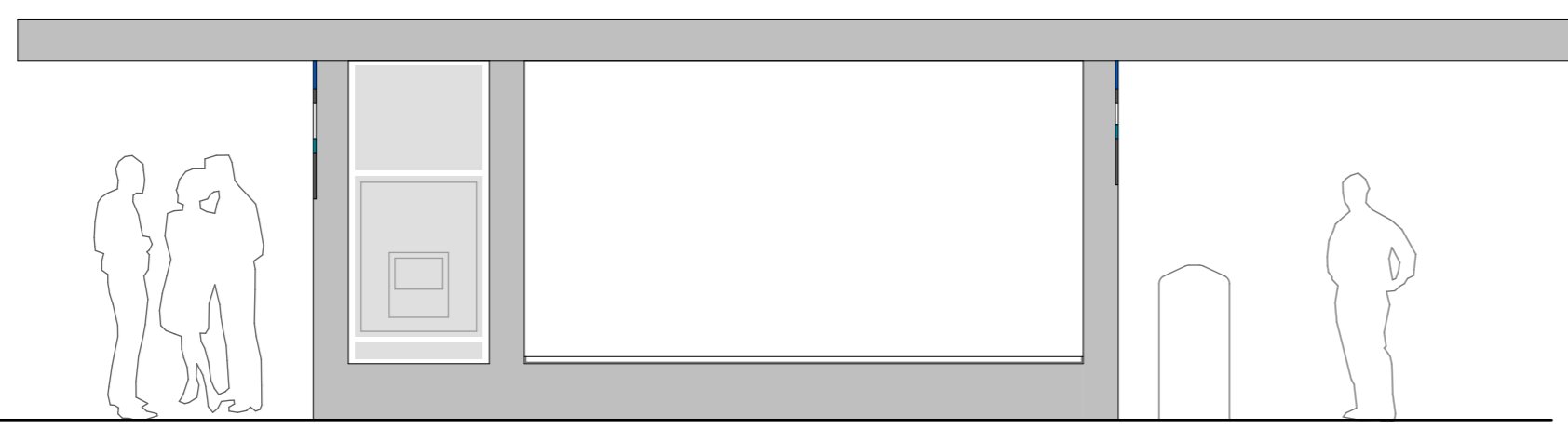
BEILAGE 3.1 WARTEHALLE 1 1:50
WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG



