

An den Grossen Gemeinderat
(Zuhanden der Volksabstimmung)

Winterthur

Rahmenkredit von CHF 67'000'000.-- (Grundvariante) resp. CHF 84'000'000.-- (Variante mit Veloquerung Nord) für den Umbau des Stadtraums Bahnhof

Antrag:

1. Für den Umbau des Stadtraums Bahnhof wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern eine Vorlage für einen Rahmenkredit in den folgenden zwei Ausführungsvarianten unterbreitet.

A. Grundvariante:

Für den etappenweisen Umbau des Stadtraums Bahnhof (Teilprojekte Gleisquerung Stadtmitte exkl. 1. Etappe, Rudolfstrasse, Verkehrskonzept Neuwiesen, Bahnhofplatz Süd und Personenunterführung Nord) wird ein Rahmenkredit von CHF 67'000'000.-- inkl. MWSt zu Lasten der Investitionsrechnung, Objekt 11'334, bewilligt.

B. Variante mit Veloquerung Nord:

Für den etappenweisen Umbau des Stadtraums Bahnhof gemäss der Grundvariante sowie mit zusätzlichem Teilprojekt Veloquerung Nord wird ein Rahmenkredit von CHF 84'000'000.-- inkl. MWSt zu Lasten der Investitionsrechnung, Objekt 11'334, bewilligt.

Für beide Varianten gilt:

Der Kredit erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten. Massgebender Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. Februar 2008.

Über die Aufteilung des Rahmenkredites in die Objektkredite entscheidet der Grosse Gemeinderat.

2. Die erheblich erklärte Motion betreffend Velounterführung am Hauptbahnhof Nord (2001-051) wird als erledigt abgeschrieben

Weisung:

1. Zusammenfassung

Beim Stadtraum Bahnhof handelt es sich um einen städtebaulich bedeutsamen Ort. Er ist das Verkehrszentrum und das Aushängeschild von Winterthur. Eine bauliche Sanierung sowie eine betriebliche und gestalterische Aufwertung ist jedoch dringend nötig geworden. Mit dem vorliegenden Rahmenkredit (Grundvariante) sollen die Teilprojekte Gleisquerung

Stadtmitte, Rudolfstrasse, Verkehrskonzept Neuwiesen, Bahnhofplatz Süd und Personenunterführung Nord realisiert werden. Zusätzlich bieten die anstehenden Arbeiten auch Gelegenheit, die seit vielen Jahren diskutierte und im Richtplan enthaltene Veloquerung Nord zu realisieren. Die Realisierung dieser sowie weiterer, nicht im Rahmenkredit enthaltener Teilprojekte (Gleisquerung 1. Etappe, Umgebung Archareal, Bahnhofplatz Nord) ist für die städtebauliche Entwicklung des Stadtraums Bahnhof sowie die Erschliessung des Sulzer Areals Stadtmitte von vordringlichster Bedeutung. Die Teilprojekte setzen die Anliegen und Bedürfnisse des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs um, ohne den motorisierten Individualverkehr unverhältnismässig einzuschränken. Die Realisierung dieser Teilprojekte fördert somit auch die wirtschaftliche Entwicklung im Stadtzentrum.

Projekte, die in direktem Zusammenhang mit privaten Bauvorhaben stehen, sind nicht Bestandteil des Rahmenkredits. Der Grosse Gemeinderat hat am 15. September 2008 den Nettokredit von CHF 3,99 Mio für die erste Etappe der Gleisquerung bewilligt (2008-063). Diese Etappe musste wegen der zeitlichen Dringlichkeit und der grossen Abhängigkeit vom privaten Vorhaben Kesselhaus vorgezogen werden und konnte deshalb nicht Bestandteil des Rahmenkredits sein. Weitere Einzelvorlagen, die in Zusammenhang mit privaten Bauvorhaben stehen und deshalb zeitlich davon abhängig sind, sind der Bahnhofplatz Nord und die Umgebung des Archareals. Für letzteres Teilprojekt stellt der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen separaten Antrag für einen Investitionsbeitrag von CHF 3'192'000.00.

Der Stadtrat möchte das Teilprojekt Veloquerung Nord den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern in der gleichen Abstimmung mit einer erweiterten Variante des Rahmenkredits ("Variante mit Veloquerung Nord") zum Entscheid vorlegen. Dies primär, weil zu einer Veloverbindung zwischen Bahnhofplatz und Rudolfstrasse bereits einmal eine Volksabstimmung mit einem negativen Ausgang statt gefunden hat.

Ein Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für eine Programm (§ 26 Abs. 1 FHG). Mit dem Rahmenkredit delegiert das Volk die Ausgabenkompetenz für die im Rahmenkredit aufgeführten Objektkredite in den Grenzen des gemeinsamen übergeordneten Programmzwecks an den Grossen Gemeinderat. In der Folge sind die Objektkredite (Teilprojekte) vom Referendum ausgeschlossen. Beim Umbau des Stadtraums Bahnhof handelt es sich um ein technisches und finanzielles Programm, bestehend aus verschiedenen Teilprojekten, mit dem gemeinsamen übergeordneten Zweck der Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr und den Öffentlichen Verkehr. Ohne Rahmenkredit müssten in den nächsten Jahren fünf Volksabstimmungen durchgeführt werden, bei denen die Ablehnung einzelner Teilprojekte die Realisierung der Gesamtvorlage in Frage stellen könnte. Der Rahmenkredit verschafft somit Planungssicherheit, welche für die Investitionen in die beim Hauptbahnhof gelegenen Entwicklungsgebiete von elementarer Bedeutung ist.

2. Aufwertung Stadtraum Bahnhof Winterthur

Am 11. Juni 2003 hat der Stadtrat beschlossen, einen Ideenwettbewerb "Gleisquerung Stadtmitte" im offenen Verfahren durchzuführen. Ziel des Ideenwettbewerbs war die Erlangung eines breiten Lösungsspektrums für die Gleisquerung und für die Aufwertung der stadträumlichen Verbindungen vom Raum Archplatz/Bahnhofplatz zum Raum Sulzer Areal/Zürcherstrasse/Rudolfstrasse. Nach einer Weiterbearbeitung von zwei Vorschlägen im Rahmen eines Studienauftrags hat sich der Stadtrat für das Projekt "Vis à Vis" entschieden. Das Projekt wurde der Öffentlichkeit verschiedentlich vorgestellt und fand allgemein eine grosse Zustimmung. Um das Projekt realisieren zu können, müssen die Anschlüsse Rudolfstrasse und Bahnmeisterweg an die Zürcherstrasse zwingend aufgehoben werden. Das heisst, dass die Rudolfstrasse für den Durchgangsverkehr zwischen Wülflinger- und Zürcher-

strasse geschlossen werden muss. Mit Beschluss vom 5. September 2007 hat der Grosse Gemeinderat der Abklassierung der Rudolfstrasse als kommunale Verbindung zugestimmt.

