

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Kredit von Fr. 920'000.-- für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Aufwertung des Strassenraumes für den Langsamverkehr Breitestrasse, Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse

Antrag:

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Aufwertung des Strassenraumes für den Langsamverkehr Breitestrasse, Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse, wird ein Kredit von Fr. 920'000.-- (inkl. MWST) zulasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens (Objekt Nr. 11371) bewilligt.

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

Weisung:

I. Zusammenfassung

In der Breitestrasse müssen die Werkleitungen (Kanalisation, Gas, Wasser und Elektrizität) erneuert werden. Die bestehende, baufällige Eindolung des Breitetobelbaches muss ebenfalls ersetzt werden. Zudem soll der Breitholzbach, welcher heute in die Kanalisation fliest mit einer neuen Eindolung in den Mattenbach geleitet werden. Im Nachgang zu diesen umfangreichen Bauarbeiten muss die Breitestrasse im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse wieder komplett instand gestellt werden.

Gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept sollen stark befahrene Quartiertangenten siedlungsverträglich umgestaltet und die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht werden. Die Breitestrasse ist mit durchschnittlich 14'500 Fahrzeugen pro Tag und einem Durchgangsverkehrsanteil von über 60 % die am stärksten befahrene Quartiertangente in Winterthur. Die heutige Verkehrsleistung der Breitestrasse muss allerdings für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖV beibehalten werden. Das Verkehrsaufkommen kann auf der Breitestrasse nicht verringert werden, da sonst Mehrverkehr auf die ÖV-Hochleistungs korridore gelenkt würde. Nach den umfangreichen Werkleitungsarbeiten soll die Breitestrasse so instand gestellt werden, dass die Sicherheit erhöht wird. Insbesondere gilt es, die Verhältnisse für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern (Gehwegglücke schliessen, Haltestellenzugänge verbessern), den Busbetrieb bei zwei Haltestellen zu priorisieren (Fahrbahnhaltestellen) und den Strassenraum quartierverträglicher auszubauen.

Die gesamten Strassenbaukosten belaufen sich auf 4,78 Mio. Franken. 3,71 Mio. Franken sind gebundene Ausgaben für die Strasseninstandstellung. Sie sind nicht Bestandteil dieses Antrages. Da es sich bei der Breitestrasse um eine überkommunale Strasse handelt, können von den verbleibenden 1,07 Mio. Franken voraussichtlich Fr. 460'000 Franken dem kantonalen Strassenfonds belastet werden. Somit verbleiben noch Kosten von Fr. 610'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der Stadt Winterthur. Die Neugestaltung der Breitestrasse ist im Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet. Bei einem erwarteten Beitrag von 35 % verbleiben **zu Lasten der Stadt Winterthur Nettokosten von 395'000 Franken.**

Wenn die beantragten Massnahmen nicht realisiert werden können, fallen stattdessen etwa 0,6 Mio. Franken als gebundene Kosten für Anpassungsarbeiten und die Wiederherstellung des heute bestehenden Zustandes an. Weil in diesem Falle die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm entfallen, verursacht die Wiederherstellung des bestehenden, unbefriedigenden Zustandes voraussichtlich mehr Kosten zu Lasten der Stadt Winterthur, als wenn die beantragten Verbesserungen realisiert werden.

Auch im Zusammenhang mit den umfangreichen Werkleitungsarbeiten, welche rund 6 Mio. Franken betragen werden, der gebundenen Strasseninstandstellung von 3,71 Mio. Franken, dem Bau der separaten Ableitung für den Breitiholzbach zum Mattenbach und dem daraus folgenden kompletten Erneuerungsbedarf der Strasse ist das vorliegende Projekt für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Aufwertung des Strassenraumes für den Langsamverkehr mit noch zu bewilligenden Kosten von 920'000 Franken zweckmässig, verhältnismässig und wirtschaftlich und entspricht der städtischen Verkehrspolitik gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept.

Der Vorstand des Quartiervereins Breite-Vogelsang wurde bereits 2010 über das Projekt informiert und hat das Vorhaben positiv aufgenommen. Bei der öffentlichen Planauflage wurden sodann alle an der Strasse liegenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer informiert. Die öffentliche Planauflage wurde zudem mit einer Medienmitteilung bekannt gemacht. Es wurde eine Einsprache eingereicht. Nachdem eine Lösung gefunden werden konnte, wurde diese Einsprache zurückgezogen. Am 10. September 2012 wurde die Bau- und Betriebskommission (BBK) über das Projekt vorinformiert.

II. Detaillierte Ausführungen

1. Ausgangslage

Ausgelöst durch umfangreiche Werkleitungserneuerungen (Kanalisation, Gas/Wasser und Elektrizität, Ersatz Eindolung Breitetobelbach) und wegen dem Bau einer neuen Ableitung für den Breitiholzbach wird im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse der gesamte Strassenquerschnitt aufgegraben. Deshalb wurde geprüft, wie der Strassenraum bei dieser Gelegenheit besser aufgeteilt werden kann. Ziel war es, die Mängel bezüglich Sicherheit (insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger) und Strassenraumgestaltung zu verbessern. Mit einer Neugestaltung kann auch einem lang währenden Anliegen der Anwohnenden entsprochen werden.

1.1 Verkehrssituation

Die Breitestrasse ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassiert. Aufgrund ihrer Lage im Gesamtnetz besteht ein grosses Verkehrsaufkommen mit durchschnittlich 14'500 Fahrzeu-

gen pro Tag mit einem Durchgangsverkehrsanteil von über 60 %. Die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 40 km/h. Zudem gilt ein Lastwagenfahrverbot. Angrenzend an die Breitestrasse sind diverse Tempo-30-Zonen signalisiert. An die Breitestrasse grenzen Wohngebäude mit zum Teil direkten Garagen- und Gebäudezufahrten.

Im Projektperimeter sind sowohl die Breitestrasse als auch die Wylandstrasse und die Langgasse als kommunale Radroute klassiert (kommunaler Richtplan). Im Bereich Waldheim (Langgasse) kreuzen sowohl eine regionale Veloroute, als auch eine Mountainbikeroute die Breitestrasse (SchweizMobil). Trotz der Klassierung ist das Veloaufkommen auf der Breitestrasse in Längs- und Querrichtung gering.

Das Fussgängeraufkommen ist aufgrund der beidseitigen Bebauung nicht zu unterschätzen. Es handelt sich vorwiegend um Wegbeziehungen von/zu Bushaltestellen oder von/zur Stadt. Aufgrund des fehlenden Gehwegs entlang der Südseite (Bergseite mit einem Bankett von ca. 40 cm Breite) zwischen Breiteholz- und Turmstrasse besteht für Fussgängerinnen und Fussgänger keine sichere Verbindung.

Auf der Breitestrasse verkehrt die Buslinie Nr. 4 im Einrichtungsverkehr vom HB via Storchenbrücke und Waldheim wieder zum HB (Rundkurs, alle 10 Min.). Zusätzlich verkehrt an Mittwoch- und Samstagnachmittagen (alle 60 Min.) sowie an Sonn- und Feiertagen (alle 30 Min.) die Buslinie Nr. 12 vom HB via Waldheim und Breite zum Bruderhaus (Pendelkurs). Die Haltestellen Breiteplatz, Nussbaumweg, Turmstrasse und Waldheim werden von beiden Buslinien bedient.

