

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Nettokredit von Fr. 3'990'000.-- für die Realisierung der 1. Etappe des Projektes Gleisquerung Stadtmitte im Zusammenhang mit dem privaten Umbauvorhaben Kesselhaus

Antrag:

Für die Realisierung der 1. Etappe des Projektes Gleisquerung Stadtmitte im Zusammenhang mit dem privaten Umbauvorhaben Kesselhaus wird ein Nettokredit von Fr. 3'990'000.-- (zulasten der Investitionsrechnung des Allgemeinen Verwaltungsvermögens, Objekt Nr. 11338) bewilligt. Diese Kreditbewilligung erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag ist der 1. März 2008.

Weisung:

Zusammenfassung

Der Transformationsprozess des Sulzer Areals Stadtmitte von einem Industriegebiet in ein prosperierendes urbanes Wohn- und Gewerbezentrum ist in vollem Gang. Seit Jahren streben Stadt und Sulzer auch einen Umbau und eine neue Nutzung des Kesselhauses mit einer gleichzeitigen Verbesserung der Anbindung des Areals für den Langsamverkehr an den Bahnhof, die Altstadt, den Bahnhofplatz Süd und das Arch-Areal an. Nachdem sich ein erstes privates Umbauprojekt für das Kesselhaus zerschlagen hat, wurde der Firma Kamata Real AG im letzten Jahr die Baubewilligung für ein neues Projekt erteilt. Die Kamata wird im Herbst 2008 als Totalunternehmung mit den Bauarbeiten für den Umbau beginnen. Investorin und Käuferin ist eine Gesellschaft des UBS Immobilienfonds "Swiss Mixed Sima".

Für die bessere Anbindung des Areals hat die Stadt 2004 einen offenen Ideenwettbewerb durchgeführt. Die Studie Vis-à-Vis wurde zur Weiterbearbeitung bestimmt und unter dem Arbeitstitel "Gleisquerung" zu einem Vorprojekt weiterbearbeitet. Das Projekt sieht das Auffüllen des Bahnmeisterwegs und eine Überdeckung der Zürcherstrasse zur Rudolfstrasse und eine Verbreiterung der Unterführung vor. In einer ersten Etappe sind nun die im Zusammenhang mit dem privaten Umbau des Kesselhauses nötige Auffüllung des Bahnmeisterwegs und die Umgebungsgestaltung zu realisieren.

Das vorliegende Projekt für die 1. Etappe ist in sich funktionsfähig. Eine massgebliche Verbesserung der Anbindung kann allerdings erst mit der Realisierung der weiteren Etappen erfolgen, für die separate Vorlagen vorbereitet werden.

Dieses Vorgehen hat der Grosse Gemeinderat im Rahmen des Geschäfts 2007/34 am 3. September 2007 (Abklassierung Rudolfstrasse) grundsätzlich zur Kenntnis genommen. Mit der Realisierung der 1. Etappe Gleisquerung muss die Rudolfstrasse noch nicht unterbrochen werden.

Die Firmen Kamata und Sulzer beteiligen sich mit total 1 Mio. Franken an diesem Projekt. Allerdings nur unter der Bedingung, dass das private Bauvorhaben und das städtische Bauvorhaben koordiniert abgewickelt und zusammen fertig gestellt werden.

Das Projekt wurde Anfangs 2008 gemäss § 16 und § 17 des Strassengesetzes öffentlich aufgelegt. Es wurden drei Einsprachen eingereicht. Aufgrund von Gesprächen mit den Einsprechenden und der Zusicherung, dass die Platzverhältnisse im Bereich der Überführung und der Parkhausrampenstütze so weit wie möglich optimiert werden, haben die Einsprechenden die Einsprachen zurückgezogen.

1. Ausgangslage

Das Projekt Gleisquerung Stadtmitte basiert auf einem Ideenwettbewerb aus dem Jahr 2004. Das Siegerprojekt „Vis-à-vis“ des Ideenwettbewerbes wurde in verschiedenen Stufen weiterentwickelt und im Rahmen der Masterplanung Stadtraum Bahnhof Winterthur auf weitere Vorhaben öffentlicher und privater Bauträger abgestimmt.

