

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Betriebs- und Gestaltungskonzept Technikumstrasse: Zustimmung Kenntnisnahme und Kredit von Fr. 400'000.-- für die Projektierung, Projekt-Nr. 11327

Antrag:

1. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Technikumstrasse gemäss Situationsplan 1:500 vom 7. September 2016 (Beilage) mit der Aufhebung der Linksabbiegespur in den Neumarkt, einer neuen Lichtsignalanlage beim Knoten Turmhaldenstrasse, der Aufhebung der Personenunterführung Technikum, der Neupflanzung der Baumreihe vor dem ehemaligen Technikum, der Umgestaltung des Holderplatzes und weiteren Anpassungen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Bei der Bushaltestelle Technikum stadtauswärts sollen die Busse während der Hauptverkehrszeiten nicht blockiert werden. Deshalb soll das Überholen der Busse verhindert werden können. Dafür ist als Lösungsansatz eine Lichtsignalanlage vorgesehen, welche Bestandteil des Betriebs- und Gestaltungskonzepts ist.

2. Für die Projektierung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Technikumstrasse (Projekt-Nr. 11327) wird ein Kredit von Fr. 400'000 zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die teuerungsbedingten Mehr- und Minderkosten (Stichtag ist der 30. April 2017).

3. Der Stadtrat wird beauftragt, nach erfolgter Projektierung und der öffentlichen Planaufgabe dem Grossen Gemeinderat eine Kreditvorlage für die Sanierung und den Ausbau der Technikumstrasse zu einem ÖV-Hochleistungskorridor gemäss Konzept Ziffer 1 vorzulegen.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis 2026 das Verkehrssystem gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept (sGVK)¹ funktioniert. Insbesondere das übergeordnete Verkehrsnetz soll funktionsfähig für alle Verkehrsträger sein². Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung³ setzt sich das gleiche Ziel und will damit die bestehende hohe

¹ Städtisches Gesamtverkehrskonzept (<https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/gesamtverkehrskonzept>)

² 12-Jahres-Strategie und Legislatorschwerpunkte 2014 – 2018 (<https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/politik/stadtrat>)

³ Agglomerationsprogramme (<https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/agglomerationsprogramm>)

Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung gewährleisten. Weiter gibt der kommunale Richtplan Verkehr⁴ vor, den Modalsplit bis 2025 zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs zu verlagern.

Eine Schlüsselmassnahme um das übergeordnete Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger funktionsfähig zu erhalten, sind ÖV-Hochleistungskorridore⁵. Sie sind Bestandteil des sGVK und des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung der 2. Generation.

Die Technikumstrasse ist eine «Hauptschlagader» im Verkehrsnetz der Stadt Winterthur für den ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr. Sie ist Teil des geplanten ÖV-Hochleistungskorridors. Heute weist die Technikumstrasse aus verkehrlicher und stadträumlicher Sicht massive Mängel auf, wie zum Beispiel un stabile Fahrzeiten für den ÖV und MIV, Verkehrsstörungen durch Anlieferungen, kein durchgehendes Veloangebot und zum Teil unattraktive Fussgängerquerungen und Vorbereiche. Zudem ist die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand.

In den nächsten Jahren stehen nun umfangreiche Werkleitungsarbeiten an. Die Strasse muss im Nachgang dazu, wegen dem sehr schlechten baulichen Zustand, total saniert werden. Es wurde geprüft, wie bei dieser Gelegenheit die verkehrlichen und stadträumlichen Mängel verbessert werden können. Dazu wurde ein mit den Verkehrsverbänden, dem Gewerbe (City-Vereinigung Junge Altstadt) und den Anwohnenden (Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Altstadt) abgestimmtes Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet.

Nur durch die Sanierung der Strasse und der gleichzeitigen Behebung der verkehrlichen und stadträumlichen Mängel auf der Grundlage dieses Betriebs- und Gestaltungskonzeptes kann die Technikumstrasse zu einem funktionierenden ÖV-Hochleistungskorridor ausgebaut werden. Mit diesem koordinierten Vorgehen werden insgesamt Kosten gespart und die unumgänglichen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden durch die Baustelle auf das nötige Minimum optimiert.

Der Stadtrat beantragt einen Projektierungskredit von Fr. 400'000.00, um das Betriebs- und Gestaltungskonzept zu vertiefen und dieses mit dem Sanierungsprojekt für die Werkleitungen und der Gesamtanierung der Strasse abzustimmen.