1.2 Vorgaben des Städtischen Gesamtverkehrskonzeptes (sGVK)

Im Städtischen Gesamtverkehrskonzept vom Juli 2011 ist in der Teilstrategie Verkehr folgendes formuliert:

«Bei der Gestaltung von Strassenräumen werden Aspekte wie wirtliche Situationen für zu Fuss Gehende und Velofahrende, geringe Trennwirkung zwischen den Quartieren und immisionsarme Strassenräume für Anwohnende aktiv in die Planung miteinbezogen.»

Zur Beruhigung von Quartiertangenten, zu welchen die Breitestrasse zweifelsohne gehört, wird Folgendes festgehalten:

«Stark befahrene Quartiertangenten sollen siedlungsverträglich umgestaltet und die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht werden. Damit werden in den heutigen und künftigen Wohngebieten gemäss Zukunftsbild eine hohe Lebensqualität und die entsprechende Attraktivität für die weitere Entwicklung dieser Quartiere erreicht (...). Die Breitestrasse darf nur soweit beruhigt werden, als damit keine Verkehrsverlagerungseffekte zurück auf die Zürcher- und Technikumstrasse entstehen, ansonsten wird die Realisierung des ÖV-Hochleistungs-korridors auf diesen Abschnitten konkurrenzieren. Im Vordergrund stehen daher rein gestalterische Massnahmen.»

Der Grosse Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 3. Oktober 2011 das städtische Gesamtverkehrskonzept mit 56 zu 0 Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Projektziele

Mit dem vorliegenden Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Erneuerung der Werkleitungen in der Breitestrasse im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse (Kanalisation, Ersatz Eindolung Breitetobelbach, Gas/Wasser und Elektrizität)
- Koordinierte Bauausführung der Erneuerung der Werkleitungen, des Baus einer neuen Bacheindolung für den Breitiholzbach sowie der Erneuerung des gesamten Strassenquer-

schnittes

- Verbesserung der Fussgängerverhältnisse beidseits entlang der Breitestrasse, bei wichtigen Querungen und insbesondere bei den Bushaltestellen
- Beibehaltung der heutigen Verkehrsleistung für den MIV und ÖV
- Die Strassenraumgestaltung wird als Gesamtlösung erkennbar gemacht
- Bau innerhalb der bestehenden Strassenparzelle ohne zusätzlichen Landerwerb
- Einsatz von einfachen, zweckmässigen Gestaltungsmassnahmen
- Stabilisierung des Busbetriebs (Fahrplaneinhaltung)

3. Projektbeschrieb

3.1 Beidseitige Gehwege gesichert

Die Fahrbahnbreite beträgt in der Regel 6.20 m. Lokale Aufweitungen der Strasse sind in den Bereichen der Bushaltestellen sowie der Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger (Schutzinseln) nötig. Im Abschnitt Turmstrasse bis Waldheim wird die bestehende Strassenbreite von 7.00 m beibehalten (Markierung Radstreifen bergwärts).

Im Abschnitt Breiteplatz bis Turmstrasse wird der nordseitige Gehweg von heute ca. 2.50 m Breite auf 2.00 m verschmälert. Durch die Strassen- (ca. -80 cm) und die Gehwegverschmälerung (ca. -50 cm) kann der Raum gewonnen werden, um anstelle des schmalen Bankettes auf der Südseite der Strasse ebenfalls einen durchgehenden Gehweg anzulegen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (private Stützmauern) kann dieser südseitige Gehweg allerdings nicht durchgehend 1.80 m Breite aufweisen, sondern wird auf 1.60 m reduziert. Bei den Einmündungen der Quartierstrassen werden überall Gehwegüberfahrten erstellt.

3.2 Neugestaltung

Die Breitestrasse weist heute im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse eine uneinheitliche Gestaltung auf. Die Fahrbahnfläche soll nach der Sanierung eine einheitliche, siedlungsorientierte Gestaltung erhalten.

Mittelinseln

Mittelinseln erhöhen die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger beim Überqueren der Strasse und werden daher bei Fussgängerstreifen und Bushaltestellen mit Inselposten in der Inselmitte ausgestattet. Wo die Mittelinsel nicht überfahren werden darf (als Schutzinsel oder bei Bushaltestellen), werden Inselposten in der Inselmitte gesetzt.

Bäume

Die bestehenden Baumreihen und Einzelbäume werden weitgehend in die Neugestaltung integriert. Mit ergänzenden Baumpflanzungen (ca. 12 Bäume) wird der Strassenraum gezielt strukturiert und die Aufenthaltsqualität verbessert (Breiteplatz, Knotenbereiche Turmstrasse und Waldheim). Die Baumpflanzungen erfolgen durch die Stadtgärtnerei im Rahmen des ordentlichen Unterhaltes der Grünanlagen.

Bushaltestellen / Betonplatten

Sämtliche Bushaltestellen werden neu mit Betonplatten versehen. Die Betonplatten werden jeweils bis direkt an die Mittelinsel geführt (Haltestellen Breite einseitig, Nussbaumweg, Waldheim) und nur im Bereich der Haltestellen Turmstrasse respektive Breitestrasse (einseitig) als Platten im eigentlichen Haltebereich ausgebildet (Überholbereich in der Mitte der Strasse als Schwarzbelag). Mit der Neugestaltung der Breitestrasse wird nebst der Haltestelle Nussbaumweg neu auch die Haltestelle Waldheim als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt. Damit kann einerseits für Fussgängerinnen und Fussgänger wie auch für Velofahrende die Sicherheit erhöht werden und anderseits besteht für den MIV weiterhin bei den zwei Halte-

stellen Breitestrasse und Turmstrasse eine Überholmöglichkeit.

Beleuchtung

Die Strassenbeleuchtung, bestehend aus seitlichen Peitschenkandelabern (ca. alle 40 m) und an Überspannseilen aufgehängten Leuchten im Bereich von Knoten und Fussgängerübergängen, wird aus Kosten-/Nutzenüberlegungen mehrheitlich beibehalten. Einzig im Bereich der lagemässig verschobenen Fussgängerübergänge (Nussbaumweg, Breiteplatz, Turmstrasse) sind Anpassungen nötig.

3.3 Auswirkungen auf Verkehrsleistung der Breitestrasse

Die Leistungsfähigkeit der Breitestrasse wird durch die Neugestaltung nicht verringert, obwohl die Haltestelle Waldheim neu zu einer Fahrbahnhaltestelle wird und der Bus durch den MIV dort nicht mehr überholt werden kann. Ein Bushalt an einer Fahrbahnhaltestelle ist mit einer Wartezeit von ca. 15 Sekunden verbunden und bedeutet, dass sich maximal 7 Fahrzeuge hinter dem Bus einreihen müssen. Dies wirkt sich aber nicht auf die Leistungsfähigkeit der Breitestrasse aus, denn diese ist vielmehr von den Knoten an den Enden der Breitestrasse bestimmt. Der nächste leistungsbestimmende Knoten «Zwingliplatz» liegt ca. 600 Meter von dieser Haltestelle entfernt. Die Fahrzeuge werden dort nicht gemeinsam (im Pulk) ankommen, da sie entweder schon vorher eine andere Fahrtrichtung wählten (z. B. Zeughausstrasse) oder durch die anderen Unterbrüche bei den Einmündungen (Fussgängerstreifen) wieder auseinander gerissen werden. Der Knoten «Zwingliplatz» wird keine Änderung der Belastungsspitze erfahren.

