

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kredit von Fr. 2'800'000.-- für die Projektierung des Brückenbauwerks und der Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr «Querung Grüze»

Antrag:

Für die Projektierung der Querung Grüze wird ein Kredit von Fr. 2'800'000.-- (inkl. MWST) zulasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens (Objekt Nr. 11410) bewilligt.

Der Kredit erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- und Minderkosten. Massgebender Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. Januar 2013.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) sieht für das Gebiet Neuhegi-Grüze eine verkehrliche Gesamtlösung vor. Diese trägt zu einer guten Erreichbarkeit des neuen urbanen Zentrums für alle Verkehrsmittel und Nutzerinnen und Nutzer bei. Die Verkehrsströme zwischen Neuhegi-Grüze und dem Stadtzentrum müssen aufgrund der höheren Gesamtkapazität in erster Linie mit dem ÖV und dem Langsamverkehr abgewickelt werden. Ergänzend dazu erfolgt die Anbindung für den MIV (motorisierter Individualverkehr) mit der neuen Strasse (Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze) über einen Anschluss zur Frauenfelderstrasse in Richtung Autobahn. Weitere Massnahmen dieser Gesamtlösung sind Verbesserungen für den Langsamverkehr, Halteketten an der Bahnlinie nach Frauenfeld, Massnahmen in der Parkraumplanung und -bewirtschaftung sowie im Mobilitäts- und Verkehrsmanagement.

Im Bereich des Bahnhofs Grüze soll eine Brücke über die Geleise als Verbindung der Sulzerallee mit der St. Gallerstrasse gebaut werden, um das Gebiet Neuhegi-Grüze mit dem ÖV zu erschliessen. Die Brücke bildet auch ein wichtiges Glied des im sGVK festgesetzten ÖV-Hochleistungskorridors. Die Brücke soll als zentrale Verkehrsdrehscheibe zum Katalysator für die Entwicklung des zweiten städtischen Zentrums in Winterthur werden. Die Brücke wird zum grossen Teil über den Strassenfonds des Kantons und über den Agglomerationsfonds finanziert. Für die Erarbeitung eines Vorprojekts muss ein Projektierungskredit von 2,8 Millionen Franken eingeholt werden.

II. Detaillierte Ausführungen

1. Übergeordnete Verkehrsplanung

Mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) wurde für die verkehrliche Erschliessung des neuen urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze eine Gesamtverkehrslösung ausgearbeitet. Das sGVK hat der Grosse Gemeinderat im Oktober 2011 mit 56:0 zustimmend zur Kenntnis genommen. Das sGVK bildete die Grundlage für das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung. Dieses Programm wurde zusammen mit dem Kanton Zürich erarbeitet und im Juni 2012 durch den Regierungsrat des Kantons Zürich beim Bund zur Prüfung eingereicht. In der Zwischenzeit liegt der Prüfbericht des Bundes vor. Die Querung Grüze wird in der höchsten Stufe als A-Massnahme eingestuft. Für die Querung Grüze kann somit zwischen 2015 und 2018, unter der Bedingung eines ausführungsfähigen und finanziell gesicherten Projektes, mit einem Bundesbeitrag von 40 % gerechnet werden. Die «Querung Grüze» ist ein Schlüsselprojekt der verkehrlichen Erschliessung von Neuhegi und ist Bestandteil des ÖV-Hochleistungskorridors (ÖV-HLK). Dieser stellt zwischen den beiden Zentren Stadtmitte und Neuhegi-Grüze eine leistungsfähige ÖV-Verbindung sicher. Der Bus soll grossteils auf eigenem Trassee unterwegs sein und an Knoten jeweils priorisiert werden. Im Bereich des Bahnhofs Grüze quert dieser Korridor die Geleise der St. Galler Linie der SBB. Die Querung stellt die Verbindung zwischen der Sulzerallee und der St. Gallerstrasse her. Sie ermöglicht eine direkte Linienführung von Stadtbus zwischen dem Hauptbahnhof und dem sich entwickelnden zweiten Zentrum Neuhegi. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Durchfahrt nicht vorgesehen, da stadteinwärts keine zusätzliche MIV-Verkehrskapazität zur Verfügung steht. Für eine leistungsfähige MIV-Erschliessung wird zeitlich parallel die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze geplant, die eine Direktverbindung zur Autobahn sicherstellt. Damit attraktive Bahnverbindungen zwischen Grüze und dem Hauptbahnhof sowie weiterführend Richtung Zürich angeboten werden können, sind zwei Halteketten an der Bahnlinie von/nach Frauenfeld in die Planung mit einzubeziehen.

