

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kredit von Fr. 500'000 für die Projektierung von Veloparkplätzen und die Verbesserung der Zugänglichkeit auf dem Esse-Areal, anstelle einer neuen Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» gemäss indirektem Gegenvorschlag (GGR-Nr. 2014.58 vom 17. Dez. 2014 zur kommunalen Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof»), Projekt-Nr. 11631

Antrag:

Für die Projektierung von Veloparkplätzen auf dem Esse-Areal und die Verbesserung der Zugänglichkeit, anstelle einer neuen Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» gemäss indirektem Gegenvorschlag (GGR-Nr. 2014.058 vom 17. Dezember 2014 zur kommunalen Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof»), Projekt-Nr. 11631, wird ein Kredit von Fr. 500'000 zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die Teuerung und die Mehrwertsteuer bedingten Mehr- und Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. Juni 2018.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Am 17. Dezember 2014 hat der Grosse Gemeinderat den indirekten Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» (GGR-Nr. 2014.58) beschlossen. Unter anderem wurde der Stadtrat aufgefordert, dem Gemeinderat für eine neue unterirdische Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» (mit zirka 600 - 800 Veloabstellplätzen) auf der Höhe der heutigen SBB-Personenunterführung Süd (PU Süd) ein Projekt und einen Kreditantrag vorzulegen, damit diese zusätzliche Station - über den Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof oder separat finanziert - ab 2020 (im Anschluss an die unterirdische Velostation «Rudolfstrasse») realisiert werden kann.

Eine Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» ist in absehbarer Zeit aber nicht zweckmässig umsetzbar. Vergleich Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» mit der im Bau befindlichen Velostation «Rudolfstrasse»:

- Die Kosten für die Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» wurden in einer Grobkostenschätzung mit Fr. 8,6 Millionen geschätzt. Die Kosten pro Veloabstellplatz wären mit zirka Fr. 13'000 damit sehr hoch. Bei der Velostation «Rudolfstrasse» liegt dieser Betrag bei rund Fr. 9'000 pro Abstellplatz und somit ca. 30 % tiefer. Zudem wären die Veloabstellplätze frühestens ab 2025/2026 verfügbar.

- Die Kosten sind unter anderem deshalb so hoch, weil keine Synergien genutzt werden können, wie bei der Velostation «Rudolfstrasse», wo gleichzeitig die Veloquerung und die SBB-Personenunterführung Nord (PU Nord) ausgebaut werden. Um eine gute Lösung für die Veloparkierung zu finden, wäre es zweckmässig, die Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» gleichzeitig mit einem zeitgemässen Ausbau der PU Süd zu realisieren. Die SBB plant aber in absehbarer Zeit keinen zeitgemässen Ausbau der PU Süd. Sie sieht lediglich ein «Facelifting» vor.

Der Stadtrat ist sich der Notwendigkeit von zusätzlichen Veloabstellplätzen im Raum Rudolfstrasse bewusst. Im Bereich des Esse-Areals wird die SBB in den nächsten Jahren ein Logistikzentrum für die Ver- und Entsorgung der PU Nord bauen. Eine erste grobe Untersuchung hat ergeben, dass dort zirka 580 oberirdische Veloabstellplätze erstellt werden können, die voraussichtlich weniger als die Hälfte kosten, als bei einer Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» und voraussichtlich in vier bis fünf Jahren in Betrieb genommen werden könnten.

Für die Projektierung von Veloparkplätzen auf dem Esse-Areal und die Verbesserung der Zugänglichkeit, anstelle einer neuen Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» gemäss indirektem Gegenvorschlag (GGR-Nr. 2014.058 vom 17. Dezember 2014), wird ein Kredit von Fr. 500'000 beantragt.

II. Detaillierte Ausführungen

1. Ausgangslage

Am 17. Dezember 2014 hat der Grosse Gemeinderat den indirekten Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» (GGR-Nr. 2014.58) beschlossen. Der Beschluss beinhaltet folgende Punkte:

- Der Stadtrat wird der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) beantragen, die im regionalen Richtplan festgelegte Zahl an Veloabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof Winterthur von heute 3'000 auf neu 7'200 zu erhöhen.
(Stand: Im revidierten regionalen Richtplan ist neu die Zahl von 7'200 Veloparkplätzen als Zielgrösse festgehalten. Stand Juli 2018: ca. 4'100 Veloabstellplätze stehen zur Verfügung).
- Auf der Basis des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr wird der Stadtrat mit dem Kanton Zürich über einen substanziellen Kostenbeitrag an die Erstellung der zusätzlichen Veloabstellplätze am Hauptbahnhof Winterthur verhandeln.
(Stand: Der Regierungs- und Kantonsrat haben dieses Anliegen anlässlich des Postulats «Förderung Veloabstellplätze an Schlüsselorten» (KR-Nr. 87/2015) abgelehnt.)
- Für die Erstellung einer neuen Velostation «Rudolfstrasse» (mit zirka 500 - 600 Veloabstellplätzen) im Bereich der neuen Veloquerung Nord wird der Stadtrat im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof (Rahmenkredit gemäss Volksabstimmung vom 17. Mai 2009), Teilprojekt «Rudolfstrasse», einen Objektkredit beantragen, der die Umsetzung des Projekts bis 2020 ermöglichen soll.
(Stand: Der Grosse Gemeinderat hat einen Kredit von Fr. 10'555'000 inkl. MWST für die Neugestaltung der Rudolfstrasse und die Erstellung der Velostation Nord im Rahmen des Masterplanes Stadtraum Bahnhof am 21. März 2016 bewilligt (GGR-Nr. 2015.91). Der Baustart erfolgte anfangs 2018. Die Eröffnung ist Ende 2021 geplant.)

- Der Stadtrat legt dem Grossen Gemeinderat für eine neue Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» (mit zirka 600 - 800 Veloabstellplätzen) auf der Höhe der heutigen PU Süd ein Projekt und einen Kreditantrag vor, damit diese zusätzliche Station – über den Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof oder separat finanziert – ab 2020 (im Anschluss an die Velostation «Rudolfstrasse») realisiert werden kann.
(Stand: Dieser Punkt ist Gegenstand des vorliegenden Antrages.)
- Der Stadtrat stellt sicher, dass die vom Gemeinderat am 8. Mai 2006 bewilligten Bedingungen des Gestaltungsplan «Milchküche» (§ 9) konsequent umgesetzt werden, d. h. die insgesamt vorgesehenen 1'500 Veloparkplätze bereit gestellt werden.
(Stand: Die 1'500 Veloparkplätze sind bereits provisorisch erstellt. Die Stadt wird sicherstellen, dass die 1'500 Veloabstellplätze auch definitiv umgesetzt werden.)
- Die Dienstleistungen der Velostationen werden gegen Entgelt angeboten.
(Stand: Dies wird so umgesetzt.)
- Im Bereich des Teilprojekts «Rudolfstrasse» werden die vorgesehenen mindestens 1'050 Veloabstellplätze oberirdisch erhalten bzw. bereitgestellt.
(Stand: Die zweite Etappe der Umgestaltung der Rudolfstrasse befindet sich im Bau. Die Vorgaben sind in das Bauprojekt eingeflossen und fliessen auch in die Planungen der dritten Etappe ein (Stand Juli 2018: ca. 1'400 Veloabstellplätze stehen zur Verfügung).
- Der Stadtrat verhandelt mit der SBB mit dem Ziel, dass im Raum Bahnhof Süd (Coop City bis Salzhaus) eine Veloparkierungsanlage gemäss Veloparkierungskonzept (Zielgrösse 800 Plätze) gesichert werden kann.
(Stand: Bis heute sind diesbezüglich noch keine Aktivitäten ausgelöst worden. Eine Kontaktaufnahme mit den SBB erfolgt 2018.)

Der vorliegende Antrag behandelt folgende Forderung aus dem indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof»: «Der Stadtrat legt dem Gemeinderat für eine neue Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» (mit zirka 600 - 800 Veloabstellplätzen) auf der Höhe der heutigen SBB-Personenunterführung Süd ein Projekt und einen Kreditantrag vor, damit diese zusätzliche Station – über den Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof oder separat finanziert – ab 2020 (im Anschluss an die Velostation «Rudolfstrasse») realisiert werden kann.»

Nachfolgend wird dargelegt, warum eine Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» zum jetzigen Zeitpunkt nicht zweckmässig ist. Anstelle der Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» unterbreitet der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat eine Alternative, wie in absehbarer Zeit die 600 – 800 Veloabstellplätze erstellt werden können. Um diesen Vorschlag weiter zu konkretisieren und zu projektieren, wird ein Projektierungskredit von 500'000.- Franken beantragt.

2. Vorgehenskonzept

2.1 Velostation «Rudolf- / Paulstrasse»

Der Grosse Gemeinderat hat am 21. März 2016 den Kredit von Fr. 10'555'000 inkl. MWST für die Neugestaltung der Rudolfstrasse und die Erstellung der Velostation Nord im Rahmen des Masterplanes Stadtraum Bahnhof (GGR-Nr. 2015.91) bewilligt. Dieser Baukredit beinhaltet die Velostation in der Rudolfstrasse (auf Höhe der PU Nord) mit rund 750 Veloabstellplätzen und die Umgestaltung der Rudolfstrasse im Abschnitt Paul- bis Wülflingerstrasse.

