

An den Grossen Gemeinderat

## W i n t e r t h u r

Investitionsbeitrag von Fr. 6'480'000.-- inkl. MWST im Rahmen des Masterplanes Stadtraum Bahnhof für die Kapazitätssteigerung und Neugestaltung der Personenunterführung Nord

---

### **Antrag:**

Für die Kapazitätssteigerung und Neugestaltung der Personenunterführung Nord (Projekt-Nr. 11401) wird aus dem genehmigten Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof von Fr. 84 Millionen (Volksentscheid vom 17. Mai 2009) ein Investitionsbeitrag von Fr. 6'480'000.-- (inkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Die Bewilligung gilt vorbehältlich der rechtskräftigen Plangenehmigungs-Verfügung durch das Bundesamt für Verkehr BAV.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die durch Teuerung und Mehrwertsteuer bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. Juli 2014.

### **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 Juni 2013 abgeschlossen worden. Der Archplatz und die umliegenden Strassen wurden abgestimmt auf den Bahnhofplatz Süd umgestaltet und sind seit November 2013 fertig. Die Gleisquerung Stadtmitte befindet sich seit Mai 2014 im Bau, welcher voraussichtlich bis im Herbst 2016 dauert. Als Folge dieses Teilprojektes und der nötigen Ausbauarbeiten der SBB im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn muss eine neue kombinierte Zu- und Wegfahrtsrampe für das Parkhaus Bahnhof in der Rudolfstrasse gebaut werden. Mit den Vorbereitungsarbeiten wurde im November 2014 begonnen. Für die Neugestaltung der Rudolfstrasse wurde 2013 ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Der Grosse Gemeinderat hat am 19. Januar 2015 für die Projektierung und Weiterbearbeitung der Neugestaltung Rudolfstrasse einen Projektierungskredit von CHF 1,2 Millionen bewilligt (GGR-Nr. 2014/090).

Auch die SBB sind an umfangreichen Projektierungsarbeiten. Die Erweiterungen und Umbauten der Gleisanlagen im Rahmen des Projektes «Leistungssteigerung Winterthur» (Investitionssumme CHF 130 Millionen) sind terminkritisch für die Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung S-Bahn und die Fahrplanverbesserungen ab Dezember 2018 (zusätzliche Fernverkehrszüge und S-Bahnen, durchgehender 15-Minuten-Takt S11/S12).

Parallel dazu haben die SBB das Projekt «Personenunterführung Nord und Veloquerung» (Investitionssumme insgesamt CHF 85 Millionen) erarbeitet. Für die Veloquerung hat die Stadt Winterthur einen Investitionsbeitrag von brutto CHF 31'275'000.-- (Projekt-Nr. 11328) zu leisten, welcher dem Grossen Gemeinderat mit separater Weisung beantragt wird. Da die Veloquerung aber letztlich über den Fonds für den Bau des überkommunalen Strassennetzes (Kanton) und das Agglomerationsprogramm 2. Generation (Bund) finanziert wird, sind die resultierenden Nettoinvestitionen für die Stadt sehr gering oder allenfalls sogar Null Franken.

Mit dem Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof wurde für die Kapazitätssteigerung und Neugestaltung der Personenunterführung Nord ein Interessensbeitrag der Stadt an die SBB von CHF 6 Millionen (exkl. MWST) bewilligt. Dieser Beitrag wird dem Grossen Gemeinderat mit der vorliegenden Weisung als Objektkredit zur definitiven Bewilligung unterbreitet. Die SBB ist mit ihren Vorhaben terminlich die Taktgeberin für den Bau der kombinierten Personenunterführung Nord mit Veloquerung. Die Realisierung dieser Vorhaben gibt wiederum den terminlichen Ablauf der Neugestaltung Rudolfstrasse vor.

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 Finanzhaushaltsgesetz), bestehend aus verschiedenen Teilprojekten, im vorliegenden Fall mit dem gemeinsamen übergeordneten Zweck, den Stadtraum Bahnhof baulich zu sanieren und aufzuwerten. Mit der Genehmigung des Rahmenkredits haben die Stimmberechtigten die Ausgabenkompetenz für die im Rahmenkredit aufgeführten Objektkredite an den Grossen Gemeinderat delegiert, dieser entscheidet abschliessend über die Objektkredite für die einzelnen Teilprojekte (das heisst ohne Referendumsmöglichkeit).

Für die Planungs- und Projektierungscoordination Masterplanung Stadtraum Bahnhof genehmigte der Grosse Gemeinderat am 14. September 2009 – als erstes Objekt aus dem Rahmenkredit – einen Projektierungskredit von CHF 5'700'000.-- (GGR-Nr. 2009/073). Darin enthalten waren Projektierungskredite für alle Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof.

Für den Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd genehmigte der Grosse Gemeinderat am 3. Oktober 2011 einen Ausführungskredit von CHF 12'500'000.-- (GGR-Nr. 2011/057). Ausserhalb der Teilprojekte aus dem Rahmenkredit genehmigte der Grosse Gemeinderat bereits am 23. Februar 2009 einen Investitionsbeitrag von CHF 3'192'000.-- für die Instandstellung und Gestaltung der Archstrasse, Meisenstrasse und Lagerhausstrasse und des Vorplatzes Arch-Areal im Zusammenhang mit den privaten Bauvorhaben Archhöfe.

Für die Weiterführung der Projektierungs- und Ausführungscoordination, für die Öffentlichkeitsarbeit sowie für die Gesamtleitung des Masterplanes Stadtraum Bahnhof genehmigte der Grosse Gemeinderat am 5. November 2012 einen weiteren Teilkredit von CHF 800'000.- (GGR-Nr. 2012/096).

Am 16. September 2013 genehmigte der Grosse Gemeinderat einen Kredit von CHF 27'100'000.-- für den Neubau der Gleisquerung Stadtmitte 2. Etappe (GGR-Nr. 2013/053). Ausserhalb der Teilprojekte aus dem Rahmenkredit genehmigte der Grosse Gemeinderat bereits am 15. September 2008 einen Nettokredit von CHF 3'990'000.-- für die Realisierung der 1. Etappe des Projektes Gleisquerung Stadtmitte (GGR-Nr. 2008/063).

Am 19. Januar 2015 genehmigte der Grosse Gemeinderat für die Projektierung und Weiterbearbeitung der Neugestaltung Rudolfstrasse einen Projektierungskredit von CHF 1,2 Millionen (GGR-Nr. 2014/090).

Sinnvollerweise soll die vorliegende Weisung bis im Frühjahr 2015 durch den Grossen Gemeinderat verabschiedet sein. Die Dringlichkeit ergibt sich durch die Verschiebung des Telekommunikationsraumes unter dem bestehenden Aufnahmegebäude SBB im Zusammenhang mit der Realisierung der Veloquerung. Wegen des grossen Zeitbedarfes müssen die entsprechenden Arbeiten bereits im Frühjahr 2015 gestartet werden. Weil die Veloquerung den Telekommunikationsraum durchquert, werden die Kosten vollumfänglich der Veloquerung angerechnet.