Die übergeordneten Rahmenbedingungen des Projektes Gleisquerung Stadtmitte wurden in einem Projektpflichtenheft festgelegt. Das Pflichtenheft vom 24. August 2007 wurde in Zusammenarbeit mit den massgeblichen kommunalen und kantonalen Stellen, der SBB sowie den betroffenen Nachbarn aller Etappen erarbeitet und verabschiedet. Die inhaltlichen und gestalterischen Konsequenzen dieser Bedingungen auf alle Etappen wurden in die Wettbewerbsüberarbeitung vom 22. Februar 2008 aufgenommen. Diese zeigt die Entwicklung des Projekts in drei Realisierungsetappen auf.

Die Planungen der SBB sind in diesem Bereich ebenfalls weit fortgeschritten. Massgebend für die Koordination der beiden Projektträger ist dabei eine Interessensgrenze der SBB, welche verbindlich festgelegt wurde. Die seitens SBB geplante Verbreiterung des Bahntrassees innerhalb der Interessensgrenze im Bereich Bahnmeisterweg ist bis ca. 2012 - 2015 vorgesehen. Innerhalb der Interessensgrenze sollen daher keine neuen Bauten erstellt werden.

Die Notwendigkeit zur Etappierung leitet sich weitgehend aus zeitlichen Abhängigkeiten zum geplanten Umbau des Kesselhauses sowie aus der benötigten Verfahrenszeit der politischen Entscheide für die weiteren Etappen ab. Weitere zeitliche Vorgaben ergeben sich aus den Vorhaben der SBB zwischen Vorbahnhof und Töss.

2. Projekt

2.1 Umfang

In der 1. Etappe werden vorerst diejenigen Elemente des Gesamtprojektes Gleisquerung Stadtmitte erstellt, die für den Betrieb des neuen kommerziellen Zentrums im Kesselhaus notwendig sind. Weiter wird sichergestellt, dass die Verkehrsbeziehungen des Langsamverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs auch ohne sofortige Umsetzung der weiteren Etappen befriedigend gelöst sind. Allerdings wird die Erschliessung des Areals Sulzer Stadtmitte erst mit der Realisierung der weiteren Etappen massgeblich verbessert, für die separate Kreditanträge vorbereitet werden.

Folgende baulichen Massnahmen sind geplant:

- Der Bahnmeisterweg wird auf eine Kote von ca. 438.00 m ü. M. aufgefüllt.
- Die südliche Personenunterführung der Zürcherstrasse erhält eine neue gedeckte Vorzone. Diese gedeckte Vorzone verbindet die Anschlüsse für den Langsamverkehr an die Zürcherstrasse und zum Kesselhausplatz.
- Eine neue, 4 m breite Rampe für kombinierten Langsamverkehr überwindet den Höhenunterschied zwischen dem Kesselhausplatz und der Personenunterführung.
- Die Stützmauer entlang der Zürcherstrasse wird nach Norden verschoben, so dass auf Erdgeschoss-Niveau des Kesselhauses eine 5 - 6 m breite Vorzone entsteht.
- Ein durch die Firma Kamata finanziertes und unterhaltenes Brückenprovisorium über die Zürcherstrasse stärkt die Quartierverbindung als Übergangslösung bis zur Realisierung der weiteren Etappen des Projekts Gleisquerung.

2.2 Ausgestaltung

a) Stützmauern

Die bestehende Bruchsteinmauer vor dem Kesselhaus wird zurückgebaut und durch eine – der neuen Strassengeometrie angepasste – Betonstützmauer mit Bruchsteinverkleidung ersetzt. Die Stützmauer beginnt auf Höhe der Kreuzung Schützenstrasse als senkrechte Bruchsteinmauer mit massivem Abschluss und wird zur Bahnbrücke hin in eine aufgelöste, leicht geneigte Betonstruktur überführt.

Materialisierung und geometrische Gestaltung werden dabei aus den verschiedenartigen Gegebenheiten der Umgebung entwickelt: die beige Kalksteinblossen werden vom Sockel der Sulzer-Bauten respektive von den bestehenden Stützmauern entlang der Zürcherstrasse übernommen; die hellgraue, geneigte Ortbetonmauer leitet sich von den bestehenden Brückenbauten sowie den Tragwänden in der Unterführung her. Als neues Gestaltungselement werden ovale Stützen in anthrazitgrauem Beton eingeführt.

