

An den Grossen Gemeinderat
(Zuhanden der Volksabstimmung)

Winterthur

Kredit von Fr. 59'400'000 für die Umsetzung des Verkehrskonzeptes Neuhegi-Grüze; Neubau einer Brücke «Querung Grüze» für den öffentlichen Verkehr zwischen der St. Gallerstrasse und der Sulzerallee (Projekt-Nr. 11410)

Antrag:

1. Für den Neubau der Brücke «Querung Grüze» für den öffentlichen Verkehr zwischen der St. Gallerstrasse und der Sulzerallee (Projekt-Nr. 11410) wird ein Kredit von 59 400 000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.
2. Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die durch Teuerung und MWST bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist 1. Januar 2016.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Dem Gebiet Neuhegi-Grüze kommt bei der stadtverträglichen und nachhaltigen Entwicklung der Stadt Winterthur eine zentrale Rolle zu. Gemäss «Zukunftsbild» der angestrebten Siedlungsstruktur im Jahr 2030 – es ist Bestandteil des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes (sGVK) (GGR-Nr. 2011-082 vom 3. Oktober 2011) – wird Neuhegi-Grüze zu einem dichten und gemischt genutzten Zentrum mit vielfältigen urbanen Funktionen werden. Im Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze ist die stadtverträgliche verkehrliche Entwicklung des Gebiets festgelegt. Neben der Querung Grüze für den öffentlichen Verkehr gehören zum Beispiel auch die Zentrumserschliessung für den motorisierten Individualverkehr oder die Veloschnellroute und Veloquerung dazu.

In der «Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» die zurzeit in Erarbeitung ist, wird das Konzept der beiden starken Zentren weiterentwickelt. Neuhegi-Grüze im Allgemeinen und das erweiterte Umfeld des Bahnhofs Grüze mit der Querung im Besonderen, ist gemäss aktuellem Zwischenstand von «Winterthur 2040» ein wichtiges Teilgebiet in einem zukünftigen «Urbanen Rückgrat», welches sich von Töss bis Oberwinterthur hinziehen soll. Es handelt sich um eine der verkehrlichen und städtebaulichen Schlüsselstellen in diesem «Urbanen Rückgrat». Das erweiterte Bahnhofs-Umfeld bietet zudem langfristig ein grösseres bauliches Verdichtungs- und Umstrukturierungspotenzial als in unmittelbarer Bahnhofsnähe des Hauptbahnhofs vorhanden ist.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Umfeld des Bahnhofs Grüze zu. Es handelt sich um eine der Schlüsselstellen, die sich verkehrlich zur zentralen Eingangspforte entwickeln muss. Im Zusammenhang mit den geplanten S-Bahn-Angebotserweiterungen der 2. Generation der SBB wird das S-Bahnangebot langfristig (2035/2045-50) stark ausgebaut werden.

Eine neue Brücke über die Geleise beim Bahnhof Grüze zwischen der St. Gallerstrasse und der Sulzerallee soll als Teil des ÖV-Hochleistungskorridors¹ das Gebiet mit dem Öffentlichen Verkehr erschliessen und die zentrale Verkehrsdrehscheibe von Bahn und Bus für die Entwicklung des Zentrums Neuhegi-Grüze werden.

Der Stadtrat hat das Ziel, eine stadtverträgliche Mobilität zu ermöglichen und will deshalb den öffentlichen Verkehr stärken. Schwerpunktmässig werden die Infrastruktur und das Angebot in der laufenden Legislatur gestützt auf das städtische Gesamtverkehrskonzept ausgebaut (Legislaturprogramm 2018 bis 2022 des Stadtrates, GGR-Nr. 2018.100 vom 21. Januar 2019).

Kosten:

Total Anlagekosten	Fr. 62'500'000.00
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	- Fr. 3'100'000.00
beantragter Kredit	<u>Fr. 59'400'000.00</u>

Da die neue Brücke gemäss kantonalem Richtplan übergeordnet festgelegt ist, können die Kosten über den kantonalen Strassenfonds (Baupauschale) finanziert werden. Zudem ist das Vorhaben im Agglomerationsprogramm des Bundes 2. Generation enthalten. Damit fallen voraussichtlich 5 Millionen Franken Nettokosten für die Stadt Winterthur an.

II. Detaillierte Ausführungen

1. Ausgangslage

1.1 Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze

Der Winterthurer Stadtteil Neuhegi und das benachbarte Gebiet Grüze befinden sich in einer dynamischen Veränderungs- und Wachstumsphase. Zusammen betrachtet ist Neuhegi-Grüze das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt Winterthur. Es ist Teil der Zentrumszone Oberwinterthur/Grüze, eines von elf Zentrumsgebieten von kantonalen Bedeutung. In Neuhegi-Grüze sind in den letzten Jahren bereits 1 000 Wohnungen und hunderte von neuen Arbeitsplätzen entstanden. Das Gebiet verfügt über weitere Entwicklungsflächen für alle Nutzungen, insbesondere für rund 10 000 zusätzliche Arbeitsplätze, aber auch für 3 000 neue Bewohnende.

Zentrale Voraussetzung für die geplante Entwicklung in Neuhegi-Grüze ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Als Grundlage dazu wurde 2011 das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) mit dem Zukunftsbild der Stadt im Jahr 2030 erarbeitet. Am 3. Oktober 2011 hat der Grosse Gemeinderat das Konzept zustimmend zur Kenntnis genommen (GGR-Nr. 2011-082). Das Zukunftsbild zeigt Winterthur als Stadt mit zwei starken, urbanen Zentren. Wie Winterthur Mitte soll sich Neuhegi-Grüze – wenn auch mit unterschiedlichem Charakter – zu einem intensiv und gemischt genutzten Stadtteil mit vielfältigen urbanen Funktionen entwickeln.

Gemäss der aktuellen Bau- und Zonenordnung sind in Neuhegi-Grüze wesentlich intensivere Nutzungen möglich als heute. Die Nahbereiche der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze werden sich zu durchmischten städtischen Quartieren entwickeln. Die übrigen Flächen sind schwerpunktmässig für industrielle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Das Verkehrssystem in diesem Gebiet ist während der Hauptverkehrszeiten bereits heute überlastet.

¹ ÖV-Hochleistungskorridor (ÖV-HLK): siehe sGVK, Kapitel 10, Teilkonzept ÖV, Seiten 88 ff

In den nächsten 10 bis 20 Jahren könnten sich die Personenbewegungen im Gebiet vervielfachen. Die Gesamtverkehrslösung für Neuhegi-Grüze sieht deshalb vor, die Bewegungen möglichst optimal auf die Verkehrsträger MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV und Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) zu verteilen. Stadteinwärts muss infolge des ausgelasteten Verkehrsnetzes der Fokus auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet sein. Stadtauswärts wird mittels der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zusätzliche MIV-Kapazität geschaffen. Die Gesamtverkehrslösung sieht ein Bündel von Verkehrsprojekten vor.

Zu den Hauptmassnahmen zählen:

- Die Anbindung an den geplanten ÖV-Hochleistungskorridor (ÖV-HLK) auf der Achse Töss – Hauptbahnhof – Neuhegi. Auf dem ÖV-HLK profitieren Fahrgäste von stabilen Fahrzeiten und attraktiven Taktfolgen. Die Querung Grüze ist ein zentraler Bestandteil dieses ÖV-HLK.
- Die geplanten Veloschnellrouten (breite, sichere und hindernisfreie Velowege) samt einer neuen Velounterführung beim Bahnhof Grüze. Die Veloschnellrouten erhöhen die Attraktivität der Velostadt substantziell.
- Die neue Zentrumserschliessung Neuhegi vom Ohrbühlkreisel über die Hegmatten zur Frauenfelderstrasse. Deren vorgesehene Linienführung hat der Kantonsrat im Juli 2017 zugestimmt (kantonaler Richtplaneintrag). Die neue Strassenerschliessung soll den MIV möglichst auf direktem Weg zum übergeordneten Strassennetz (Autobahn) führen.
- Optimierung des bestehenden Strassennetzes mittels neuen Lichtsignalanlagen (Verkehrsmanagement) und Busspuren.