#### **Kostenzusammenstellung:**

|                                                              |            |                     |
|--------------------------------------------------------------|------------|---------------------|
| Total Anlagekosten                                           | Fr.        | 6'680'000.--        |
| abzüglich bewilligte und beanspruchte Projektierungskredite: |            |                     |
| Projektierungskredit GGR-Nr. 2009/073                        |            |                     |
| vom 14. September 2009                                       | Fr.        | 200'000.--          |
| <b>beantragter Investitionsbeitrag inkl. MWST</b>            | <b>Fr.</b> | <b>6'480'000.--</b> |

## **II. Detaillierte Ausführungen**

---

### **1. Abhängigkeiten der einzelnen Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof**

Die terminlichen und technischen Abhängigkeiten der Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof sowie der Projekte der SBB können wie folgt zusammengefasst werden:

Im Hinblick auf die Sperrung der Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr mussten die Knoten Wülflingerstrasse/Neuwiesenstrasse und Schützenstrasse/Neuwiesenstrasse umgebaut werden, damit sie den Mehrverkehr infolge Sperrung der Rudolfstrasse bewältigen können. Zudem wurden Massnahmen in den umliegenden Quartierstrassen ergriffen, um einen allfälligen Ausweichverkehr zu verhindern.

Sobald die Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt ist, kann die 2. Etappe der Gleisquerung Stadtmitte auf der Seite Neuwiesen in Angriff genommen werden. Die Sperrung der Rudolfstrasse setzt wiederum voraus, dass die bestehende Zufahrtsrampe zum Bahnhofparkhaus Seite Zürcherstrasse abgebrochen und durch die 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 notwendigen 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 mit Veloquerung. Die Personenunterführung Nord muss bis im Dezember 2018 mit einer 1. Ausführungsstufe zumindest in einem provisorischen Zustand verbreitert sein, damit die durch den Fahrplanwechsel verursachten vergrösserten Personenströme aufgenommen werden können. Anschliessend wird die Personenunterführung in einer 2. Ausführungsstufe verbreitert und die Veloquerung gebaut. Mit der Fertigstellung der kombinierten Personenunterführung Nord mit Veloquerung ist Ende 2021 zu rechnen.

Erst wenn die Rampen, Treppen und Lifte des kombinierten Unterführungsbauwerkes auf der Seite Rudolfstrasse erstellt sind, kann darauf abgestimmt etappenweise die Neugestaltung der Rudolfstrasse in Angriff genommen werden.

## **2. Projektbeschreibung**

### **2.1 Planungsgeschichte der Personenunterführung 2006 - 2014**

Die bisherige Planungsgeschichte der Personenunterführung Nord lässt sich wie folgt zusammenfassen:

2006 Stadt Winterthur und SBB führen gemeinsam einen Studienauftrag betreffend Kapazitätssteigerung der Personenunterführung Nord durch. Ziel ist es, Lösungsansätze zur Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung für den Fussgängerverkehr aufzuzeigen, dies sowohl als Zugang zur Bahn als auch als Stadtquerung.

2007 Die Vorstudie für die Kapazitätssteigerung der Personenunterführung Nord liegt vor (Bericht des Beurteilungsgremiums vom 29. Mai 2007). Das Siegerprojekt sieht vor, die Durchgangsbreite der Personenunterführung von bisher 4.50 Meter auf 7.80 Meter zu erhöhen. Lösungsvorschläge mit Passarellen und kombinierte Bauwerke mit Personenunterführung und Veloquerung werden in einer frühen Phase des Studienauftrages verworfen.

Anlässlich des 3. Forums Masterplan Stadtraum Bahnhof vom 13. September 2007 werden die Resultate der Vorstudie vorgestellt.

Eine Zählung und Personenbefragung ergibt, dass die Personenunterführung von etwa 5'000 Stadtquerenden und etwa 21'000 SBB-Fahrgästen benutzt wird. Die prozentualen Anteile zwischen Stadtquerenden und SBB-Fahrgästen schwanken je nach betrachteter Tageszeit stark.

2008 An der regelmässig stattfindenden Koordinations-Sitzung SBB-Stadt Winterthur vom 13. Mai 2008 offeriert die Stadt der SBB, einen Maximalbeitrag von CHF 6 Mio. an die Personenunterführung Nord zu leisten. Grundlage ist die durchgeführte Frequenzerhebung sowie eine Grobkostenschätzung, welche von Kosten von CHF 15 – 20 Mio. ausgeht. Die Stadt erachtet dieses Angebot als grosszügig und angemessen, die SBB ist mit diesem Vorschlag nicht einverstanden, eine abschliessende Einigung wird nicht erzielt. Es soll zuerst ein Vorprojekt erstellt werden, damit Mengengerüst und Kosten genauer ermittelt werden können (Schreiben SBB vom 20. Mai 2008).

Auf der Grundlage des genehmigten Gestaltungsplanes Milchküche (GGR-Nr. 2005/011 vom 8. Mai 2006) wird ein Vorprojekt für eine separate Velounterführung erarbeitet. Sie liegt zwischen der bestehenden Personenunterführung Nord und der Wülflingerunterführung.

2009 Auf der Basis der Vorstudie 2007 und des der SBB offerierten Maximalbeitrags von CHF 6 Mio. wird die Personenunterführung Nord in den Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof aufgenommen.

Auf der Basis des Vorprojektes 2008 wird die separate Veloquerung Nord in den Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof aufgenommen.

Am 17. Mai 2009 genehmigen die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur den Rahmenkredit von CHF 84'000'000.-- für die Realisierung der Teilprojekte des Masterplans Stadtraum Bahnhof mit einem Ja-Anteil von 67.3 %.

2010 Auf Grund der konzeptionellen Schwächen einer separaten Veloquerung im Bereich des Milchküchenareals erfolgt eine neue Auslegeordnung. Insbesondere die Länge des Tunnels, die geknickte Linienführung und die fehlende soziale Kontrolle befriedigen nicht.

2011 Anlässlich der Koordinations-Sitzung SBB-Stadt Winterthur vom 10. März 2011 wird vereinbart, eine gemeinsame Studie für eine kombinierte Lösung von Personenunterführung und Veloquerung durchzuführen. Ziel ist die Klärung von Machbarkeit, Kosten sowie Nutzen und Qualität einer kombinierten Lösung von Personenunterführung und Veloquerung.

2012 Der Stadtrat nimmt am 29. Februar 2012 zustimmend zur Kenntnis, dass eine kombinierte Lösung von Personenunterführung und Veloquerung machbar ist, technische und bauliche Synergien bringt und sowohl für die SBB wie auch für die Stadt zu einer kostengünstigeren Lösung führt, als wenn zwei getrennte Bauwerke realisiert würden (SR.12.185-2).

Das Departement Bau informiert am 29. März 2012 die Bau- und Betriebskommission (BBK) und am 22. März 2012 die Öffentlichkeit im Rahmen des eingeladenen «6. Forum Masterplan Stadtraum Bahnhof» über eine kombinierte Lösung für Personenunterführung und Veloquerung.

Im Juni 2012 liegt der gemeinsame Studienbericht SBB / Stadt Winterthur zu einer kombinierten Personenunterführung Nord mit Veloquerung vor.

Die Resultate des Studienberichtes sollen in einem Vorprojekt weiter bearbeitet werden.