Der indirekte Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» fordert, dass auch im Bereich der heutigen PU Süd eine Velostation mit ca.

600 – 800 Veloabstellplätzen erstellt werden soll. Eine solche Velostation ist nur attraktiv, wenn sie einen direkten Anschluss an die stark frequentierte PU Süd hätte. Mit der SBB wurde in mehreren Gesprächen abgeklärt, ob sie analog der PU Nord die PU Süd so ausbauen, dass sie den grossen Fussgängerströmen gerecht wird. Die SBB beabsichtigt in absehbarer Zeit keinen zeitgemässen Ausbau, sondern plant ein «Facelifting» innerhalb des heutigen Querschnittes. Das bedeutet, die heutigen Zugänge (Rampen und Treppen) auf der Seite Rudolfstrasse sowie die Höhenlage und die Breite der Unterführung bleiben noch längere Zeit so bestehen, wie sie heute sind.

Das Tiefbauamt hat unter diesen Rahmenbedingungen geprüft, wie eine Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» ohne SBB umgesetzt werden könnte und welche Kosten in etwa zu erwarten wären.

- Eine Velostation mit ca. 650 Veloabstellplätzen scheint bautechnisch grundsätzlich möglich zu sein. Um die definitive Machbarkeit zu überprüfen und eine verlässliche Kostenschätzung zu erlangen, wäre aber eine vertiefende Untersuchung nötig.
- In einer groben Abschätzung wurden für die Kosten ca. Fr. 8,6 Millionen ermittelt. Ein Veloabstellplatz würde so in etwa Fr. 13'000 kosten. Dies ist ein sehr hoher Betrag, wie die Gegenüberstellung in Kapitel 2.2 zeigt. Die Hauptkosten hätte zudem die Stadt zu tragen, da der Kanton keine Beiträge an Veloabstellplätze entrichtet. Allenfalls könnten Beiträge durch das Agglomerationsprogramm beantragt werden. Im günstigsten Fall kann mit einem Bundesbeitrag von 30 – 40 % gerechnet werden. Die Kosten sind in jedem Fall zu hoch, um diese im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2 anzumelden. Deshalb müsste das Projekt in einer späteren Generation der Agglomerationsprogramme eingegeben werden (> 2023). Ein Bundesbeitrag ist daher sehr ungewiss.
- Eine Umsetzung käme frühestens nach Abschluss der Veloquerung und dem Ausbau der PU Nord, d. h. ab 2022, in Frage. Die Inbetriebnahme wäre dann frühestens ca. 2025/2026.
- Die Velostation käme in etwa zwei Meter tiefer zu liegen, als die bestehende PU Süd. Oberirdisch hat es aber nur Platz für eine Rampe. Diese muss zwingend in die PU Süd führen, um die Zugänglichkeit zu den Perrons zu gewährleisten. D. h., es müsste eine Höhendifferenz von zwei Metern von der PU Süd zur Velostation überwunden werden. Eine Rampe mit sechs Prozent Gefälle wäre ungefähr 30 Meter lang, was aus Platz- und Kostengründen unrealistisch ist. Wie dieses Problem gelöst werden könnte, wäre noch zu klären.
- Wenn die SBB die PU Süd (analog zur PU Nord) umfangreich ausbaut, könnten allenfalls inhaltliche und kostenmässige Synergien genutzt werden.
- In der Rudolfstrasse werden die Anwohnerinnen und Anwohner und die Kundinnen und Kunden seit Jahren durch den Bau diverser Infrastrukturprojekte stark belastet (Rampe Parkhaus, Veloquerung, Ausbau PU Nord, Aufwertung Rudolfstrasse). Durch den Bau einer Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» wäre dann ab 2022 nochmals während drei bis vier Jahren mit grossen Einschränkungen zu rechnen. Ob dies für die Betroffenen zumutbar wäre, muss bezweifelt werden.

Aus den dargelegten Gründen ist es nicht realistisch und zweckmässig, die Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» in absehbarer Zeit umzusetzen. Sobald die SBB plant, die PU Süd grosszügig und zeitgemäss auszubauen (analog der PU Nord), dann wäre es sicher zweckmässig, eine Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» genau zu prüfen. Wie oben dargelegt plant die SBB aber in absehbarer Zeit keinen grosszügigen Ausbau der PU Süd.