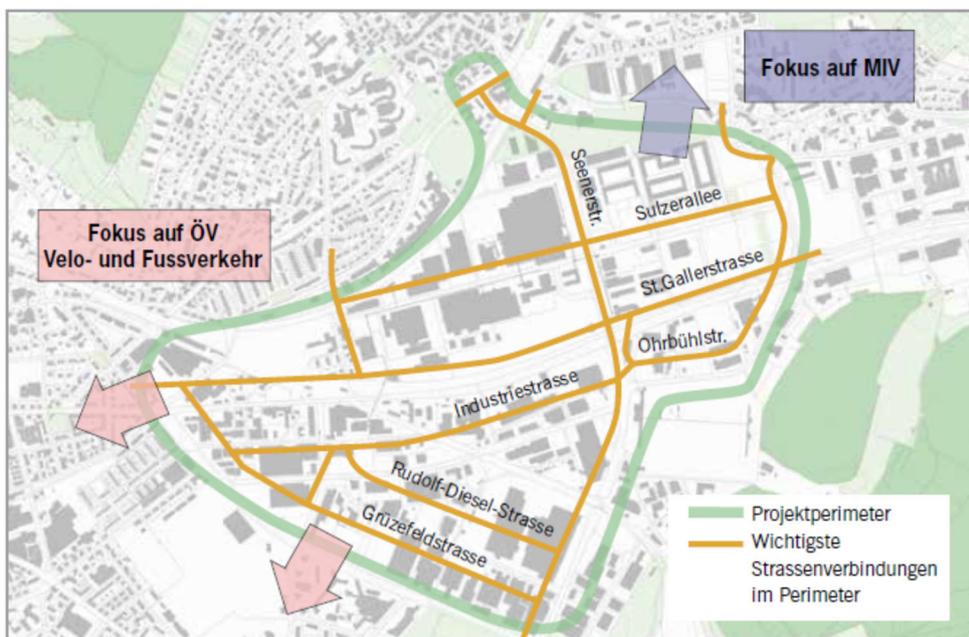


Abbildung: Grundprinzip des Gesamtverkehrskonzepts Neuhegi-Grüze

Der Stadtrat hat am 18. Juni 2014 vom Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze zustimmend Kenntnis genommen. Die Bau- und Betriebskommission wurde am 16. Februar 2015 über das Konzept und die Öffentlichkeit am 20. März 2015 informiert (Medienmitteilung «Neues Verkehrskonzept für Neuhegi-Grüze»).

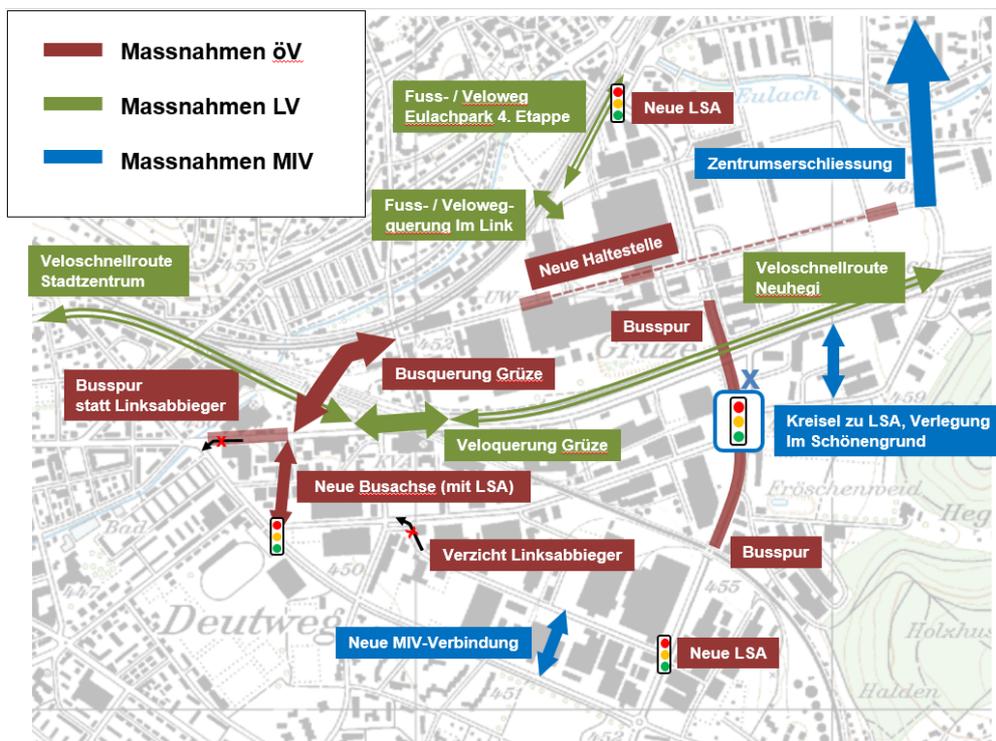


Abbildung: Verkehrsprojekte im Raum Neuhegi-Grüze

Die Projekte im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrslösung Neuhegi-Grüze befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien. Für die Gewährleistung eines langfristig funktionsfähigen Verkehrsnetzes braucht es alle Verkehrsprojekte. Es bestehen folgende drei Möglichkeiten zur Kreditgenehmigung:

- Alles Einzelkredite
- Mehrere Massnahmenpakete
- Ein Rahmenkredit

Am 17. Januar 2017 hat das Departement Bau die Verkehrsverbände und die BBK-Mitglieder und die Fraktionspräsidenten zu einem moderierten Workshop zur Klärung der Kreditgenehmigung der Verkehrsprojekte im Raum Neuhegi-Grüze eingeladen.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass weitgehend ein Konsens besteht, dass die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen und es alle Projekte braucht. In der Diskussion zeigte sich, dass ein Rahmenkredit politisch nicht mehrheitsfähig und aufgrund der sehr verschiedenen Planungsstände kaum realisierbar ist. Einzelkredite würden zu viele Anträge an den Grossen Gemeinderat und zu viele Volksabstimmungen bedingen. Es bestünde die Gefahr, dass die Gesamtverkehrslösung nicht mehr im Fokus stünde. Daher sollen Pakete gebildet werden, um die Anzahl Abstimmungen im Grossen Gemeinderat und im Volk überschaubar zu halten. Zudem kann mit der Paketbildung der fachliche Zusammenhang bei den Projekten besser aufgezeigt werden. Am besagten Workshop wurde eine konkrete Paketbildung vorgeschlagen, die im Grundsatz von den Workshopteilnehmenden auch unterstützt wurde. Nachfolgend ist dieser Vorschlag abgebildet:

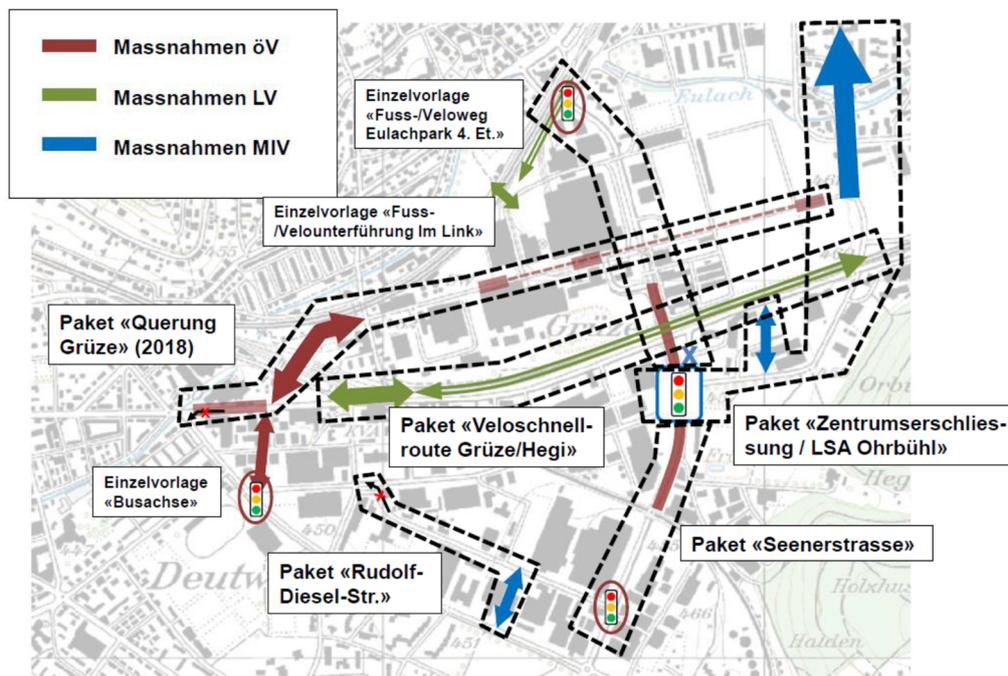


Abbildung: Paketbildung für die Verkehrsprojekte im Raum Neuhegi-Grüze

1.2 Entwicklung Bahnangebot

Das Bahnangebot im ZVV wird im Rahmen des SBB-Projekts S-Bahn 2. Generation («S-Bahn 2G») langfristig massiv ausgebaut. Der Bahnhof Grüze erhält etappiert ab 2035 bis 2050 ein S-Bahnangebot vergleichbar mit dem heutigen am Hauptbahnhof. Eine wichtige Voraussetzung stellt dabei die Realisierung des Bahnhofs «Grüze Nord» dar. Im Juni 2019 hat das Bundesparlament Investitionen von 12,89 Milliarden Franken für den Bahn-Ausbau Schritt 2035 bewilligt. Zu diesem Ausbauschritt 2035 gehört unter anderem die Massnahme Nr. c15, Bau der neuen SBB-Haltestelle «Winterthur, Grüze Nord».

Mit der Realisierung dieser beiden Bauwerke profitiert das Gebiet Neuhegi-Grüze sowie alle weiteren Stadtbereiche mit direkten Busverbindungen von folgendem S-Bahnangebot (alle aufgeführten Verbindungen im Halbstundentakt, Quelle SBB, Vorbehalt Planungsänderungen):

- S-Bahn Rütli – Winterthur HB
- S-Bahn Turbenthal – Stadelhofen – ZH HB – Limmattal – Baden/Brugg
- S-Bahn Wil – Winterthur HB – ZH Flughafen – Oerlikon – ZH HB – Knonau – Zug
- S-Bahn Wil – Winterthur HB – Stadelhofen – ZH HB – Limmattal – Baden/Brugg
- S-Bahn Weinfelden – Winterthur HB – Flughafen – Oerlikon – ZH HB – Limmattal – Aarau (Realisierung «Grüze Nord» Voraussetzung)
- S-Bahn Stein am Rhein – Seuzach – Winterthur HB – Kloten – Oerlikon – ZH HB (Realisierung «Grüze Nord» Voraussetzung)
- S-Bahn Seuzach – Winterthur HB – Kloten – Oerlikon – ZH HB (Realisierung «Grüze Nord» Voraussetzung).

2. Das Projekt «Querung Grüze»

Beim Bahnhof Grüze wurde für die Verbindung zwischen der St. Gallerstrasse und der Sulzerallee ein Brückenbauwerk über die Geleise der SBB projektiert. In einem Workshopverfahren mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern wurde die Machbarkeit der Querung unter verkehrstechnischen und städtebaulichen Gesichtspunkten überprüft. Eine Überführung in Form einer Brücke hat sich als wirtschaftlichste, realistische Lösung mit dem

grössten Nutzen für den neuen ÖV-Umsteigeknoten erwiesen, da die Rampen optimal gradlinig geführt werden und keine anspruchsvollen Unterquerungen von Geleisen im Weichenbereich nötig sind. Zudem bietet die Einrichtung der Haltestelle direkt im Knotenpunkt die beste Grundlage für die Ausschöpfung des Potenzials der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Grüze. Der Ansatz ist zudem aufwärtskompatibel. Die gewählte Linienführung bietet den Vorteil, dass die SBB-Linie in Richtung Frauenfeld mit einem neuen Halt mittelfristig auch an die Querung angebunden werden kann. Die Bushaltestelle kann in die Schnittstelle der Verkehrssysteme gelegt werden, was zu kurzen Umsteigewegen führen wird.

Der Stadtrat hat am 14. Dezember 2011 in Abwägung aller Beurteilungskriterien eine Querung befürwortet, welche die Geleise der SBB oberirdisch kreuzt und dem öffentlichen Verkehr sowie den Fussgängerinnen und Fussgänger vorbehalten bleibt und das Befahren mit dem Velo ermöglicht. Grund dafür ist die beschränkte bzw. teilweise bereits ausgeschöpfte Kapazität der St. Gallerstrasse. Eine generelle Öffnung für den MIV würde diese mit zusätzlichem Verkehr belasten. Bereits heute führt die zeitweise Überlast auf dieser wichtigen Achse zu Verlustzeiten beim ÖV.

Die Querung Grüze ist als Massnahme «ÖV 3» im Agglomerationsprogramm der 2. Generation enthalten. Gemäss Beschreibung im Agglomerationsprogramm ist sie ausdrücklich dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten. In dieser Form wurde sie vom Bund als Massnahme der Priorität A bestätigt, was eine Mitfinanzierung des Bundes von 40 % an die anrechenbaren Kosten ermöglicht. Mit der Eingabe im Agglomerationsprogramm verpflichtet sich die Stadt Winterthur als Massnahmenträger, das Projekt bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben.

2.1 Zielsetzungen

Mit dem vorliegenden Projekt werden die folgenden übergeordneten Ziele verfolgt:

- Sicherstellung der ÖV-Verbindung des Stadtteils Neuhegi
- Herstellen von mittel- und langfristig mindestens zwei Busverbindungen Sulzerallee – St. Gallerstrasse – HB als Schlüsselement für den geplanten ÖV-Hochleistungskorridor
- Schaffen von Umsteigemöglichkeiten von Bus auf Bahn und Bahn auf Bus von städtischen wie regionalen Buslinien auf S-Bahndirektverbindungen von und nach Zürich
- Attraktive Lösung zum HB für Bahnpassagiere, Entlastung innerstädtischer Buskorridore und des Hubs HB
- Umsetzung des Öffentlichen Gestaltungsplans Umfeld Grüze durch Realisierung der Querung Grüze
- Herstellen von Verbindungen für den Fussverkehr
- Schaffung der Voraussetzungen für die Erschliessung und Realisierung der Hochbauten unter Berücksichtigung der erforderlichen Zwischen- und Bauzustände
- Sicherstellung der Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm der 2. Generation des Bundes

2.2 Betriebskonzepte S-Bahn, Bus, motorisierter Individualverkehr, Velo und Fussgängerinnen und Fussgänger

Im Zusammenhang mit der geplanten Gebietsentwicklung von Neuhegi-Grüze soll der Bahnhof stark aufgewertet werden. Zudem wird er im Rahmen der weiteren Ausbauten der Zürcher S-Bahn zukünftig besser bedient werden können. Folgende Randbedingungen sind der Dimensionierung der Querung Grüze zugrunde gelegt worden:

2.2.1 S-Bahn

Mit den Ausbauten der S-Bahn (4. Teilerganzung, S-Bahn) ist der Bahnhof Grüze seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 besser bedient. Mit der S11 und der S12 werden zweimal pro Stunde direkte Verbindungen von und nach Zürich angeboten.

Im Bahnangebot Step 2035 (S-Bahn 2G, 1. Ausbautetappe) halten am Bahnhof Grüze zwölf Züge pro Richtung und Stunde (wovon acht Züge direkt von und nach Zürich verkehren). Dieses Angebot bietet, ergänzend zum Busangebot, regelmässige und dichte Verbindungen (ca. Zehn-Minutentakt) ins Stadtzentrum. Die Perspektive für Step 2035 berücksichtigt die Haltestelle «Grüze Nord», welche im Bahnausbau schritt 2035 enthalten ist und im Juni 2019 vom Bundesparlament beschlossen wurde.