In den weiteren Etappen werden die vorgeschlagene Detaillierung und Materialisierung konsequent auf die weiteren Teilbereiche übernommen, so dass am Ende ein rundum erneuertes Ensemble mit passenden Übergängen zu den bestehenden Bauteilen entsteht.

b) Strassen und Plätze

Das Anheben des Bahnmeisterwegs in der 1. Etappe und der Rudolfstrasse in der 2. Etappe auf die Höhe des Gleisniveaus ermöglicht die Gestaltung eines grossen urbanen Platzes zwischen Bahnhof, Neuwiesenzentrum und Sulzerareal.

Die Vereinheitlichung der heute unterschiedlichen Belags- und Höhensituationen zu einem niveaugleichen, hindernisfreien Platz bildet den gestalterischen Kerngedanken des Projektes.

Der Asphaltbelag des Bahnmeisterweges weitet sich vor dem Kesselhaus zu einem Belagsteppich aus und betont so die Kontinuität des öffentlichen Raums. Der Belag wird leicht modelliert und hat seinen höchsten Punkt im Bereich der zukünftigen Überdeckung der Zürcherstrasse.

Die Beschränkung auf wenige gestalterische Elemente ermöglicht einen freien Bewegungsraum für Fussgänger und Velofahrer auf dem übersichtlichen neuen Kesselhausplatz. Der Bereich vor dem Kesselhaus bleibt aus städtebaulichen Gründen frei von Bäumen. Die Set-

zung eines lang gezogenen Sitzobjekts ermöglicht die Ausformung eines ebenen Vorplatzes und auch das Betreiben eines Cafés direkt vor dem Kesselhaus.

c) Beleuchtung

Das Konzept der Beleuchtung auf der Stadtebene basiert auf einer Kombination einer flächigen Grundbeleuchtung mit einer punktuellen Akzentbeleuchtung und ist mit dem Konzept Stadtlicht abgestimmt. Die bauliche Umsetzung ist mittels Kandelabern und Mastaufsatzleuchten vorgesehen. Durch zwei unterschiedliche Lichtfarben (kalt- und warmweiss) und verschiedene Kegeldurchmesser wird eine Dramaturgie und Eigenständigkeit erreicht, die sowohl architektonische Elemente als auch den Platzraum hervorhebt.

Ergänzend zur Platzbeleuchtung werden die Sitzbänke unterleuchtet. Um einen einfachen Unterhalt zu gewähren, sind hierfür Leuchten in energiesparender LED-Technik vorgesehen. Der Rampenabgang in die Personenunterführung wird mit einseitig montierten Wandeinbauleuchten erhellt.

Im Bereich der Personenunterführung wird die Raumwirkung primär über diffus strahlende, bündig in die Stützenreihe eingelassene Lichtelemente erzeugt. Zentrales Anliegen der Gestaltung sind dabei Helligkeitseindruck und Sicherheitsgefühl.

d) Abschlüsse und Geländer

Als Absturzsicherungen sind Staketengeländer in situationsabhängig leicht differenzierter Ausformulierung vorgesehen. Alle Geländer werden in verzinktem, oberflächenbehandeltem Stahl konstruiert.

Die Betonabschlüsse entlang Rampen und Strassen sind leicht erhöht und dienen als Randabschluss der Asphaltierung. Die Höhe der Geländer beträgt 1.10 m, dies unter der Annahme, dass die Velospur nicht direkt an den Platzrändern geführt wird. An den Kopfenenden werden die Absturzsicherungen jeweils durch ein Mauerelement gleicher Höhe abgeschlossen.

Entlang der Bahn entsteht auf der Interessensgrenze eine Sockelmauer mit durchgehender, horizontaler Krone. In Übereinstimmung mit den Sicherheitsvorgaben der SBB wird ein Staketenzaun mit einer minimalen Gesamthöhe von 1.60 m angebracht.

2.3 Lichtsignalanlage/Busspur

Bedingt durch die Aufhebung der Linksabbiegespur von der Zürcherstrasse in den Bahnmeisterweg (dieser ist bereits heute für den Motorfahrzeug- mit Ausnahme des Anlieferverkehrs gesperrt) kann die bestehende Busspur in der Unterführung Zürcherstrasse um ca. 50 m verlängert werden. Zu diesem Zweck wird die bestehende Lichtsignalsteuerung angepasst.