Am 22. Januar 2007 hat der Grosse Gemeinderat für die Planungs- und Projektierungskoordination der privaten und öffentlichen Bauvorhaben im Stadtraum Bahnhof Winterthur einen Kredit von CHF 550'000.-- bewilligt (2006-068; Objekt Nr. 12'832). Dieser Kredit diene der Weiterbearbeitung des Masterplans Stadtraum Bahnhof Winterthur, insbesondere der Teilprojekte Gleisquerung Stadtmitte, Verkehrskonzept Neuwiesen, Abklassierung Rudolfstrasse und der Planung Bahnhofplatz Süd. Mit geschätzten Kosten von CHF 26,5 Mio. (ohne 1. Etappe) ist die Gleisquerung Zürcherstrasse wohl das bedeutendste Vorhaben im Rahmen der Masterplanung. Ebenfalls von grosser Bedeutung sind die Veloquerung Nord, die Umgestaltung der Rudolfstrasse, das Umsetzen des Verkehrskonzeptes Neuwiesen und die Instandstellung und Gestaltung des Bahnhofplatzes Süd. Diese Investitionen in eine attraktive und zeitgemässe Infrastruktur rund um den Bahnhof sind dringend nötig.

2.1 Gleisquerung Stadtmitte

Bedingt durch die zentrale Lage, die äusserst günstige Nähe zum Hauptbahnhof (welcher in Bezug auf das Zugs- und Fahrgastaufkommen schweizweit an vierter Stelle steht) und die vergleichsweise geringe zulässige Parkplatzzahl ist eine attraktive Erschliessung des Zentrumsgebiets westlich der Bahngleise für den Langsamverkehr von zentraler Bedeutung. Zurzeit ist das Sulzerareal Stadtmitte für den Langsamverkehr schlecht und unattraktiv erschlossen. Engpässe für die Erschliessung sind namentlich die Anbindung an die östliche Bahnseite (Bahnhofplatz Süd / Altstadt und Archplatz) und der Übergang über die Zürcherstrasse zur Rudolfstrasse / Personenunterführung Süd (Stadtter). Diese Verbindungen sind für den Langsamverkehr weitläufig, umständlich, eng und unfreundlich. Mit der Gleisquerung Stadtmitte werden diese Mängel beseitigt und das Sulzerareal Stadtmitte für den Langsamverkehr nachhaltig erschlossen. Damit wird letztlich die Umwandlung des bisherigen Industrieareals zu einem modernen urbanen Zentrum für Wohnen, Schulbesuch, Arbeiten und Ausgehen weiter gefördert. Dies wiederum trägt zur Erhöhung der Steuerkraft und Vermehrung der Arbeitsplätze bei. Da die Auffüllung des Bahnmeisterweges im Hinblick auf die Nutzung des Kesselhauses möglichst bis Ende 2009 abgeschlossen werden muss, hat der Stadtrat dieses Vorhaben (Gleisquerung, 1. Etappe, 2008-063) dem Grossen Gemeinderat separat zur Beschlussfassung vorgelegt. Mit dem Projekt Gleisquerung Stadtmitte werden die Veloverbindungen zwischen den Quartieren Tössfeld, Neuwiesen und der Technikumstrasse massgeblich verbessert und zudem der Unfallschwerpunkt Rudolfstrasse - Zürcherstrasse eliminiert.

2.2 Rudolfstrasse

Das Projekt Gleisquerung Stadtmitte hat die Schliessung des Knotens Zürcherstrasse / Rudolfstrasse zur Folge. Es bedingt auch ein Verschieben der heutigen Zufahrt zum Parkdeck und eine Anpassung des Verkehrsregimes auf der Rudolfstrasse. Um die sich daraus ergebenden verkehrlichen Auswirkungen abzuklären und insbesondere Massnahmen zur Verkehrsbewältigung zu erarbeiten, hat der Grosse Gemeinderat den Kredit für die Planungs- und Projektierungskoordination der privaten und öffentlichen Bauvorhaben im Stadtraum Bahnhof Winterthur um CHF 50'000.-- auf CHF 550'000.-- erhöht. Am 3. September 2007 hat der Grosse Gemeinderat zudem der Abklassierung der Rudolfstrasse als kommunale Verbindung zwischen Wülflingerstrasse und Zürcherstrasse zugestimmt. Die Rudolfstrasse wird aber erst für den Durchgangsverkehr gesperrt, wenn die Realisierung der Projekte des Stadtraums Bahnhof Winterthur dies erfordert. Die Umgestaltung der Rudolfstrasse ist zudem auf die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Neuwiesen abzustimmen. Es ist vorgesehen, die Rudolfstrasse im Zusammenhang mit der Gleisquerung und aufgrund des neuen Verkehrsregimes neu zu gestalten. Dabei soll der Langsamverkehr grundsätzlich mehr Platz bekommen. Die heute teilweise chaotische Veloparkierung muss zeitgemäss organisiert werden.

Die Zahl der Veloabstellplätze in der Rudolfstrasse wird erhalten und wenn möglich ausgebaut. Der Zugang zum Gebiet zwischen der Rudolf- und der Neuwiesenstrasse muss allerdings auch für Autos und Lastwagen weiter gewährleistet sein. So ist die Quartiersversorgung, die Bahnhofsvorfahrt für "Kiss and Ride" und Taxis sowie die Zu- und Wegfahrt zu den 460 Parkplätzen auf dem Parkdeck und weiteren rund 1'600 Parkplätzen des Gebiets auch weiterhin sicherzustellen.

2.3 Verkehrskonzept Neuwiesen

Die oben erwähnte Verkehrsstudie Neuwiesen (in enger Zusammenarbeit mit den Quartiervereinsvertretungen erarbeitet) hat gezeigt, dass wegen der Schliessung des Knotens Zürcherstrasse / Rudolfstrasse Verkehrsverlagerungen stattfinden, welche Massnahmen zur Bewältigung des heutigen Verkehrs auf den Hauptachsen und des aus der Rudolfstrasse verdrängten Verkehrs erfordern. Weiter sind auch Massnahmen gegen ein Ausweichen des Verkehrs auf Quartierstrassen erforderlich. Dies soll einerseits mit einer Leistungssteigerung der Knoten Neuwiesenstrasse/Wülflingerstrasse, Neuwiesenstrasse/Schützenstrasse und Schützenstrasse/Zürcherstrasse erreicht werden. Andererseits sollen zur Vermeidung von zusätzlichem Durchgangsverkehr durch das Quartier ergänzende betriebliche Massnahmen angeordnet werden, deren Umsetzung zum Teil unabhängig vom Rahmenkredit erfolgen kann.

2.4 Personenunterführung Nord

Die Personenunterführung Nord ist ebenfalls umzubauen. Sie wird primär zur Perronschliessung der SBB, aber auch zunehmend als Stadtteilverbindung benutzt. Zu Spitzenzeiten stösst sie an die Kapazitätsgrenzen. Sie wirkt eng, schmutzig, dunkel und unattraktiv und vermittelt - insbesondere während den Nachtstunden - ein unsicheres und unangenehmes Gefühl. Die Unterführung ist zudem nicht behindertengerecht. Zusammen mit den SBB wurde eine Studie für eine Kapazitätssteigerung und gestalterische Aufwertung durchgeführt. Im Vordergrund stehen eine massive Verbreiterung des Durchgangs, eine behindertengerechte Erschliessung sowie eine zeitgemässe Raum- und Lichtgestaltung. Die Federführung für die weitere Projektierung und Realisierung liegt bei den SBB. Sollte seitens SBB ein Realisierungsentscheid gefällt werden, hat die Stadt voraussichtlich einen Investitionsbeitrag in der Höhe von 30 - 50 % der Gesamtkosten zu leisten.