2.2 Kostengegenüberstellung verschiedener Veloparkieranlagen

Lage	Typ	Anzahl	Kosten in Fr.	Kosten pro Veloabstellplatz
Doppelstock oberirdisch	nicht bewirtschaftet			~ 1'200 Fr.
Velostation «Rudolfstrasse»	unterirdisch, betreut	750	7 Mio. Fr.	~ 9'000 Fr.
Velostation «Rudolf- / Paulstrasse»	unterirdisch und gedeckt, betreut	650	8.6 Mio. Fr.	~ 13'000 Fr.
Veloparking «Esse-Areal»	gedeckt, nicht betreut	580	~ 3.2 Mio. Fr. ¹⁾	~ 5'500 Fr. ¹⁾

¹⁾ Die Kosten von Fr. 3,2 Millionen (Stand November 2017) beruhen auf einer Kostenschätzung der SBB (+/- 20 %). In einer ersten Einschätzung der Stadt sind die Kosten für das Veloparking grosszügig berechnet. Die Kosten werden im Rahmen des Bauprojektes genauer berechnet.

2.3 Alternative Esse-Areal

Der Stadtrat ist der Meinung, dass es im Raum Rudolfstrasse weitere Veloabstellplätze braucht und nicht darauf verzichtet werden kann, nur weil in absehbarer Zeit eine Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» nicht realisierbar ist.

Auf dem heutigen Esse-Areal plant die SBB, eine Logistikstation (Ver- und Entsorgung) für die PU Nord und weitere Teilgebiete des Bahnhofs zu erstellen; das sogenannte Projekt LEA. Während der Erarbeitung des Vorprojektes hat der Stadtrat die städtischen Interessen angemeldet und insbesondere gefordert, dass in das entsprechende Gebäude eine Veloabstellanlage zu integrieren und Optimierungen bei der Fuss- und Veloverkehrsführung zu prüfen sind.

Im Vorprojekt wurden die Anliegen der Stadt angemessen berücksichtigt. Im ersten Obergeschoss ist ein Veloparking mit rund 580 Veloabstellplätzen (davon ca. 570 Abstellplätze in Doppelstockparkern plus zehn Abstellplätze (zwei Prozent) für Spezialvelos) vorgesehen. Zudem ist zwischen dem LEA-Gebäude und dem Gleisfeld eine rund drei Meter breite Fuss- und Veloverbindung (mit lokalen 2.50 Meter breiten Einengungen) vorgesehen, welche das Veloparking direkt von Norden her erschliesst und eine durchgehende Verbindung bis zur Rudolfstrasse ermöglicht. Die Erschliessung des Veloparkings kann mittels einer Rampe vom Fuss- und Radweg mit ungefähr 13 % Steigung erfolgen.

Damit die städtischen Anliegen im Projekt der SBB koordiniert weiterbearbeitet und die genauen Kosten ermittelt und realisiert werden können, braucht es einen städtischen Projektierungskredit. Auf Basis des Bauprojektes kann dann dem Grossen Gemeinderat ein Baukredit beantragt werden.

Die Höhe des Projektierungskredits ergibt sich aus den für das Veloparking anfallenden Honorarkosten von rund Fr. 350'000 (10 % - 15 % der geschätzten Fr. 3,2 Millionen für das Veloparking), den Honorarkosten für Prüfung und Projektierung einer besseren Zugänglichkeit von der Schaffhauserstrasse von Fr. 100'000 sowie weiteren allgemeinen Positionen. Dies ergibt gesamthaft einen Projektierungskredit von Fr. 500'000.

2.4 Vorgehenskonzept zusammengefasst

Zusammengefasst sieht das Vorgehenskonzept folgende Eckpunkte vor:

1. Auf eine Velostation «Rudolf-/Paulstrasse» wird vorderhand verzichtet. Sobald die SBB die PU Süd ausbaut, wird die Idee einer Velostation wieder aufgenommen. Dies wird aber aller Voraussicht nach erst eine Ausbaugeneration später sein.
2. Die Umgestaltung der Rudolfstrasse in eine Begegnungszone im Abschnitt Getrud- bis Paulstrasse (3. Etappe) wird deshalb ohne Velostation geplant. Ziel ist, dass die neu platzartige Rudolfstrasse einen attraktiveren, zeitgemässeren Zugang zur PU Süd erhält. Deshalb werden Lage und Dimension der Abgänge in die PU Süd überprüft und gegebenenfalls angepasst, neu erstellt oder aufgewertet. Im Vordergrund steht dabei der Erhalt der bestehenden Fussgängerrampe von Süden her und eine bessere Anbindung Richtung Norden Wartstrasse (Verschiebung und Verbreiterung des Treppenabgangs in die heutige Strasse, analog PU Nord). Das Tiefbauamt steht diesbezüglich in engem Kontakt mit der SBB mit dem Ziel, die Zugänge zur PU Süd bis zu einer grosszyklischen Erneuerung attraktiv zu gestalten. Dem Grossen Gemeinderat wird für die 3. Etappe der Rudolfstrasse nach Vorliegen des Projektes ein Baukredit beantragt.
3. Mit dem SBB-Logistikzentrum auf dem Esse-Areal soll ein Veloparking mit rund 580 Veloabstellplätzen erstellt und eine gute Zugänglichkeit sichergestellt werden.