2.4 Landerwerb

Das Projekt kommt teilweise auf die Parzelle Nr. 1/7990 der SBB zu liegen. Es wurde vereinbart, dass die Grenzbereinigung bzw. der Landerwerb dieser Flächen erst nach der Realisierung der nachfolgenden Etappen erfolgt. Bis zu diesem Zeitpunkt räumen die SBB der Stadt ein unentgeltliches Baurecht ein. Der Gehwegbereich zwischen Zürcherstrasse und Kesselhaus liegt teilweise auf der Parzelle Nr. 1/9541 der Sulzer, ein Wegrecht für diesen Bereich wird noch vereinbart.

2.5 Kanalisation Meteorwasserleitungen

Die bestehende Leitung im Bahnmeisterweg führt das anfallende Meteorwasser in das Pumpwerk der Unterführung. Mit der Auffüllung des Bahnmeisterwegs soll das auf dem Areal anfallende Wasser nicht mehr gepumpt werden. Die bestehende Meteorwasserleitung wird deshalb rückgebaut und ersetzt. Die Entwässerung des Platzes erfolgt einerseits Richtung Zürcherstrasse und anderseits Richtung Pionierstrasse.

2.6 Anlagen Werke

a) Elektrizität

Bedingt durch die Auffüllung des Bahnmeisterwegs und den Neubau der Stützmauer entlang der Zürcherstrasse muss das Elektrizitätsstrasse in diesen Bereich mit Kosten zu Lasten von Stadtwerk von ca. Fr. 250'000.-- neu verlegt werden.

b) Stadtbuss

Wegen der Verkehrsführung während den Bauarbeiten entlang der Zürcherstrasse muss die bestehende Fahrleitung von Stadtbuss vorübergehend verschoben werden. Stadtbuss rechnet mit Kosten zu ihren Lasten von ca. Fr. 60'000.--.

c) Gas und Wasser

Im Zuge der 1.Etappe Gleisquerung Stadtmitte wird die bestehende Wasserleitung mit Durchmesser 500 mm in der Zürcherstrasse innerhalb des Projektperimeters durch eine Neue ersetzt. Bedingt durch die Auffüllung des Bahnmeisterweges und aus Altersgründen wird die bestehende Wasserleitung neu verlegt sowie ein neuer Hydrant gesetzt. Gas / Wasser rechnet mit Kosten zu ihren Lasten von ca. Fr. 810'000.--.

d) Stadtentwässerung

Die Sanierung der Meteorwasserleitungen mit Kosten von rund Fr. 700'000.-- geht zu Lasten der Betriebsrechnung der Abwasserentsorgung.

3. Kosten

Gemäss Kostenschätzung vom 22. Februar 2008 der Planergemeinschaft Gleisquerung ist mit folgenden Aufwendungen zu rechnen (Kostengenauigkeit +/-20%, alle Beträge inkl. MwSt., Preisbasis 1. Quartal 2008):

0. Landerwerb	Fr. 24'800.--
1. Baukosten	Fr. 3'940'080.--
2. Verschiedenes	Fr. 103'700.--
3. Projekt- und Bauleitung	Fr. 1'129'100.--
8. Unvorhergesehenes / Reserve / Rundung	<u>Fr. 572'320.--</u>
Zwischentotal	Fr. 5'770'000.--
./. verbindlich zugesicherte Beiträge*	<u>Fr. 1'480'000.--</u>
Gesamtausgaben	Fr. 4'290'000.--
./. bereits genehmigter und beanspruchter Projektierungskredit	<u>Fr. 300'000.--</u>
Gesamtaufwand (zu beantragender Nettokredit)	<u><u>Fr. 3'990'000.--</u></u>

*) Die Beiträge setzen sich wie folgt zusammen:

- SBB Anteil an vorzeitiger Erstellung Widerlager Fr. 480'000.--
- Kamata Beitrag an die Erschliessungskosten Fr. 500'000.--
- Sulzer Immobilien AG Beitrag an die Erschliessungskosten Fr. 500'000.--

Es gilt zu beachten, dass die Beiträge der Kamata und der Sulzer an die Bedingung geknüpft sind, dass die 1. Etappe mit der Fertigstellung des Umbaus Kesselhaus realisiert ist.