2.5 Bahnhofplatz Süd

Der Bahnhofplatz Süd gilt als Zentrum des öffentlichen Verkehrs in Winterthur und ist für die Bevölkerung und Gäste der Stadt ein wichtiger Aufenthalts-, Umsteige- und Durchgangsraum. Der Platz genügt aus gestalterischer und funktionaler Sicht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Beläge im Bereich der Busdurchfahrt sind stark beschädigt und können nur noch behelfsmässig repariert werden. Mit der Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd soll eine optimale Lösung für eine gute Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität, eine funktionale Halte- und Umsteigestelle für den Busbetrieb und eine geschickte Führung der erheblichen Fussgängerströme erreicht werden. Der Bahnhofplatz wirkt zudem als Drehscheibe zwischen Altstadt, Sulzer Areal, Archareal und Hauptbahnhof und soll eine seiner Bedeutung würdige Aufwertung erhalten, so dass er zukünftig als Visitenkarte einer aufgeschlossenen Stadt wahrgenommen wird. Zur Erreichung qualitativ hochwertiger Projektvorschläge führt die Stadt einen offenen, anonymen Projektwettbewerb durch. Die Resultate des Wettbewerbs werden Ende 2008 vorliegen.

2.6 Veloquerung Nord

Im Schlussbericht zum regionalen Gesamtverkehrskonzept wird festgehalten, dass die Querung der Geleise ausserhalb der Hauptverkehrsachsen Zürcher- und Wülflingerunterführung die wichtigste fehlende Verbindung im Winterthurer Veloroutennetz ist.

Die Idee für eine direkte Veloverbindung zwischen der Altstadt und dem Neuwiesenquartier ist schon recht alt. So wurde Ende 1986 eine Einzelinitiative eingereicht, welche eine Kreditvorlage "für eine separate, durchgängig mit Velo befahrbare Unterführung unter dem Hauptbahnhof hindurch, die die Radrouten Wartstrasse und Stadthausstrasse direkt verbindet" verlangte. Das Volk lehnte 1988 diese Initiative mit 12'730 Nein- gegen 10'051 Ja-Stimmen ab.

1997 wurde im Regionalen Verkehrsrichtplan die Velounterführung im nördlichen Bereich des Bahnhofs festgesetzt. 1999 hat der Grosse Gemeinderat eine Motion für eine Baulinie für eine Velounterführung beim Hauptbahnhof beschrieben. Dafür hat der Stadtrat die Lage der Velounterführung auf der Höhe der Bankstrasse festgelegt und anstatt mit Baulinien mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit den SBB gesichert. 2002 erklärte der Grosse Gemeinderat eine Motion für eine Velounterführung zwischen Rudolfstrasse und Bahnhofplatz Nord als erheblich (2001/051). Die Frist wurde bis zur Klärung des Verkehrsregimes Rudolfstrasse erstreckt. Das Teilprojekt Veloquerung Nord, welches der Stadtrat mit diesem Antrag als Variante vorlegt, erfüllt die Ziele dieser Motion. Diese kann somit beschrieben werden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass für den Bau der Velounterführung namhafte Beiträge zu erwarten sind, welche die Kosten decken sollten. So ist im Agglomerationsprogramm "Siedlung und Verkehr", das der Kanton beim Bund eingereicht hat, mit Priorität A auch die Veloquerung Nord mit einem maximalen Beitrag von 9 Mio. Franken enthalten. Da die Veloquerung im Verkehrsplan als regionale Radroute eingetragen ist, können die Kosten nach Abzug des Beitrags aus dem Agglomerationsprogramm voraussichtlich dem Strassenfonds belastet werden. Im Rahmen der Genehmigung dieses Teilprojekts durch den Grossen Gemeinderat wird zu diskutieren sein, ob auch direkte Treppenaufgänge von der Unterführung zu den Perrons gebaut werden sollen. Solche Aufgänge könnten den Zugang vor allem für die Benützenden der in einer späteren Etappe der Überbauung Milchküchenareal vorgesehenen Velostation Rail-City-Nord erleichtern. Auf die Kosten hat dies einen vergleichsweise geringen Einfluss.

Die Veloquerung Nord erfüllt verschiedene Anforderungen. Durch sie wird der überkommunale Richtplaneintrag erfüllt und die wichtige Netzlücke durch eine attraktive Stadtteilverbindung geschlossen. Mit der Veloquerung Nord werden die innerstädtischen Velorouten attraktiv und sicher ausgebaut. Die Erschliessung des Hauptbahnhofs (evtl. mit direkter Perronschliessung) und der Velostation wird von beiden Bahnhofseiten verbessert. Dadurch gelingt es, die Personenunterführung zu entlasten, sowohl von Personen, die mit dem Velo den Bahnhof queren wollen, als auch von SBB-Kunden, welche die Velostation benutzen. Die Veloquerung Nord ist das bedeutendste Langsamverkehrsvorhaben in Winterthur und deshalb auch im Bereich Langsamverkehr das prioritäre Teilprojekt für die Eingabe bei den Agglomerationsprogrammen des Bundes.

Wegen der grossen politischen Bedeutung der Veloquerung Nord möchte der Stadtrat diese den Stimmberechtigten mit der erweiterten Kreditvariante zum Entscheid vorlegen.

2.7 Stand der privaten Bauvorhaben

Die SBB haben auf dem Milchküchenareal mit den Bauarbeiten für den Neubau "Stellwerk RailCity" mit einer grosszügigen Velostation im Untergeschoss angefangen. Die Firma Halter plant auf dem Archareal das Projekt "Archhöfe" und im ehemaligen Sulzer-Kesselhaus wurde ebenfalls mit dem Umbau zu einem Kino und Läden begonnen. Diese privaten Vorhaben tangieren auch den öffentlichen Raum, weshalb sich die Stadt schon seit Jahren mit der Planung und Entwicklung des Stadtraums Bahnhof auseinandersetzt. Im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof Winterthur werden die öffentlichen und privaten Projekte koordiniert.

3. Rahmenkredit

Folgende Teilprojekte sind Bestandteil des Rahmenkredits:

A. Grundvariante:

- Gleisquerung Stadtmitte mit Verschiebung der Parkhausrampe
- Aufwertung Rudolfstrasse
- Verkehrskonzept Neuwiesen
- Bahnhofplatz Süd
- Investitionsbeitrag für Personenunterführung Nord

B. Variante mit Veloquerung:

- Alle Teilprojekte der Grundvariante
- Veloquerung Nord

Folgende Teilprojekte sind nicht Bestandteil des Rahmenkredits:

- Gleisquerung 1. Etappe (Auffüllung Bahnmeisterweg)
- Bahnhofplatz Nord
- Umgebung Archareal
- Wartstrasse

3.1 Investitionskosten

Ausgaben

Die Kostenberechnung basiert auf Schätzungen und Erfahrungszahlen (Stichtag 1. Februar 2008). Die Aufwendungen gehen zu Lasten Objekt 11'334.