3. Kosten

3.1 Projektierungskosten

Die Kostenzusammenstellung beruht auf einer Kostenschätzung. Massgebender Stichtag ist der 1. Juni 2018:

2	Diverses (Öffentlichkeitsarbeit)	Fr.	10'000.00
3	Dienstleistungen		
	Honorare Veloparking	Fr.	350'000.00
	Honorare Optimierungen Fuss- und Veloführung	Fr.	100'000.00
4	Bauherrneigenleistung	Fr.	20'000.00
8	Diverses, Reserve*	Fr.	<u>20'000.00</u>
	Bruttoinvestition	Fr.	500'000.00
	Abzüglich Investitionseinnahmen	Fr.	<u>0.00</u>
	Nettoinvestition	Fr.	<u>500'000.00</u>

* Bei dieser Position handelt es sich um die Reserve des Tiefbauamtes als Baufachorgan. Es werden bei Projektierungskrediten keine Reserven für Unvorhergesehenes des Stadtrates gemäss § 61 der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt ausgewiesen.

3.2 Einnahmen

Die Projektierung und Realisierung von Veloabstellplätzen ist eine kommunale Aufgabe. Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) sieht in § 5 Abs. 1 vor, dass der Kanton Zürich die in den regionalen Verkehrsplänen festgelegten Parkieranlagen sowie Veloabstellplätze von regionaler Bedeutung erstellen kann, wenn sie den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs vorbehalten sind. Weiter hält § 5 Abs. 2 fest, dass der Kanton bei Anlagen, die von Gemeinden oder Transportunternehmen erstellt werden, Beiträge gewähren kann.

Im Rahmen des Sanierungsprogrammes 04 hat der Regierungsrat die Verfahrensregelung für die Ausrichtung der Staatsbeiträge rückwirkend auf den 7. Mai 2003 aufgehoben und die entsprechenden Beiträge im Budget und Finanzplan gestrichen. Mit dem Postulat «Förderung Veloabstellplätze an Schlüsselorten» (KR-Nr. 87/2015) wurde der Regierungsrat gebeten, die im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 aufgehobene Verfahrensregelung für Veloabstellplätze wieder einzuführen und die entsprechenden Beiträge im Budget und Finanzplan einzustellen. Der Regierungsrat hat dieses Anliegen an seiner Sitzung vom 27. Mai 2015 abgelehnt und dem Kantonsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben. Eine Mehrheit des Kantonsrates hat diesem Anliegen am 5. Mai 2016 zugestimmt. Das bedeutet, für Veloabstellplätze rund um den Bahnhof werden definitiv keine finanziellen Beiträge des Kantons ausgerichtet.

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation hat der Bund aber eine finanzielle Beteiligung von 40 % bis maximal Fr. 3,7 Millionen (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWST und Teuerung) in Aussicht gestellt. Für die Velostation «Rudolfstrasse» wurde ein Bundesbeitrag von Fr. 2,4 Millionen (Preisstand 2005 exkl. MWST; entspricht 2018 rund Fr. 3,1 Millionen) beantragt und zugesichert. Es stehen somit noch ca. Fr. 1,3 Millionen (Preisstand 2005 exkl. MWST entspricht 2018 rund Fr. 1,8 Millionen) für zusätzliche Veloabstellplätze zur Verfügung.

Für das Veloparking Esse-Areal darf daher mit einer Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm 2 von rund ca. Fr. 1,3 Millionen (maximal 40 %) ausgegangen werden.

Für die Projektierungskosten können keine Beiträge geltend gemacht werden. Beiträge an Projektierungen werden erst im Rahmen der Realisierung rückwirkend zugesichert resp. ausgerichtet. Sollte das Projekt nicht realisiert werden, muss die Stadt Winterthur die gesamten Projektierungskosten tragen. Diesem Umstand wurde in der untenstehenden Berechnung der Investitionsfolgekosten Rechnung getragen.

4. Investitionsfolgekosten

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten richtet sich nach den HRM2-Vorgaben für Gemeinden des Kantons Zürich und dem Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten der Stadt Winterthur vom 1.1.2014.

Investitionen werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Beim vorliegenden Investitionsprojekt gelangen die Vorschriften für die Projektierung von Tiefbauten mit einer Abschreibungsdauer von 10 Jahren und einem Abschreibungssatz von 10 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz.

