

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kredit von CHF 27'100'000.-- für den Neubau der Gleisquerung Stadtmitte 2. Etappe

Antrag:

Für den Neubau der Gleisquerung Stadtmitte 2. Etappe wird aus dem genehmigten Rahmenkredit von CHF 84 Mio. (Volksentscheid vom 17. Mai 2009) ein Kredit von CHF 27'100'000.-- (inkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Objekt 11'407, bewilligt.

Der Kredit erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten. Preisbasis für die Kostenberechnung ist der 1. Januar 2013.

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 Gang und wird im Juni 2013 abgeschlossen. Für die Umgestaltung der Rudolfstrasse wird ein Studienauftragsverfahren durchgeführt und die SBB sind daran, ein Vorprojekt für eine kombinierte Personenunterführung und Veloquerung Nord zu erarbeiten.

In einer «Roadmap» sind die technischen und terminlichen Abhängigkeiten der einzelnen Teilprojekte von Stadt Winterthur und SBB dargestellt. Als nächstes Teilprojekt muss das „Herzstück“ des Masterplanes Stadtraum Bahnhof realisiert werden. Das Teilprojekt Gleisquerung Stadtmitte kann in vielerlei Hinsicht als «Herzstück» bezeichnet werden: es bringt für den Langsamverkehr erhebliche Verbesserungen mit sich, es ist mit Investitionskosten von CHF 28.9 Mio (inklusive Projektierungskredit) die grösste Tranche aus dem Rahmenkredit und es ist für die Realisierung der weiteren Teilprojekte von Stadt Winterthur und SBB von ausschlaggebender Bedeutung.

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 gemeinsa-

- Im Hinblick auf die Sperrung der Rudolfstrasse für den Gegenverkehr mussten die **Knoten Wülflingerstrasse/Neuwiesenstrasse und Schützenstrasse/Neuwiesenstrasse** umgebaut werden, damit sie den Mehrverkehr infolge Sperrung der Rudolfstrasse bewältigen können.
- Erst wenn die **Rudolfstrasse für den Gegenverkehr gesperrt** ist, kann die 2. Etappe der **Gleisquerung Stadtmitte (Seite Neuwiesen)** in Angriff genommen werden. Die Sperrung der Rudolfstrasse setzt wiederum voraus, dass die bestehende Zufahrtsrampe zum Bahnhofparkhaus Seite Zürcherstrasse abgebrochen und durch eine 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 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 und Veloquerung Nord.
- Erst wenn die Rampen, Treppen und Lifte der Unterführungen auf der Seite Rudolfstrasse erstellt sind, kann abschliessend die Umgestaltung der Rudolfstrasse in Angriff genommen werden.

2. Projektbeschreibung

2.1 Einleitung

Um Lösungsansätze für die mangelhafte Langsamverkehrs-Erschliessung des sich stetig entwickelnden Sulzerareals Stadtmitte zu finden, hat die Stadt Winterthur im Jahr 2004 einen offenen Projektwettbewerb durchgeführt. Die Studie Vis-à-Vis wurde zur Weiterbearbeitung ausgewählt und unter dem Arbeitstitel «Gleisquerung Stadtmitte» in verschiedenen Projektierungsphasen weiterbearbeitet. Dabei wurden die zahlreichen Betroffenen und Interessierten eng miteinbezogen. Vor der Planaufgabe im Juli 2012 wurden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer (Kesselhaus, Neuwiesenzentrum, Coop City, Toni-Areal, Schweizerische Bundesbahnen), Verbände (ACS, Pro Velo Winterthur, TCS, VCS, Hauseigentümerverband Region Winterthur) und Quartiervereine (QV Neuwiesen, IG Wartstrasse, QV Tössfeld Brühlberg) nochmals zu einer Vernehmlassung eingeladen, was letztendlich zu einem breit abgestützten Projekt geführt hat.

2.2 Planerische Überlegungen und gestalterische Grundsätze

Zentrales Anliegen des Projektes Gleisquerung ist es, die mangelhaften Langsamverkehrsverbindungen zwischen den Quartieren Altstadt, Sulzerareal Stadtmitte und Neuwiesen zu verbessern und neu zu gestalten. In der Vergangenheit wurde die «Stadtebene» zu Gunsten von Strasseneinschnitten (Zürcherstrasse/Technikumstrasse, Rudolfstrasse und Bahnmeisterweg) laufend verkleinert. Durch die teilweise Wiederherstellung der «Stadtebene» entstehen Flächen, welche neu vorwiegend dem Langsamverkehr dienen. Durch bauliche und ge-

stalterische Elemente wird die Übersichtlichkeit der Weg- und Sichtbeziehungen verbessert. Der Gestaltungsbaukasten wurde aus wenigen prägnanten Leitmotiven (Sitzbankelemente, Brunnen, Beleuchtung, Dächer über den Abgängen zur Unterführung) und Materialien aufgebaut und beidseits der Gleise eingesetzt. Damit wird dem Stadtraum Bahnhof ein einheitliches Erscheinungsbild verliehen. Das Lichtkonzept spielte bereits in der Wettbewerbsphase eine wichtige Rolle, es wurde im Laufe der Projektierung weiterentwickelt und ist nicht zuletzt in der Unterführung ein wichtiges Gestaltungselement.

Die Ziele des Ideenwettbewerbs aus dem Jahr 2004 konnten vollumfänglich umgesetzt werden: die Langsamverkehrsbeziehungen werden verbessert, sowohl oberirdische wie unterirdische Räume wirken grosszügig, übersichtlich und einladend und die räumlichen Verbindungen sind deutlich lesbar.

2.3 Projektbestandteile zu Lasten Rahmenkredit

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

Anpassung Anlieferung Coop City

Das Nadelöhr des heutigen Fussgängernetzes liegt zwischen Bahnhofplatz und Unterführung Zürcherstrasse im Bereich Coop City. Über eine Länge von 60 Metern weist die unübersichtliche und schwer auffindbare Verbindung heute eine Breite von lediglich 3.20 Meter auf. Die Behebung des Engpasses bedingt eine umfassende Neuorganisation der Anlieferung. Bei der Projektierung wurden die Eigentümerin (Swisslife) sowie die Hauptnutzerin (Coop City) eng miteinbezogen. Verbesserungen gegenüber dem heutigen Zustand sowie die Vergrösserung der Anlieferungsfläche werden durch die Eigentümerin finanziert.

Die Velowegverbindung längs der Technikumstrasse/Zürcherstrasse führt an der neuen Anlieferung des Coop City vorbei. In diesem Bereich befinden sich die Velofahrenden auf einem Radstreifen von minimal 2.0 Meter Breite. Die Velofahrenden werden getrennt vom motorisierten Individualverkehr am neuen Treppenabgang Ost vorbei in die nordseitige Personenunterführung geführt.

Nordseitige Personenunterführung

Durch die Aufhebung der Rechtsabbiegespur in die Rudolfstrasse sowie die Optimierung der verbleibenden Fahrspuren wird eine Verbreiterung der nordseitigen Personenunterführung auf 6.95 m erreicht. Im Sinne einer Velo-Schnellverbindung entlang der Zürcherstrasse wird der Radstreifen vom Fussgängerbereich baulich abgetrennt. Im Rahmen des Lichtkonzeptes wird die verbreiterte Unterführung attraktiv beleuchtet.

Abgänge Ost und West

Die Auffindbarkeit der heutigen Personenunterführung ist schlecht. Auf beiden Seiten des Gleisfeldes werden deshalb grosszügige Treppenanlagen mit Lift angeordnet. Sie sind mit prägnant gestalteten Dächern überdeckt, welche dem Witterungsschutz und der Auffindbarkeit dienen.

Überdeckung Zürcherstrasse/Plätze beidseits der Gleisanlage

Heute ist die Situation auf beiden Seiten des Gleisfeldes durch schmale Fussgängerbrücken sowie durch enge, verwundene und unübersichtliche Rampen und Treppen geprägt. Durch die beidseitige Überdeckung der Zürcherstrasse werden Platzsituationen geschaffen, welche den zu Fuss Gehenden ein freies Überqueren der Zürcherstrasse ermöglicht. Zwischen Hauptbahnhof und Salzhaus werden 220 Veloabstellplätze angeordnet (heute 200), auf der Seite Neuwiesen sind es 180 (heute 170). Um den Plätzen beidseits der Gleise auch eine

gewisse Aufenthaltsqualität zu verleihen, werden sie mit Sitzplatzelementen und je einem Brunnen möbliert.