Voraussichtliche Beanspruchung des Rahmenkredits nach Teilprojekten:

A. Grundvariante

A. Teilprojekte des Rahmenkredits der Grundvariante		Kosten	
1	Gleisquerung Stadtmitte (Basis: Vorprojekt)	CHF	26'500'000.00
2	Rudolfstrasse (Basis: Studie)	CHF	9'600'000.00
3	Verkehrskonzept Neuwiesen (Basis: Studie)	CHF	5'000'000.00
4	Bahnhofplatz Süd (Basis: Grobkostenschätzung)	CHF	11'100'000.00
5	Kapazitätssteigerung Personenunterführung Nord (Basis: Studie) Beitrag Stadt an SBB	CHF	6'000'000.00
6	Verschiedenes (Öffentlichkeitsarbeit, Gesamtleitung Masterplan)	CHF	1'800'000.00
	Zwischentotal	CHF	60'000'000.00

Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	4'600'000.00
Reserve Stadtrat ca. 10 %	CHF	6'400'000.00
Kosten Grundvariante	CHF	71'000'000.00
./.. Gebundene Ausgaben	CHF	4'000'000.00
Rahmenkredit Grundvariante	CHF	67'000'000.00

Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten des Rahmenkredits nach Arbeitsgattungen:

A. Arbeitsgattungen Grundvariante		Kosten	
1	Vorbereitungsarbeiten	CHF	7'300'000.00
2	Baukosten (inkl. Honorare)	CHF	45'100'000.00
3	Grünflächen / Bepflanzung	CHF	700'000.00
4	Ausstattungen (Möblierung etc.)	CHF	3'800'000.00
5	Installationen (Beleuchtung etc.)	CHF	3'100'000.00
	Zwischentotal	CHF	60'000'000.00
	Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	4'600'000.00
	Reserve Stadtrat ca. 10 %	CHF	6'400'000.00
	Kosten Grundvariante	CHF	71'000'000.00
	./.. Gebundene Ausgaben	CHF	4'000'000.00
	Rahmenkredit Grundvariante	CHF	67'000'000.00

Einnahmen

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Investitionsbeiträge von Kanton oder Bund zugesichert. Geprüft werden insbesondere Beteiligungen aus dem Agglomerationsprogramm "Siedlung und Verkehr". Zusicherungen sind aber noch ausstehend. Für die Investitionsplanung kann von Einnahmen von CHF 10 Mio. ausgegangen werden. **Die Nettoinvestitionskosten betragen demnach voraussichtlich CHF 61 Mio. (Kosten Grundvariante ./.. Einnahmen).**

B. Variante mit Veloquerung Nord			
1	Veloquerung Nord (Basis: Studie)	CHF	14'300'000.00
	Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	1'100'000.00
	Reserve Stadtrat ca. 10%	CHF	1'600'000.00
	Kosten Veloquerung	CHF	17'000'000.00
	Kosten Grundvariante	CHF	71'000'000.00
	Zwischentotal	CHF	88'000'000.00
	./.. Gebundene Ausgaben	CHF	4'000'000.00
	Rahmenkredit Variante mit Veloquerung Nord	CHF	84'000'000.00

Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten des Rahmenkredits Variante mit Veloquerung Nord nach Arbeitsgattungen:

B. Arbeitsgattungen Variante mit Veloquerung Nord		Kosten	
1	Vorbereitungsarbeiten	CHF	7'300'000.00
2	Baukosten (inkl. Honorare)	CHF	59'400'000.00
3	Grünflächen / Bepflanzung	CHF	700'000.00
4	Ausstattungen (Möblierung etc.)	CHF	3'800'000.00
5	Installationen (Beleuchtung etc.)	CHF	3'100'000.00
Zwischentotal		CHF	74'300'000.00
Mehrwertsteuer 7,6 %		CHF	5'700'000.00
Reserve Stadtrat ca. 10 %		CHF	8'000'000.00
Zwischentotal		CHF	88'000'000.00
./.. Gebundene Ausgaben		CHF	4'000'000.00
Rahmenkredit Variante mit Veloquerung Nord		CHF	84'000'000.00

Einnahmen

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Investitionsbeiträge von Kanton oder Bund zugesichert. Geprüft werden insbesondere auch Beteiligungen aus dem Agglomerationsprogramm "Siedlung und Verkehr". Zusicherungen sind aber noch ausstehend. Für die Investitionsplanung kann von Einnahmen von CHF 27 Mio. ausgegangen werden. **Die Nettoinvestitionskosten betragen demnach voraussichtlich CHF 61 Mio. (CHF 88 Mio. ./.. CHF 27 Mio.).**

Gebundene Ausgaben

Bei den vom Zwischentotal in Abzug gebrachten geschätzten gebundenen Ausgaben im Umfang von CHF 4 Mio. handelt es sich um werterhaltende Massnahmen, wie beispielsweise Fahrbahnsanierungen und Bauwerkssanierungen im Rahmen der Teilprojekte Gleisquerung Stadtmitte, Verkehrskonzept Neuwiesen, Personenunterführung Nord und Bahnhofplatz Süd.

3.2 Investitionsplanung

Die voraussichtlichen Nettokosten liegen bei der Grundvariante, wie auch bei der Variante mit der Veloquerung Nord bei CHF 61 Mio. Die Ausgaben und Einnahmen sind im Investitionsplan enthalten.

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
▪ Abschreibungen: 6.5 % der Nettoinvestition inkl. gebundene Ausgaben von CHF 61'000'000.--	3'965'000	
▪ Abschreibungen: 1.75 % der Nettoinvestition		1'068'000
▪ Kapitalzins: 3.25 % von 2/3 der Nettoinvestition	1'322'000	
▪ Kapitalzins: 3.25 % von 1/6 der Nettoinvestition		330'000
	<hr/> 5'287'000	<hr/> 1'398'000

Sachfolgekosten:

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

	915'000	915'000
Bruttoinvestitionsfolgekosten	6'202'000	2'313'000

Investitionsfolgeerträge:

- Mehrerlös, Unterhaltsfonds

	0.00	0.00
Nettoinvestitionsfolgekosten	6'202'000	2'313'000

Finanzierungsart

100 % durch Steuereinnahmen

In Steuerprozenten

Im Voranschlag 2008 beträgt 1 Steuerprozent
CHF 1'983'000.00

3,13 % 1,17 %

Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die betriebswirtschaftlichen Investitionsfolgekosten sind für die Krediterteilung rechtlich nicht verbindlich und dienen rein informativen Zwecken nach mehr Kostentransparenz. Sie sind nutzungsorientiert und dienen den einzelnen Institutionen für die Berechnung der Preise ihrer Dienstleistungen oder Produkte.