4. Nachbarprojekte, nicht Bestandteile der Kreditvorlage

Die folgenden Vorhaben sind nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage, sondern im Sinne einer umfassenden Information hier aufgeführt.

4.1 Erneuerung bestehender Versorgungsleitungen durch Stadtwerk

Im Abschnitt Breiteplatz bis Turmstrasse werden im Fahrbahnbereich die Versorgungsleitungen von Stadtwerk, Gas/Wasser erneuert. Im nordseitigen Gehweg, im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse erstellt Stadtwerk, Technik Elektrizität eine neue Kabelanlage. Die Kosten für die Leitungserneuerungen sowie ein Anteil für die Strasseninstandstellung gehen zu Lasten von Stadtwerk.

4.2 Erneuerung der Kanalisation durch die Stadtentwässerung

Die bestehenden Kanalisationsleitungen weisen ein Alter von 100 Jahren auf und sind deshalb sanierungsbedürftig. Sie liegen im Fahrbahnbereich und werden im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse erneuert. Die Kosten für die Werterhaltung sind gebunden und gehen zu Lasten des Sammelkredites der Stadtentwässerung. Gleichzeitig werden die Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer über die anstehenden Bauarbeiten in Kenntnis gesetzt und aufgefordert, ihre privaten Anschlussleitungen zu überprüfen und wenn nötig zu sanieren.

4.3 Breitholzbach und Breitetobelbach

Der Grosse Gemeinderat hat am 1. Februar 2012 den Generellen Wasserbauplan (GWBP) zustimmend zur Kenntnis genommen. Diese Planungsgrundlage dient der Koordination der planerischen, baulichen und unterhaltstechnischen Massnahmen für das Winterthurer Gewässersystem. Gemäss GWBP sind Massnahmen für den Breitholzbach und den Breite-

tobelbach (Massnahme-Nr. 212.01) im Zusammenhang mit der Sanierung der Mischwasserleitung Breitestrasse vorzusehen.

4.3.1 Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Fliessgewässern

Im Bereich des Breitiholzbachs sollen mit einfachen Mitteln in Zusammenarbeit mit dem Forstbetrieb die Führung der Fussgängerinnen und Fussgänger und die Zugänglichkeit zum Gewässer verbessert werden. Bei der Haltestelle Turmstrasse wird eine neue Zugangsmöglichkeit zum Breitetobelbach geschaffen. Diese einfachen Massnahmen werden, koordiniert mit den ordentlichen Gewässerunterhaltsmassnahmen, zu Lasten der entsprechenden Unterhaltskonten ausgeführt.

4.3.2 Ersatz Eindolung Breitetobelbach im Abschnitt Langgasse bis Turmstrasse

Der Breitetobelbach entwässert als offenes Waldbächlein im Einzugsgebiet oberhalb des Breitequartiers. Im Bereich der Turmstrasse mündet er in eine Eindolung, welche in der Breitestrasse bis zum Mattenbach verläuft. Diese Eindolung befindet sich im Abschnitt Turmstrasse bis Langgasse in einem desolaten Zustand, die alten Zementrohre sind teilweise eingebrochen. Sie muss deshalb dringend erneuert werden. Die Kosten für die Erneuerung der schadhaften Eindolung sind gestützt auf die Unterhaltpflicht (§ 15 der kantonalen Verordnung über den Gemeindehaushalt) gebunden und gehen zu Lasten des Investitionskredites 11350, Neubau/Ersatz Eindolung Breitiholz-/Breitetobelbach.

4.3.3 Neubau Eindolung Breitiholzbach im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse

Der Breitiholzbach entwässert als offenes Waldbächlein ein Einzugsgebiet oberhalb des Breiteplatzes. Im Bereich des Breiteplatzes wird er heute in die Mischwasserkanalisation und über das Kanalnetz letztendlich in die Kläranlage Hard geleitet. Dieser Zustand widerspricht dem Gewässerschutzgesetz des Bundes, den Zielen des Generellen Entwässerungsplanes (GEP) sowie den vom Grossen Gemeinderat gesetzten WOV-Zielsetzungen. So verlangt das eidgenössische Gewässerschutzgesetz, dass «*nicht verschmutztes Abwasser, das stetig anfällt, weder direkt noch indirekt einer zentralen Abwasserreinigungsanlage zugeleitet werden darf*» (Art. 12, Abs. 3 GSchG). Im GEP ist deshalb unter anderem das Ziel der Fremdwasserelimination festgehalten. Explizit erwähnt ist die Entflechtung der an die Mischwasserkanalisation angeschlossenen Fliessgewässer. In den Parlamentarischen Zielvorgaben der Produktgruppe Entsorgung wird unter Punkt 5, Umweltschutz (Oekologie), verlangt, dass im Rahmen der Werterhaltung der Fremdwasserelimination besonderes Gewicht beizumessen ist. Zur Zielerreichung wird verlangt, dass jährlich eine Reduktion des Fremdwassers um 1 % zu erfolgen hat. Eine Trennung des Fremdwassers des Breitetobelbachs und des Breitiholzbachs vom verschmutzten Abwasser im Rahmen der Sanierung der Mischwasserleitung Breitestrasse ist als Massnahme im Generellen Wasserbauplan (GWBP) enthalten. Der Breitiholzbach wird deshalb mit dem Bau einer neuen Bacheindolung im Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse neu dem Mattenbach zugeleitet.

Die Kosten für den Neubau der Eindolung des Breitiholzbaches gehen zulasten des Investitionskredites 11350, Neubau/Ersatz Eindolung Breitiholz-/Breitetobelbach. Gestützt auf Art. 12 Abs. 3 des eidgenössischen Gewässerschutzgesetzes werden diese Kosten als gebundene Ausgaben bezeichnet.

5. Kostenzusammenstellung

Die Gesamtkosten für den Strassenbau belaufen sich auf Fr. 4'780'000.-- (inkl. MWST). Da es sich beim vorliegenden Vorhaben vorwiegend um ein Sanierungs- und Instandstellungs-

projekt handelt, sind ein Grossteil der Kosten gestützt auf die Unterhaltspflicht (§ 15 der kantonalen Verordnung über den Gemeindehaushalt) gebundene Ausgaben.

5.1 Aufteilung in gebundene / nicht gebundene Ausgaben

Strassenbau überkommunal (gebunden)	Fr. 3'710'000.--
Strassenbau überkommunal (nicht gebunden)	Fr. 460'000.--
Strassenbau communal (nicht gebunden)	<u>Fr. 610'000.--</u>
Gesamtkosten Strassenbau	<u>Fr. 4'780'000.--</u>

Dem Grossen Gemeinderat werden mit dem vorliegenden Antrag nur die Kosten für den nicht gebundenen Anteil beantragt.