Die Linienführung des ÖV-HLK im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Grüze und dem Stadtzentrum erfolgt auf der St. Gallerstrasse. Für die Festlegung dieser Linienführung wurde eine umfangreiche Untersuchung durchgeführt und nach den Kriterien: «Nachfrage heute, Einzugsbereiche, Nutzen für Stadtbuslinien, Flexibilität Netzgestaltung, Nutzen Gesamtnetz, Machbarkeit Busbeschleunigung, Kompatibilität mit Planung Umfeld Bahnhof Grüze und Erschliessung Verdichtungsgebiete» beurteilt. Die St. Gallerstrasse bietet gegenüber der Römerstrasse das grössere Einzugsgebiet, sowohl heute, als auch hinsichtlich der künftigen Entwicklung (mehr Fahrgäste können von diesem zusätzlichen Angebot profitieren). Vom Ausbau des ÖV-HLK auf der St. Gallerstrasse profitieren auch mehr weitere Linien (Linien 3, 5, 14 u.a.m.) und er bietet Stadtbus grössere Flexibilität in der Netzgestaltung (Bus kann von der St. Gallerstrasse sowohl Richtung Technikumstrasse als auch Richtung Stadthaustrasse verkehren).

Die Querung Grüze ist damit für den ÖV ein zentrales Element, welches eine genügende Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur (Neuhegi-Grüze) sicherstellt. Da die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes in Richtung Stadtzentrum bereits heute zumindest während der Hauptverkehrszeiten ausgeschöpft ist, müssen die Personenbewegungen zwischen dem alten und dem neuen Stadtzentrum als öffentlicher Verkehr, Fuss- oder Veloverkehr abgewickelt werden. Als Ergänzung dazu soll die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze die nötigen Kapazitäten für den MIV in Richtung Autobahn zur Verfügung stellen.

2. Projekt

2.1 Projektbeschreibung

Beim Bahnhof Grüze ist für die Verbindung zwischen Sulzerallee und St. Gallerstrasse ein Brückenbauwerk über die Geleise der SBB geplant. In einem Workshopverfahren mit den betroffenen Grundeigentümern/innen wurde die Machbarkeit der Querung unter verkehrstechnischen und städtebaulichen Gesichtspunkten überprüft. Eine Überführung in Form einer Brücke hat sich als wirtschaftlichste, realistische Lösung mit dem grössten Nutzen für den neuen ÖV-Umsteigeknoten erwiesen. Der Ansatz ist zudem aufwärtskompatibel. Die gewählte Linienführung bietet den Vorteil, dass die SBB-Linie Frauenfeld mit einem neuen Halt mittel-fristig auch an die Querung angebunden werden kann. Die Bushaltestelle kann in der Schnittstelle der Verkehrssysteme gelegt werden, was zu kurzen Umsteigewegen führen wird. Die Rampen der Brücke liegen nordseitig vollständig auf dem Grundstück der SBB und im Süden praktisch vollständig auf Grundstücken im Eigentum der Stadt. Die tangierte Zufahrt zu einem Nachbargrundstück wird flächengleich abgetauscht. Bau- und verkehrstechnisch erweist sich die Überführung als sinnvoller, da die Rampen optimal gradlinig geführt werden und keine anspruchsvollen Unterquerungen von Geleisen im Weichenbereich nötig sind. Zudem bietet die Einrichtung der Haltestelle direkt im Knotenpunkt die beste Grundlage für die Ausschöpfung des Potenzials der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Grüze. Der Stadtrat hat am 14. Dezember 2011 in Abwägung aller Beurteilungskriterien eine Querung befürwortet, welche die Geleise der SBB oberirdisch kreuzt und dem öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr vorbehalten bleibt.

Aus den Erkenntnissen des Workshopverfahrens wurde, koordiniert mit der Entwicklung im Umfeld Bahnhof Hegi, ein Gestaltungsplan erarbeitet. Die Finanzierung der Gestaltung der Freiflächen und Erschliessungen wurde in einer Entwicklungsvereinbarung mit den betroffenen Grundeigentümerinnen festgelegt. Der Gestaltungsplan wurde am 15. März 2013 öffentlich aufgelegt und am 25. September 2013 vom Stadtrat zuhanden des Grossen Gemeinderats (GGR-Nr. 2013/092) verabschiedet. Er sichert den Korridor für die Erstellung der Brücke.