Da es sich bei der Zürcherstrasse um eine überkommunal klassierte Radroute handelt, stellt der Kanton aufgrund der Flächenaufteilung einen Beitrag zu Lasten des Strassenfonds von 2,47 Mio. Franken an den Baukosten in Aussicht. Beim Bahnmeisterweg handelt es sich zudem um eine kommunale klassierte Radroute. Es kann mit einem Staatsbeitrag von rund Fr. 70'000.-- gerechnet werden. Der beantragte Nettokredit wird somit um insgesamt rund 2,54 Mio Franken entlastet.

Die Nettoinvestition beträgt somit im Endergebnis 1,75 Mio. Franken. (4,29 Mio. Franken ./ 2,47 Mio. Franken ./ 70'000 Franken).

4. Investitionsfolgekosten

Im Investitionsplan des allgemeinen Verwaltungsvermögens sind die Ausgaben für dieses Bauvorhaben berücksichtigt.

4.1 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, wo sie Angaben über die Finanzierung der Investition geben.

	Jahre 1 – 10	Jahre 11 – 30
Kapitalfolgekosten:		
▪ Abschreibungen: 6.5 % der Nettoinvestition von Fr. 1'750'000.--	113'750	
▪ Abschreibungen: 1.75 % der Nettoinvestition		30'625
▪ Kapitalzins: 3.25 % von 2/3 der Nettoinvestition	92'950	
▪ Kapitalzins: 3.25 % von 1/6 der Nettoinvestition		<u>23'238</u>
	<u>206'700</u>	<u>53'863</u>
Sachfolgekosten:		
1 % auf dem Mehrwert der Anlage (Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)	<u>17'500</u>	<u>17'500</u>
Bruttoinvestitionsfolgekosten	224'200	71'363
Investitionsfolgeerträge:		
▪ keine	- 0.00	- 0.00
Nettoinvestitionsfolgekosten	<u>224'200</u>	<u>71'363</u>

Finanzierungsart

100 % durch Steuereinnahmen

In Steuerprozenten

0,11 %

0,04 %

Im Voranschlag 2008 beträgt 1 Steuerprozent
Fr. 1'982'911.00

4.2. Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

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

Kapitalfolgekosten:

Jahre 1 – 50

- Abschreibung: 2 % der Nettoinvestition
- Kapitalzins: 3.25 % auf 50 % der Nettoinvestition

35'000

28'438

63'438

Sachfolgekosten:

1 % auf dem Mehrwert der Anlage

(Nettoinvestition minus Restwert der bestehenden Anlage)

17'500**Bruttoinvestitionsfolgekosten****80'938****Investitionsfolgeerträge:**

- keine

- 0.00**Nettoinvestitionsfolgekosten****80'938****5. Termine, Bauausführung**

Die Bauausführung ist von Herbst 2008 bis Sommer 2009 vorgesehen. Da die Beiträge der Kamata und der Sulzer an die Bedingung einer rechtzeitigen Realisierung der 1. Etappe gekoppelt sind, wird als Ziel die gleichzeitige Fertigstellung der Bauarbeiten mit dem Umbau des Kesselhauses angestrebt.

6. Planauflageverfahren / Öffentlichkeitsarbeit

Das Vorhaben liegt im Perimeter des Masterplans Stadtraum Bahnhof, im Rahmen der Foren wurde jeweils über den Projektstand informiert. Das Planauflageverfahren nach § 16 und § 17 des Strassengesetzes für das Projekt Gleisquerung Stadtmitte, 1. Etappe fand vom 29. Februar bis 31. März 2008 statt. Die zur Planauflage gemachten drei Einsprachen konnten bereinigt werden, die Einsprechenden haben ihre Einsprachen zurückgezogen.

Parallel zur Kreditgenehmigung durch den Grossen Gemeinderat wird der Stadtrat das Projekt zur Genehmigung der Volkswirtschaftsdirektion und den SBB einreichen. Die Genehmigungen wurden im Rahmen der Vernehmlassung in Aussicht gestellt.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Beilagen:

- Gleisquerung 1. Etappe, Situation
- Visualisierung
- Gleisquerung ganzes Projekt, Übersicht

(Den Mitgliedern der Sachkommission des Grossen Gemeinderates wird ein umfangreiches Plandossier zugestellt).