5.2 Beantragter Bruttokredit Neugestaltung

0 Grundstücke	Fr. 5'000.--
1 Bauwerke	Fr. 845'000.--
2 Diverses	Fr. 25'000.--
3 Projekt- und Bauleitung	Fr. 80'000.--
4 Eigenleistungen Bauherr	Fr. 65'000.--
8 Reserven und Rundung	Fr. 50'000.--

Total Objektkosten brutto	Fr. 1'070'000.--
---------------------------	------------------

Abzüglich bereits freigegebene Ausgaben gemäss <u>Budgetbeschlüssen vom 7.12.2009 und 5.12.2011</u>	Fr. 150'000.--
--	----------------

<u>Total Ausführungskredit Neugestaltung</u>	Fr. 920'000.--
--	----------------

Falls die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Neugestaltung des Strassenraumes für Fr. 920'000.-- nicht realisiert werden, fallen stattdessen etwa 0,6 Mio. Franken als gebundene Kosten für Anpassungsarbeiten und die Wiederherstellung des heute bestehenden Zustandes an. Weil in diesem Falle die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm entfallen, verursacht die Wiederherstellung des bestehenden, unbefriedigenden Zustandes voraussichtlich mehr Kosten zu Lasten der Stadt Winterthur, als wenn die beantragten Verbesserungen realisiert werden.

5.3 Einnahmen

Für die überkommunal klassierte Breitestrasse können die Kosten für die Neugestaltung (Optimierung Gehwege und Mittelinseln, insgesamt Fr. 460'000.--) der Baupauschale des Kantons Zürich belastet werden.

Für die gebundenen, werterhaltenden Massnahmen (nicht Bestandteil dieses Antrages) an der Breitestrasse können der Unterhaltspauschale des Kantons Zürich insgesamt Fr. 2'560'000.-- belastet werden. Zudem entrichten Stadtwerk Gas/Wasser, Stadtwerk Elektrizität sowie die Stadtentwässerung einen Kostanteil von insgesamt Fr. 1'150'000.-- an die gebundenen Kosten der Strasseninstandstellung. Damit fallen netto keine Kosten für den gebundenen Anteil für die Stadt Winterthur an, was in der Investitionsplanung (siehe Kap. 6) entsprechend berücksichtigt wurde.

Für die Aufwertung der communal klassierten Strassen (Breiteplatz, Turmstrasse und Langgasse/Waldheim) verbleiben Bruttokosten von Fr. 610'000.--. Die Ausgaben sind in der Investitionsplanung 2014/2015 eingestellt.

Projekte zu Gunsten der Aufwertung der Quartiertangenten sind im Agglomerationsprogramm angemeldet worden, es wurde ein Beitrag von 35 % in Aussicht gestellt. Mit den beantragten Massnahmen entspricht die Neugestaltung der Breitestrasse (Abschnitt Breiteplatz bis Langgasse) den Zielen des Agglomerationsprogramms in ausgesprochener Weise. Für die kommunalen Strassen wird mit einem Beitrag von etwa Fr. 215'000.-- gerechnet (35 % von Fr. 610'000.--). **Die Nettokosten zu Lasten der Stadt Winterthur für die communal klassierten Strassen belaufen sich somit auf Fr. 395'000.--.**

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.

Kapitalfolgekosten:	Jahre 1 – 10	Jahre 11 – 30
▪ Abschreibung: 6.5 % der Nettoinvestition von Fr. 395'000.--	25'675	
▪ Abschreibung: 1.75 % der Nettoinvestition		6'913
▪ Kapitalzins: 2.5 % von 2/3 der Nettoinvestition	6'583	
▪ Kapitalzins: 2.5 % von 1/6 der Nettoinvestition		1'646
	32'258	8'559

Sachfolgekosten:

1.5 % auf dem Mehrwert der Anlage
(Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)

5'925	5'925
-------	-------

Bruttoinvestitionsfolgekosten	38'183	14'484
--------------------------------------	---------------	---------------

Investitionsfolgeerträge:

▪ Mehrerlös, Unterhaltsfonds	0	0
------------------------------	---	---

Nettoinvestitionsfolgekosten	38'183	14'484
-------------------------------------	---------------	---------------

Finanzierungsart

100 % durch Steuereinnahmen	0.02 %	0.01 %
-----------------------------	--------	--------

Im Voranschlag 2013 beträgt 1 Steuerprozent Fr. 2,6 Mio.

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. Die Kapitalzinsen und Abschreibungen werden auf der gesamten Nettoinvestition (inkl. Vorprojekt und Kreditreserve) gemäss Kreditantrag berechnet.

Kapitalfolgekosten:	Jahre 1 – 33
▪ Abschreibung: 3 % der Nettoinvestition inkl. gebundene Ausgaben	11'850
▪ Kapitalzins: 2.5 % auf 50 % der Nettoinvestition	<u>4'938</u>
	16'788
Sachfolgekosten:	
1.5 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)	<u>5'925</u>
Bruttoinvestitionsfolgekosten	22'713
Investitionsfolgeerträge:	
▪ Mehrerlös, Unterhaltsfonds	<u>0.00</u>
Nettoinvestitionsfolgekosten	22'713

7. Vernehmlassungen und Miteinbezug Kanton Zürich, Amt für Verkehr

Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit internen und externen Stellen erarbeitet. Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich wurde 2009 in die Planung miteinbezogen und mit den Abteilungen Infrastrukturplanung und Beitragswesen des Kantons Zürich erfolgten Absprachen.

8. Öffentliche Planaufage nach Strassengesetz § 16 und § 17

Vom 23. September 2011 bis 24. Oktober 2011 wurde die öffentliche Planaufage nach Strassengesetz durchgeführt. Fristgerecht wurde eine Einsprache eingereicht.

In der Einsprache wurde darauf hingewiesen, dass eine Mittelinsel die Zu- und Wegfahrt zum Grundstück erheblich erschwere. Nachdem die Anordnung dieser Mittelinsel geändert worden war, erfolgte der schriftliche Rückzug der Einsprache.

9. Öffentlichkeitsarbeit

Am 3. November 2010 fand eine Orientierung des Vorstandes des Quartiervereins Breite-Vogelsang statt, das Projekt wurde positiv aufgenommen. Alle Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und der Quartierverein wurden schriftlich über die bevorstehende Planaufage nach Strassengesetz informiert, zusätzlich wurde eine Medienmitteilung veröffentlicht.

Nachdem der Stadtrat das Projekt gemäss Strassengesetz festgesetzt hatte, informierte das Departement Bau am 10. September 2012 die Bau- und Betriebskommission über das Projekt.