Die Linien von Stadtbus Winterthur werden über diese Brücke geführt. Auf der Brücke wird die Haltestelle eingerichtet, mit direkten Zugängen zu den Perrons des Bahnhofs Grüze, womit die Brücke zur Verkehrsdrehscheibe zwischen Bus und S-Bahn wird. Aus übergeordneten verkehrsplanerischen Überlegungen (siehe Kapitel 1) ist die Durchfahrt für den MIV unterbunden. Dies entspricht auch den Vorgaben des Kantons, der das Projekt auf Basis der eingeleiteten Richtplanänderung grösstenteils aus dem Strassenfonds (Baupauschale) finanzieren wird. Für den Langsamverkehr sind allseits Verknüpfungen ins Quartier vorgesehen (d.h. Fussgängeraufgänge, Velorampen). Das sind die Anschlüsse an die Hegistrasse im Norden mit der Überquerung der SBB-Linie Frauenfeld, Zugänge auf die anschliessenden Grundstücke zwischen den Geleisen, direkte Zugänge zu den Perrons des Bahnhofs Grüze und die Zugänge im Süden ab St. Gallerstrasse. Eine weitere unterirdische Verbindung in der Achse der jetzigen Unterführung beim Bahnhof Grüze ist für einen späteren Vollausbau mit der Einrichtung der weiteren Haltestelle an der Frauenfelderlinie vorgesehen.

Der Stadtrat hat das Amt für Städtebau mit der Durchführung einer Generalplanersubmission beauftragt. Für die Erlangung eines Vorprojekts unter Berücksichtigung der komplexen Rahmenbedingungen wird diese Submission bis Anfang 2014 durchgeführt. Das Verfahren richtet sich an interdisziplinäre Teams aus den Bereichen Bauingenieurwesen, Architektur, Landschaftsarchitektur und weiteren Experten nach Bedarf, wobei die Federführung bei der Ingenieurin resp. beim Ingenieur liegt. Die Aufgabe wurde offen ausgeschrieben.

Das siegreiche Generalplanerteam erhält den Auftrag für die Erarbeitung des Vorprojekts, mit der Option für den Zuschlag für die weiteren Planungsphasen.

2.2. Finanzierung

Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes wird mit Aufwendungen von Fr. 2'800'000.-- gerechnet. Das Vorprojekt dient der Planaufgabe nach Strassengesetz. Nach der Projektfestsetzung durch den Stadtrat frühestens Mitte 2016 wird dem Grossen Gemeinderat für den Ausführungskredit Antrag gestellt werden.

Die Brücke soll mehrheitlich aus dem Strassenfonds des Kantons finanziert werden. Dazu liegt eine schriftliche Zusage der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich vor. Bedingung für die Finanzierung ist jedoch ein rechtskräftiger Eintrag im regionalen Richtplan Verkehr, welcher zurzeit bearbeitet wird. Das Strassengesetz verlangt von den Städten Winterthur und Zürich, dass sie Planung und Projektierung solcher Vorhaben vorfinanzieren. Diese Auslagen können nur über die Baupauschale abgerechnet werden, wenn ein Projekt auch realisiert wird. Der Kanton Zürich zeigt sich aber bereit, über eine substantielle Kostenbeteiligung an den von der Stadt vorzufinanzierenden Projektierungskosten zu diskutieren, für den Fall dass das Projekt aus irgendwelchen Gründen scheitern sollte. Diese Gespräche werden in den nächsten Monaten geführt.

2.3. Öffentlichkeitsarbeit

Die Eigentümerinnen und Eigentümer im Umfeld waren im Workshop beteiligt.

3. Kosten

3.1 Ausgaben

Die Kostenzusammenstellung beruht auf Schätzungen. Massgebender Stichtag ist der 1. Januar 2013:

Honorare Projektverfassende	Fr. 2'000'000.--
Honorare Fachplaner/innen, Spezialist/innen	Fr. 260'000.--
Grundlagenerhebung	Fr. 120'000.--
Öffentlichkeitsarbeit, Publikationen etc.	Fr. 20'000.--
Nebenkosten / Diverses	Fr. 180'000.--
Bauherreneigenleistungen	Fr. 220'000.--
Total zu beantragender Kredit	Fr. 2'800'000.--

3.2 Einnahmen

Vorbehältlich der definitiven Zusicherungen kann mit Einnahmen aus dem Agglomerationsfonds von 40 % oder rund 1,0 Million Franken und aus dem Strassenfonds von 1,2 Millionen Franken gerechnet werden. Grundsätzlich werden die Beiträge aber nur ausbezahlt, wenn das Bauprojekt auch realisiert wird. Im schlechtesten Fall müsste die Stadt Winterthur aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, wenn das Bauwerk nicht realisiert wird, die Gesamtkosten für die Projektierung übernehmen resp. abschreiben.