Kapitalfolgekosten:

- Abschreibung: 2 % der Nettoinvestition inkl. Gebundene Ausgaben
- Kapitalzins: 3.25 % auf 50 % der Nettoinvestition

Jahre 1 – 50
1'220'000
991'000
2'211'000

Sachfolgekosten:

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

	915'000
Bruttoinvestitionsfolgekosten	3'126'000

Investitionsfolgeerträge:

- Mehrerlös, Unterhaltsfonds

0.00

Nettoinvestitionsfolgekosten

3'126'000

4. Etappierung und Objektkredite

Die voraussichtliche Beanspruchung des Rahmenkredits resultiert aus einer optimalen Etappierungsstrategie. Der Grosse Gemeinderat entscheidet über die einzelnen Etappen (Objektkredite). Dabei werden jeweils die finanziellen Möglichkeiten der Stadt, die bauliche Entwicklung des umliegenden Gebiets, die verkehrstechnischen Zusammenhänge und Abhängigkeiten und allenfalls weitere Randbedingungen zu berücksichtigen sein. Der mögliche Terminablauf der einzelnen Teilprojekte kann der Beilage entnommen werden. Es gilt dabei zu beachten, dass es sich dabei vorwiegend um Realisierungsbereitschaften handelt und nicht um ein verbindliches Terminprogramm. Gegen die Bewilligung der einzelnen Objektkredite wird gemäss § 10 Abs. 1 Ziff. 6 der Gemeindeordnung das fakultative Referendum ausgeschlossen sein.

5. Öffentlichkeitsarbeit

Die Projektorganisation Masterplanung Stadtraum Bahnhof Winterthur hat seit 2005 vier öffentliche Foren durchgeführt. An den Foren wurde der Stand der einzelnen Teilprojekte vorgestellt und das weitere Vorgehen erläutert. Die Medien haben ausführlich und regelmässig über die Masterplanung und die einzelnen Projekte berichtet. Im Juli 2008 hat der Stadtrat eine Ausstellung zur Masterplanung an der Unteren Vogelsangstrasse 4 (Salzhaus-Gebäude) eröffnet, welche bereits von über 500 Personen besucht wurde. Es ist vorgesehen, die Bevölkerung weiterhin regelmässig und aktiv zu informieren. Der Grosse Gemeinderat – und damit die Öffentlichkeit – wurden und werden weiterhin zusätzlich auch im Rahmen von Kreditanträgen über den aktuellen Stand der Arbeiten orientiert. Zudem steht der Bevölkerung auch die Möglichkeit der Mitwirkung und der Einsprache gemäss Strassengesetz (§§ 13 und 16ff.) zu den Teilprojekten offen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

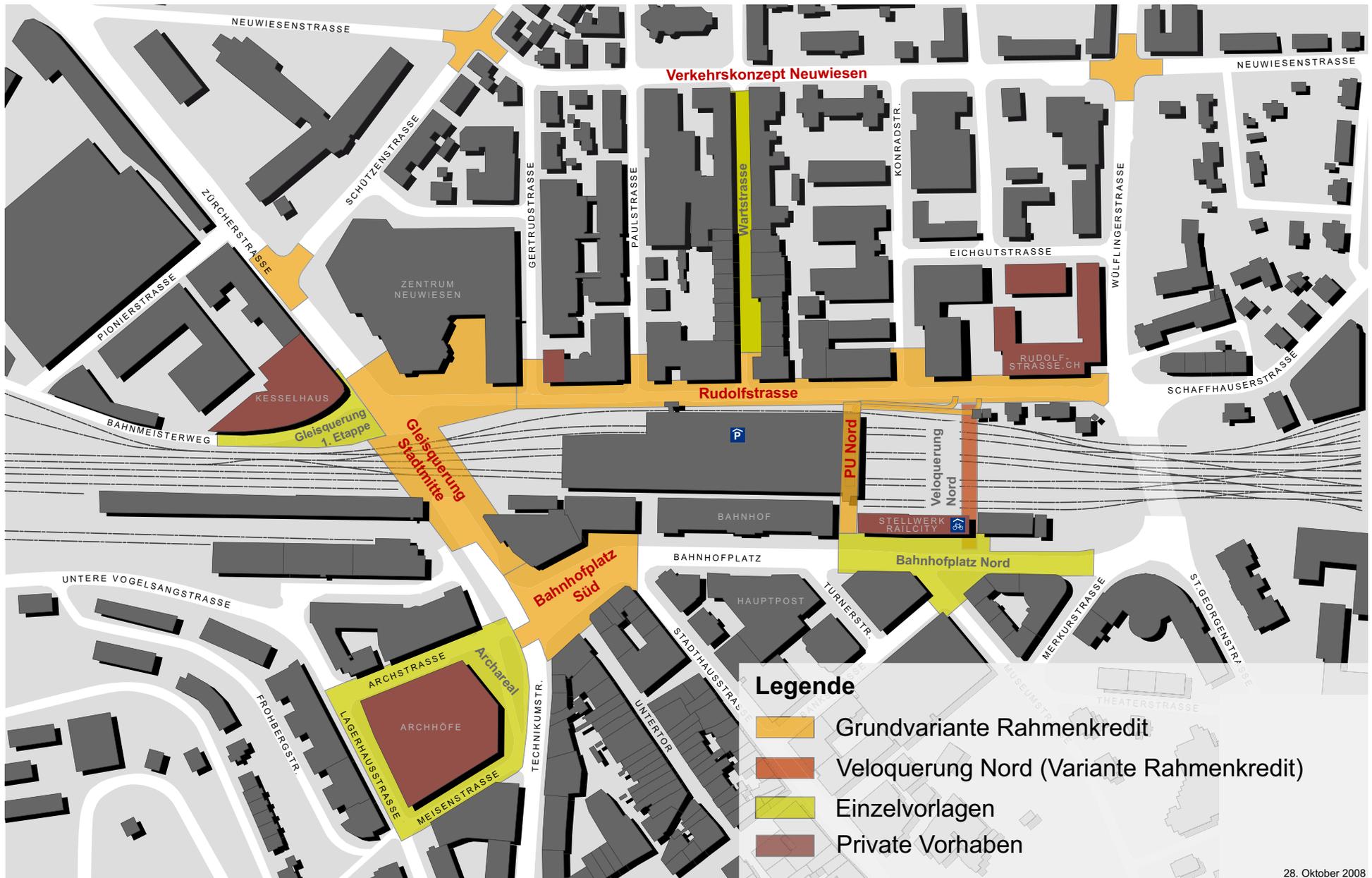
A. Frauenfelder

Beilagen:

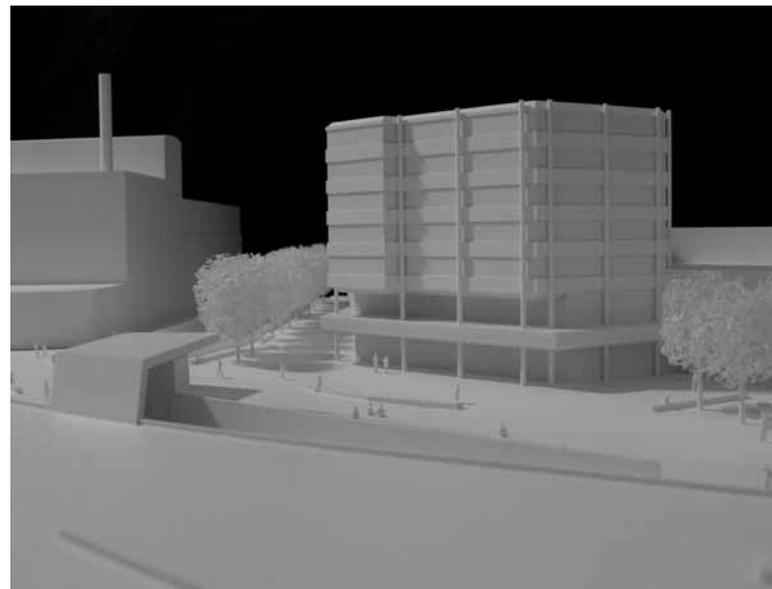
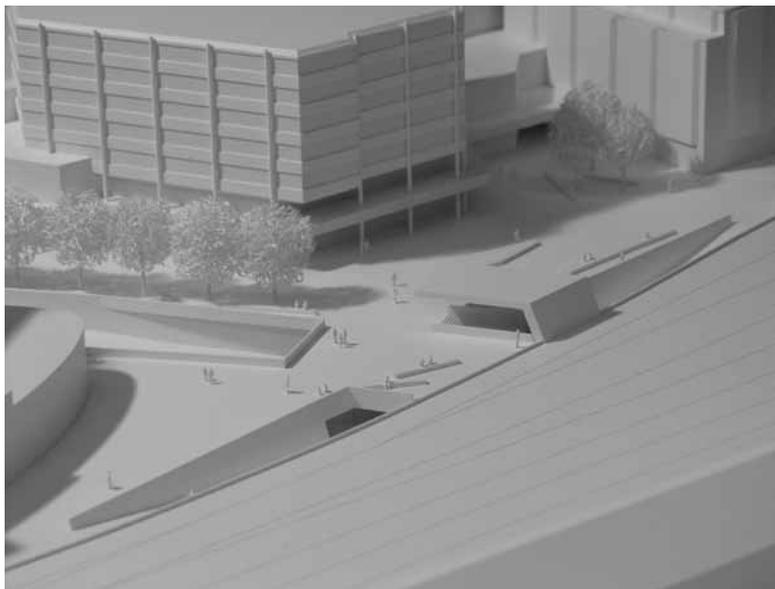
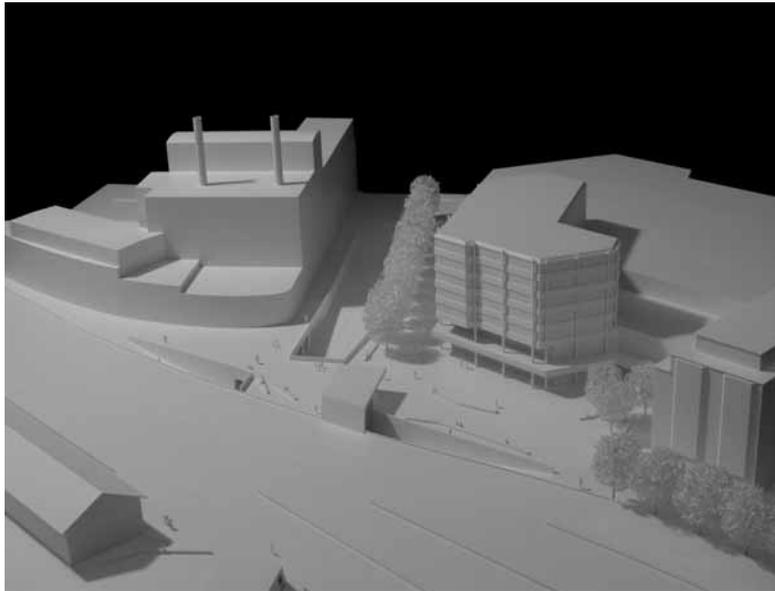
1. Aufteilung Rahmenkredit / Einzelvorlagen / Private Vorhaben
2. Gleisquerung Stadtmitte: Modellfotos
3. Gleisquerung Stadtmitte: Grundriss Gesamtprojekt
4. Gleisquerung Stadtmitte: Charakteristische Querschnitte
5. Gleisquerung Stadtmitte: Visualisierung Lichtkonzept Platz Seite Kesselhaus
6. Gleisquerung Stadtmitte: Visualisierung Lichtkonzept Velo- und Fussgängerunterführung
7. Gleisquerung Stadtmitte: Visualisierung Platz über Zürcherstrasse
8. Rudolfstrasse: Visualisierung Strassenraumgestaltung (Studie)
9. Personenunterführung Nord: Grundriss (Studie)
10. Personenunterführung Nord: Längsschnitte (Studie)
11. Personenunterführung Nord: Visualisierung (Studie)
12. Veloquerung Nord: Situation
13. Möglicher Terminablauf (Realisierungsbereitschaft)

Umbau des Stadtraumes Bahnhof

Aufteilung Rahmenkredit / Einzelvorlagen / Private Vorhaben



Umbau des Stadtraumes Bahnhof Gleisquerung Stadtmittte: Modellfotos



Umbau des Stadtraumes Bahnhof Gleisquerung Stadtmittte: Grundriss Gesamtprojekt



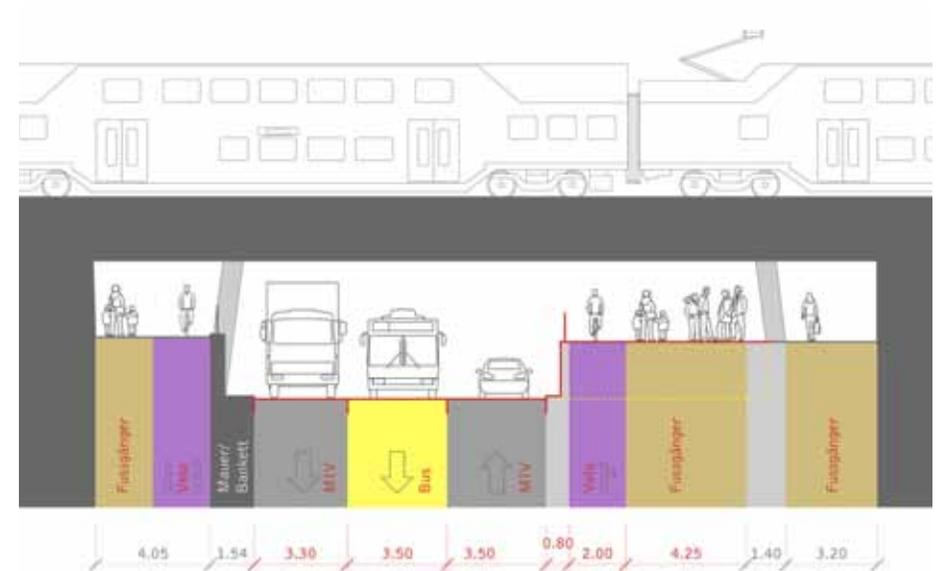
Umbau des Stadtraumes Bahnhof Gleisquerung Stadtmittte: Charakteristische Querschnitte