2013 Im März 2013 liegt die umfassende Variantenstudie bezüglich Lage der Rampe für die Veloquerung Seite Bahnhofplatz vor. Die Bestvariante sieht vor, die Rampe auf der Seite Altstadt im Bereich der Turnerstrasse anzuordnen. Die Veloquerung befindet sich gegenüber dem Studienbericht vom Juni 2012 nicht mehr auf der Nordseite der Personenunterführung, sondern auf der Südseite. Bezüglich Bauwerkslänge, Übersichtlichkeit und Anbindung ans städtische Velonetz weist die Bestvariante erhebliche Vorteile auf. Sie unterquert das bestehende Aufnahmegebäude SBB, was aufwändige Unterfangungsarbeiten und die Verschiebung technischer Bahnanlagen (Telekommunikation) mit sich bringt. Für die Taxiabstellplätze in der Turnerstrasse muss eine Ersatzlösung gefunden werden.

Am 11. April 2013 beschliesst der Stadtrat, die Bestvariante mit südlicher Lage der Veloquerung, Unterquerung des Aufnahmegebäudes SBB und Rampe in der Turnerstrasse zu einem Vorprojekt zu vertiefen. Für den Bereich Turnerstrasse / Bankstrasse / Museumstrasse / Bahnhofplatz Nord ist ein Verkehrs- und Betriebskonzept zu erarbeiten. Insbesondere sind Ersatzlösungen für die wegfallenden Taxistandplätze aufzuzeigen.

Die Bau- und Betriebskommission sowie die Verkehrsverbände werden im Rahmen des «Echoraumes Masterplan Stadtraum Bahnhof» vom 28. Mai 2013 über den Variantenentscheid des Stadtrates in Kenntnis gesetzt.

2014 Im Juli 2014 liegt das Vorprojekt der SBB mit Kostenschätzung und detailliertem Kostenteiler für eine kombinierte Personenunterführung Nord mit Veloquerung vor. Für die Veloquerung hat die Stadt Winterthur einen Investitionsbeitrag von brutto CHF 31'275'000.-- zu leisten, welcher mit einem separaten Antrag beim Grossen Gemeinderat beantragt wird. Da die Veloquerung aber über den Fonds für den Bau des überkommunalen Strassennetzes (Kanton) und das Agglomerationsprogramm 2. Generation (Bund) finanziert wird, sind die Nettoinvestitionen für die Stadt sehr gering. Für die Kapazitätssteigerung und Neugestaltung der Personenunterführung Nord soll die Stadt Winterthur einen Investitionsbeitrag von CHF 6'480'000.-- inkl. MWST leisten, welcher dem Grossen Gemeinderat mit der vorliegenden Weisung unterbreitet wird.

## **2.2 Projektbeschreibung kombinierte Personenunterführung Nord mit Veloquerung**

### Einleitung

Wie aus der Planungsgeschichte 2006 bis 2014 ersichtlich ist, wurden im Verlaufe der Jahre verschiedene Lösungen geprüft. Die Möglichkeit einer kombinierten Personenunterführung mit Veloquerung ergab sich erst im Jahre 2011, als die SBB einen erheblichen Ausbaubedarf erkannte.

Mit dem geplanten Angebotsausbau werden die Personenströme im Zugang zur Bahn und insbesondere in den Personenunterführungen des Bahnhofs Winterthur stark zunehmen. Es wird mit einer Zunahme der Personenfrequenzen von 95'200 (2010) auf zukünftig 133'000 Personen pro Tag (2022) gerechnet.

Die bestehende Personenunterführung Nord ist für die Stadt Winterthur zudem eine wichtige Quartierverbindung. Ihre Bedeutung wird mit der fortschreitenden Realisierung des Masterplanes Stadtraum Bahnhof zunehmen. Die Querung ist im Richtplan als kommunale Fusswegverbindung eingetragen. Die im Jahre 2007 durchgeführte Frequenzerhebung ergab, dass täglich etwa 5'000 Personen die Unterführung als Quartierverbindung benutzen.

### Modul 1: Gleisquerung

Bereits der heutige Zustand in der Personenunterführung Nord ist für die aktuellen Personenströme ungenügend, zudem ist sie nicht behindertengerecht ausgebaut. Die Dimensionierung hat gezeigt, dass sie deutlich verbreitert werden muss, um den zukünftigen Anforderungen zu genügen. Die Durchgangsbreite wird von heute 4.50 Meter auf 14.50 Meter erhöht, die Lifteinbauten nehmen zusätzliche 3.00 Meter in Anspruch. Die lichte Höhe beträgt 3.10 Meter.

In einem Unterführungsbauwerk mit mehreren Funktionen (Veloquerung, Personenunterführung und kommerzielle Nutzungen) kommt der Zuordnung der verschiedenen Raumbereiche eine hohe Bedeutung zu. Einerseits sollen die Funktionen entflochten werden, andererseits ist der gemeinsame Raum ein wichtiger Faktor für das Raumempfinden im Untergrund. Der gemeinsame Raum ist für die Lebendigkeit zu Randzeiten und für das Sicherheitsempfinden von wesentlicher Bedeutung. Die räumliche Verbindung zwischen Personenunterführung und Veloquerung wird durch die Zugehörigkeit der angrenzenden Läden belebt und ermöglicht einen Bezug zwischen den Nutzungen. Die verschiedenen Nutzungen sind räumlich verbunden, aber funktional und baulich abgetrennt.

Im Hauptbereich der Personenunterführung werden die Perronaufgänge (Treppen und Lifte) durch eine Rhythmisierung des Raums akzentuiert. Eine alternierende Materialzuordnung unterscheidet die Ladenfronten von den Erschliessungselementen. Zudem werden die Ladeneinheiten durch die Raumnischen an die jeweiligen Perronaufgänge gebündelt und binden so den gesamten Raum vermehrt an die Abfolge der Perrons. Die Materialwahl muss der Funktion der

Elemente im öffentlichen Raum gerecht werden. Als Hauptmaterialien werden Beton, Stahl und Glas eingesetzt.

Der Bodenbelag soll einen ruhigen, hellen Horizont schaffen. Eine lesbare Abgrenzung zur Veloquerung wird auch im Material vollzogen. Die Beläge der Personenunterführung sind aus Hartbeton, die der Veloquerung aus Asphalt.

Auch die Decken sollen einen ruhigen Horizont bilden. Durch erhöhte Anforderungen seitens Brandschutz und Installationen Haustechnik müssen sie viele Elemente aufnehmen. Zur Beruhigung der Untersichten werden in der Personenunterführung und in den Kopfbauten Abhangdecken aus Streckmetall erstellt. Sämtliche Installationen werden hinter dieser Decke geführt. Zwischen Veloquerung und Vorzonen Kommerz werden sitzhohle Brüstungen aus Beton eingeführt. Diese hindern die Zugänglichkeit für Velofahrer/-innen in die Personenunterführung und bieten mit Sitzeinlagen aus Holz eine angenehme Aufenthaltsmöglichkeit.

Das Konzept für das Kunstlicht folgt den Gestaltungsprinzipien von Rhythmus und Orientierung. Grundsätzlich wird im gesamten Publikumsbereich ein Grundlicht eingesetzt, das über die hellen Bodenbeläge reflektiert wird. Um die Perronaufgänge lesbar zu machen, werden sämtliche Treppenwände und die Lifte durch eine zusätzliche Lichtmassnahme akzentuiert. Auch die Raumgrenzen – Velowand und Rückwand Ausgang Rudolfstrasse - werden mit Kunstlicht akzentuiert.