10. Termine und Bauvorgang

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Projekt- und Kreditgenehmigung durch Grossen Gemeinderat
Baubeginn
Bauende

Anfang 2014
Sommer 2014
Ende 2016

Sowohl Verkehrsteilnehmende als auch Anwohnerinnen und Anwohner erwarten während der Bauzeit eine möglichst uneingeschränkte Benutzung der Verkehrs-, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen. Dies macht das Bauen aufwändig und erfordert eine Vielzahl von Bauetappen. Gemäss aktuellen Planungen ist vorgesehen, dass die Breitestrasse während der Bauzeit in beide Richtungen befahren werden kann. Dies erfordert eine halbseitige Bauweise mit Bauabschnitten von etwa 80 Metern, jeweils mit Lichtsignalanlagen geregelt. Längere Bauabschnitte sind nicht möglich, weil dadurch die Leistungsfähigkeit der Breitestrasse zu stark eingeschränkt würde. Auf Grund dieser Rahmenbedingungen ergeben sich etwa 30 Haupt-Bauetappen, was eine Gesamtbauphase von etwa 2 ½ Jahren ergibt.

Ausschreibung und Realisierung werden in zwei Haupt-Baulose unterteilt (Langgasse – Turmstrasse und Turmstrasse – Breiteplatz).

11. Schlussbemerkungen

Beim vorliegenden Projekt für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Aufwertung des Strassenraumes für den Langsamverkehr handelt es sich um ein sehr zweckmässiges Vorhaben im Rahmen der Wiederinstandstellung der Strasse im Anschluss an die umfangreichen Werkleitungsarbeiten. Synergien im Bauablauf und in der Bauausführung, wie auch die Kostenbeteiligungen der Werke an der Strasseninstandstellung und die Übernahme der Kosten für den überkommunalen Anteil durch den kantonalen Strassenfonds führen zu einem ausgesprochen vorteilhaften Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Stadt Winterthur. Das Projekt entspricht den Vorgaben der städtischen Verkehrspolitik gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept und wurde auf der Grundlage der behördlichen Planungsinstrumente Genereller Entwässerungsplan (GEP) und Genereller Wasserbauplan (GWBP) erarbeitet.

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

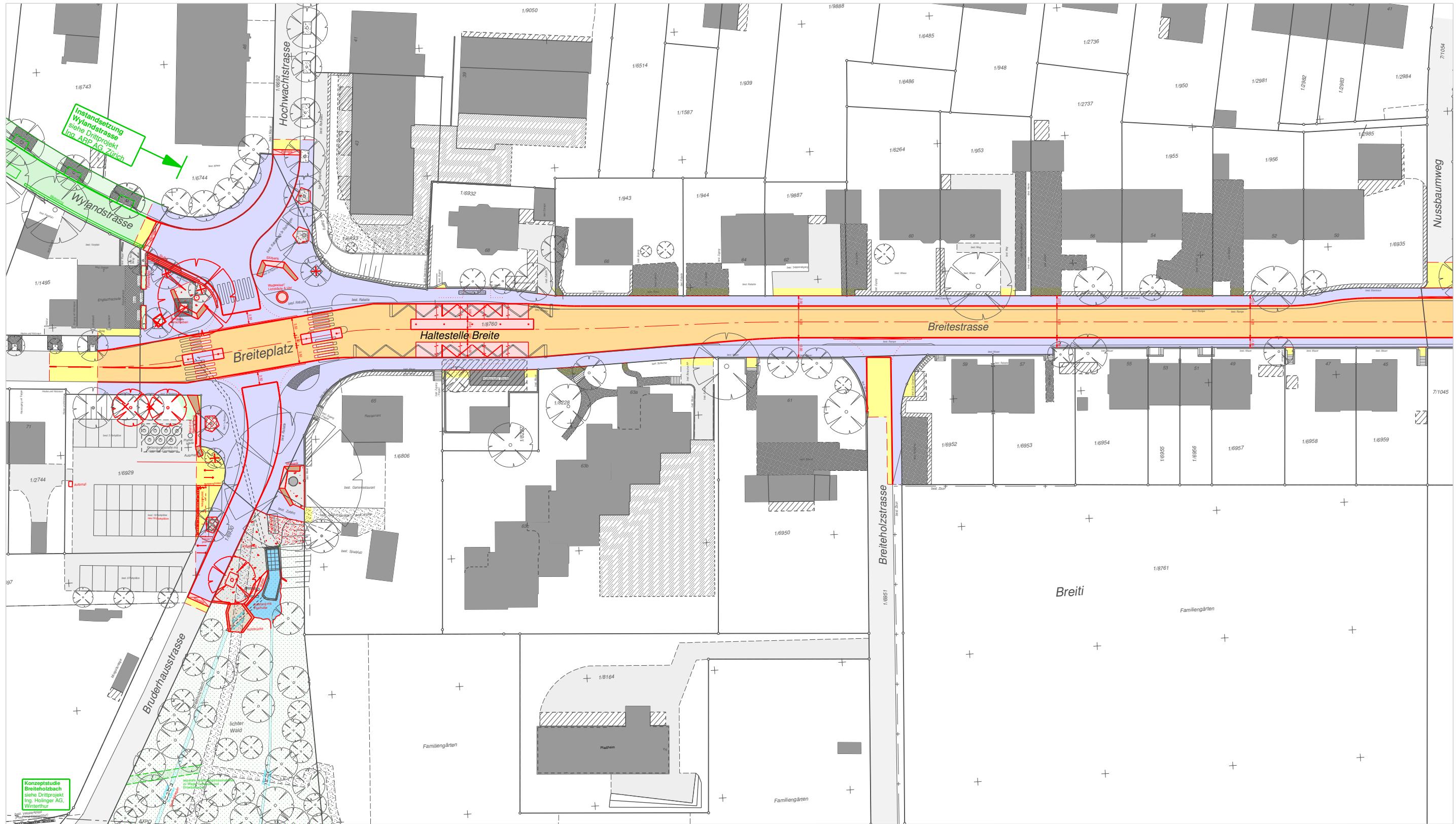
Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:
M. Künzle

Der Stadtschreiber:
A. Frauenfelder

Beilagen:

1. Situation Teil 1: Breiteplatz bis Nussbaumweg (A3)
2. Situation Teil 2: Nussbaumweg bis Turmstrasse (A3)
3. Situation Teil 3: Turmstrasse bis Langgasse/Waldheim (A3)
4. Situation Gestaltung Breiteplatz (A4)
5. Situation Gestaltung Turmstrasse/Breiteholzbach (A4)
6. Situation Gestaltung Langgasse/Waldheim (A4)
7. Situation Baulose und Bauphasen (A3)
8. Charakteristische Querschnitte (A4)



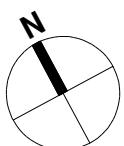
Departement Bau
Tiefbauamt

Stadt Winterthur

Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse
Verbesserung Verkehrssicherheit und Aufwertung Strassenraum