Vorplatz Zentrum Neuwiesen und Rampe Neuwiesen

Der heutige Einschnitt der Rudolfstrasse wird aufgefüllt, es entsteht ein weitläufiger Platz vom Kesselhaus über die Zürcherstrasse bis hin zur Gertrudstrasse. Es gilt das Regime des Mischverkehrs, d. h. der Langsamverkehr teilt sich die zur Verfügung stehende Fläche, es werden keine baulich abgetrennten Gehwege geschaffen. Analog der bereits mit der 1. Etappe gebauten Rampe Seite Kesselhaus wird längs der Gleisanlage eine Rampe Neuwiesen von der nordseitigen Personenunterführung zum erweiterten Vorplatz des Zentrums Neuwiesen erstellt. Sie dient sowohl den zu Fuss Gehenden als auch den Velofahrenden, mit einer Breite von 5.00 Meter ist sie grosszügig dimensioniert. Sie weist eine Steigung von 10 % auf und ist damit nicht behindertengerecht, die bestehende Eindolung der Eulach verunmöglicht eine flachere Rampe. Die behindertengerechte Erschliessung der Unterführung wird jedoch, wie auch auf der Seite Coop City, über eine Liftanlage sichergestellt. Anschliessend an die Rampe entstehen unter den SBB-Gleisen Ersatzneubauten für bestehende Pumpen- und Elektroverteilräume. Am potenziellen Konfliktpunkt zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden am unteren Ende der Rampe sind die Platzverhältnisse grosszügig und übersichtlich. Bei der bereits gebauten Rampe Kesselhaus sind die Verhältnisse weniger grosszügig; bis heute haben sich dort keine erheblichen Unfälle ereignet.

Anpassung Ein-/Ausfahrtsrampe Bahnhofparkhaus

Nach dem Vorliegen der Resultate des Projektwettbewerbes im Jahr 2005 war klar, dass durch die Schliessung der Rudolfstrasse für den Gegenverkehr für die Erschliessung des Bahnhofparkhauses eine neue Lösung gefunden werden musste. Eine Konzeptstudie im Jahr 2006 zeigte fünf Lösungsvarianten auf. Auf Grund des damaligen Kenntnisstandes wurde eine doppelstöckige Ein- und Ausfahrtsrampe zum Bahnhofparkhaus auf der Seite Wülflingerstrasse in die Planungen übernommen. Die Rahmenbedingungen änderten sich im Herbst 2010, als die Bahnhofparkhaus AG ein Baugesuch für eine Erweiterung um 99 Parkplätze und den Bau einer doppelspurigen Ein- / Ausfahrtsrampe einreichte. Zwischenzeitlich wurde erkannt, dass eine doppelstöckige Rampe für den Betrieb des Parkhauses erhebliche Nachteile aufgewiesen hätte.

Am 18. April 2012 bewilligten die Baubehörden der Stadt Winterthur die Erweiterung um 99 Parkplätze durch eine Vergrösserung des zweiten Parkdecks sowie die Verlegung der Ein-/Ausfahrtsrampe unter verschiedenen betrieblichen Auflagen. Gegen die Baubewilligung erhoben sowohl die Bauherrschaft als auch der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) Rekurs.

Die Stadt Winterthur, die Bauherrschaft, der VCS sowie die durch den Ausbau der Gleisanlagen betroffene SBB einigten sich nach langwierigen Verhandlungen wie folgt:

- Die Parkhauserweiterung wird auf 70 zusätzliche Parkplätze reduziert.
- Die Bahnhof-Parkhaus AG realisiert die Rampenverlegung entsprechend dem bewilligten Projekt bis 2 Jahre nach Eintritt der Rechtskraft der Baubewilligung bzw. innert der gemäss Masterplan Stadtraum Bahnhof erforderlichen Fristen.
- Die Stadt hebt – parallel zur Erteilung der Abänderungsbaubewilligung – 70 Parkplätze im Nahbereich des Parkhauses auf, und zwar auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der zusätzlichen Parkplätze im Bahnhofparkhaus.
- Die Stadt und die SBB übernehmen je hälftig die Kosten von CHF 4 Millionen für die Anpassung der Ein-/Ausfahrtsrampe und die inneren Anpassungen am Parkhaus, die durch die Verlegung der Rampen notwendig werden.

Der Anteil der Stadt Winterthur in der Höhe von CHF 2.0 Mio geht zu Lasten des Rahmenkredits für den Masterplan Stadtraum Bahnhof. In der Konzeptstudie aus dem Jahr 2006 wurden die Kosten für eine doppelstöckige Rampe auf CHF 1.4 Mio geschätzt, dieser Betrag war auch in der ursprünglichen Kostenschätzung des Rahmenkredits vorgesehen. Mit der Aufhebung der 70 oberirdischen Parkplätze ist ein Einnahmeausfall verbunden, welcher nach Möglichkeit kompensiert wird.

Verkehrsregime Rudolfstrasse/Neuwiesenquartier

Im Schlussbericht des Verkehrskonzeptes Neuwiesen vom 12. November 2008 wurden die Auswirkungen der Schliessung der Rudolfstrasse untersucht und Lösungsansätze für das zukünftige Verkehrsregime aufgezeigt. Insbesondere galt es, die Quartiere vor Schleichverkehr zu schützen und die Leistungsfähigkeit der Knoten an der Neuwiesenstrasse sicherzustellen.

Die verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Quartieren sind in der Zwischenzeit mehrheitlich realisiert worden. Auch der Umbau der Knoten an der Neuwiesenstrasse konnte termingerecht im Juni 2012 abgeschlossen werden (vor Baubeginn am Bahnhofplatz Süd).

Mit der Schliessung der Rudolfstrasse für den Gegenverkehr wird in der Rudolfstrasse und im Neuwiesenquartier das im Verkehrskonzept Neuwiesen aufgezeigte Verkehrsregime eingeführt. Neu gelten Einbahn auf der Rudolfstrasse ab neuer Ein-/Ausfahrt zum Bahnhofparkhaus (Fahrtrichtung Gertrudstrasse) sowie Einbahn auf der Gertrudstrasse (Fahrtrichtung Neuwiesenstrasse). Das Verkehrsregime auf den übrigen Strassen bleibt gleich wie heute.

Mit der Durchführung eines Studienauftrages wurden im Jahr 2012 die Planungsarbeiten für die Umgestaltung der Rudolfstrasse aufgenommen. Die Resultate sowie die weitere Projektierung bis zur Umgestaltung der Rudolfstrasse (gemäss aktueller Roadmap etwa ab dem Jahr 2019) werden zeigen, ob sich die Überlegungen des Verkehrskonzeptes Neuwiesen aus dem Jahr 2008 bestätigen oder ob allenfalls neuerlich Anpassungen am Verkehrsregime nötig sind.

Verbreiterung Bahnbrücke SBB (Erweiterung Unterführung Zürcherstrasse)

Die Unterführung Zürcherstrasse ist in den Jahren 1982 bis 1984 neu erstellt worden. Sie trägt heute sechs schiefwinklig zur Zürcherstrasse verlaufende Gleise, die sich zu den Perronkanten des Bahnhofs Winterthur aufweiten. Infolge der vorgesehenen Perronverbreiterungen muss die Gleisanlage neu aufgebaut und aufgespreizt werden. Dies erfordert eine Verbreiterung der Bahnbrücke um 6 Meter Richtung Westen. Die Kosten dafür betragen CHF 1.41 Mio und werden durch die SBB übernommen. Die entsprechende Vereinbarung befindet sich in Bearbeitung.