Am Ende der Projektierungsphase nach der öffentlichen Planaufgabe wird der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat Antrag für einen Ausführungskredit für den Ausbau der Technikumstrasse auf der Grundlage des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes zu einem ÖV-Hochleistungskorridor stellen. Der Anteil der Kosten für die Werkleitungssanierungen und Strassenanierungen wird der Stadtrat als gebundene Ausgaben budgetieren.

II. Detaillierte Ausführung

1. Städtisches Verkehrskonzept

Der Grosse Gemeinderat hat am 3. Oktober 2011 mit 56 zu 0 dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) zugestimmt (GGR.11.82). Dieses sieht ein Massnahmenbündel von Projekten vor, um langfristig eine funktionierendes Verkehrssystem sicherzustellen und die hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung weiterhin zu gewährleisten. Es sind in sich abgestimmte Massnahmen in den Bereichen Raumplanung (Zukunftsbild), Infrastrukturbauten, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sowie Parkierung. Im Weiteren hat der Grosse Gemeinderat 2011 ein ehrgeiziges Ziel zum Modalsplit gesetzt. Als Gegenvorschlag zur Städteinitiative (GGR.10.23) hat das städtische Parlament beschlossen, den Anteil des

⁴ Kommunaler Richtplan (<http://stadtplan.winterthur.ch/system/docs/Richtplan/Kommunaler%20Richtplan.pdf>)

⁵ ÖV-Hochleistungskorridor (<https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/ov-hochleistungskorridor>)

ÖV, Fuss- und Veloverkehrs von 2005 bis 2025 um 8 %-Punkte zu steigern (kommunaler Richtplan Verkehr).

Prognosen gehen von einem stetigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum aus. Dadurch steigt auch das Mobilitätsbedürfnis. Da die Strassenkapazitäten aber weitgehend ausgeschöpft sind und eine Erhöhung der Strassenkapazität aus stadträumlichen und finanziellen Gründen nur sehr punktuell möglich ist (z. B. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze), ist ein zentraler Grundsatz im sGVK die Personen- statt Fahrzeugkapazität zu erhöhen. Daraus abgeleitet ist die Umsetzung der ÖV-Hochleistungskorridore eine Schlüsselmassnahme aus dem sGVK. Die Massnahme soll die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems nachhaltig gewährleisten. Gleichzeitig soll die Aufenthaltsqualität dieser Strassenräume für alle Verkehrsteilnehmenden situationsbezogen erhöht werden (Urban Boulevards). Die ÖV-Hochleistungskorridore sind auch Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, welche vom Bund mit 40 % mitfinanziert werden.

2. Technikumstrasse

Die Technikumstrasse ist eine «Hauptschlagader» im Verkehrsnetz von Winterthur. Über sie verkehren die Buslinien 2/2E, 3 und 4 sowie die Nachtbuslinie N65 und, von März bis Oktober, die Linie 12. An einem Werktag befahren somit über 500 Busse die Technikumstrasse und 20'000 Privatfahrzeuge. Die heutige Situation der Technikumstrasse vermag die Vorgaben und die Ziele an einen funktionierenden ÖV-Hochleistungskorridor in weiten Teilen nicht zu genügen. Die hauptsächlichsten Mängel des Strassenraums sind:

- Hohe Verlustzeiten und Fahrplaninstabilitäten für die Busse, unter anderem durch Behinderung infolge der Anlieferungen;
- Zudem häufig Stausituationen und die Überstellung von Knoten. Eine durchgehende Veloführung fehlt, dadurch ist das Vorbeifahren für Autos nicht einfach;
- Optimale Fussgängerquerungen fehlen, es bestehen erhebliche Wartezeiten, zum Teil zu schmale Bereiche;
- Für das Gewerbe fehlen teilweise Anlieferungsbereiche, die Seitenräume sind wenig attraktiv.

Ausgelöst durch anstehende umfangreiche Werkleitungserneuerungen (vor allem Haupt-sammelkanal) und dem sehr schlechten Strassenzustand muss im Abschnitt Meisen- bis Zeughausstrasse der gesamte Strassenquerschnitt danach total saniert werden. Deshalb wurde geprüft, wie bei dieser Gelegenheit die verkehrlichen und stadträumlichen Mängel im Strassenraum verbessert werden können. Dadurch können für die Neugestaltung technische und zeitliche Synergien genutzt und damit verbunden, die Gesamtkosten massiv reduziert werden. Es ist für die Stadt Winterthur eine für die nächsten Jahrzehnte einmalige Möglichkeit, die Technikumstrasse auf die zeitgemässen verkehrlichen und stadträumlichen Anforderungen auszubauen. Mit dieser neuen Technikumstrasse wird ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Ziele des Stadtrates für ein funktionierendes Verkehrssystem gemäss sGVK und Agglomerationsprogramm geleistet.