Beilage 1 zur Weisung an den GGR
Situation Teil 1: Breiteplatz bis Nussbaumweg

Planformat A3



0 10 20 30 50m

Departement Bau
Tiefbauamt

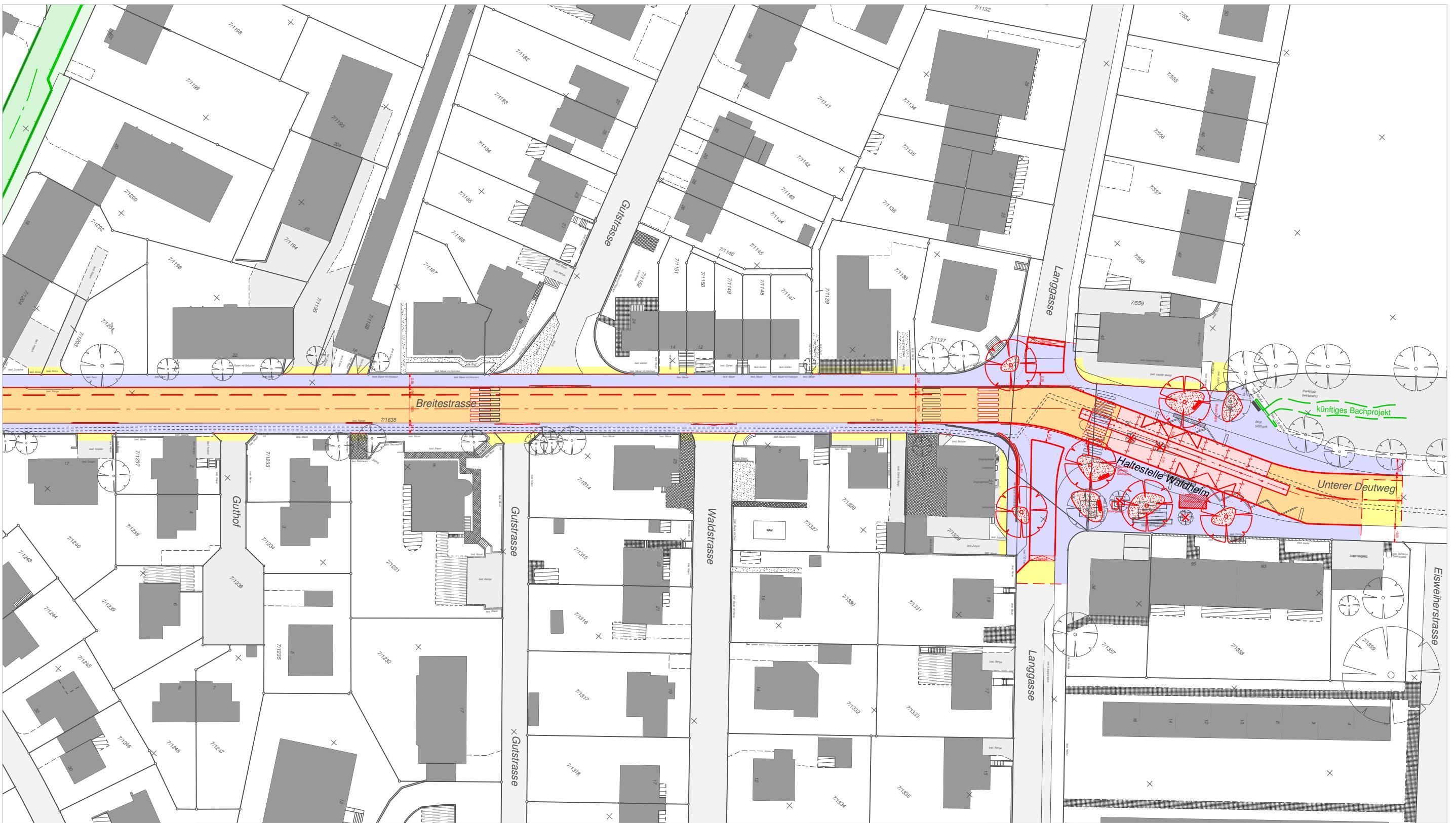
Stadt Winterthur

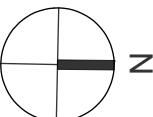
Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse Verbesserung Verkehrssicherheit und Aufwertung Strassenraum

Beilage 2 zur Weisung an den GGR

Situation Teil 2: Nussbaumweg bis Turmstrasse

Planformat A3





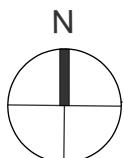
Departement Bau
Tiefbauamt

Stadt Winterthur

Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse
Verbesserung Verkehrssicherheit und Aufwertung Strassenraum

Beilage 4 zur Weisung an den GGR Situation Gestaltung Breiteplatz

Planformat A4



0 10 20 25 m

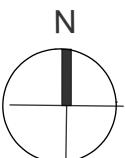
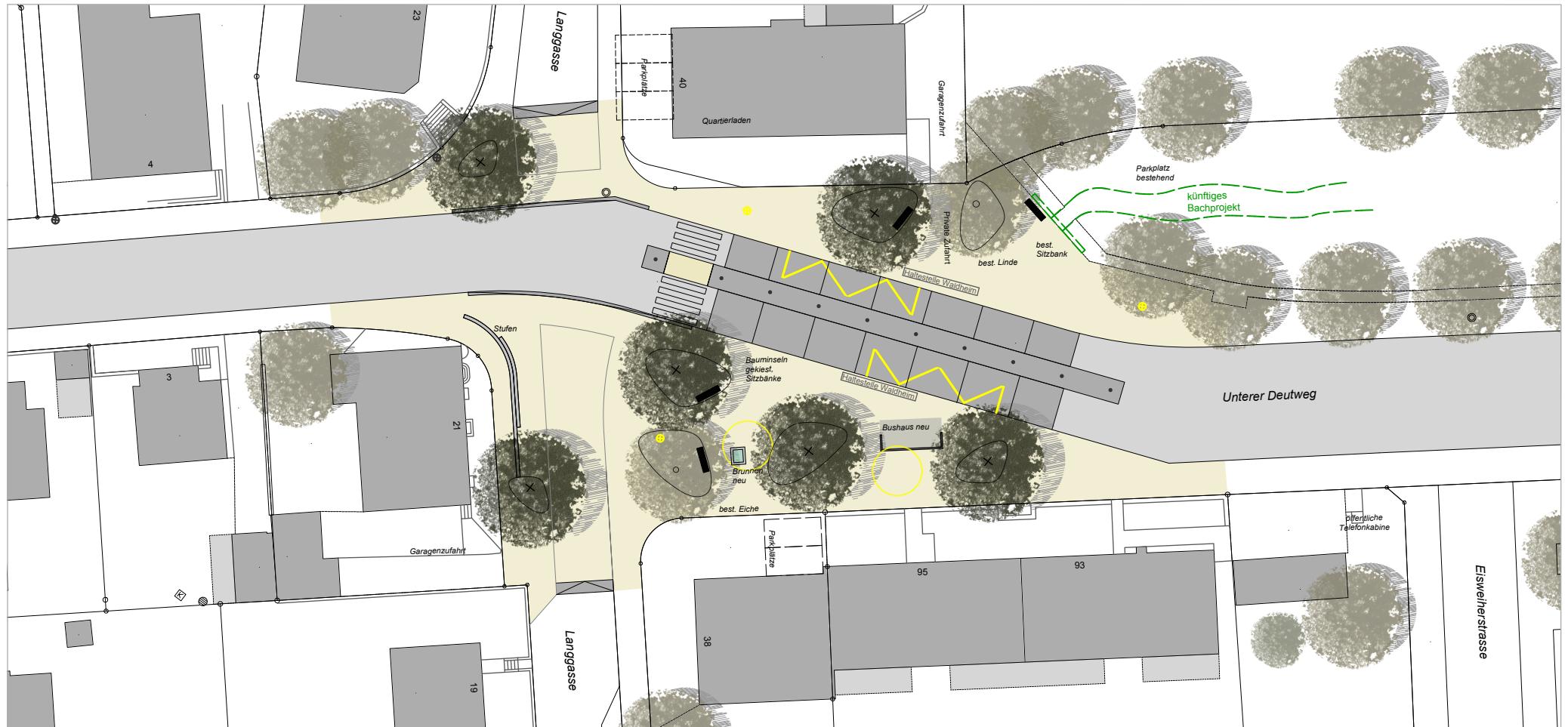
Departement Bau
Tiefbauamt