Falls die Haltestelle «Grüze Nord» nicht realisiert würde, würde sich das Angebot auf sechs Züge pro Richtung und Stunde halbieren. Sie würden unregelmässig mit zweimaliger Sechszehn-Minuten-Lücke pro Stunde verkehren. Von diesen sechs Zügen verkehren vier Züge pro Richtung und Stunde weiter nach Zürich.

Die im Rahmen des vorliegenden Projektes durchgeführten Abschätzungen der Personenströme gehen für den Horizont 2030+ von rund 12 000 Bahnnutzerinnen und Bahnnutzern pro Werktag aus (Summe Ein- und Aussteigende). Zum Vergleich: Im Jahr 2013 nutzten rund 2'900 Personen am Werktag den Bahnhof.

2.2.2 Bus

Der Bahnhof Grüze ist bisher nicht mit dem lokalen und regionalen Busnetz verknüpft. Dies wird sich mit dem Bau der Querung Grüze ändern. Gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus ist im Rahmen des mittel- bis langfristigen Netzausbaus beabsichtigt, die Busanbindung zum Umsteigeknoten Bahnhof Grüze schrittweise auszubauen.

In einer ersten Etappe (mit der Inbetriebnahme der Querung Grüze) wird die Linie 7 (später die Linie 6) via Querung Grüze und Sulzerallee verkehren. Auf die Inbetriebnahme wird diese Linie elektrifiziert und mit Batterie-/Trolleybussen betrieben. Zudem ist vorgesehen, dass die Regionallinie 680 (Postautolinie von Elgg) beim Bahnhof Grüze endet.

In weiteren Ausbausritten sind Durchmesserlinien über die Querung Grüze aus städtischen und stadtnahen Agglomerationsgebieten und der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 7 geplant. Mit der Anbindung von solchen Tangential- und Regionallinien werden zusätzliche, attraktive Umsteigealternativen zum Hauptbahnhof Winterthur für die Pendlerinnen und Pendler von und nach Zürich geschaffen. Damit wird der Hauptbahnhof Winterthur entlastet.

Die Querung Grüze ist das Schlüsselement für den ÖV-Hochleistungskorridor ab HB in Richtung Neuhegi-Grüze. Die Querung ermöglicht ausserdem die im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung erforderliche gute Feinerschliessung im Entwicklungsgebiet selbst und schafft eine deutlich direktere Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und Neuhegi-Grüze.

Insgesamt sind langfristig drei querende Stadtlinien und eine endende Regionallinie mit Umsteigemöglichkeiten vorgesehen. Die Querung Grüze wird so dimensioniert, dass sie auch längerfristige, das heisst heute noch nicht genau abschätzbare Busangebotsausbauten (z. B. zusätzliche Hauptlinien, Tangentiallinien, Regionallinien) aufnehmen kann. Dementsprechend ist sie durchgehend zweispurig befahrbar.

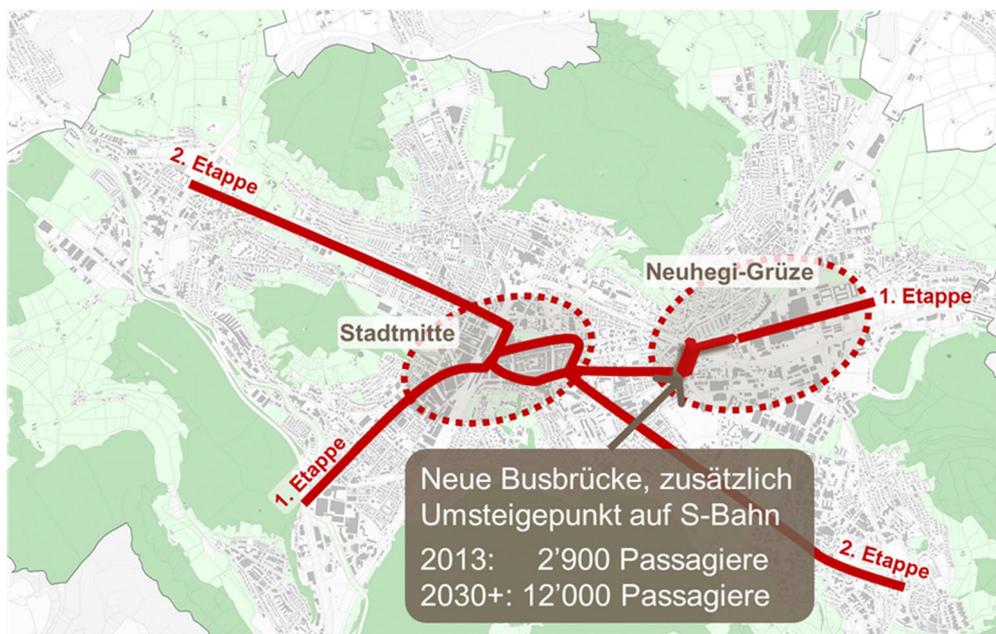


Abbildung: ÖV-HLK und neue Busbrücke «Querung Grüze»

2.2.3 Motorisierter Individualverkehr MIV

Der MIV wird lediglich als Zubringerdienst zu den zukünftig über die Brücke erschlossenen Gebäuden erlaubt. Im regionalen Richtplan wurde deshalb behördenverbindlich festgelegt, dass die Busquerung so auszugestaltet ist, dass sie vom privaten Motorfahrzeugverkehr nicht durchgängig befahren wird (vgl. regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung, Seite 65, geplante Infrastrukturen Strassenverkehr).

2.2.4 Velo

Die Querung Grüze kann von Velofahrenden benutzt werden. Aufgrund der Linienführung, der steilen Rampen und der Rampenlängen stellt sie aber eine wenig attraktive Verbindung dar. Deshalb ist für die geplante Veloschnellroute zwischen der Innenstadt und Neuhegi eine separate Velounterführung (vgl. auch Antrag und Bericht zum Dringlichen Postulat betreffend Veloquerung beim Bahnhof Grüze, GGR-Nr. 2012/003 vom 26. September 2012) geplant, welche im Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze enthalten ist, aber unabhängig von der Querung Grüze realisiert wird (siehe Abbildungen in Kapitel 1.1).

Die Veloschnellroute wird gegenwärtig konkretisiert, wobei der Abschnitt Grüze – Hegi entlang der Bahngeleise konsolidiert vorliegt. In Richtung Innenstadt bzw. zwischen Grüze – HB Winterthur soll kurzfristig eine Führung via bestehender Unterquerung der Stadtrainbrücke entlang der Bahngeleise und weiter via Römerstrasse realisiert werden (entsprechend Richtplaneintrag). Eine Führung abseits der Römerstrasse, zum Beispiel entlang der Seidenstrasse, wird mittel- bis längerfristig als realistisch erachtet. Im Bereich des bisherigen Bahnhofgebäudes Grüze laufen aktuell Abklärungen zur detaillierten Anordnung der Rampen für die Velounterführung in Zusammenhang mit dem behindertengerechten Ausbau der Personenunterführung der SBB und der Gestaltung des Bahnhofplatzes Grüze.

Im Schlussbericht «Bahnhof Grüze – Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung» (vgl. Antrag und Bericht zum Dringlichen Postulat betreffend Veloquerung beim Bahnhof Grüze, GGR-Nr. 2012/003 vom 26. September 2012) ermittelte die Firma Metron für 2020 einen Zielwert von insgesamt 500 Veloabstellplätzen, verteilt auf verschiedene Zugänge zur Busbrücke und zur Personenunterführung von St. Gallerstrasse, Talackerstrasse und Hegistrasse. Im Endausbauzustand 2030 mit der Realisierung der Station «Grüze Nord» sind insgesamt 2 000 Veloparkplätze geplant.