3. Konzept

Für die Behebung der verkehrlichen und stadträumlichen Mängel und die Umsetzung des ÖV-Hochleistungskorridors liegt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) vor.

3.1 Vorgehen

2013 hat der Stadtrat einer ersten Fassung des Konzeptes zugestimmt. Am 22. September 2014 hat das Departement Bau im Auftrag des Stadtrates das Konzept in der Bau- und Betriebskommission und anschliessend in der Arbeitsgruppe Altstadt (städtische Arbeitsgruppe unter Federführung des Departementes Sicherheit und Umwelt, worin alle Interessenvertreter der Altstadt vertreten sind) vorgestellt. Der City-Vereinigung Junge Altstadt, dem Verband der Marktfahrerinnen und –fahrer und dem Bewohnerinnen- und Bewohnerverein wurde das Konzept noch einzeln vorgestellt. Das Konzept wurde grundsätzlich positiv aufgenommen. Einzelne Punkte wurden aber hinterfragt oder abgelehnt. Der Vorsteher des Departementes Bau hat deshalb einen Runden Tisch, an den auch die Verkehrsverbände eingeladen wurden, einberufen.

3.2 Runder Tisch

Der Runde Tisch tagte von Mai bis August 2016 dreimal. Er setzte sich zusammen aus Vertretern der Verkehrsverbände (ACS, agil-mobil, ProVelo, TCS, VCS, Fussverkehr), des Gewerbes (Junge Altstadt) und der Anwohnenden (Bewohnerinnen- und Bewohnerverein Altstadt); bei der Diskussion des Abschnitts vor dem Technikum wurden zudem noch Vertreter des Kantons und der ZHAW beigezogen.

Das BGK 2013 wurde diskutiert und überarbeitet. Details zur Überarbeitung können dem untenstehenden Kapitel 3.4 Inhalt entnommen werden. Mit dem BGK 2016 liegt nun ein breit abgestütztes Konzept vor. Es handelt sich aber beim Ergebnis eines Runden Tisches immer um einen Konsens zwischen den einzelnen Interessen. Anpassungen am BGK können deshalb diesen Konsens rasch in Frage stellen.

Auch kann nicht ganz ausgeschlossen werden, dass durch den Runden Tisch eingebrachte Massnahmen im BGK 2016 eine Gefahr für einen guten Verkehrsfluss sowohl für den MIV als auch für den ÖV darstellen können. Sollten sich diese Gefahren im Betrieb tatsächlich einstellen, wäre es aber möglich, mit einem sehr geringen Aufwand auf Massnahmen aus dem ursprünglichen Konzept 2013 umzustellen. Es wären voraussichtlich nur Änderungen an der Signalisation und Markierung; Fahrbahnbreite, Inseln, Randsteine und Entwässerung wären nicht betroffen.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Technikumstrasse ist nicht nur breit abgestützt, sondern eine fachlich kompetente und vor allem auch zukunftsfähige Lösung.

3.3 Ziel und Massnahmen

Das Ziel des Betriebs- und Gestaltungskonzepts ist kürzere und stabilere Bus-Fahrzeiten bei gleichbleibender Kapazität und stabilerem Verkehrsfluss.

Dieses Ziel wird durch eine geänderte Steuerung, eine Neuorganisation der Lichtsignal-Koordination, ein neues Lichtsignal beim Knoten Turmhaldenstrasse und eine Busspur stadteinwärts erreicht. Von der geänderten Steuerung, mit dem Bus als Taktgeber für die Grüne Welle, profitiert auch der MIV, da er bei der gemischten Führung mit dem Bus in der Grünen Welle mitfährt.