Stadt Winterthur

Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse
Verbesserung Verkehrssicherheit und Aufwertung Strassenraum

Beilage 5 zur Weisung an den GGR
Situation Gestaltung Turmstrasse / Breiteholzbach

Planformat A4



0 10 20 25 m

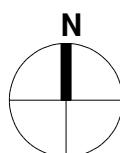
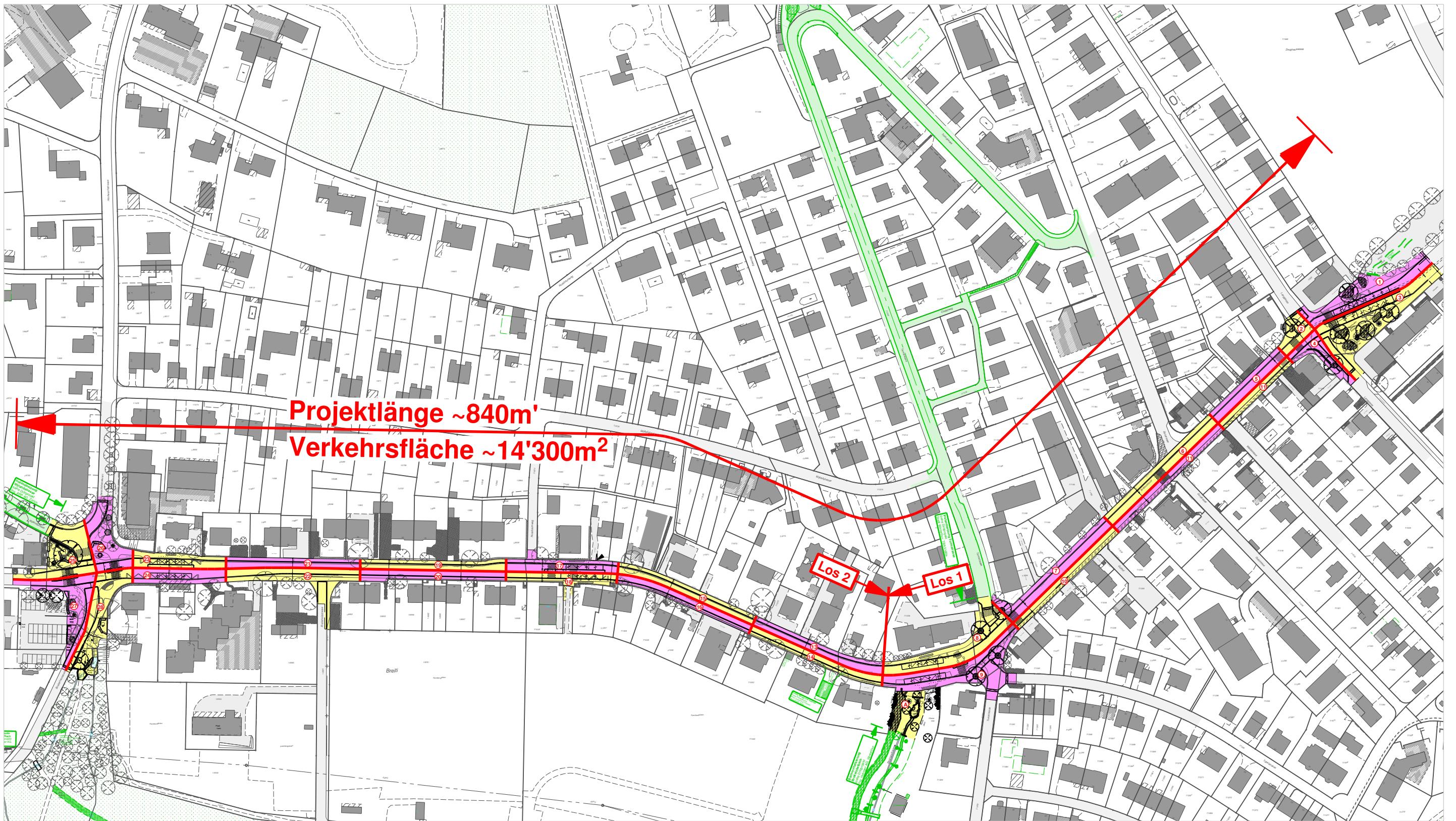
Departement Bau
Tiefbauamt

Stadt Winterthur 

Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse
Verbesserung Verkehrssicherheit und Aufwertung Strassenraum