#### Modul 2: Kopfbau Rudolfstrasse

Im Bereich der Rudolfstrasse sind zwei Treppenaufgänge mit einer Breite von 4.00 m sowie ein Lift als behindertengerechte Erschliessung angeordnet. Treppen und Lift sind abgestimmt auf die Rampe der Veloquerung, auf die neue Parkhausrampe sowie auf die Zugänge zur unterirdischen Veloparkierung. Die Überdachungen sind Bestandteil des Projektes Neugestaltung Rudolfstrasse, sie werden später entwickelt und auf die übrigen Teilprojekte abgestimmt.

#### Modul 3: Kopfbau Bahnhofplatz

Auf Seite Bahnhofplatz werden alle bestehenden Treppen abgebrochen und neu gebaut, so dass zwischen bestehendem Aufnahmegebäude und Stellwerk RailCity ein freier, überblickbarer Raum entsteht. Die Haupttreppe zur neuen Personenunterführung wird von 4.50 Meter auf 5.50 Meter verbreitert. Die Treppe zum Perron Gleis 3 wird auf die Fassade des Aufnahmegebäudes zurückversetzt, sie weist eine Breite von 3.00 Meter auf. Treppe und Lift zum Bahnhofparkhaus werden zum Prellbock Gleis 1/2 verschoben, die Treppenbreite beträgt ebenfalls 3.00 Meter. Der Lift bedient neben der Personenunterführung auch die zwei Geschosse des Bahnhofparkhauses.

Für den Bau der Personenunterführung und die Anpassung der Treppen muss das bestehende Vordach des Stellwerks RailCity abgebrochen werden. Die aktuell vielseitige Dachlandschaft an diesem Ort soll beruhigt werden. Deshalb wurde in Absprache mit der Kantonalen Denkmalpflege und dem Amt für Städtebau eine neue Überdachung diskutiert. Die vielen Teilfragmente aus verschiedenen Dachsprachen sollen reduziert werden. Neu wird ein zusammenhängendes Dach entstehen, welches den Raum vom Bahnhofplatz bis zum Parkdeck überdeckt. Die lichtdurchlässige Stahl-/Glaskonstruktion wird von zwei Stützen getragen und ragt in beide Hauptrichtungen aus. Stadtseitig öffnet sich das Dach zum Bahnhofplatz und überdeckt die Haupttreppe, über die das Tageslicht in die Personenunterführung fällt.

### 3. Kosten

#### 3.1 Anlagekosten

Projekt-Nr.11328, Kapazitätssteigerung und Neugestaltung Personenunterführung Nord:  
Die Kosten beruhen auf dem Vorprojekt SBB vom Juli 2014. Darin enthalten sind ein Bericht zu Kosten und Kostenteiler sowie eine detaillierte Kostentabelle. Die Kostenermittlung erfolgte aufgeteilt in einzelne Module, die Kosten wurden den einzelnen Kostenträgern SBB Infrastruktur (Personenunterführung), SBB Immobilien (kommerzielle Nutzungen) und Stadt Winterthur (Verlokerung) zugeordnet. Für die Personenunterführung werden Gesamtkosten von CHF 48'425'000.-- inkl. MWST ausgewiesen.

#### 3.2 Investitionsbeitrag Stadt

Die Stadt Winterthur leistet als Interessenbeitrag einen Investitionsbeitrag von CHF 6'480'000.-- inkl. MWST (Personenunterführung) an die SBB. Die Personenunterführung wurde mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Bund hat bei der Prüfung diesen Kostenbeitrag als Eigenleistung festgelegt (Begründung: Lokale Wirkung und für die Agglomeration tragbare Kosten). Das heisst, aus dem Agglomerationsfonds erfolgt keine Kostenbeteiligung. Da die Verbindung zudem kommunal klassiert ist, ist auch vom Kanton kein Kostenbeitrag zu erwarten.

|                           |            |                     |
|---------------------------|------------|---------------------|
| <b>Total Anlagekosten</b> | <b>Fr.</b> | <b>6'680'000.00</b> |
|---------------------------|------------|---------------------|

Abzüglich bewilligte und beanspruchte Projektierungskredite:

Projektierungskredit GGR-Nr. 2009/073

vom 14. September 2009

|     |            |
|-----|------------|
| Fr. | 200'000.00 |
|-----|------------|

|                                                          |                   |                            |
|----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------|
| <b><u>beantragter Investitionsbeitrag inkl. MWST</u></b> | <b><u>Fr.</u></b> | <b><u>6'480'000.00</u></b> |
|----------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------|

Die bestehende Personenunterführung ist eine wichtige Quartierverbindung. Ihre Bedeutung wird mit der fortschreitenden Realisierung des Masterplanes Stadtraum Bahnhof zunehmen. Die Querung ist zudem im Richtplan als kommunale Fusswegverbindung eingetragen. Aus diesen Gründen hat die Stadt Winterthur seit langen Jahren auf eine Aufwertung der Personenunterführung Nord hingearbeitet und der SBB im Jahre 2008 einen Maximalbeitrag von CHF 6 Millionen in Aussicht gestellt. Auf Grund dieser Ausgangslage ist dieser Investitionsbeitrag in den Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof aufgenommen worden. Am 17. Mai 2009 haben die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur dem Rahmenkredit von CHF 84'000'000.-- mit einem Ja-Anteil von 67.3 % zugestimmt.

Der von der Stadt Winterthur in Aussicht gestellte Beitrag von CHF 6 Millionen Franken basierte auf einer gemeinsamen Studie von SBB und Stadt Winterthur aus dem Jahr 2007. Damals äusserte die Stadt erhebliches Interesse an einer attraktiven Stadtteilverbindung. Demgegenüber erklärte die SBB, dass die Kapazitätssteigerung der Personenunterführung für sie kein vordringliches Problem darstelle. Dieser Umstand widerspiegelte sich auch im Resultat der damaligen Vorstudie: die Personenunterführung Nord sollte von heute 4.50 Meter auf 7.80 Meter verbreitert werden.

Völlig anders präsentiert sich die Ausgangslage heute. Das massiv höhere Passagieraufkommen erfordert neu eine Verbreiterung der Personenunterführung Nord von heute 4.50 Meter auf 14.50 Meter. Die Kostenschätzung für die Personenunterführung liegt gemäss Vorprojekt SBB bei CHF 48'425'000.-- inkl. MWST. Anders als von der SBB gefordert soll der Investitionsbeitrag

der Stadt bei CHF 6'480'000.-- inkl. MWST bleiben, weil die erhebliche Mehrbreite für die Stadt Winterthur als Stadtteilverbindung keinen Mehrnutzen bringt.