Auch für den Fuss- und Veloverkehr sieht das BGK wesentliche Verbesserungen vor. So zum Beispiel eine durchgehende Veloführung auf der Fahrbahn und die Berücksichtigung aller Abbiegebeziehungen für das Velo in den Knoten, insbesondere in die Altstadt. Die Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger werden generell verbessert und sicherer. Nur beim Knoten Neumarkt können aus Platz- und Kapazitätsgründen nicht alle Wunschbeziehungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger angeboten werden. Die Wartezeiten bei den Lichtsignalanlagen werden reduziert, die Sicherheit durch Mittelinseln erhöht und ein

zusätzlicher Fussgängerstreifen beim Knoten Technikum-/Turmhaldenstrasse geschaffen. Dafür wird die unattraktive Personenunterführung aufgehoben. Der Zugang zum Parkhaus bleibt bestehen.

Das Konzept weist folgende Schlüsselmassnahmen auf:

- Neue Lichtsignalanlage am Knoten Technikum-/Turmhaldenstrasse
- Durchgängige Veloführung mit Radstreifen
- Verbreiterung der Trottoirs auf Seite Altstadt mit der Anordnung von Anlieferungsfeldern
- Einschränkung der Fahrbeziehungen in die Altstadt beim Knoten Neumarkt (nur während der Hauptverkehrszeiten) und in und aus dem Holderplatz
- Busspuren beidseitig im Bereich Technikum
- Neupflanzung einer doppelten Baumreihe vor dem Technikum (Ersatz für bestehende Allee)
- Neuordnung der Parkplätze vor dem Technikum (19 Parkfelder)
- Aufhebung der Personenunterführung auf der Höhe Metzggasse und Ersatz durch einen oberirdischen Fussgängerstreifen
- Die Busspur vor der Einfahrt zum Bahnhofplatz soll bis auf die Höhe der Meisenstrasse geführt werden. Diese Verkürzung wird nur umgesetzt, wenn im Einvernehmen mit Stadtbus der Nachweis erbracht werden kann, dass dies zu keinem betrieblichen Nachteil für den Verkehrsfluss der Busse führt.

3.4 Inhalt

Nachfolgend wird aufgezeigt, wie die Diskussion am Runden Tisch verlaufen ist, und welche Anpassungen gegenüber dem ursprünglichen Konzept aus dem Jahr 2013 gemacht wurden.

Knoten Neumarkt

Da ein Fussgängerübergang über mehr als zwei Spuren pro Fahrtrichtung ohne Schutzinsel gemäss den Vorgaben des Kantons nicht mehr zulässig ist, kann die heutige Situation nicht mehr aufrechterhalten werden. Für eine Abbiegespur und eine Insel fehlt aber der Platz und für das Linksabbiegen ohne separate Spur fehlt die nötige Leistungsfähigkeit während der Hauptverkehrszeiten. Aus der Sicht der Gewerbevertreter und eines Teils der Verkehrsverbände ist aber eine Zufahrt zum Neumarkt von Töss her unerlässlich. Die Suche nach einer alternativen Zufahrtsmöglichkeit via Lagerhausstrasse führte zu keinem Ergebnis. Der Runde Tisch fand angesichts dieses Dilemmas den Konsens, dass der Knoten, wie im BGK 2013 geplant, gebaut wird, das Linksabbiegen aber ausserhalb der Hauptverkehrszeiten im Konflikt mit dem entgegenkommenden Verkehr erlaubt wird (Warnblinker). Mit dieser Lösung ist der Verkehrsfluss für Stadtbus und den MIV während der Hauptverkehrszeiten gewährleistet. Es besteht aber eine gewisse Gefahr, dass während der Nebenverkehrszeiten die Kreuzung durch wartende Linksabbieger blockiert wird. Sollte dies eintreffen, müsste zu einem späteren Zeitpunkt das Linksabbiegen generell unterbunden werden, was aber ohne bauliche Massnahmen möglich wäre.