Im Bereich der nördlichen Quartieranbindung in der Hegistrasse sind im Rahmen des vorliegenden Projektes 60 provisorische gedeckte Abstellplätze auf SBB-Gelände vorgesehen. Diese könnten bis auf 100 Abstellplätze erweitert werden.

Die Veloparkierung bei der bestehenden Personenunterführung sowie die Veloabstellplätze, welche im Rahmen der Umsetzung des Gestaltungsplans Umfeld Grüze realisiert werden sollen, werden separat betrachtet, da sie keinen direkten Zusammenhang mit der Querung aufweisen.

2.3 Erschliessung für Fussgängerinnen und Fussgänger und Personen mit beschränkter Mobilität

Die Querung Grüze ist eine öffentlich zugängliche Anlage, welche die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt. Die Erschliessung der Querung Grüze erfolgt von der Talackerstrasse, der Hegistrasse und den Bahnperrens jeweils über Treppen- und Liftanlagen. Die Liftanlagen erlauben den hindernisfreien Zugang zur Brücke.

Ausgehend von der St. Gallerstrasse erfolgt die Haupteerschliessung über die Rampe Süd. Die Rampe Süd übersteigt, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit einer Längsneigung von 9,3 % auf einer Länge von etwa 110 m, die empfohlene maximale Längsneigung von 6 %. Diese Neigung kann nicht verkleinert werden, da die minimale Lehrgerüsthöhe beim massgebenden Anschlussgleis im Bauzustand eingehalten werden muss und der Anschluss an die St. Gallerstrasse vom Niveau her vorgegeben ist.

Der komplette behindertengerechte Zugang zum Bahnhof Grüze wird durch die SBB bis 2024 in Koordination mit dem Projekt Querung Grüze gebaut.

2.4 Zufahrt zur Parkierungsanlage

Die Zu- und Wegfahrt zur geplanten Parkierungsanlage (ca. 100 Parkplätze), welche in Zusammenhang mit neuen Bauten auf dem SBB-Areal nötig wird, erfolgt über die östliche Brückenrampe. Der nötige Rückstaubereich bei der Einfahrt darf nicht auf die Busrampe zu liegen kommen, sondern ist im Innern der Parkierungsanlage anzuordnen. So können Störungen des Busbetriebs minimiert werden. In der Talackerstrasse und in der Sulzerallee sind Signalisationen nötig, welche das Verkehrsregime (Zufahrt bis zur Parkierung frei) erklären.

2.5 Brückenbauwerk

Das Brückenbauwerk schliesst direkt an die St. Gallerstrasse an. Die Rampe Süd, welche eine Länge von ca. 75 m aufweist, steigt mit ca. 9,3 % an, um die bestehenden Freiverladegleise in der nötigen minimalen Höhe zu überqueren. Die Breite der Fahrspur beträgt 8 m und beinhaltet einen Velostreifen aufwärts, um ein möglichst konfliktfreies Überholen der Busse zu ermöglichen. Östlich wird ein 5 m und westlich ein 3 m breites Trottoir erstellt.

Das an die Rampe Süd anschliessende Brückenbauwerk überspannt die Gleisanlage auf einer Länge von ca. 245 m. Im Bereich der neuen Perronzugänge zum Bahnhof Grüze, der neuen Bushaltekanten sowie der Kurve zur Rampe Ost wird die Querung in minimalem Längsgefälle von 1 % geführt. Der südliche Gefällswechsel befindet sich direkt vor den Zugängen zu den Perrons der SBB, d. h. die beiden südlichen Bushaltekanten befinden sich noch im starken Gefälle. Im Bereich der Kurve erfolgt die Quartieranbindung Nord mit einer Überquerung der Gleise der Frauenfelderlinie.

Für den Bereich der Bushaltekanten und der neuen Perronzugänge wird die Brückenbreite ausgeweitet. Die Breite der Fahrspur beträgt 6,50 m, die Bushaltestellen sind je 3 m breit geplant. Die Breite der Fahrspur erlaubt eine unabhängige Wegfahrt von allen Halteplätzen. Beidseitig wird ein Trottoir von je 5 m Breite erstellt.

Die Rampe Ost führt dann im Gefälle von ca. 8 % am SBB-Unterwerk vorbei zum Knoten Talackerstrasse/Sulzerallee. Die Rampe Ost weist eine Länge von ca. 67 m auf. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Bereich des SBB-Unterwerks kann lediglich eine 6,50 m Fahrspur mit beidseitigem Bankett von je 0,50 m zur Verfügung gestellt werden.

Die Querung bedient die beiden Mittelperrons des heutigen Bahnhofs Grüze und ermöglicht zugleich die Erschliessung der geplanten neuen Haltestelle «Grüze Nord» an der Bahnlinie Winterthur – Frauenfeld. Begleitende Bauten sollen die Gleisquerung markieren und werden die Brücke als städtischen Raum interpretieren. Der erhöhte Brückenplatz wird zum zentralen Umsteigepunkt und später zur Adresse der Bauten.

Die Umsteigebeziehungen Bus zu Bahn und Bahn zu Bus werden durch das gewählte Haltestellenlayout mit ausreichend bemessenen Warteräumen für Buspassagiere, genügend breiten Zirkulationsflächen für den Umstieg sowie genügend grossen Bereichen zur Querung der Fahrbahn optimal gelöst. Die vorgesehenen Vertikalverbindungen auf die Perrons des Bahnhofs Grüze sind für den zukünftigen Betrieb bemessen und bei Bedarf modular erweiterbar. Mit der vorliegenden Lösung werden die Anforderungen an ein zukünftig höheres Fahrgastaufkommen abgedeckt.

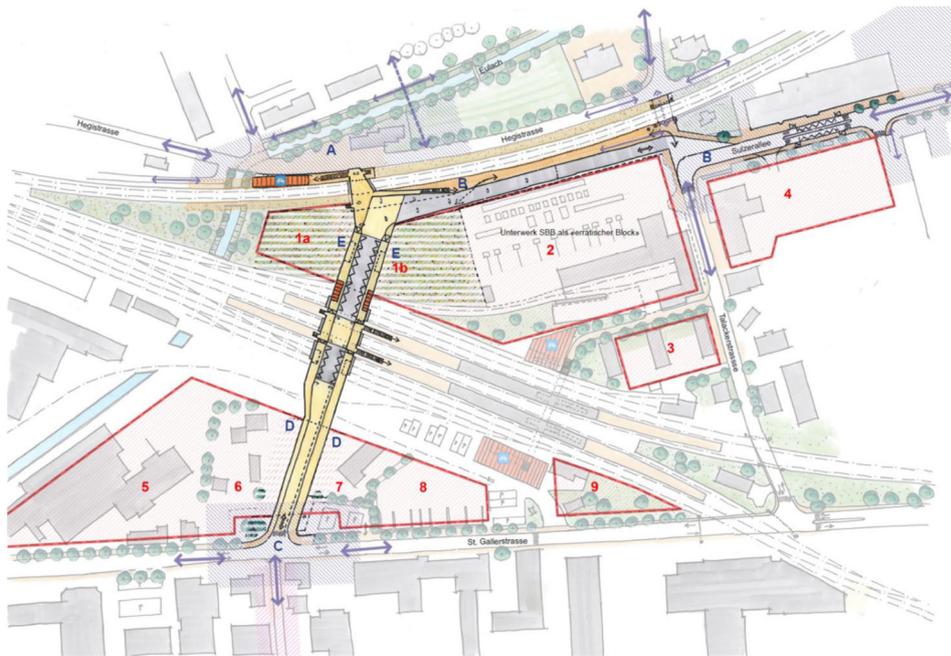


Abbildung: Situationsplan

2.6 Strassenbau

Zum Strassenbau gehören die baulichen und verkehrlichen Aspekte der beiden Knotenbereiche St. Gallerstrasse und Talackerstrasse sowie der Bushaltestelle Sulzerallee.