Fahrleitungsanpassungen Stadtbus

Bedingt durch die Anpassung der Fahrspuren in der Zürcherstrasse und die teilweise Überdeckung der Zürcherstrasse müssen die Fahrleitungsanlagen von Stadtbus angepasst werden. Als technische Grundlage dient die bestehende Anlage, das vom Bundesamt für Verkehr genehmigte einfache Fahrleitungssystem für Trolleybusse. Die Fahrleitungsanpassungen umfassen den Abschnitt vom Bahnhofplatz bis zur Schützenstrasse.

Stadtbus wird beim ZVV eine Kostengutsprache für die Fahrleitungsanpassungen beantragen, sobald Bauphasenpläne und Kosten dafür detailliert vorliegen. Dies wird erst kurz vor Baubeginn möglich sein. Sollte die Kostengutsprache durch den ZVV nicht rechtzeitig erfolgen, müssen die Fahrleitungsanpassungen über die Reservepositionen des Kostenvorschlages vorfinanziert werden, um den Baubeginn nicht zu verzögern.

2.4 Nachbarprojekte, nicht Bestandteil des Rahmenkredits

Sammelkredit Strassen überkommunal, Objekt 70254

Im Nachgang zu den Bauarbeiten der Gleisquerung 2. Etappe wird die Fahrbahnoberfläche der Zürcherstrasse instand gestellt. Sie befindet sich bereits heute in schlechtem Zustand und wird durch zahlreiche Reparaturen fahrbar gehalten, weil eine umfangreiche Instandstellung vor Realisierung der Gleisquerung nicht sinnvoll ist.

Sammelkredit Stadtentwässerung, Objekt 50150

Im Bereich der Zürcherstrasse sind die bestehenden Abwasserleitungen in einem schlechten baulichen Zustand, sie werden koordiniert mit dem Bau der Gleisquerung 2. Etappe erneuert.

2.5 Übrige Werkleitungsarbeiten

Die übrigen Werke (Stadtwerk Gas Wasser, Stadtwerk Technik Elektrizität, Swisscom, Cablecom) melden zurzeit nur geringfügige Anpassungen an. Dies insbesondere auch deshalb, weil sich im Bereich der Unterführung Zürcherstrasse ein begehrter Werkleitungsgang befindet und im Strassenbereich nur wenige Werkleitungen liegen.

3. Bauablauf, Verkehrsführung und Termine

Ursprünglich war vorgesehen, die Bauarbeiten auf der Seite Neuwiesen in Angriff zu nehmen. Auf Grund der Verzögerungen bei der Anpassung der Ein-/Ausfahrtsrampe zum Bahnhofparkhaus ist dies nicht mehr möglich. Der aktuelle Bauablauf sieht im Moment drei Hauptbauphasen vor:

- Phase A: Bahnhofplatz bis Unterführung Zürcherstrasse, mit Anpassung Anlieferung Coop City, Überdeckung Zürcherstrasse Ost und Abgang Ost
- Phase B: Archplatz bis Unterführung Zürcherstrasse
- Phase C: Verbreiterung Gleisbrücke SBB, nordseitige Personenunterführung, Überdeckung Zürcherstrasse West und Abgang West, Rampe und Vorplatz Neuwiesen

Für den Langsamverkehr wird die Unterführung Zürcherstrasse jeweils einseitig offen gehalten. Umleitungen und Umwege werden jedoch unumgänglich sein. Die Komfortansprüche der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrenden im Baustellenbereich, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und der Bauausführenden sowie die Bautermine und Kosten müssen laufend beurteilt und optimiert werden.

Für den Verkehr auf der Zürcherstrasse müssen die drei Fahrspuren teilweise auf 3 Meter eingeeengt werden. Zeitweise stehen von den drei Fahrspuren nur deren zwei zur Verfügung. Wie bereits beim Umbau des Bahnhofplatzes Süd müssen bei grösseren Bauphasen- und Verkehrsumstellungen die Auswirkungen vor Ort beurteilt und nötigenfalls Korrekturen angebracht werden, damit die Auswirkungen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst gering bleiben.

Ausgewählte Arbeiten müssen aus Betriebs- und Sicherheitsgründen nachts und an Wochenenden ausgeführt werden, so z. B.:

- Demontagen und Montagen von Fahrleitungen Stadtbuss
- Abbrucharbeiten im Bereich von Busspuren
- Betriebskritische Arbeiten beim Umbau der Anlieferung Coop City
- Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleisanlagen SBB

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Herbst 2013:	Ausschreibung der Bauarbeiten (vorbehältlich Projekt- und Kreditgenehmigung)
Herbst 2013:	Projekt- und Kreditgenehmigung durch Grossen Gemeinderat
Frühjahr 2014:	Spatenstich, Baubeginn Phase A, Anpassungen Anlieferung Coop City
Frühjahr 2015:	Abschluss Phase B/Baubeginn Phase C, Sperrung Rudolfstrasse für den Gegenverkehr
Mitte 2016:	Abschluss der Bauarbeiten Gleisquerung, Eröffnung

Terminkritisch im gesamten Bauablauf sind nach wie vor die Anpassung der Ein-/Ausfahrt zum Bahnhofparkhaus und der Abbruch der bestehenden Rampe Seite Rudolfstrasse. Projektierung und Ausführung müssen mit der privaten Bauherrschaft und den SBB noch detailliert festgelegt und koordiniert werden.

4. Kostenzusammenstellungen

4.1 Investitionskosten zu Lasten Rahmenkredit

0 Grundstücke	CHF	110'000.--
1 Bauwerke	CHF	18'750'000.--
2 Diverses	CHF	350'000.--
3 Projektierung (vor Kreditgenehmigung)	CHF	1'250'000.--
4 Projektierung und Bauleitung (nach Kreditgenehmigung)	CHF	3'050'000.--
6 Gesamtprojektleitung	CHF	1'610'000.--
7 Aufwandsminderungen: Beiträge Dritter (Swisslife)	- CHF	- 585'000.--
8 Reserven und Rundung	CHF	2'365'000.--
<u>9 Investitionsbeitrag Anpassung Ein-/Ausfahrtsrampe Parkhaus</u>	CHF	<u>2'000'000.--</u>
Total Objektkosten brutto	CHF	28'900'000.--
Abzüglich bewilligter Projektierungskredit	- CHF	- 1'800'000.--
Total Investitionskosten zu Lasten Rahmenkredit netto	CHF	27'100'000.--

4.2 Vergleich mit Grobkostenschätzung Rahmenkredit

Für das Teilprojekt Gleisquerung Stadtmitte wurde anlässlich der Grobkostenschätzung für den Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof ein Betrag von CHF 28'600'000.-- inkl. MWST geschätzt. Die Kosten für die Anpassung der Ein-/Ausfahrtsrampe Bahnhofparkhaus waren damals nicht eingerechnet, sondern im Teilprojekt Rudolfstrasse enthalten. Der Kreditantrag liegt damit sehr genau in der Grössenordnung der Kostenschätzung aus dem Jahr 2009.

Basierend auf dem aktuellen Kenntnisstand liegt die Endkostenschätzung zu Lasten des Rahmenkredits bei ca. CHF 49 Mio. (netto) und damit deutlich unter den genehmigten CHF 84 Mio. (brutto).

4.3 Einnahmen

Kanton Zürich

Gemäss aktuellem Stand der Verhandlungen kann davon ausgegangen werden, dass für die überkommunalen Projektteile CHF 8'110'000 aus der Baupauschale finanziert werden.

Agglomerationsprogramm des Bundes

Mit der Einreichung des genehmigten Projektes «Umbau und Neugestaltung Bahnhofplatz Süd» konnte der Kanton Zürich mit dem Bund die Finanzierungsvereinbarung für das Massnahmenpaket «Langsamverkehr Stadtmitte» abschliessen. Diese sieht für das gesamte Massnahmenpaket einen maximalen Bundesbeitrag von CHF 6'600'000.-- vor. Auf Grund der Kostenaufteilung wurden davon CHF 1'000'000.-- dem Umbau Bahnhofplatz Süd zugesprochen. Damit verbleibt für das Projekt Gleisquerung Stadtmitte ein Betrag von CHF 5'600'000.--. Die markanten Verbesserungen für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende sowie die städtebauliche Aufwertung entsprechen in ausgesprochener Weise den Zielen des Agglomerationsprogramms. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass der Bund den Beitrag von CHF 5'600'000.-- definitiv zusprechen wird.