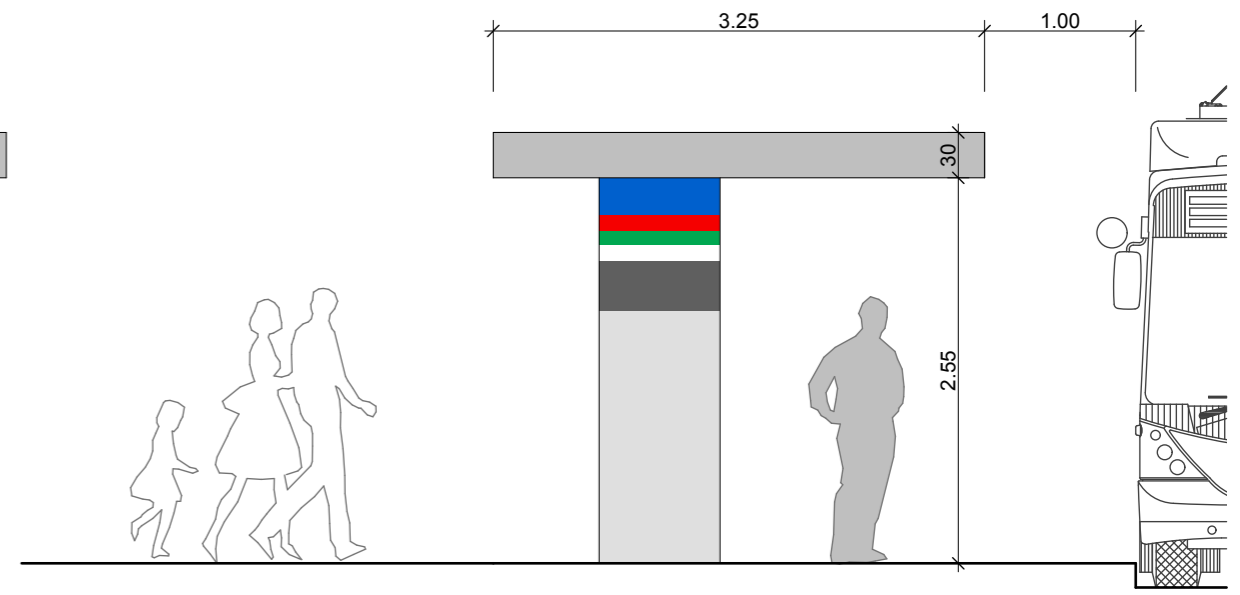
GRUNDRISS



TREPPENAUFGANG
PERSONENUNTERFÜHRUNG



ANSICHT



BEILAGE 3.2 WARTEHALLE 2 1:50
WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG



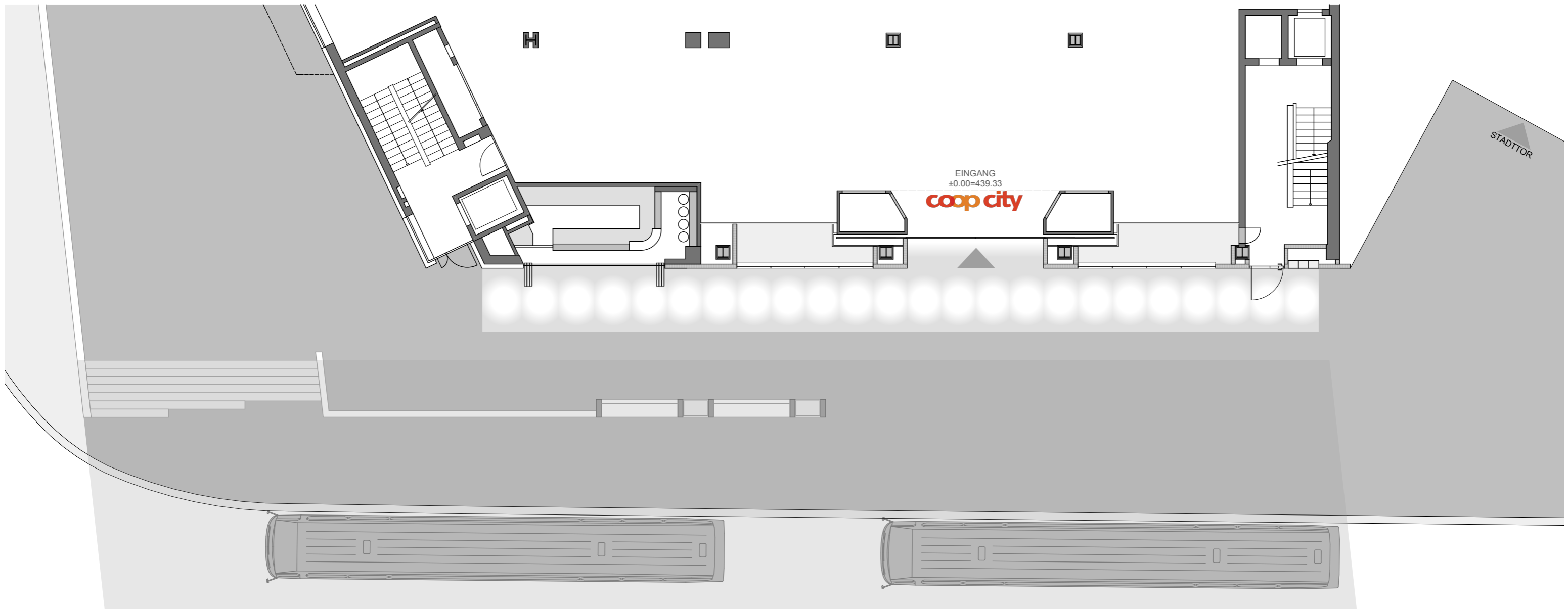
BEILAGE 4 VISUALISIERUNG BLICK VOM STADTTOR
WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG



BEILAGE 5 VISUALISIERUNG BLICK VOM ARCHPLATZ
WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG



BEILAGE 6 VISUALISIERUNG WARTEHALLEN
WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG



SITUATION / ERDGESCHOSS 1 : 100



VISUALISIERUNG

BEILAGE 8 VORDACH COOP 1:150
 WINTERTHUR / BAHNHOFPLATZ SÜD, NEUGESTALTUNG UND INSTANDSTELLUNG