<i>Kapitalfolgekosten:</i>	Jahre 1 – 10
- Abschreibung: 10 % der Nettoinvestition	50'000
- Kapitalzins: 2,25 % auf ½ der Nettoinvestition	5'625
<i>Sachfolgekosten:</i>	
1,5 % ¹ der Bruttoanlagekosten (ohne Landerwerb)	7'500
<i>Personalfolgekosten:</i>	
Zusätzliche Personalkosten für (Bezeichnung)	0
Bruttoinvestitionsfolgekosten	
<i>Investitionsfolgeerträge:</i>	0
Nettoinvestitionsfolgekosten	63'125

Finanzierungsart	
durch Steuereinnahmen	100 %
In Steuerprozenten	0,02 %
Im Budget 2018 beträgt 1 Steuerprozent Fr. 3'000'000.00	

5. Investitionsplanung

Das Projekt (Projekt-Nr. 11631), ist in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt. Das Programm muss nicht angepasst werden.

6. Termine

Die SBB plant die Inbetriebnahme des SBB-Logistikzentrums auf dem Esse-Areal gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der neuen PU Nord (Ende 2021). Dieser ambitionöse Zeitplan bedingt die Ausarbeitung eines Auflageprojektes bis Ende 2018. Damit die städtischen Bestellungen auch im Auflage- und Bauprojekt entsprechend bearbeitet werden können, ist eine zeitnahe Freigabe des Projektierungskredits unabdingbar.

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

¹ Pauschalsatz gemäss § 37 b Kreisschreiben über den Gemeindehaushalt

Vor dem Stadtrat

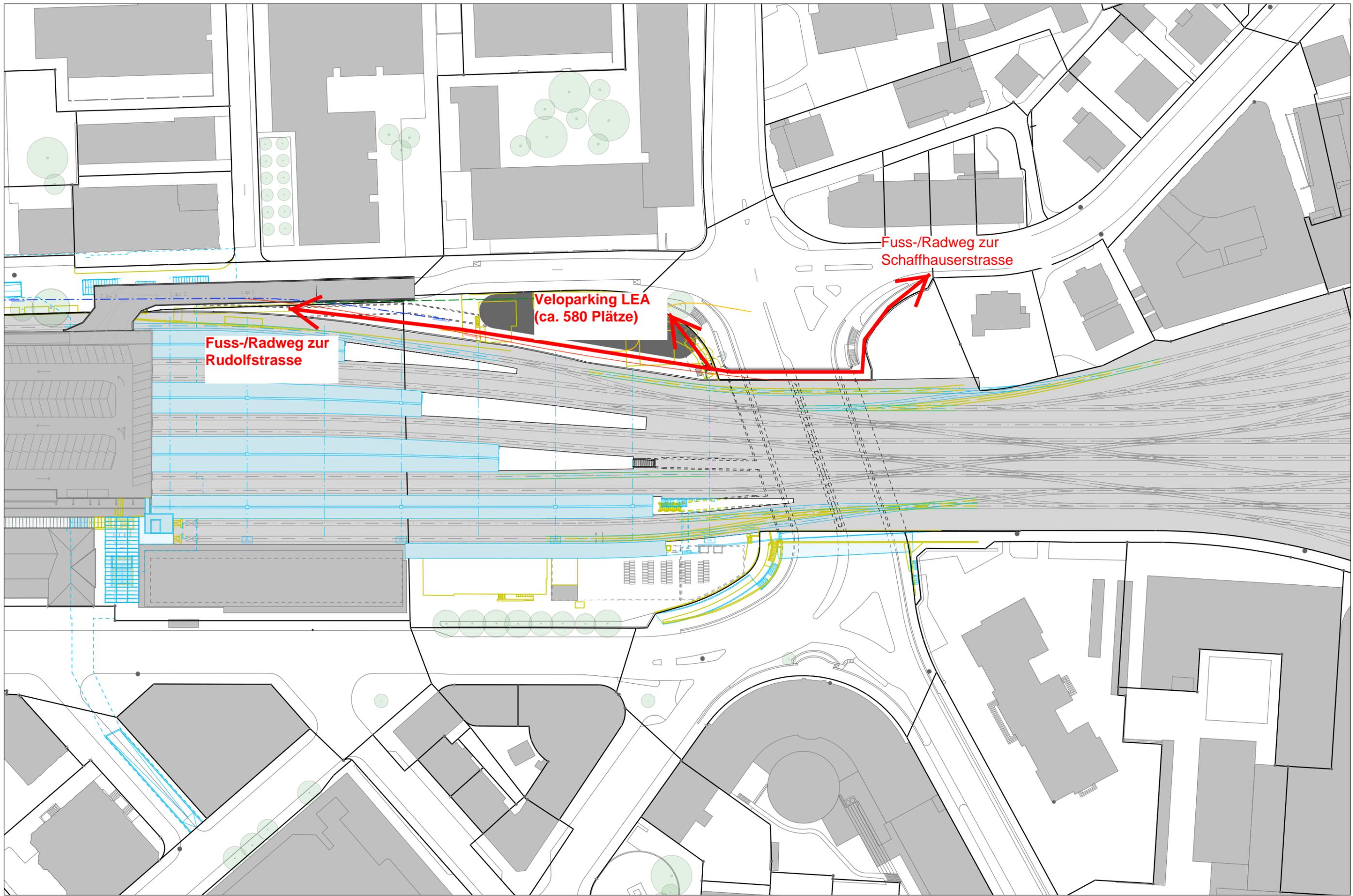
Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilage:
Übersichtsplan und Visualisierungen