SBB

Um die neuen Gleisanlagen aufzunehmen, muss die Unterführung Zürcherstrasse um rund 6 Meter verbreitert werden. Entsprechende bauliche Massnahmen wurden bereits in der 1. Etappe Gleisquerung umgesetzt und die SBB hat die Kosten dafür übernommen. Der Beitrag SBB für die Verbreiterung im Rahmen der 2. Etappe beträgt CHF 1.41 Mio. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung ist zurzeit noch in Bearbeitung.

Total Einnahmen

Aus der Baupauschale des Kantons Zürich, aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes und von den SBB ist nach aktuellem Kenntnisstand insgesamt mit Einnahmen von etwa CHF 15.1 Mio. zu rechnen. Damit ergeben sich für das Projekt Gleisquerung Stadtmitte Nettoinvestitionen von rund CHF 12.0 Mio. (Objektkosten Ausführung CHF 27.1 Mio. abzüglich Einnahmen von CHF 15.1 Mio.). Die mutmasslichen Nettoinvestitionen von CHF 12.0 Mio. sind in der Endkostenschätzung des Rahmenkredites berücksichtigt.

5. Investitionsplanung

5.1 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.

Kapitalfolgekosten:	Jahre 1 – 10	Jahre 11 – 30
▪ Abschreibung: 6.5 % der Nettoinvestition von CHF 12.0 Mio.	780'000	
▪ Abschreibung: 1.75 % der Nettoinvestition		210'000
▪ Kapitalzins: 2.5 % von 2/3 der Nettoinvestition	200'000	
▪ Kapitalzins: 2.5 % von 1/6 der Nettoinvestition		50'000
	<hr/>	<hr/>
	980'000	260'000
 Sachfolgekosten:		
1.5 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)	180'000	180'000
	<hr/>	<hr/>
Bruttoinvestitionsfolgekosten	1'160'000	440'000

Investitionsfolgeerträge:

- Mehrerlös, Unterhaltsfonds

Nettoinvestitionsfolgekosten

0	0
<u>1'160'000</u>	<u>440'000</u>

Finanzierungsart

100 % durch Steuereinnahmen

Im Voranschlag 2013 beträgt 1 Steuerprozent 2,6 Mio.

0.45 %

0.17%

5.2 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.

Kapitalfolgekosten:

- Abschreibung: 3 % der Nettoinvestition
- Kapitalzins: 2.5 % auf 50 % der Nettoinvestition

Jahre 1 – 33

360'000

150'000

510'000

Sachfolgekosten:

1.5 % auf dem Mehrwert der Anlage

(Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)

180'000

Bruttoinvestitionsfolgekosten

690'000

Investitionsfolgeerträge:

- Mehrerlös, Unterhaltsfonds

Nettoinvestitionsfolgekosten

690'000

6. Planaufgabe nach Strassengesetz § 16/17

Das Projekt wurde vom 1. Juni 2012 bis 2. Juli 2012 gemäss §§ 16/17 des Strassengesetzes während 30 Tagen öffentlich aufgelegt und soweit darstellbar ausgesteckt. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden zusätzlich zur öffentlichen Publikation schriftlich über die Planaufgabe informiert. Es gingen zwei Einsprachen von benachbarten Grundeigentümerinnen ein.

Die UBS Fund Management AG (Eigentümerin Kesselhaus) bemängelte die Abmessungen der Überdeckung Zürcherstrasse und die Breite des entstehenden Platzes, die Anordnung der Bäume und die Gestaltung des Abganges West. Die Einwände der UBS konnten aus technischen, finanziellen und gestalterischen Gründen nicht berücksichtigt werden, die Einsprache wurde abgewiesen.

Die Swisslife (Eigentümerin Gebäude Coop City) stellte im Zusammenhang mit den Anpassungen an der Anlieferung und der Realisierung des Hochwasserschutzes technische Forderungen, eine angemessene Kostenbeteiligung wurde in Abrede gestellt. Anlässlich verschiedener Verhandlungen konnten sowohl die technischen wie auch die finanziellen Differenzen bereinigt werden. Mit dem Abschluss einer Vereinbarung konnte die Einsprache als durch Rückzug erledigt abgeschlossen werden.

7. Öffentlichkeitsarbeit

Wie bereits in der Projektierungsphase wird auch im Hinblick auf die Realisierung mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern (Kesselhaus, Neuwiesenzentrum, Coop City, Toni-Areal, Schweizerische Bundesbahnen) und den Hauptmieterinnen und -mietern ein enger und direkter Informationsaustausch gepflegt.

Durch die Bauarbeiten sind insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende betroffen, welche die Unterführung Zürcherstrasse durchqueren. Auf Grund der Bauphasen sind während der rund 2 ½-jährigen Bauzeit verschiedene Umleitungen und provisorische Wegführungen erforderlich. Anlässlich des «Spatenstichs» wird an einer Medienkonferenz umfassend darüber informiert. Wesentliche Änderungen der provisorischen Wegführungen werden später mit Medienmitteilungen kommuniziert. Das Aufstellen von Informationstafeln und das Verteilen von Informationsschreiben an Anwohnerinnen und Anwohner gehören zu den standardmässigen Informationsmitteln des Tiefbauamtes.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

Beilage 1: Roadmap

Beilage 2: Übersichtsplan

Beilage 3: Fussgängerführung Coop City vorher/nachher

Beilage 4: Fussverkehrs- und Velobeziehungen im Endzustand, Neugestaltung Anlieferung

Beilage 5: Situation Stadtebene







Beilage 6: Situation Unterführungsebene

Beilage 7: Schnitte A/E/F/G/H

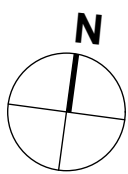
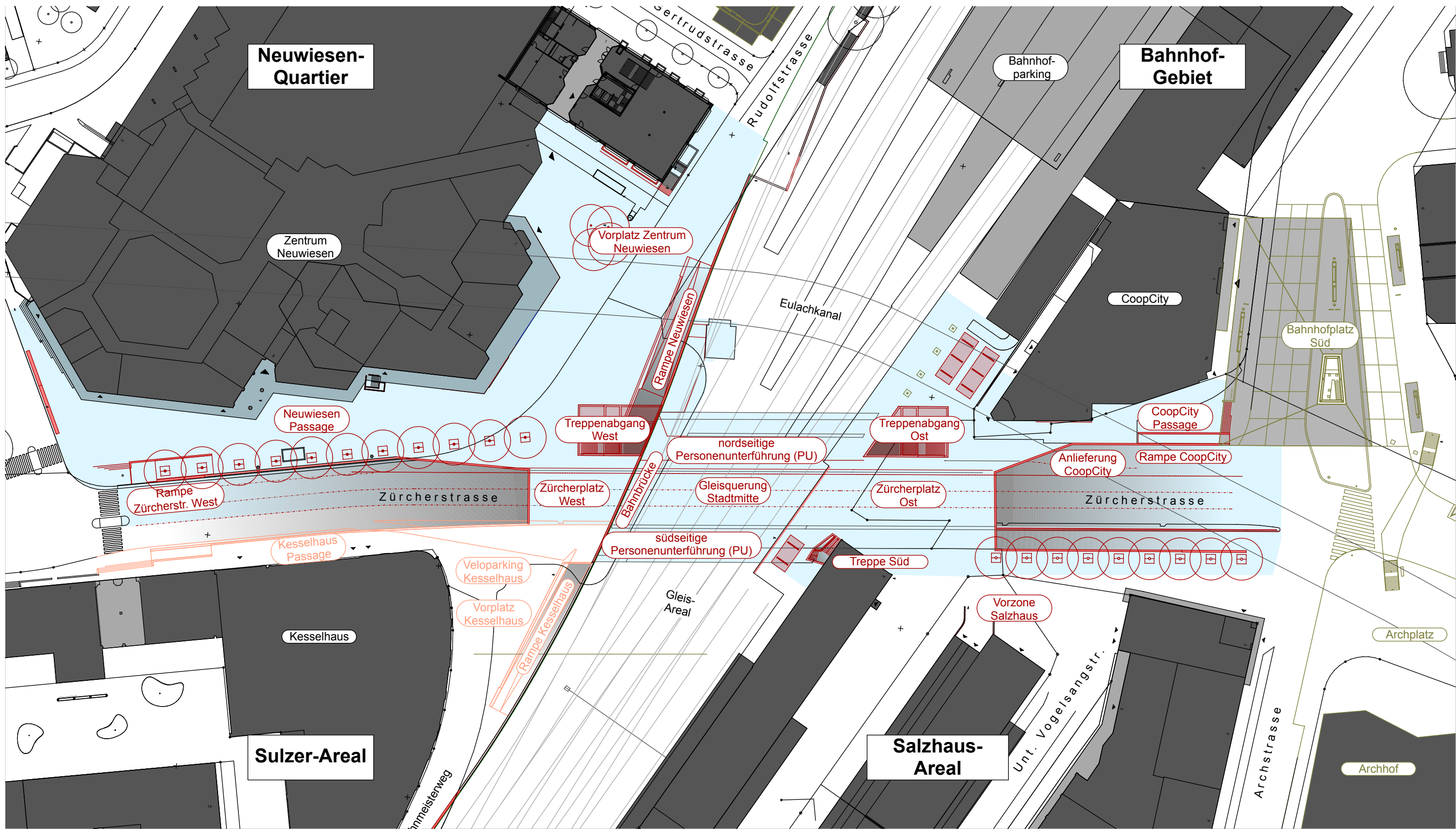
Beilage 8: Schnitte B/C