Heutiger Querschnitt Zürcherstrasse

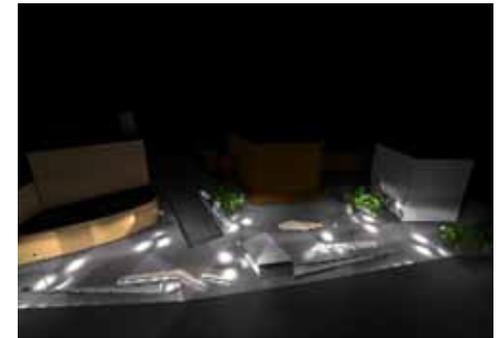


Blick Richtung Töss

Neuer Querschnitt Zürcherstrasse



Blick Richtung Töss



**Umbau des Stadtraumes Bahnhof
Gleisquerung Stadtmitte:
Visualisierung Lichtkonzept Velo- und Fussgängerunterführung**

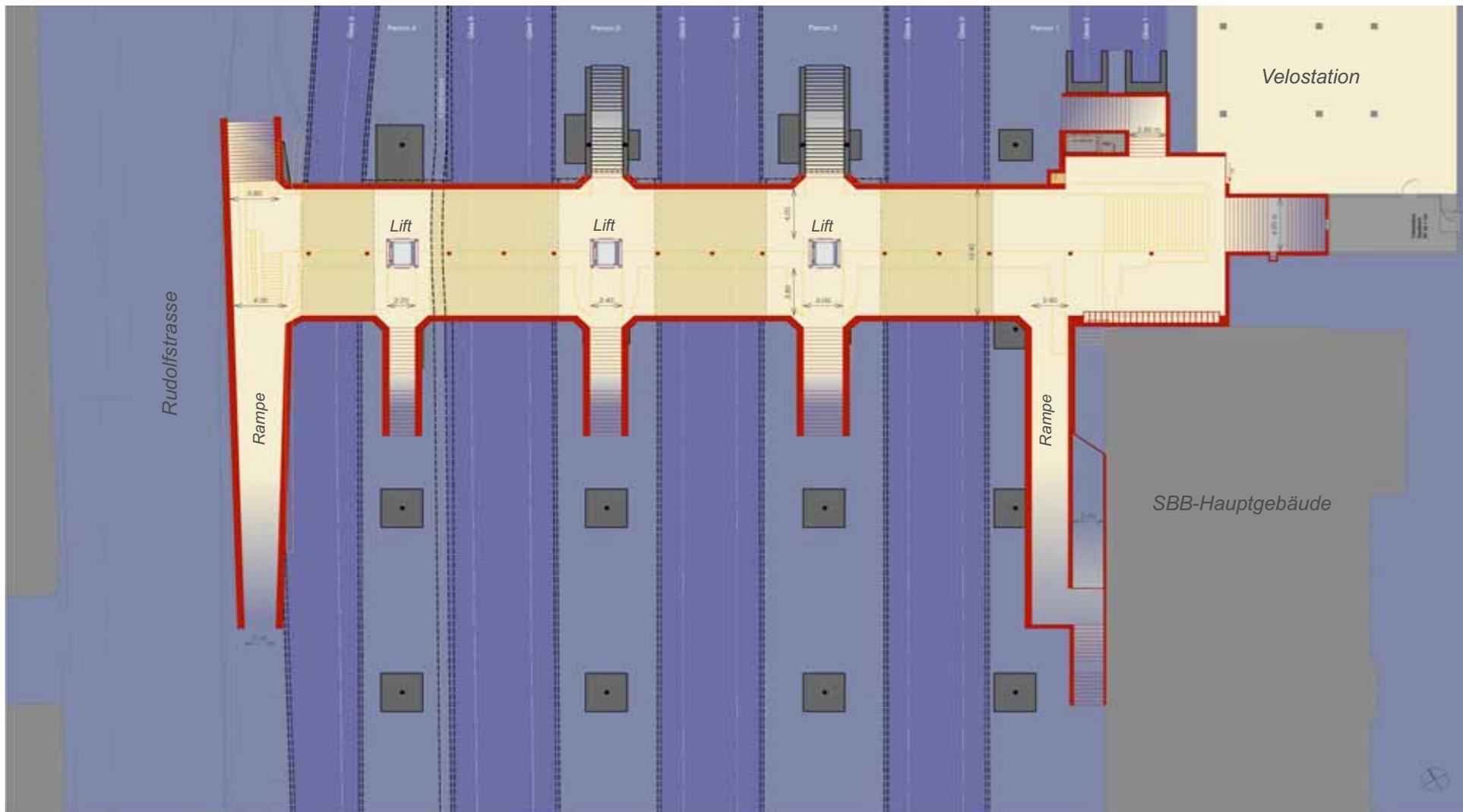




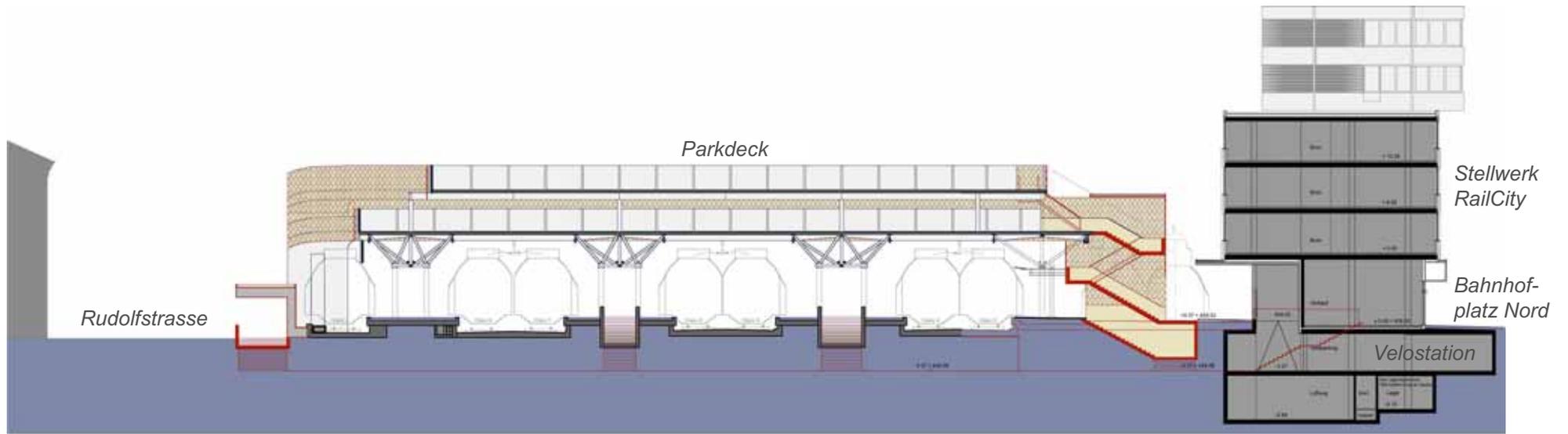
**Umbau des Stadtraumes Bahnhof
Rudolfstrasse: Visualisierung Strassenraumgestaltung (Studie)**