- Projekt
- Bestand
- Drittprojekt
- Abbruch
- SBB Interessensgrenze neu
- SBB Interessensgrenze alt
- Baulinie
- NISV-Linie

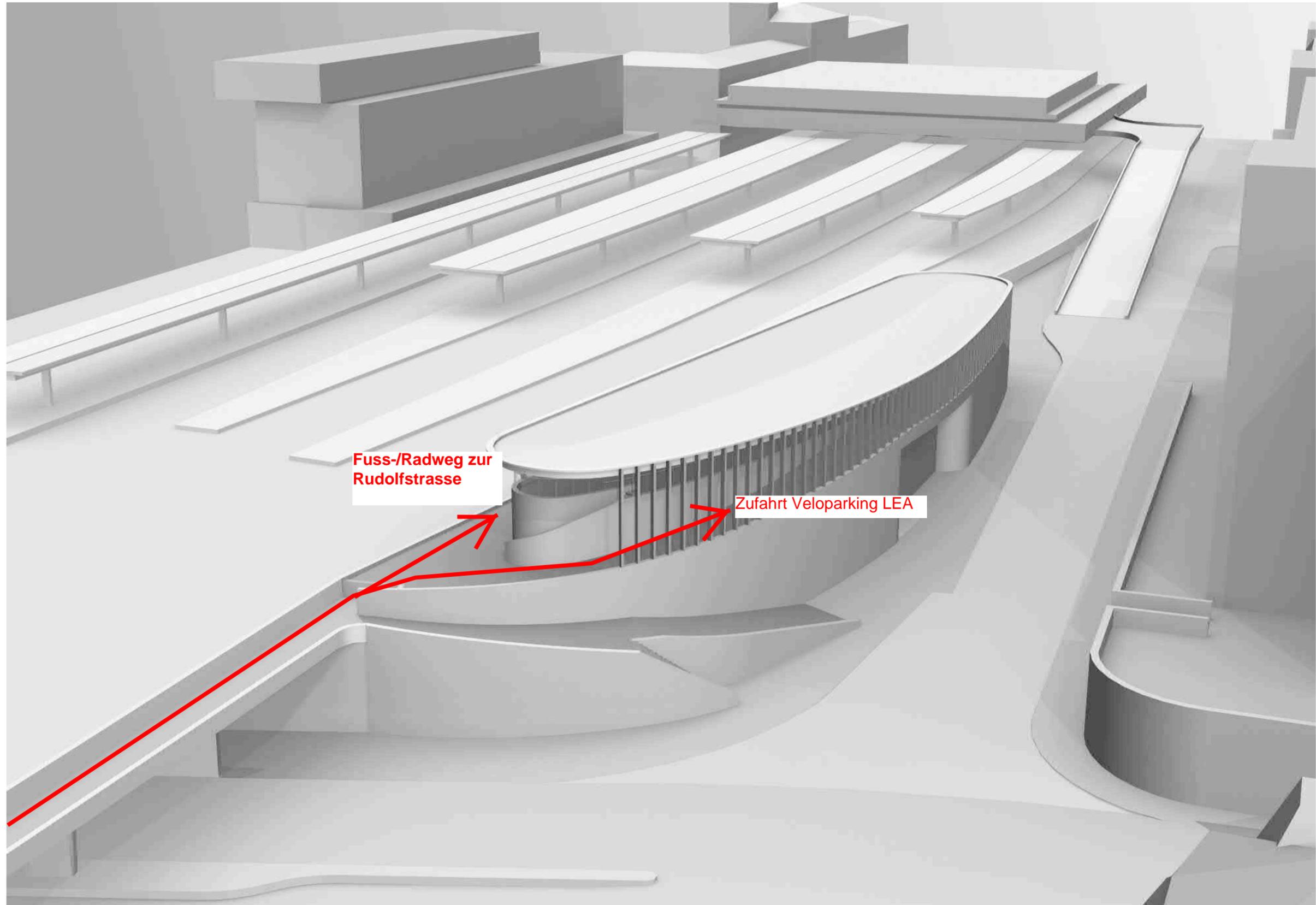
Logistikzentrum Esse-Areal
 2.1 Situationsplan
 Vorprojekt