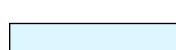
**Masterplan Stadtraum Bahnhof
Roadmap: Stand April 2013**

Teilprojekt	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Voraussetzungen / Bemerkungen
Arch-Areal	[Blue bar from 2011 to 2013]										
Knoten Neuwiesenstrasse		[Yellow bar with red star]									GGR bis 1. März 2012
Bahnhofplatz Süd		[Yellow bar with red star]									GGR bis 3. Oktober 2011, Knoten fertig
Verkehrskonzept Neuwiesen Verkehrsberuhigung	[Blue bar from 2011 to 2013]										
Anpassung Rampe Parkhaus		[Yellow bar]	[Yellow bar with red star]	[Blue bar]							Koordinierte Projekte Rudolfstr., Baubewilligungen
Sperrung Rudolfstrasse											Rampe Parkhaus fertig
Gleisquerung 2. Etappe Ausführung Seite CoopCity Ausführung Seite Neuwiesen	[Green bar]	[Pink bar]	[Yellow bar with red star]	[Blue bar]	[Blue bar]						GGR bis Herbst 2013 Rudolfstrasse gesperrt
SBB: Gleisanlagen (S-Bahn 4. TE)		[Green bar]	[Pink bar]	[Pink bar]	[Pink bar]	[Blue bar]					Gleisquerung Seite Neuwiesen (Gleisbrücke)
SBB: Perronverbreiterung Gleis 6/7/8 (ZEB)		[Green bar]	[Pink bar]	[Pink bar]	[Pink bar]		[Blue bar]				
SBB: PU Nord (ZEB)		[Green bar]	[Pink bar]	[Pink bar]	[Pink bar]			[Blue bar]	[Blue bar]		Perronverbreiterung Gleis 6/7/8
Werkleitungen Rudolfstrasse						[Yellow bar]	[Blue bar]				
Veloquerung Nord		[Green bar]	[Pink bar]	[Pink bar]	[Pink bar]	[Yellow bar]	[Blue bar with red star]	[Blue bar]	[Blue bar]		Koordination SBB / Stadt
Umgestaltung Rudolfstrasse		[Green bar]	[Yellow bar]	[Yellow bar]	[Pink bar]	[Yellow bar]	[Blue bar with red star]		[Blue bar]	[Blue bar]	

-  Vorprojekt / Vorbereitungsphase
-  Auflageprojekt / Planauflage
-  Projektierung  Projekt- / Kreditgenehmigung GGR
-  Ausführung
-  Abhängigkeiten Bauablauf

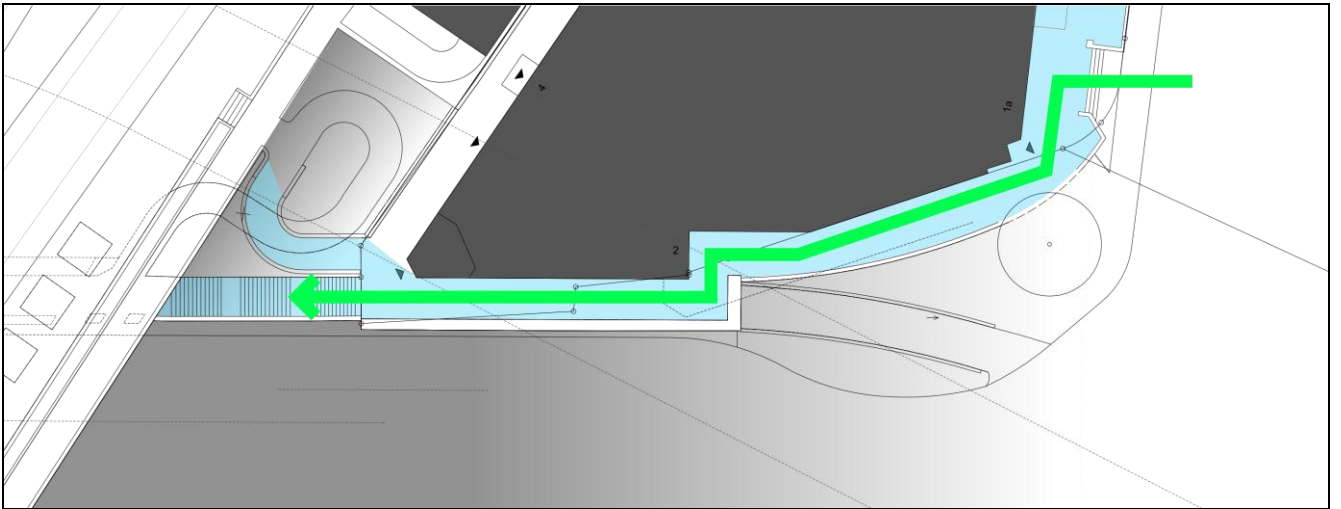
Termine vorbehaltlich Planauflage, Land- und Rechtserwerb, Projekt- und Kreditgenehmigung Stadtrat / Grosse Gemeinderat / Regierungsrat / BAV / SBB



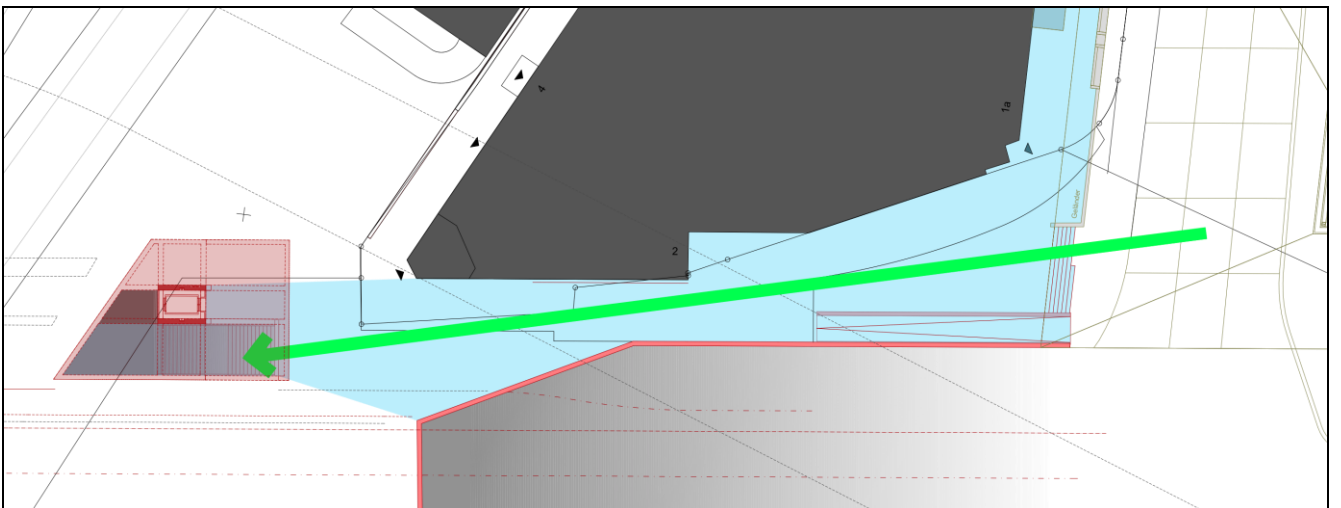
- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|------------------|
|  | Gleisquerung 2. Etappe, Projekt |  | Bestand |
|  | Gleisquerung 1. Etappe (Realisiert) |  | Nachbarprojekte |
| | |  | Projektperimeter |