2.6.1 Knoten St. Gallerstrasse

Das Gefälle der bestehenden Strasse wird im Bereich der Rampe angepasst. Die St. Gallerstrasse wird gemäss vorliegendem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) umgestaltet. Die Gestaltung der St. Gallerstrasse ist nicht Bestandteil des vorliegenden Kreditantrages. Das BGK beinhaltet u. a. einen Mehrzweckstreifen bzw. separaten Linksabbiegestreifen für den Bus für die Abbiegebeziehung St. Gallerstrasse zur Querung Grüze. Das Konzept und die Brücke weisen unterschiedliche Planungsstände auf, eine zeitgleiche Realisierung ist nicht möglich, weshalb im Anschlussbereich der Brücke die St. Gallerstrasse punktuell in Anlehnung

an das BGK angepasst wird. Dadurch kann ein attraktiver und funktionierender Busbetrieb unabhängig der Realisierung des BGK sichergestellt werden. Zeitgleich mit der Realisierung der Busbrücke ist auch die Busspur im Zulauf auf den Knoten St. Galler-/Grüzefeldstrasse zu realisieren. Dies ist verbunden mit der Aufhebung der Linksabbiegespur.

2.6.2 Knoten Talackerstrasse

Unmittelbar vor dem Bahnübergang Talackerstrasse (Frauenfelderlinie) wird die östliche Rampe der Querung Grüze in die Talackerstrasse einmünden. Die Buslinienführung verläuft weiter über die Sulzerallee, d. h. sie quert denbahnquerenden Fahrzeugstrom und muss sich dann in die Sulzerallee einfädeln. Dabei besteht bei geschlossener Bahnschranke ein potenzieller Konflikt mit rückstauenden Fahrzeugen in der Talackerstrasse und der Sulzerallee. Die Wahrscheinlichkeit, dass ohne weitere Massnahmen die Durchfahrt der Busse behindert werden könnte, ist gross. Deswegen muss der Bahnübergang für den allgemeinen Verkehr geschlossen werden.

Der Bahnübergang ist Bestandteil einer Ausnahmetransportroute des Typs I. Sie verläuft von der Frauenfelderstrasse kommend über die Sulzerallee und endet dort am Unterwerk am Knoten Seenerstrasse. Eine zweite Transportroute des Typs II kommt aus südlicher Richtung von der St. Gallerstrasse her und endet vor dem Bahnübergang am dortigen SBB-Unterwerk. Die Ausnahmetransportroute des Typs I muss nach Auskunft des kantonalen Amtes für Verkehr vorläufig beibehalten werden. Das bedeutet, dass der Bahnübergang bei einer Sperrung für den allgemeinen Verkehr für Ausnahmetransporte weiterhin befahrbar bleiben muss.

Mittels Pollern wird Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden die Querung ermöglicht. Für Ausnahmetransporte können die Poller demontiert werden.

2.6.3 Bushaltestelle Sulzerallee

Im Bereich der projektierten Bushaltestelle (Sulzerallee 1 bis 3) wird die bestehende Strasse auf 9,50 m verbreitert. Die Aufweitung erfolgt im Bereich der Parkplatzzufahrt und Parkplatzausfahrt auf der Südseite.

Vor und nach der Bushaltestelle wird je ein Übergang für Fussgängerinnen und Fussgänger mit einer 2,0 m breiten Mittelinsel erstellt. Die Mittelinsel wird entlang der gesamten Bushaltestelle ausgebildet, um ein Überholen des haltenden Busses zu verhindern. Die Durchfahrtsbreite beidseitig der Insel beträgt 3,50 m. Da es sich bei der Sulzerallee um eine Ausnahmetransportroute handelt, müssen die Signale demontierbar und die Insel für schwere Fahrzeuge überfahrbar sein. Die Bushaltekante wird mit einem Anschlag von 22 cm Höhe ausgebildet.

Auf der Sulzerallee sind vier weitere Bushaltestellen (Technologiestrasse, Industriepark, Elsezüblin und Schulhaus Neuhegi) in einem separaten Projekt geplant. Diese Bushaltestellen müssen spätestens mit der Busbrücke realisiert werden. Entgegen der vorgesehenen Paketbildung (siehe Abbildung in Kap. 1.1) sind die Bushaltestellen nicht Gegenstand des vorliegenden Kreditantrages. Der Kreditantrag (Kompetenz Grosse Gemeinderat) folgt im Anschluss zur Volksabstimmung.

2.7 Umwelt

Zusätzlich zu den Lärmbetrachtungen wurde ein Lärmgutachten erstellt, in welchem genauere Berechnungsmodelle zum Einsatz kamen. Gemäss Lärmgutachten können die massgebenden Planungswerte bei den bestehenden Gebäuden als auch bei allen Baufeldern des öffentlichen Gestaltungsplans Umfeld Grüze ohne Massnahmen eingehalten werden. Stadtbus Winterthur plant auf die Inbetriebnahme der «Querung Grüze» hin auf der Buslinie 7 Batterie-Trolleybussen (IMC = In Motion Charging) einzusetzen. Dadurch werden Lärm- und Schadstoffemissionen zusätzlich reduziert.

2.8 Land und Rechte

Zu den Landabtretungen von rund 4 500 m² im Bereich des Bauprojekts bestehen drei rechtsgültige Vereinbarungen, welche den Landerwerb und den Kaufpreis regeln. Es handelt sich um den Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag Umfeld Grüze vom 12.01.2016, den öffentlich-rechtlichen Vertrag betreffend die Erschliessung des Sulzer-Areals, Arealteil Ost, Oberwinterthur vom 13./28.10.2003 und den Dienstbarkeitsvertrag vom 11./17.11.2004. Nur für einen untergeordneten Landerwerb von ca. 22 m² besteht bisher noch keine rechtsverbindliche Regelung. Hier wird aber der gleiche Kaufpreis vergütet.

Die SBB räumen der Stadt gemäss dem Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag Umfeld Grüze vom 12.01.2016 auf ihren Grundstücken Kat.-Nr. OB16305 und OB16959 ein unentgeltliches Überbaurecht für das Brückenbauwerk ein.

Weiter sind diverse vorübergehende Landbeanspruchungen nötig. Das exakte Ausmass der Landbeanspruchung und die Dauer sowie die dafür zu leistende Entschädigung werden zwischen den Parteien vereinbart.

3. Planaufgabe nach § 13 und § 16/17 Strassengesetz (StrG)

3.1 Einwendungsverfahren (Mitwirkungsverfahren)

Das Projekt Querung Grüze wurde am 28.06.2016 an einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt und vom 01.07.2016 bis 09.09.2016 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen haben sich über das geplante Bauvorhaben informieren und dagegen Einwendungen einreichen können. Der Bericht zu den Einwendungen wurde vom 21.07.2017 bis 18.09.2017 öffentlich aufgelegt.

3.2 Einspracheverfahren (Rechtsmittelverfahren)

Der Stadtrat hat am 24.05.2017 (SR.17.443-1) das Projekt zustimmend zur Kenntnis genommen und dem Tiefbauamt den Auftrag zur öffentlichen Planaufgabe erteilt. Das Strassenbauprojekt wurde vom 17.11.2017 bis 18.12.2017 gemäss § 16 StrG öffentlich aufgelegt und soweit darstellbar ausgesteckt. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden zusätzlich zur öffentlichen Publikation schriftlich über die Planaufgabe informiert. Es wurden vier Einsprachen eingereicht.

Der Stadtrat hat am 21.08.2019 (SR.19.617-1) über die Einsprachen entschieden und das Projekt gemäss Strassengesetz festgesetzt.

Gegen diese Festsetzung wurde am 30. September 2019 ein Rekurs beim Regierungsrat des Kantons Zürich eingereicht. Nach erfolgreichen Einigungsverhandlungen hat die Rekurrentin den Rekurs zurückgezogen.

4. Die Kosten

4.1 Anlagekosten

Grundlage für den beantragten Investitionskredit ist das Vorprojekt. Die Kostenzusammenstellung beruht auf einer bereinigten Kostenschätzung zum Vorprojekt und weist eine Genauigkeit von +/- 20 % auf. Massgebender Stichtag ist der 01.01.2016.