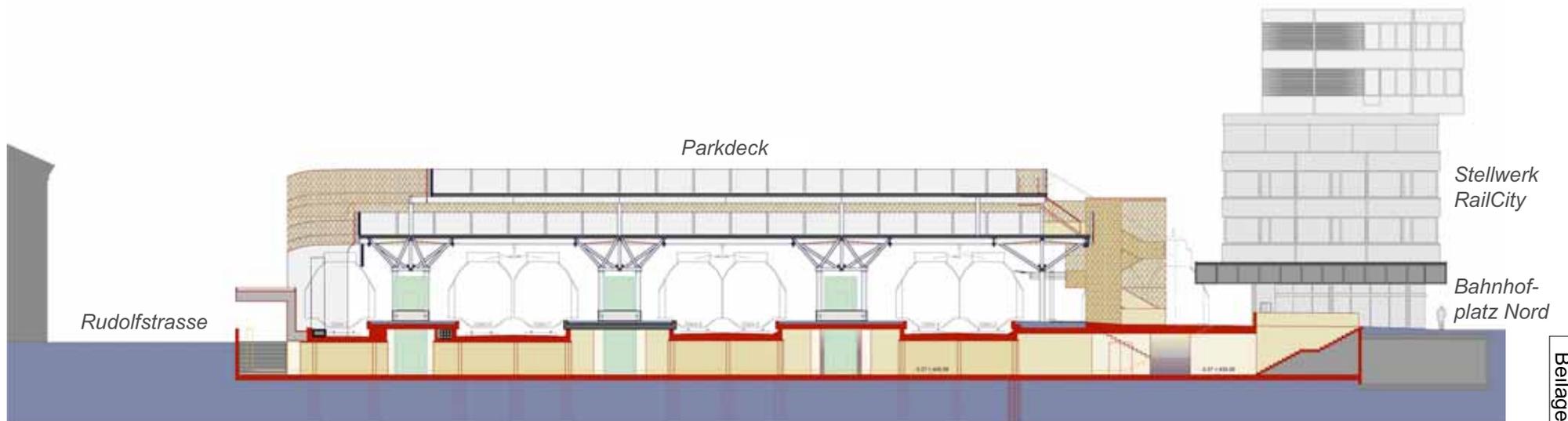
Umbau des Stadtraumes Bahnhof Personenunterführung Nord: Grundriss (Studie)



Umbau des Stadtraumes Bahnhof Personenunterführung Nord: Längsschnitte (Studie)



SCHNITT WEST-OST AUFANG PERRONKOPF



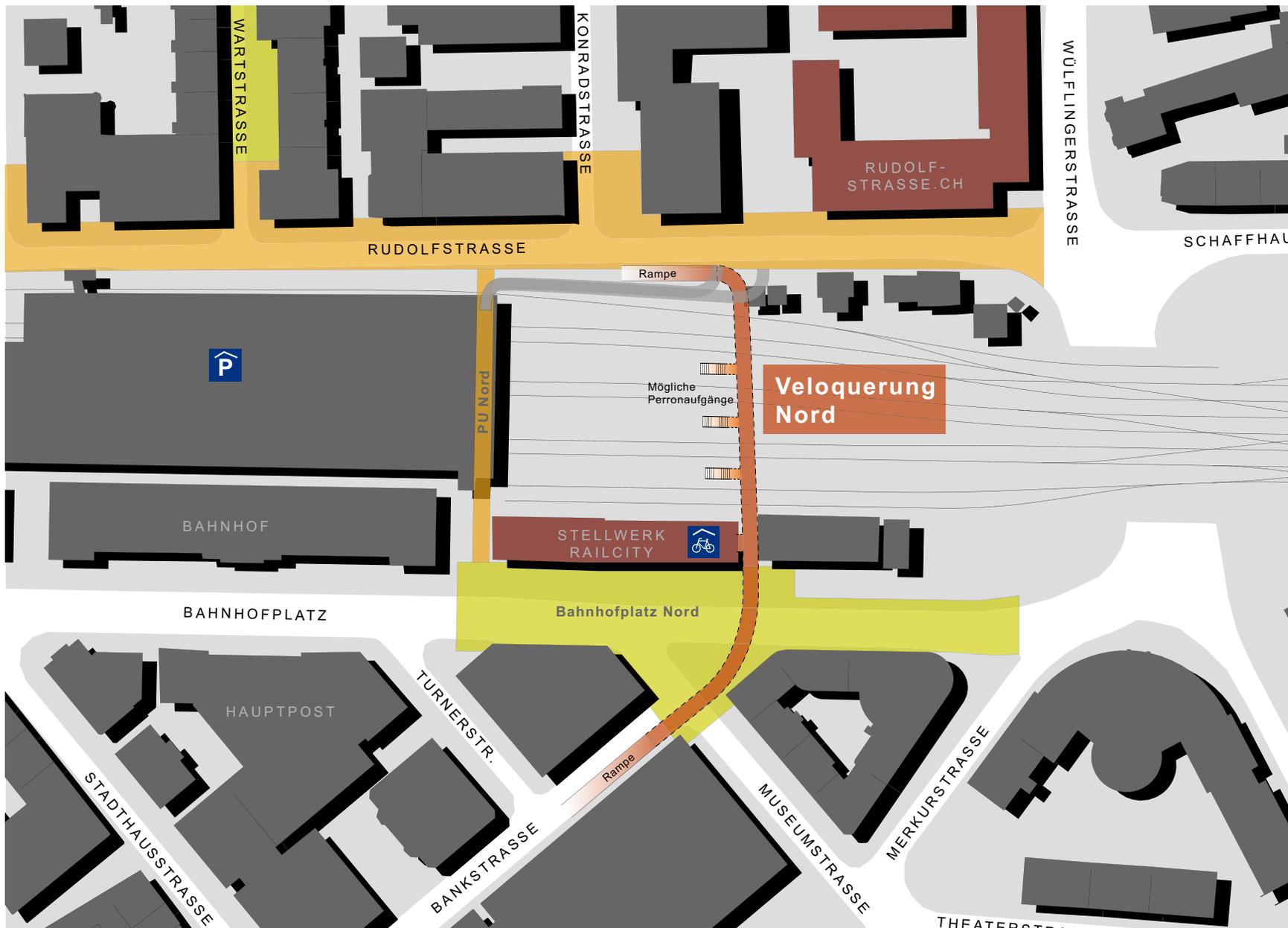
SCHNITT WEST-OST AUFANG PERSONENUNTERFÜHRUNG

Umbau des Stadtraumes Bahnhof Personenunterführung Nord: Visualisierung (Studie)



Umbau des Stadtraumes Bahnhof

Veloquerung Nord: Situation



Umbau des Stadtraumes Bahnhof

Möglicher Terminablauf (Realisierungsbereitschaft)