Planformat: A3

Gleisquerung Stadtmitt 2. Etappe
Fussgängerführung Bereich Coop City vorher / nachher

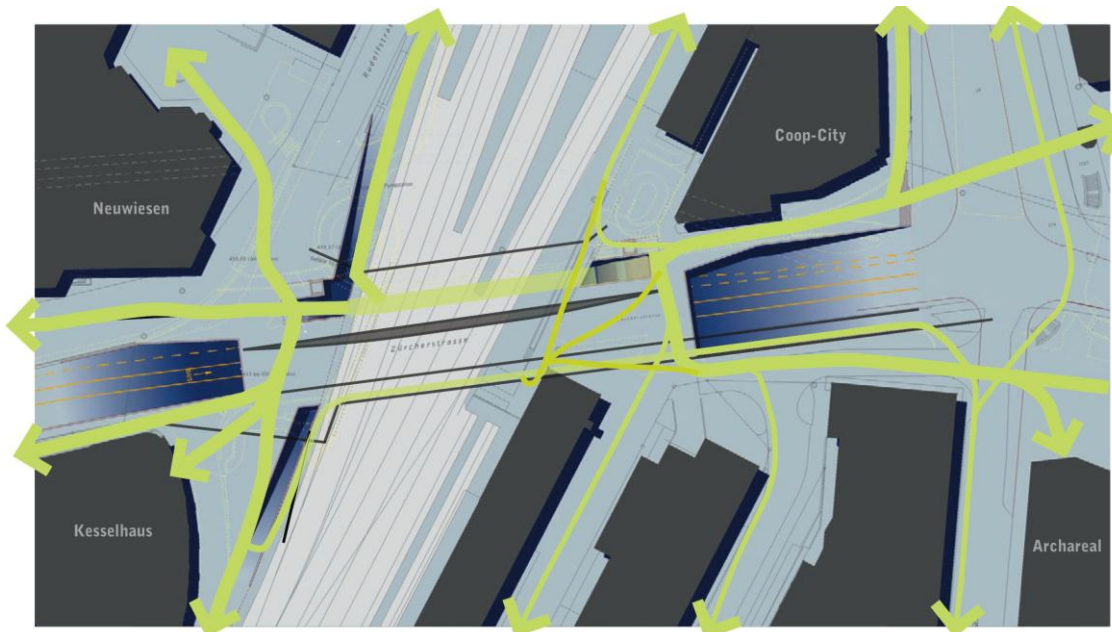


Bisheriger Fussgängerbereich Coop City Passage

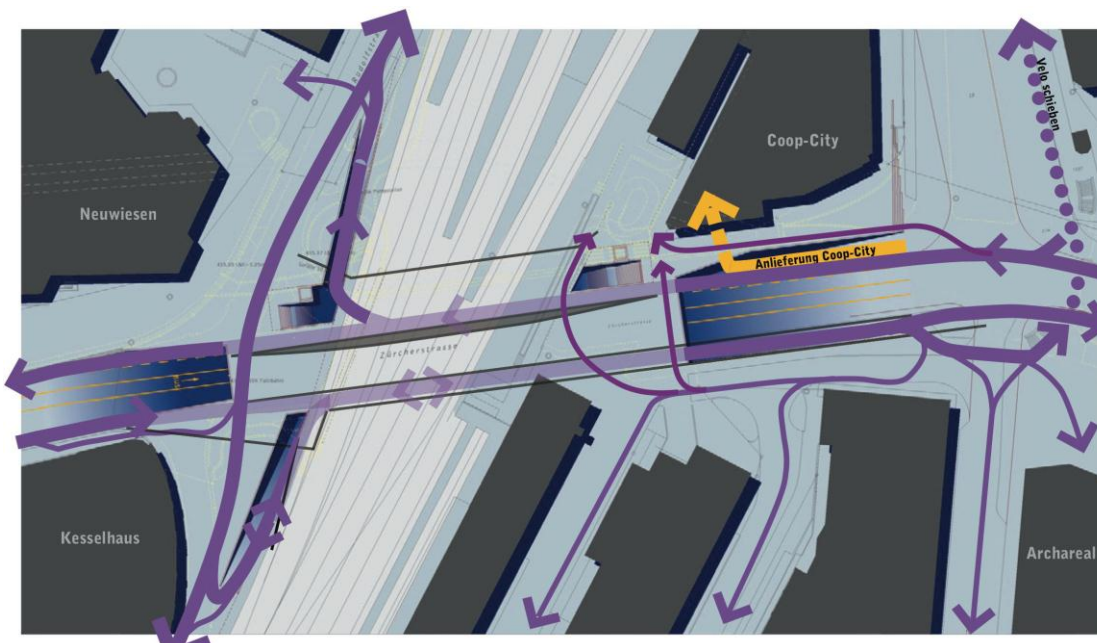


Zukünftiger Fussgängerbereich Coop City Passage

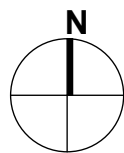
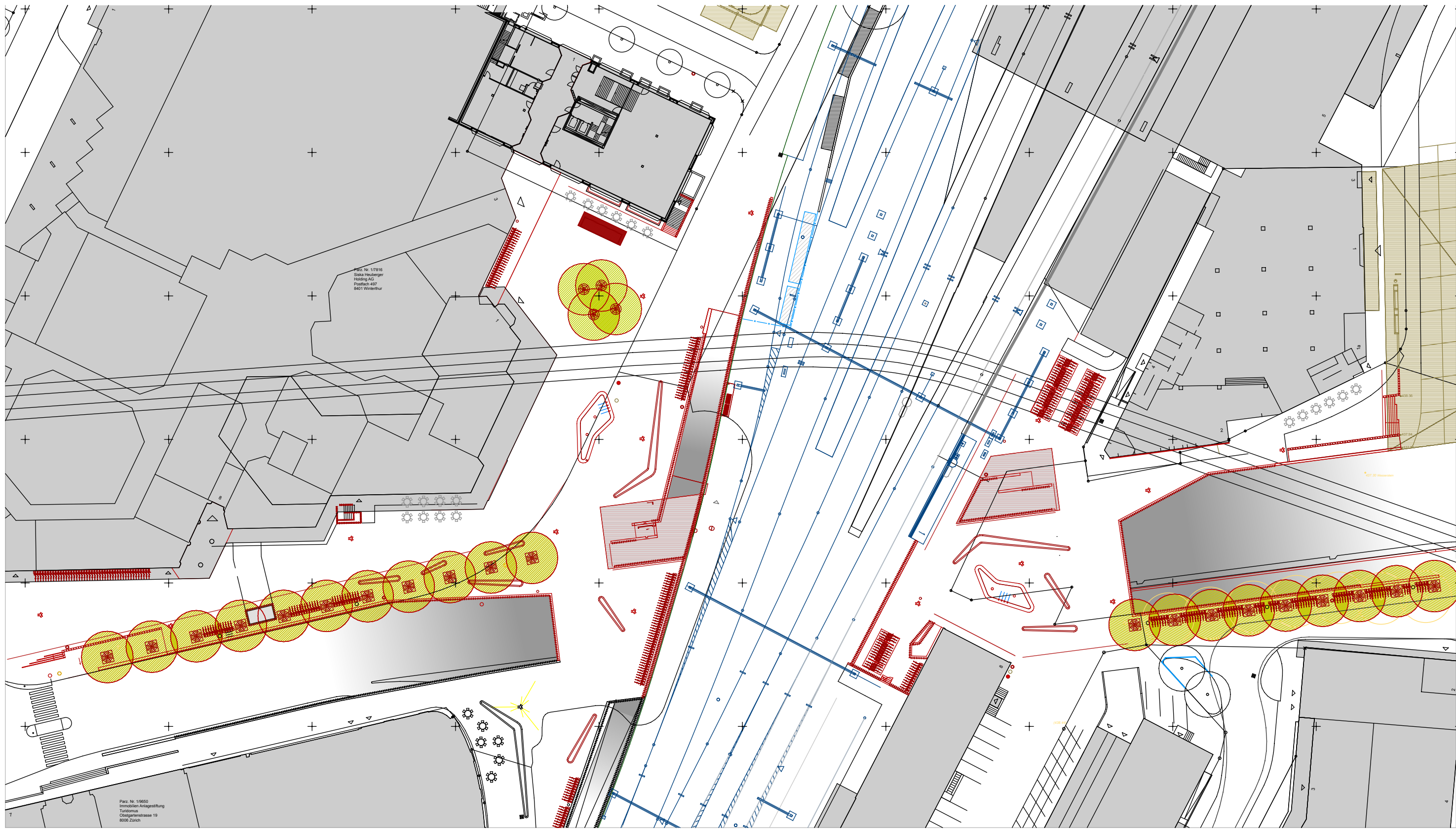
Gleisquerung Stadtmittte 2. Etappe Fussverkehrs- und Velobeziehungen im Endzustand