Beilage 6 zur Weisung an den GGR
Situation Gestaltung Langgasse / Waldheim

Planformat A4



0 20 40 60 100m

Departement Bau
Tiefbauamt

Stadt Winterthur

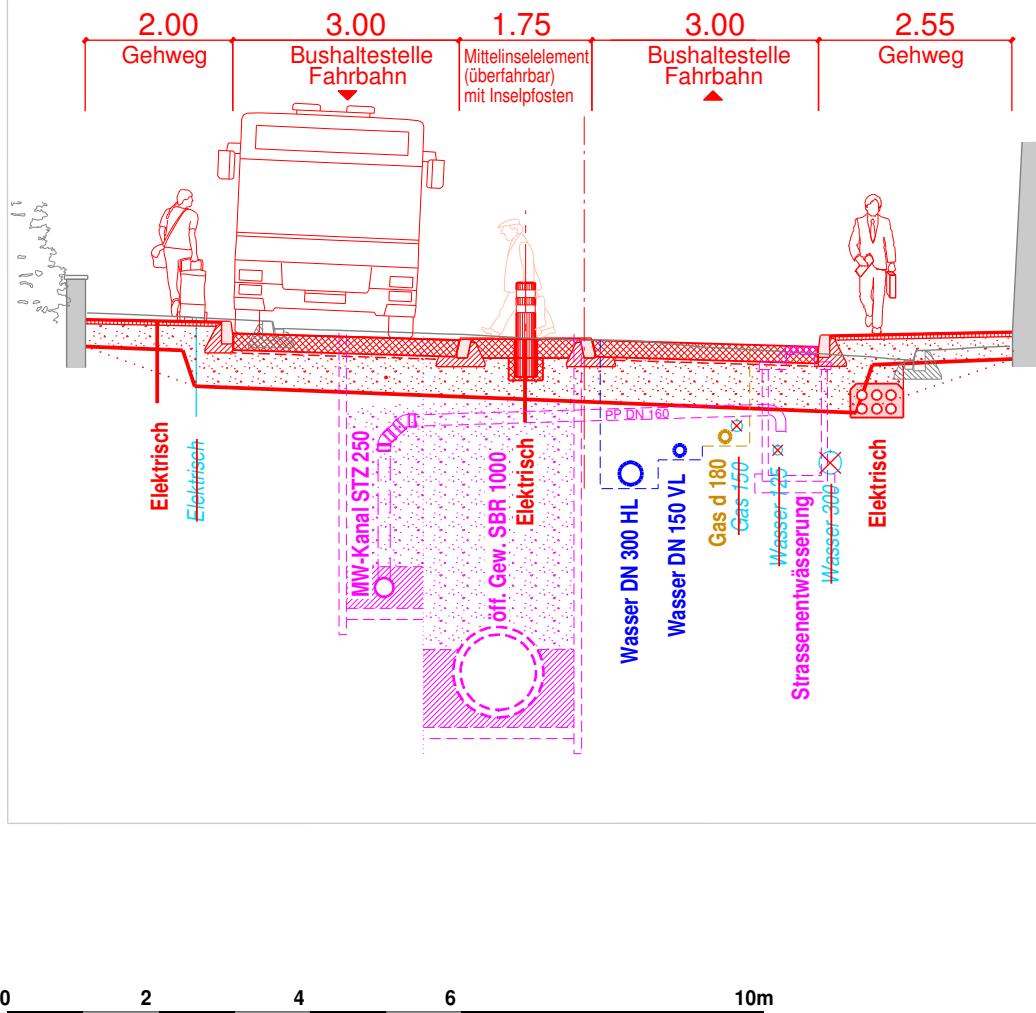


Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse
Verbesserung Verkehrssicherheit und Aufwertung Strassenraum

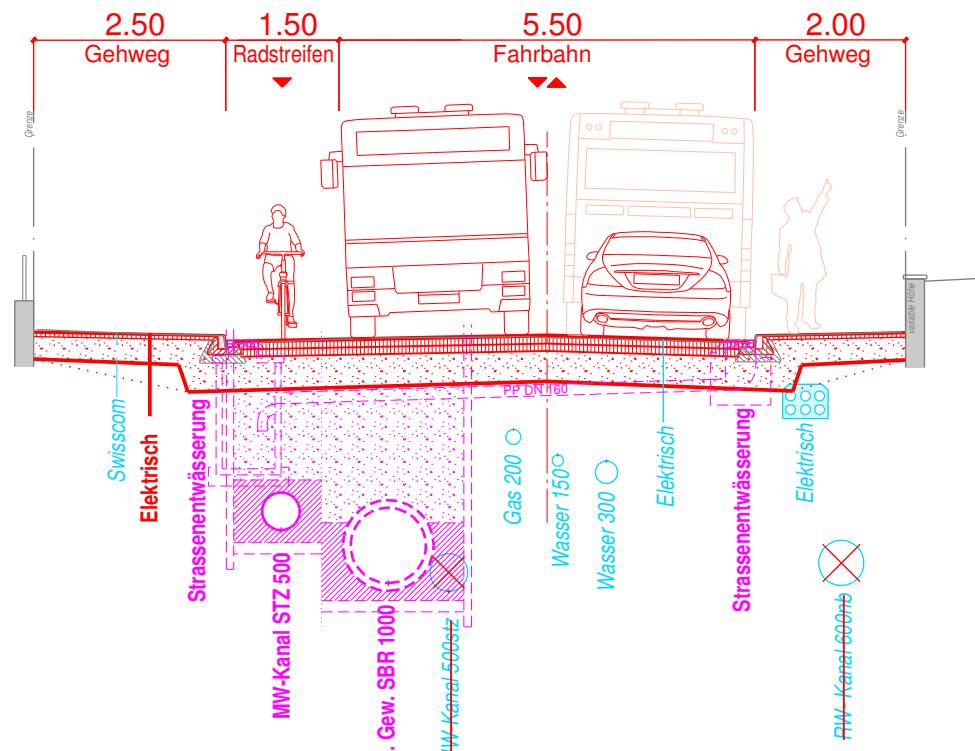
Beilage 7 zur Weisung an den GGR
Situation Baulose und Bauphasen

Planformat A3

Normalprofil Haltestelle Nussbaumweg



Normalprofil Breitestrasse 16/18



Departement Bau
Tiefbauamt

Stadt Winterthur

Breitestrasse, Breiteplatz bis Langgasse
Verbesserung Verkehrssicherheit und Aufwertung Strassenraum

Beilage 8 zur Weisung an den GGR
Charakteristische Querschnitte

Planformat A4

Breitestrasse, Turmstrasse bis Langgasse
 Strasseninstandstellung, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufwertung des Strassenraumes
 Kostenaufteilung

Basis: Kostenvoranschlag vom 11.03.2013, Gesamtkosten Strassenbau Fr. 4'900'000.00, inkl. Mwst.

	Gesamtkosten Strassenbau	Kantonale Unterhalts- Pauschale	z.L. Werke und Drittprojekte	Kantonale Bau- Pauschale	z.L. Investitions- rechnung Stadt Kosten brutto	ev. Beitrag Agglo- programm 35 %	z.L. Investitions- rechnung Stadt Kosten netto	Kosten gebunden ja / nein
Breitestrasse, Turmstrasse bis Langgasse Überkommunal klassierte Breitestrasse	4'170'000 Fr.							
Optimierung Gehwege, Mittelinseln	460'000 Fr.			460'000	0	160'000	0	Nein, Beschluss GGR
Wieder-Instandstellung Strasse inkl. Busbetonplatten	2'560'000 Fr.	2'560'000			0	0	0	Ja, z.L. Kanton
Anteil Strasseninstandstellung zu Lasten Werke	430'000 Fr.		430'000		0	0	0	Ja, z.L. Werke
Anteil Strasseninstandstellung z.L. Kanalisation und Ge	720'000 Fr.		720'000		0	0	0	Ja, z.L. Werke
Breiteplatz, Kreuzungen Turmstrasse und Langgasse Gemeindestrassen z.L. Investitionsrechnung Stadt	730'000 Fr.							
Aufwertung Plätze / Kreuzungen (Möblierung, Oberflächen)					370'000	130'000	240'000	Nein, Beschluss GGR
Breiteplatz	370'000 Fr.				370'000	130'000	240'000	Nein, Beschluss GGR
Turmstrasse	170'000 Fr.				170'000	60'000	110'000	Nein, Beschluss GGR
Langgasse / Waldheim	190'000 Fr.				190'000	60'000	130'000	Nein, Beschluss GGR
	4'900'000 Fr.	2'560'000	1'150'000	460'000	730'000	410'000	480'000	
		3'710'000 Gebundene Ausgaben		460'000 Nicht gebundene Ausgaben				