0	Grundstücke	Fr.	794'000.00
1	Bauwerke	Fr.	41'341'000.00
2	Diverses	Fr.	975'000.00
3	Projektierung und Bauleitung	Fr.	6'512'000.00

4	Eigenleistungen Bauherrschaft ²	Fr.	3'662'000.00		
7	Aufwandsminderungen (Beitrag Implenja Immobilien AG)	Fr.	-682'000.00		
8	Reserve und Rundung	Fr.	7'916'000.00		
	Stadtratsreserve ³	Fr.	2'000'000.00		
Total Anlagekosten / Bruttoinvestition (gerundet)		Fr.	62'500'000.00		
Total neue Ausgaben		Fr.	62'500'000.00		
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit					
gemäss GGR-Beschluss vom 7. April 2014 (GGR-Nr. 2013.117) - Fr.				2'800'000.00	
gemäss B-Kredit vom 5. Dezember 2011				Fr.	300'000.00
beantragter Kredit		Fr.	<u>59'400'000.00</u>		
Bruttoinvestition		Fr.	62'500'000.00		
Abzüglich Investitionseinnahmen:					
Kanton Zürich (Strassenfonds) - Fr.				35'900'000.00	
Bund Agglomerationsprogramm - Fr.				<u>21'600'000.00</u>	
Nettoinvestition		Fr.	<u>5'000'000.00</u>		

4.2 Kunst im öffentlichen Raum

Gemäss Art. 63 der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt wird für jedes Bauvorhaben mit Publikumsverkehr oder repräsentativem Charakter im Kreditantrag eine Position für Kunst am Bau oder künstlerische Ausstattung aufgenommen. Im vorliegenden Projekt sind 200 000 Franken im Rahmen der Kreditbewirtschaftung und Reserven für die Realisierung einer künstlerischen Ausstattung (z. B. Beleuchtung) in Absprache mit den SBB enthalten. Weil der Bahnhof Grüze und die Querung Grüze für eine künstlerische Ausstattung gesamthaft angesehen werden müssen und die Perrondächer geschützt sind, rechtfertigt es sich, den Betrag für eine zusätzliche oder ergänzende künstlerische Ausstattung mit den SBB auf 200 000 Franken für die Stadt zu begrenzen.

4.3 Einnahmen

4.3.1 Beitrag Implenja Immobilien AG für den Ausbau Sulzerallee

Die Stadt Winterthur und Implenja Immobilien AG haben in der Vergangenheit im Hinblick auf die Erschliessung des Sulzer-Areals Oberwinterthur diverse Vereinbarungen geschlossen. Diese beinhalten insbesondere auch Regelungen betreffend die Landabtretungen im Bereich des Bauprojekts Querung Grüze. So beteiligt sich Implenja an den Kosten für den Ausbau des Reststücks der Sulzerallee, Abschnitt Talackerstrasse bis Sulzerallee 8, insgesamt mit 682 000 Franken (inkl. MWST).

4.3.2 Kanton Zürich

Die Querung Grüze ist als übergeordnete Festlegung (kantonale Strasse) im kantonalen Richtplan enthalten. Aufgrund der Stellungnahme der Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich im Rahmen der Begehrensäusserung zum Bauprojekt kann deshalb von einem Beitrag von voraussichtlich 35,9 Millionen Franken aus dem Strassenfonds (Baupauschale) ausgegangen werden.

² Gemäss Art. 64 der Vollzugsverordnung zum Finanzhaushalt i.V.m. der Richtlinie für die Berechnung von baulichen Eigenleistungen bei Objektkrediten der Investitionsrechnung vom 16. Januar 2008 (7,5 % der Baukosten Ziffern 1, 2 und 3)

³ Aufgrund der Kostengenauigkeit wird entgegen Art. 61, Abs 1, lit.c. Vollzugsverordnung zum Finanzhaushalt die SR-Reserve auf Fr. 2 Millionen festgelegt.

4.3.3 Bund

Die Querung Grüze ist eine beitragsberechtigte Massnahme im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der zweiten Generation. Der Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel vom 16.09.2014 stellt für das Projekt Querung Grüze einen Beitragssatz des Bundes von 40 % an die anrechenbaren Kosten in Aussicht. Es kann von einem Beitrag von voraussichtlich 21,6 Millionen Franken ausgegangen werden.

Kanton und Bund legen die Beiträge erst nach der rechtskräftigen Bewilligung des vorliegenden Kredites definitiv fest.

4.4 Investitionsfolgekosten

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten richtet sich nach den Vorgaben des Kantons Zürich im Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden und dem Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten der Stadt Winterthur.

Investitionen werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben (§ 26 VGG i.V.m. Anhang 2 Ziff. 4.1 VGG). Beim vorliegenden Investitionsprojekt gelangen die Vorschriften für Tiefbauten mit einer Abschreibungsdauer von 40 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 von 1,106 Millionen Franken (exkl. Grundstück)	27'650	27'650
- Kapitalzins: 2.00 % auf ½ der Nettoinvestition von 1,9 Millionen Franken (Zinssatz Jahr 2020)	19'000	19'000
<i>Sachfolgekosten:</i>		
Die Infrastruktur muss unterhalten werden. Es wird mit Sachfolgekosten von 1.5 % der Bruttoanlagekosten (ohne Land) von 58,606 Millionen Franken gerechnet:	879'090	879'090
Bruttoinvestitionsfolgekosten	925'740	925'740
<i>Investitionsfolgeerträge:</i>		
25.4 % der Sachfolgekosten sind über den Unterhaltsfonds des Kantons Zürich finanziert.	-223'289	-223'289
Nettoinvestitionsfolgekosten	702'451	702'451

Finanzierungsart		
durch Steuereinnahmen		100 %
In Steuerprozenten	0,23 %	0,23 %
Im Budget 2020 beträgt 1 Steuerprozent 2,9 Millionen Franken		

4.5 Investitionsplanung

Das Projekt-Nr. 11410, Querung Grüze, St. Gallerstrasse bis Sulzerallee, ist wie folgt in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt:

- Programm (2018): Projektierungskredit	Fr.	1'700'000.00
- Programm (2019): Projektierungskredit	Fr.	400'000.00
- Programm (2020): Projektierungskredit	Fr.	700'000.00

- Programm (2020): Ausführungskredit	Fr. 500'000.00
- Programm (2021): Ausführungskredit	Fr. 3'200'000.00
- Programm (2022): Ausführungskredit	Fr. 15'000'000.00
- Programm (2023): Ausführungskredit	Fr. 15'000'000.00
- Programm (2024): Ausführungskredit	Fr. 14'000'000.00
- <u>Programm (2025): Ausführungskredit</u>	<u>Fr. 12'000'000.00</u>
- Gesamtkredit	Fr. 62'500'000.00

5. Kommunikation

Das Departement Bau und das Departement Kulturelles und Dienste haben hat seit dem Beginn der Planung der Querung Grüze die Öffentlichkeit über die Entwicklung des Projekts informiert:

Chronologie

07.04.2014	GGR-Nr. 2013-117, Projektierungskredit von Fr. 2,8 Millionen
20.06.2016	Information BBK
28.06.2016	Medienmitteilung (Start öffentliches Mitwirkungsverfahren)
19.07.2016	Einladung an Parteipräsidien zur Vernehmlassung mit Fragebogen
31.10.2016	BBK Vorstellen Vorgehen zur Klärung Kreditgenehmigung mit zwei Workshops (Teilnehmende Parteien, Verbände, Interessenvertretungen). Moderation: Inger Schjold, Frischer Wind
17.01.2017	Erster Workshop
28.02.2017	Zweiter Workshop
21.07.2017	Amtliche Publikation Ergebnis Mitwirkungsverfahren (Bericht zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Einwendungen). Auflage während 60 Tagen.
24.05.2017	SR.17.443-1, u. a. Kenntnisnahme Resultat aus Workshop
17.11.2017	Öffentliche Planaufgabe bis 18.12.2017 (siehe Medienmitteilung vom 17.11.2017)
21.08. 2019	Entscheid Stadtrat zu Einsprachen und Festsetzung Bauprojekt