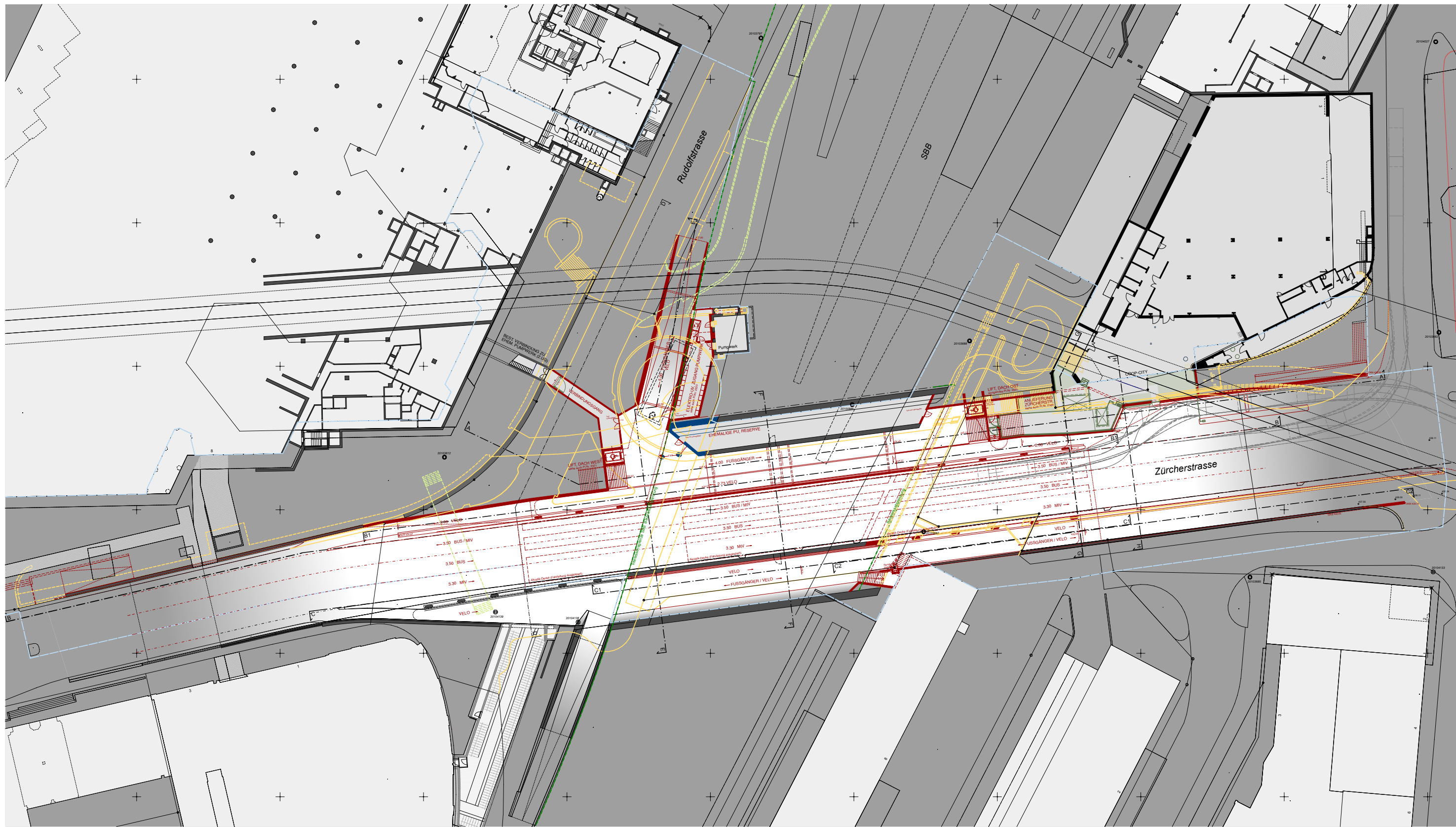
Fusswegverbindungen im Endzustand



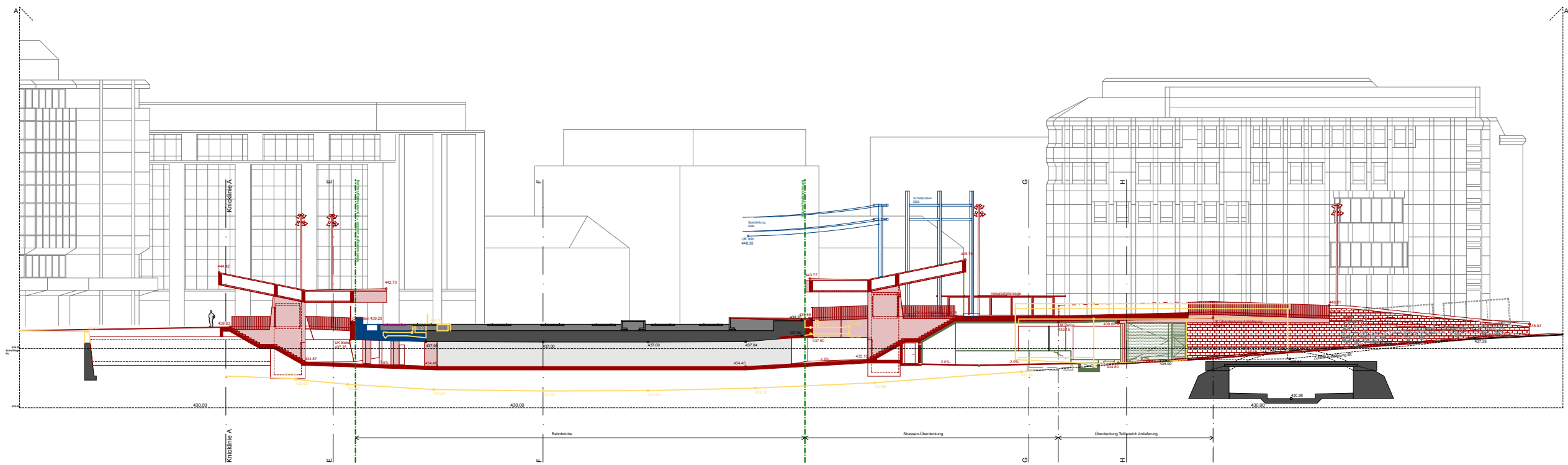
Velobeziehungen im Endzustand



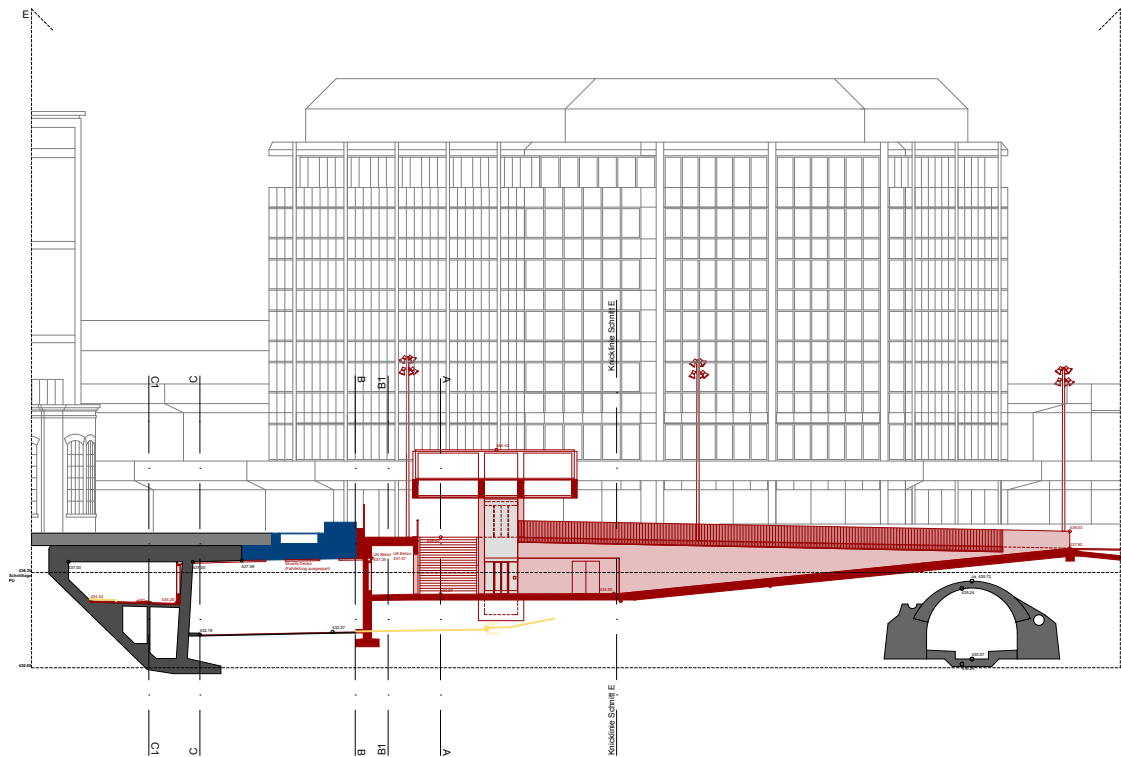
Planformat: A3



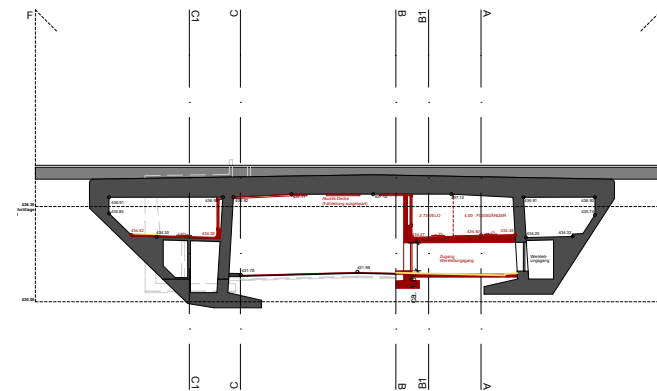