Mehrzweckstreifen und Fahrbahnhaltestelle im Bereich Technikum

Die Gewerbevertreter und ein Teil der Verkehrsverbände konnte sich mit der vorgesehenen Fahrbahnhaltestelle stadtauswärts und dem Mehrzweckstreifen vor dem Technikum nicht einverstanden erklären. Zwar wurde anerkannt, dass diese Lösung während der Hauptverkehrszeiten angemessen und sinnvoll sei, hingegen wurde die vorgeschlagene Situation während der Nebenverkehrszeiten als nicht sinnvoll für den MIV empfunden. Als Lösung einigte sich der Runde Tisch darauf, auf den Mehrzweckstreifen zu verzichten und stattdessen eine separate Busspur mit Haltestelle stadtauswärts einzurichten. Bei dieser Lösung besteht allerdings die Gefahr, dass die aus der Haltestelle ausfahrenden Busse blockiert werden (insbesondere die Linie 3, die einen Spurwechsel vollziehen muss). Um dies zu verhindern kann als Rückfallebene mit einer Lichtsignalanlage bei der Bushaltestelle während der Hauptverkehrszeiten das Überholen der Busse verhindert werden. Ob diese Lösung von Anfang an umgesetzt wird, wird in der weiteren Projektierungsphase geklärt. Diesem Vorschlag wurde am Runden Tisch unter der Bedingung zugestimmt, dass diese Option mit dem nötigen GGR-Beschluss bereits gesichert wird. Die damit vorgeschlagene Lösung ist immer noch mit dem Risiko behaftet, dass querende Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich der Bushaltestellen zu Störungen im Verkehrsfluss führen könnten. Das selbstverantwortliche Queren der Technikumstrasse durch Fussgängerinnen und Fussgänger ist aufgrund des Abstandes zwischen den beiden Fussgängerstreifen legal. Sollten diese Probleme in störendem Umfang auftreten, könnte mit minimalem baulichem Aufwand die ursprünglich angeordnete Lösung mit Mehrzweckstreifen realisiert werden.

Parkplätze vor dem Technikum

Für das Gewerbe in der Altstadt sind die 23 Parkplätze vor dem Technikum wichtig. Der vorgesehene Ersatz in der Tiefgarage (Umwandlung von fest vermieteten Parkplätzen in Kurzzeitparkplätze) wurde nicht als gleichwertige Kompensation betrachtet. In der Überarbeitung des BGK zeigte sich, dass 19 dieser Parkplätze in anderer Anordnung, mit Terrainanpassung und Erhöhung der Stützmauer neu angeordnet werden können. Der Runde Tisch konnte sich auf diese Version einigen.

Umgestaltung Holderplatz

Die Umgestaltung des Holderplatzes wurde von allen Teilnehmenden grundsätzlich begrüsst, allerdings weckte die notwendige Beschränkung der Ausfahrt auf ein Rechtsabbiegen gewisse Bedenken wegen allfälliger Umwegfahrten. Diese Bedenken konnten mit einem Umkehren des Einbahnregimes in der inneren Tösstalstrasse ausgeräumt werden. Die verkehrstechnischen Abklärungen haben gezeigt, dass diese Umstellung möglich ist. Allerdings ist die Ausfahrt aus der inneren Tösstalstrasse auf eine Rechtsabbiegebeziehung zu beschränken. Dieser Lösung konnten alle Teilnehmenden des Runden Tisches zustimmen.

Als weitere Massnahme wurde vorgeschlagen, neben der Technikumstrasse, vor der heutigen Zufahrt zum Graben eine informelle Kiss+Ride-Möglichkeit zu schaffen (keine Markierung, nur Absenken des Randsteins). Der Platz dazu ist vorhanden. Auch dieser Massnahme konnten alle Teilnehmenden zustimmen.

4. Kosten

Für die Projektierung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Technikumstrasse wird mit Aufwendungen von Fr. 400'000.-- gerechnet. Mit der Projektierung kann das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept so konkretisiert werden, dass die Projektfestsetzung eingeholt werden kann. Im Anschluss wird der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat Antrag für den Ausführungskredit stellen. Ob eine Volksabstimmung nötig ist (nichtgebundene Ausgabe > 5 Mio. Fr.), kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.

4.1 Ausgaben (Projektierungskosten)

Projekt-Nr.11'327, Technikumstrasse (AP2)

Die Kostenzusammenstellung beruht auf einer Kostenschätzung. Massgebender Stichtag ist der 30. April 2017:

1 Honorare Projektverfassende	Fr.	300'000.00
2 Öffentlichkeitsarbeit, Publikationen	Fr.	20'000.00
3 Bauherrneigenleistung	Fr.	20'000.00
4 Baugrunduntersuchungen, Diverses, Reserve*	Fr.	60'000.00
		<hr/>
Bruttoinvestition	Fr.	400'000.00
Abzüglich Investitionseinnahmen (Bezeichnung)	Fr.	0.00
		<hr/>
Nettoinvestition	Fr.	400'000.00