### 3.3 Investitionsfolgekosten

#### **Betriebswirtschaftliche 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 Tiefbauten mit einer Abschreibungsdauer von 50 Jahren und einem Abschreibungssatz von 2.5 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz.

|                                                 |                |                |
|-------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <i>Kapitalfolgekosten:</i>                      | Jahre 1 – 10   | Jahre 11 – 40  |
| - Abschreibung: 2.5 % der Nettoinvestition      | 162'000        | 162'000        |
| - Kapitalzins: 2.5 % auf ½ der Nettoinvestition | 81'000         | 81'000         |
|                                                 |                |                |
| <i>Sachfolgekosten:</i>                         |                |                |
| 1.5 % der Bruttoanlagekosten (ohne Landerwerb)  | 94'800         | 94'800         |
|                                                 |                |                |
| <i>Personalfolgekosten:</i>                     |                |                |
| Zusätzliche Personalkosten für (Bezeichnung)    | 0              | 0              |
|                                                 |                |                |
| <b>Bruttoinvestitionsfolgekosten</b>            | <b>337'800</b> | <b>337'800</b> |
|                                                 |                |                |
| <b>Nettoinvestitionsfolgekosten</b>             | <b>337'800</b> | <b>337'800</b> |

|                                                                 |        |        |
|-----------------------------------------------------------------|--------|--------|
|                                                                 |        |        |
| <b>In Steuerprozenten</b>                                       | 0.13 % | 0.13 % |
| Im Voranschlag 2014 beträgt 1 Steuerprozent<br>Fr. 2'679'000.00 |        |        |

### 3.4 Investitionsplanung

Das Teilprojekt-Nr. (11401 Kapazitätssteigerung und Neugestaltung Personenunterführung Nord) ist wie folgt in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt, Objekt-Nr. 11334 Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof:

|                                        |                  |
|----------------------------------------|------------------|
| - Programm (2015): Investitionsbeitrag | Fr. 500'000.00   |
| - Programm (2016): Investitionsbeitrag | Fr. 500'000.00   |
| - Programm (2018): Investitionsbeitrag | Fr. 2'600'000.00 |
| - Programm (2019): Investitionsbeitrag | Fr. 2'700'000.00 |
| - Gesamtkredit                         | Fr. 6'500'000.00 |

## **4. Plangenehmigung und Öffentlichkeitsarbeit**

### **4.1 Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz**

Das Gesamtprojekt Personenunterführung Nord mit Veloquerung wird durch die SBB realisiert, die Stadt Winterthur resp. der Kanton Zürich beteiligen sich mit Investitionsbeiträgen für die Personenunterführung respektive die Veloquerung. Es wird ein Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) durchgeführt. Im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens können Öffentlichkeit, Verbände, Stadt Winterthur oder Kanton Zürich ihre Begehren einbringen. Die Plangenehmigungs-Verfügung ergeht durch das Bundesamt für Verkehr BAV. Das Verfahren dauert rund 21 Monate von Dezember 2014 bis September 2016 und wird damit erst 3 Monate vor Beginn der Bauphase 1 (Personenunterführung Nordseite) abgeschlossen. Infolge dieser Termine muss die Projekt- und Kreditgenehmigung des Grossen Gemeinderates vorbehaltlich der rechtskräftigen Plangenehmigungs-Verfügung durch das Bundesamt für Verkehr BAV erfolgen.

### **4.2 Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung**

Mit einer Medienmitteilung am 10. Juni 2013 wurde die Öffentlichkeit über den Stand der Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof und die Projektentwicklung der Personenunterführung Nord und der Veloquerung informiert.

Die Bau- und Betriebskommission des Grossen Gemeinderats, die Verkehrsverbände und die Interessierten aus der AG Velo wurden und werden weiterhin anlässlich des «Echoraumes Masterplan Stadtraum Bahnhof» halbjährlich über die Entwicklungen und den Stand der Teilprojekte informiert.

Am 9. September 2014 haben SBB und Stadt über den Bahnhofausbau informiert. Neben der Leistungssteigerung und den Infrastrukturausbauten der SBB wurde das Vorprojekt für die Erneuerung der Personenunterführung Nord und der Veloquerung vorgestellt.

Im Zusammenhang mit dem Planauflageverfahren im nächsten Jahr werden SBB und Stadt die Öffentlichkeit nochmals informieren. Eventuell findet dies im Rahmen eines «Forums Masterplan Stadtraum Bahnhof» statt.

## **5. Weiteres Vorgehen und Termine**

Insbesondere die Verbreiterung der Personenunterführung Nord ist für die SBB terminkritisch (sie muss funktionsfähig sein bis zum Fahrplanwechsel 2018). Daraus abgeleitet ergeben sich folgende Meilensteine (vergleiche Gesamtbauprogramm Beilage 1):

|                       |                                                                                                                 |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dez. 2014             | Start Plangenehmigungs-Verfahren nach Eisenbahngesetz                                                           |
| März 2015 - Dez. 2016 | Vorinvestitionen Aufnahmegebäude SBB / Telekommunikationsraum                                                   |
| Juni 2015             | Start Ausschreibung Baumeisterarbeiten                                                                          |
| Okt. 2016             | Plangenehmigungs-Verfügung durch das Bundesamt für Verkehr                                                      |
| Jan. 2017             | Baustart Bauphase 1 Personenunterführung Nord                                                                   |
| Dez. 2018             | Abschluss Bauphase 1, provisorische Inbetriebnahme neue Personenunterführung Nordseite                          |
| Dez. 2018 - Juni 2020 | Bauphase 2, Personenunterführung Südseite und Veloquerung mit Unterquerung Bahnhofplatz und Rampe Turnerstrasse |
| Juni 2020 - Dez. 2021 | Ausbauarbeiten Personenunterführung und Veloquerung, Abschlussarbeiten Bahnhofplatz / Turnerstrasse             |

Der oben erwähnte Terminablauf entspricht dem Stand des Vorprojektes vom Juli 2014. Die Dringlichkeit des vorliegenden Antrages ergibt sich aus den bereits ab Frühjahr 2015 durch die Veloquerung ausgelösten Vorinvestitionen im Bereich des Aufnahmegebäudes SBB und des Telekommunikationsraumes.

## **6. Schlussbemerkungen**

Die heutige Personenunterführung Nord vermag die Ströme von Passantinnen und Passanten zu Stosszeiten kaum mehr zu schlucken. Sie wirkt zudem eng, schmutzig und dunkel und vermittelt – insbesondere während den Nachtstunden – ein unsicheres Gefühl. Die Unterführung ist zudem nicht behindertengerecht. Das Projekt sieht eine erhebliche Verbreiterung des Durchgangs, eine behindertengerechte Erschliessung sowie eine zeitgemässe Gestaltung vor. Dieser Text entspricht wörtlich dem Inhalt der Abstimmungszeitung zum Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof vom April 2009. Das vorliegende Projekt erfüllt alle aus Sicht der Stadt Winterthur gestellten Anforderungen, der Investitionsbeitrag von CHF 6'480'000.-- inkl. MWST rechtfertigt sich somit.

*Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.*

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

## **Beilagen:**

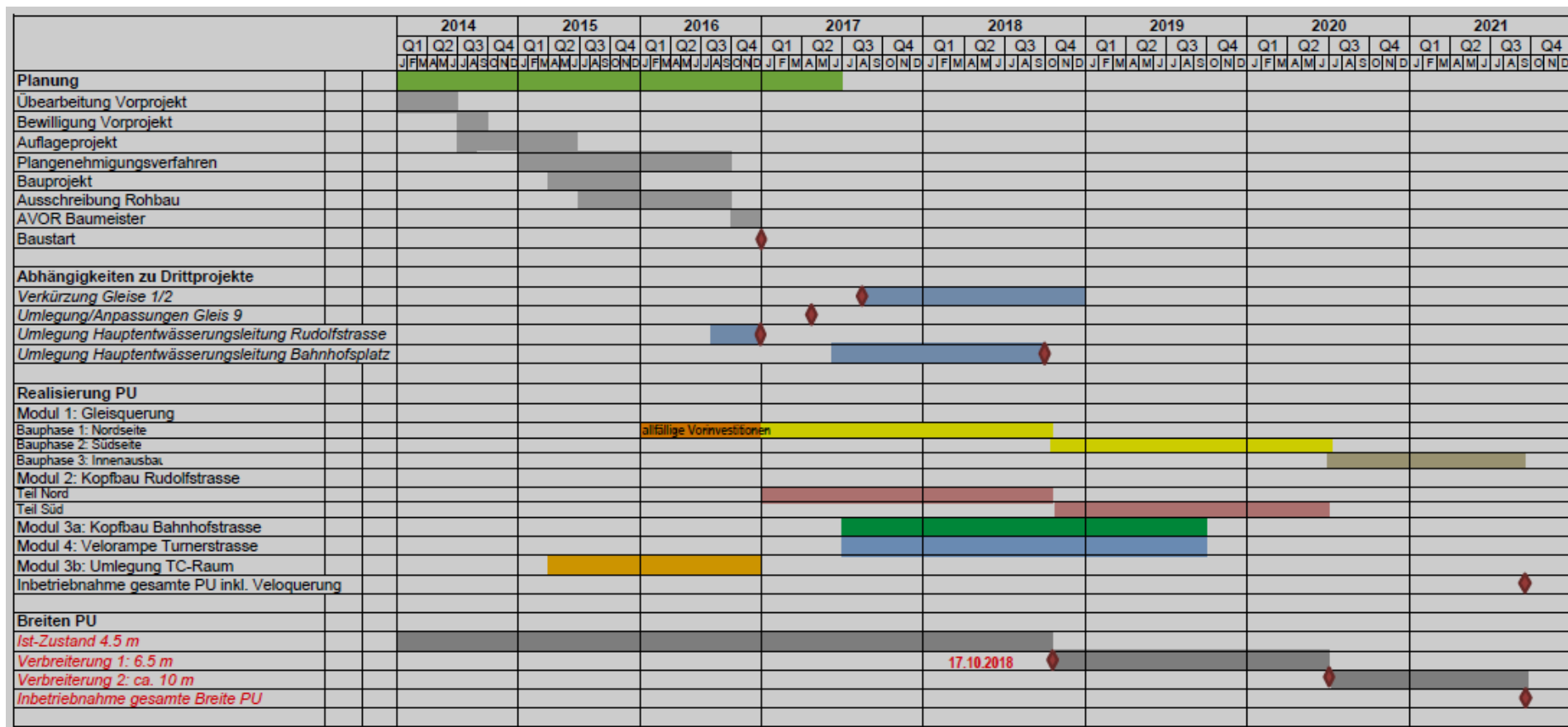
Beilage 1: Gesamtbauprogramm

Beilage 2: Grundriss Personenunterführung Nord mit Veloquerung

Beilage 3: Querschnitte Personenunterführung Nord mit Veloquerung

Beilage 4: Aufteilung der Kostenmodule Kostenschätzung Vorprojekt und Eigentumsverhältnisse

Beilage 5: Materialisierung Personenunterführung



Tiefbauamt



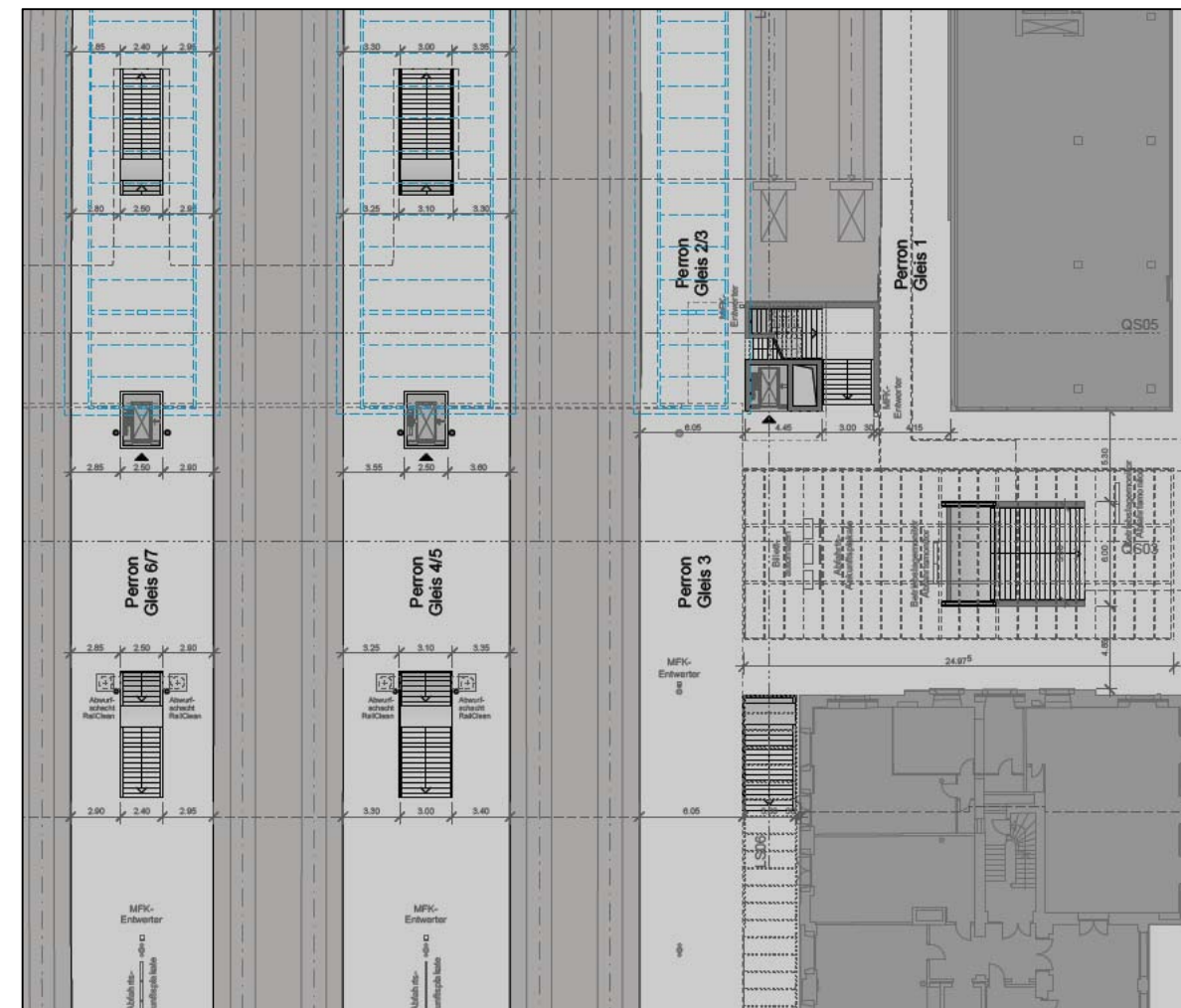
## Kapazitätssteigerung und Neugestaltung Personenunterführung Nord