Planformat: A3



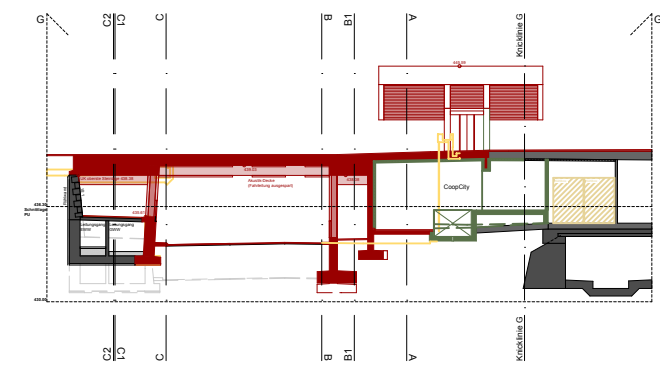
Schnitt A



Schnitt E

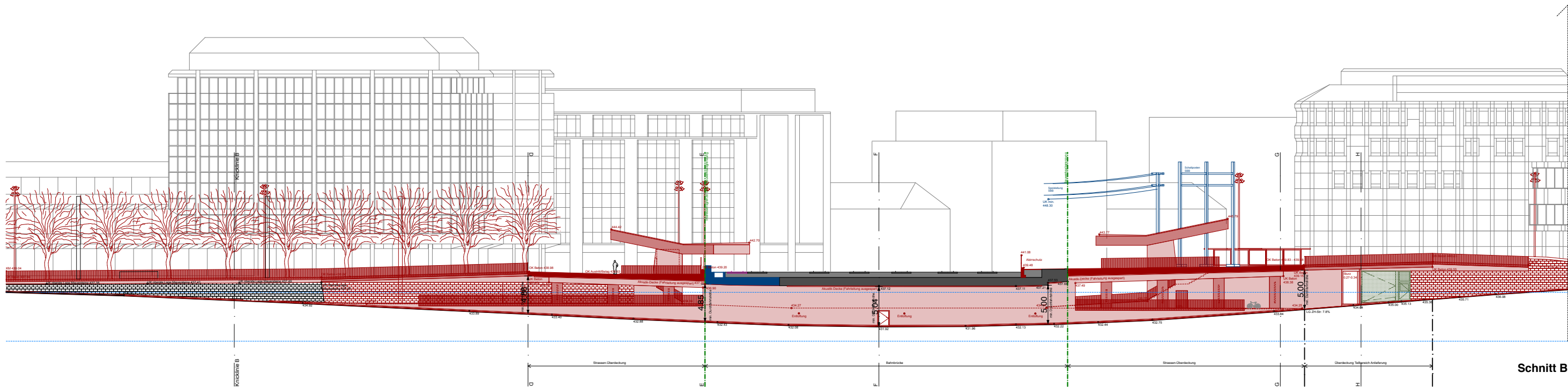


Schnitt F

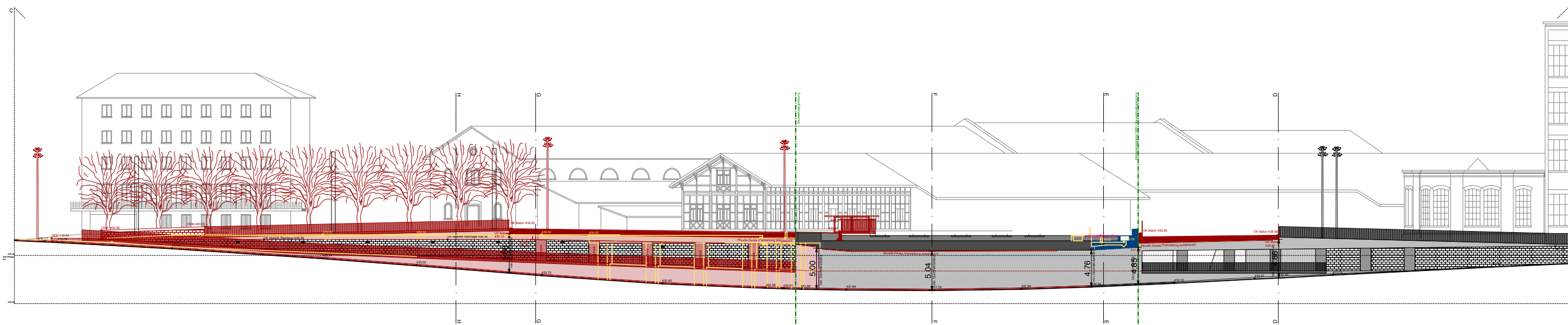


Schnitt G

Planformat: A3



Schnitt B



Schnitt C

Planformat: A3