10:8 Architekten GmbH, Scheffelstrasse 3, 8037 Zürich

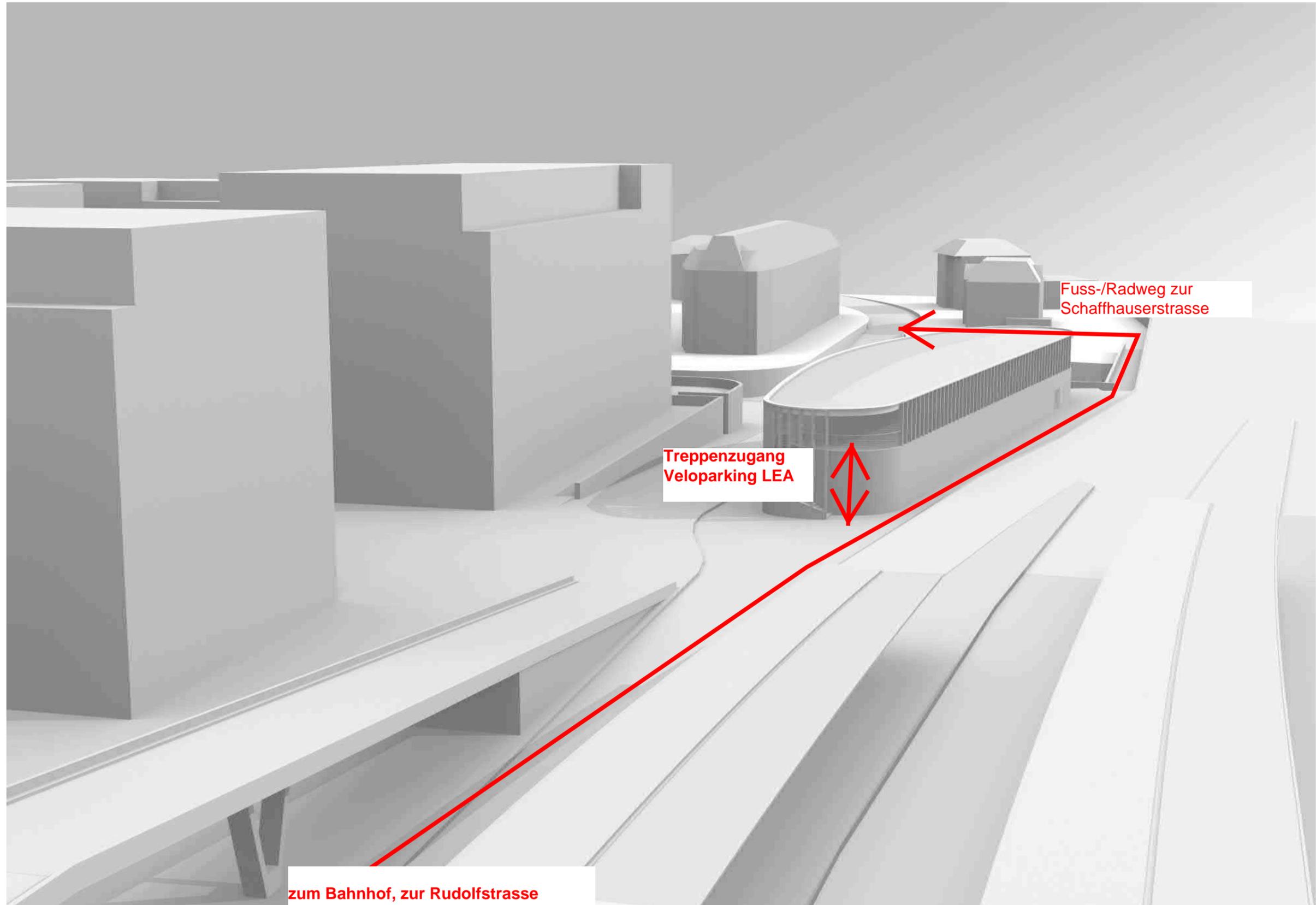
Mst. 1:1000
 14.09.17 azd

www.10zu8.ch

10
:8



Visualisierung Vogelpersicht □ord



Visualisierung aus Parkdeck

zum Bahnhof, zur Rudolfstrasse

Treppenzugang
Veloparking LEA

Fuss-/Radweg zur
Schaffhauserstrasse