### Gesamtbauprogramm

Beilage 1 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat



Gesamtübersicht Personenunterführung / Veloquerung Erdgeschoss



Detail Modul 3 Kopfbau Bahnhofplatz mit neuen Treppenabgängen / Lift



Grundriss Modul 1 Gleisquerung / Modul 3 Kopfbau Bahnhofplatz

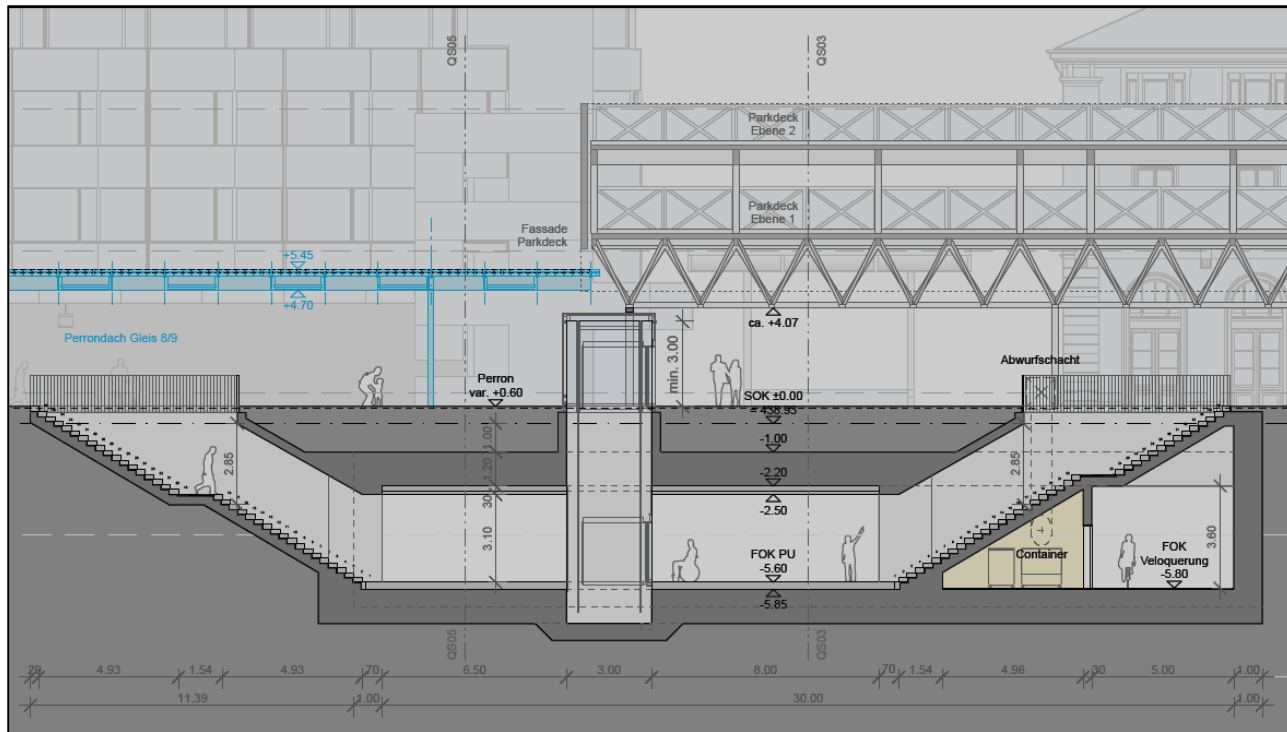
Tiefbauamt

Stadt Winterthur

Kapazitätssteigerung und Neugestaltung Personenunterführung Nord

Grundrisse

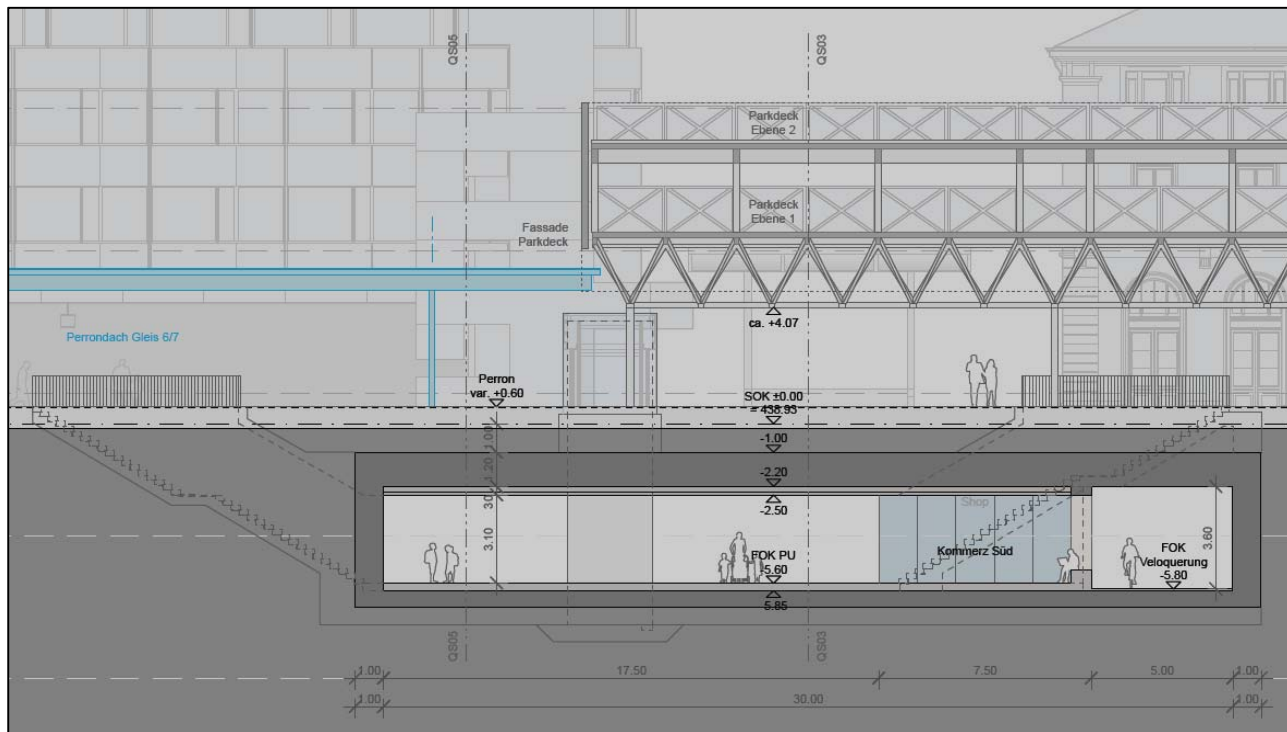
Beilage 2 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat



Querschnitt unter Perrontreppe



Querschnitt Modul 3 Kopfbau Bahnhofplatz mit neuer Überdachung

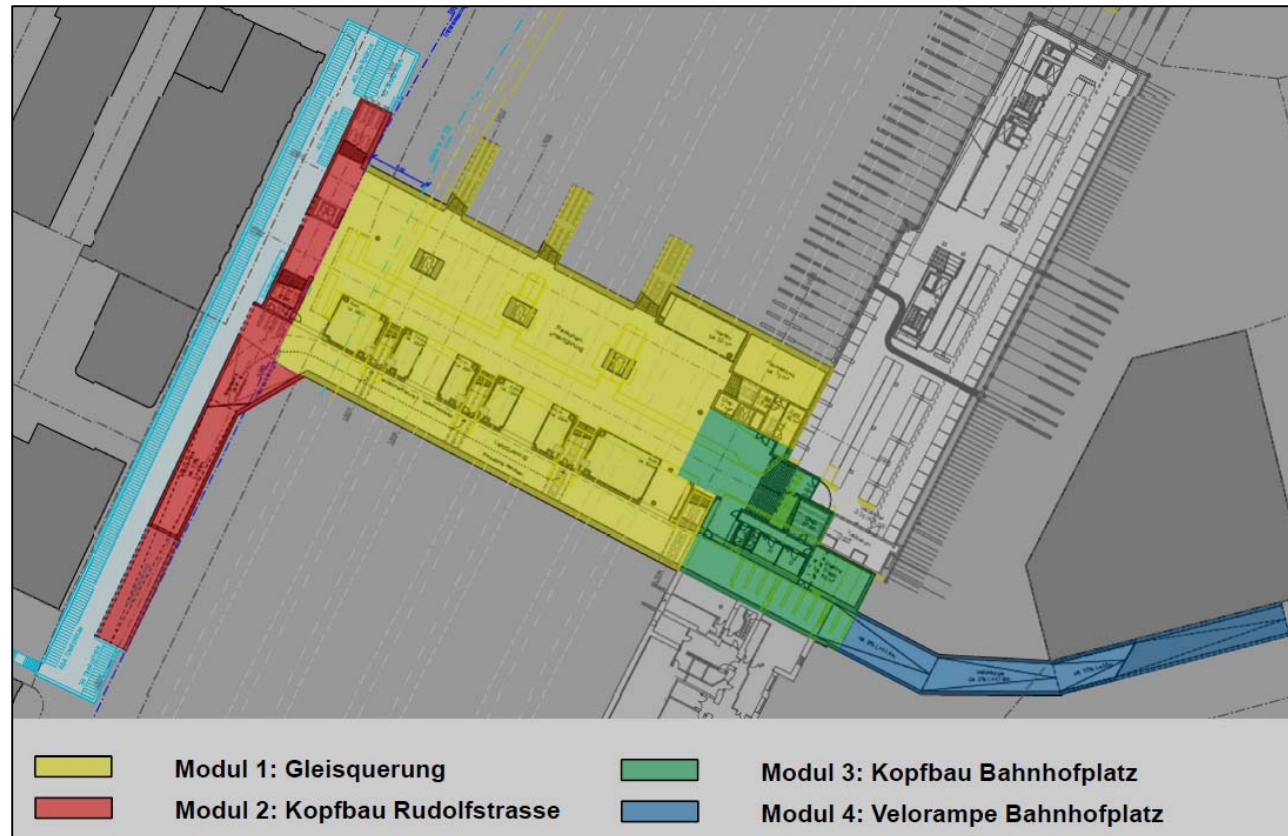


Querschnitt Unterföhrungsbereich

Tiefbauamt

Stadt Winterthur **Kapazitätssteigerung und Neugestaltung Personenunterföhrung Nord****Querschnitte**

Beilage 3 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat



Aufteilung Kostenmodule Kostenschätzung SBB Vorprojekt Juli 2014



Eigentumsverhältnisse Untergeschoss



Kostenteiler Rohbau SBB / Stadt Winterthur

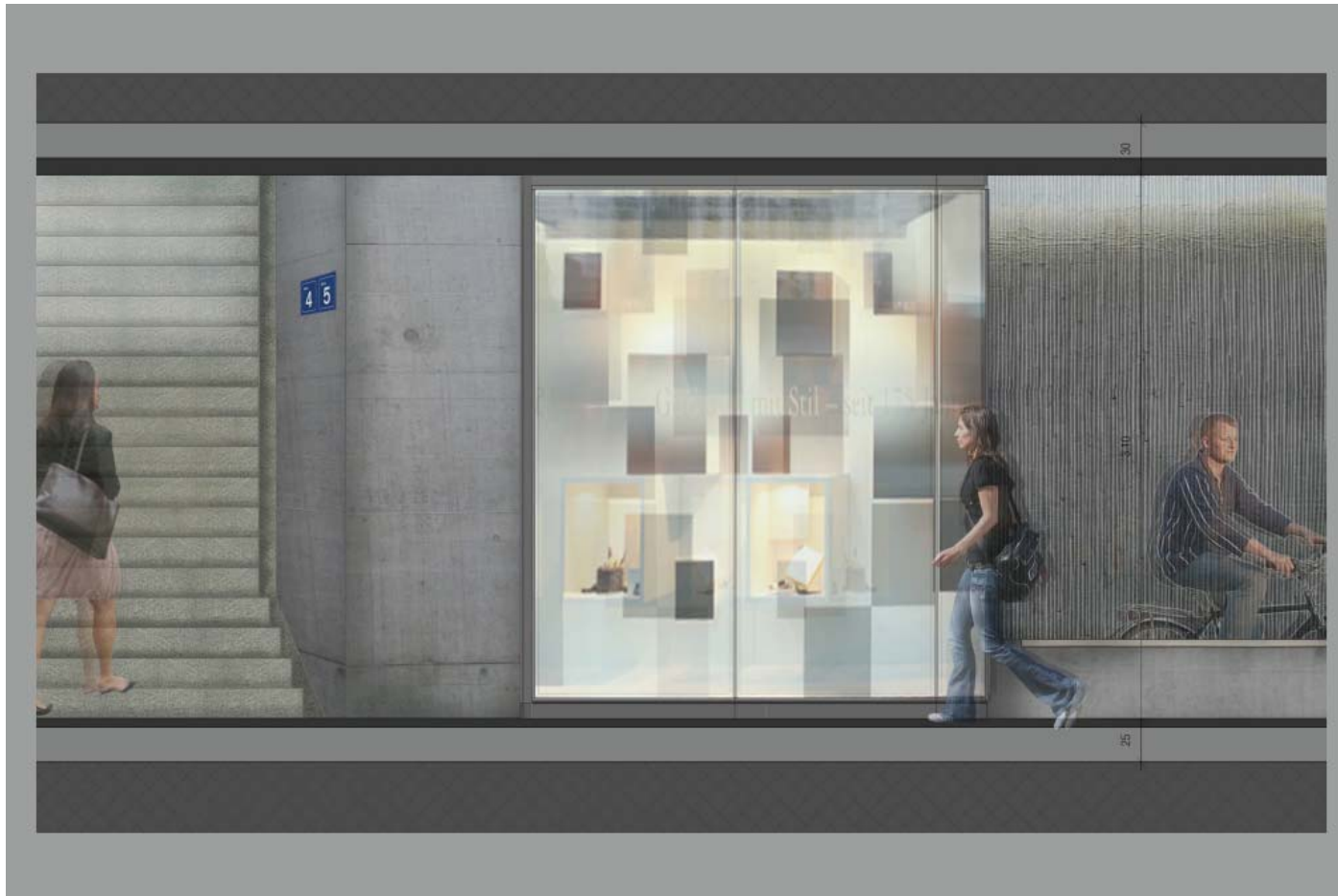
Tiefbauamt

Stadt Winterthur 

Kapazitätssteigerung und Neugestaltung Personenunterführung Nord

Aufteilung der Kostenmodule Kostenschätzung Vorprojekt und Eigentums-  
verhältnisse

Beilage 4 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat



---

Tiefbauamt

Stadt Winterthur 

## Kapazitätssteigerung und Neugestaltung Personenunterführung Nord

### Materialisierung

Beilage 5 zur Weisung an den Grossen Gemeinderat

---