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

4.2 Einnahmen

Die Technikumstrasse ist eine überkommunale Strasse. Die Kosten für Bau und Unterhalt von überkommunalen Strassen werden aus dem Strassenfonds finanziert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass der Hauptteil der Kosten vom Kanton und allenfalls Bund übernommen wird. Für den ÖV-Hochleistungskorridor wurde im Agglomerationsprogramm der 2. Generation eine Mitfinanzierung durch den Bund von 40 % der agglomerationsrelevanten Kosten in Aussicht gestellt. Die Stadt muss für kommunale Bereiche aufkommen, wie z. B. Zugänglichkeit zur Tiefgarage, Anpassungen der Seitenstrassen. Der genaue Kostenteiler ist Gegenstand der weiteren Konkretisierung des Projektes und wird dann mit dem Kanton ausgehandelt.

Vorbehältlich der definitiven Zusicherungen können die Kosten somit grösstenteils mit Einnahmen aus dem Agglomerations- und dem Strassenfonds gedeckt werden. Grundsätzlich werden die Beiträge an die Projektierung aber nur ausbezahlt, wenn das Bauprojekt auch realisiert wird (43 ff Strassengesetz). Im schlechtesten Fall müsste die Stadt Winterthur aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, wenn das Bauwerk nicht realisiert wird, die Gesamtkosten für die Projektierung übernehmen resp. abschreiben.

4.3 Wirtschaftlichkeit

Mit der anstehenden Gesamtsanierung der Technikumstrasse und den erwarteten Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm können Synergien genutzt und dadurch gesamthaft Kosten gespart werden. Eine Neugestaltung ist nur in diesem Zusammenhang realistisch. Zeitlich drängt das Projekt insofern, als dass durch eine Verschiebung jährliche Kosten für Not-sanierungen anfallen, wie z.B. für Belagsflicke.

5. Investitionsplanung

5.1 Finanzwirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Mit der Einführung des neuen Rechnungsmodells «HRM2» in der Stadt Winterthur als Pilotgemeinde per 1. Januar 2014 wird nicht mehr zwischen finanzrechtlichen und betriebswirtschaftlichen Folgekosten unterschieden. Rechtlich verbindlich sind ausschliesslich die betriebswirtschaftlichen Investitionsfolgekosten.

5.2 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 Projektierung von Tiefbauten mit einer Abschreibungsdauer von 10 Jahren und einem Abschreibungssatz von 10 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz.

Kapitalfolgekosten	Jahre 01 – 10
- Abschreibung: 10,00 % der Nettoinvestition	Fr. 40'000
- Kapitalzins: 2,50 % auf ½ der Nettoinvestition	Fr. 5'000
Sachfolgekosten keine	Fr. 0
Personalfolgekosten keine	Fr. 0
Bruttoinvestitionsfolgekosten	Fr. 45'000
Investitionsfolgeerträge*	Fr. 0
Nettoinvestitionsfolgekosten	Fr. 45'000
Finanzierungsart	
Durch Steuereinnahmen	100 %
In Steuerprozenten:	0,016 %
Im Budget (2017) beträgt 1 Steuerprozent Fr. 2'857'419.35	

*Es gibt Beiträge aus dem Strassen- und aus dem Agglomerationsfonds. Die Höhe der Beiträge ist aber noch völlig offen.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Der Runde Tisch hat gezeigt, dass ein proaktiver Miteinbezug der Beteiligten ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist, damit ein mehrheitsfähiges Konzept erarbeitet und am Schluss ein entsprechendes Projekt, welches auch den übergeordneten verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Vorgaben entspricht, umgesetzt werden kann. Neben dem Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz und dem Planauflageverfahren (Einspracheverfahren) nach § 16 und § 17 Strassengesetz werden deshalb auch in der weiteren Projektierungsphase bei Bedarf punktuell Direktbetroffene sowie Vertretungen der Verkehrsverbände und die Bau- und Betriebskommission kontaktiert und einzelne Projektbestandteile besprochen.

7. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

- | | |
|--|-----------|
| - Mitwirkung der Bevölkerung (Strassengesetz § 13) | 2017 |
| - Planaufgabe (Strassengesetz § 16, 17) | 2017/2018 |
| - Genehmigung Baukredit durch Grossen Gemeinderat | 2018/2019 |
| - Baubeginn | 2019 |

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen

- Betriebs- und Gestaltungskonzept, Aktennotiz zum Runden Tisch vom 5. August 2016
- Situationsplan 1:500 zum Runden Tisch vom 7. September 2016