4. Investitionsplanung

4.1 Finanzwirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die Darstellung und Berechnung der finanzwirtschaftlichen Investitionsfolgekosten entfällt, da mit der Einführung von HRM2 ab 1.1.2014 (Teil Investitionsrechnung) ausschliesslich nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen abgeschrieben wird. Die erwähnten Ausgaben fallen ab dem Jahr 2014 an.

4.2 Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Unter HRM2 wird nicht mehr zwischen betriebswirtschaftlichen und finanzwirtschaftlichen Folgekosten unterschieden. Es gelten ausschliesslich die betriebswirtschaftlichen Folgekosten. Sie sind rechtlich verbindlich und dienen dem Bedürfnis nach Kostenwahrheit. Zudem sind sie nutzungsorientiert und dienen den einzelnen Institutionen für die Berechnung der Preise ihrer Dienstleistungen oder Produkte. Sie betragen für dieses Investitionsvorhaben Fr. 18'750.-- pro Jahr Die Nettoinvestitionen von Fr. 600'000.-- ergeben sich aus der Projektierung von Fr. 2'800'000.-- abzüglich der voraussichtlichen Einnahmen von total Fr. 2'200'000.--.

<i>Kapitalfolgekosten:</i>	<u>Jahre 1 – 40</u>
- Abschreibung: 2.5 % ¹ der Nettoinvestition (Projektierung Brückenbau)	15'000
- Kapitalzins: 2.5 % auf ½ der Nettoinvestition	7'500
<i>Sachfolgekosten:</i>	
Keine	0
<i>Personalfolgekosten:</i>	
Keine zusätzlichen Personalkosten	0
Bruttoinvestitionsfolgekosten	22'500
<i>Investitionsfolgeerträge:</i>	
Mehrerlös / Minderaufwand für (Bezeichnung)	<u>0</u>
Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>22'500</u>

5. Termine

Für die Projektierung und Ausführung wird mit folgendem, voraussichtlichem Ablauf gerechnet:

- Generalplanersubmission bis Anfang 2014
- Vorprojekt Februar 2014 bis Januar 2015
- Plangenehmigungsverfahren, Freigabe Baukredit Februar 2015 bis Juli 2016
- Bauprojekt August 2016 bis August 2017
- Ausschreibung Anfang 2018

¹ individueller Abschreibungssatz aufgrund der Nutzungsdauer der Investition

- Baubeginn/Spatenstich (spätestens für Mitfinanzierung über Agglomerationsprogramm 2 des Bundes) 2018
- Ausführung 2018 bis 2020
- Inbetriebnahme 2020

Die Projektfestsetzung durch den Stadtrat erfolgt voraussichtlich Mitte 2016 nach der Planauflage des Vorprojekts. Anschliessend wird es dem Grossen Gemeinderat vorgelegt. Der Grosse Gemeinderat und das Volk werden dann über den Ausführungskredit entscheiden.

6. Schlussbemerkungen

Die geplante Querung Grüze ist ein Schlüsselement des sGVK, wie die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze. Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ermöglicht die Erschliessung des Gebietes für den motorisierten Individualverkehr. Sobald der Grosse Gemeinderat die Linienführung der Zentrumserschliessung (GGR-Nr. 2013/083) zustimmend zur Kenntnis genommen hat, wird voraussichtlich 2014 der kantonale Richtplan angepasst werden. Danach ist für die weitere Planung und Projektierung ebenfalls ein Kredit beim Grossen Gemeinderat zu beantragen.

Die Querung Grüze ermöglicht die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Neuhegi-Grüze mit dem öffentlichen Verkehr. Sie stellt die wichtige, barrierefreie Verbindung für den Bus von der Sulzerallee zur St. Gallerstrasse her. Mit der Haltestelle auf der Brücke wird der Bahnhof Grüze zur Verkehrsdrehscheibe, indem das Umsteigen von der S-Bahn auf das Feinverteilnetz von Stadtbus optimal möglich wird. Das Projekt wird vom Kanton und von der SBB unterstützt und es wird voraussichtlich zu grossen Teilen durch den Strassenfonds und durch den Agglomerationsfonds finanziert.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilage:

- Visualisierung Vorstudie

Querung Grüze