Am 28.06.2016 wurden die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Verkehrsverbände, Gewerbetreibende wie auch Medien anlässlich einer Informationsveranstaltung über das Vorprojekt informiert. Es kamen rund 60 Personen. Verschiedene Anliegen konnten aufgenommen werden. Die Teilnehmenden zeigten sich insbesondere an einer regelmässigen, frühzeitigen Information interessiert. Für die Veranstaltung wurde eine Dokumentation mit den wichtigsten Informationen zum Projekt und seinem planerischen Hintergrund erstellt. Mit Visualisierungen wurde das Projekt und insbesondere auch die Einbettung der Brücke in einen zukünftigen städtischen Kontext dargestellt. Diese Dokumentation konnte auch nach der Veranstaltung im Amt für Städtebau gratis bezogen werden und wurde auf der Webseite des Amts für Städtebau zur Verfügung gestellt. Zudem wurden auf der städtischen Webseite zum Gebiet Neuhegi alle öffentlichen Dokumente verfügbar gemacht und chronologisch dokumentiert.

6. Termine

Aktuell wird von folgenden Bearbeitungsterminen ausgegangen:

- Planaufgabe, Projektfestsetzung, Volksabstimmung	bis Herbst 2020
- Bauprojekt, Genehmigung SBB/Regierungsrat/AGGLO	Jan. 2019 bis Sep. 2021
- Ausschreibung, rechtskräftige Vergabe	Okt. 2020 bis Dez. 2021
- Ausführung Vormassnahmen SBB	Jan. 2022 bis Dez. 2022
- Bau Querung Grüze	Aug. 2022 bis Nov. 2025
- Inbetriebnahme	bis Ende 2025

7. Schlussbemerkungen

Gemäss dem Bericht Städtevergleich (sechs grösste Deutschschweizer Städte) Mobilität 2015 (veröffentlicht am 02.11.2017) hat der öffentliche Verkehr in Winterthur eine geringere Bedeutung. So ist beispielsweise der Modalsplit bei den Personen, die innerhalb der Stadt pendeln, deutlich tiefer, als in den anderen Städten und auch der ÖV-Anteil der pendelnden Erwerbstätigen ist einer der kleinsten. Eine prozentuale Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr ist daher anzustreben. Der Gegenvorschlag zur «Städte-Initiative» (GGR-Nr. 2010/023 vom 18. April 2011) schreibt vor, dass von 2005 bis 2025 der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit um 8 Prozentpunkte erhöht werden muss (kommunaler Richtplan, Seite 26). Von 2005 bis 2015 hat sich der Anteil am ÖV, Fuss- und Veloverkehr bereits um 5 Prozentpunkte erhöht. Dies hat aber keine Winterthur spezifischen Gründe, da es auch schweiz- und kantonsweit eine ähnliche Veränderung gab.

Daher sind die anstehenden Projekte des Verkehrskonzeptes Neuhegi-Grüze, wie die Querung Grüze, der ÖV-Hochleistungskorridor, die Veloschnellrouten, aber auch die Zentrumser-schliessung zu forcieren.

Die Querung Grüze bildet im Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze das Rückgrat für eine zukunftsweisende und attraktive Erschliessung des Gebietes mit dem Öffentlichen Verkehr. Sie ist Teil einer nachhaltigen, stadtverträglichen Mobilität, ermöglicht und unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes und wird mittel- bis langfristig massgeblich für eine Entlastung des Hauptbahnhofes Winterthur sorgen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

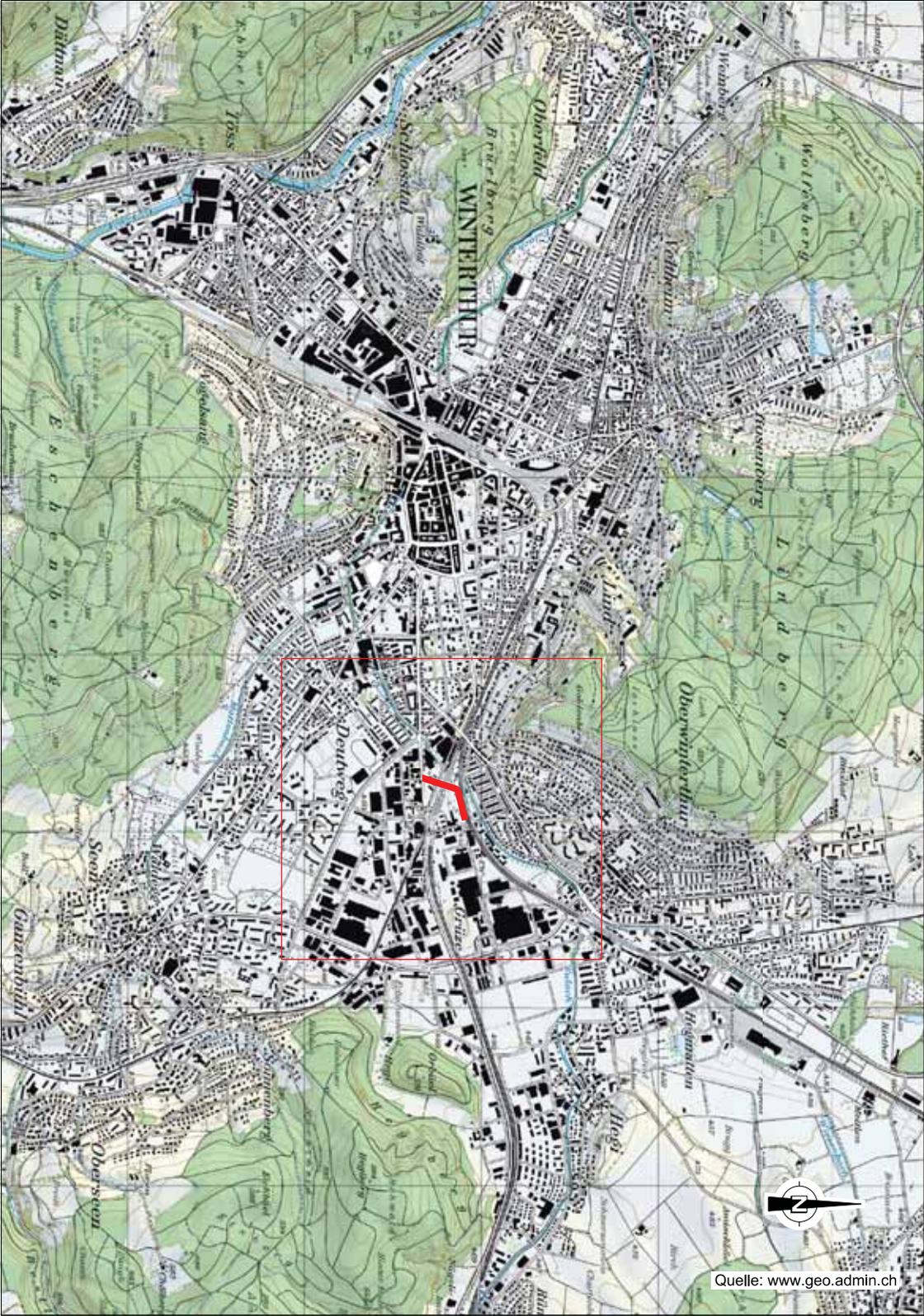
M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Übersichtsplan (Elemente)
- Visualisierungen
- Knoten Talackerstrasse, Situation Strassenbau, Signalisierungs- und Markierungsplan
- Brücke Situation



Querung Grüze

St. Gallerstrasse - Sulzerallee
Neubau

Übersichtsplan

Situation 1:25'000

Auflageprojekt

01

Gez. mb	Datum 30.11.2016	Plan Nr. 14720 - 33 - 100
Gepr. hm	Plan Gr. 42 x 30	Objekt Nr. 11410, Bauwerk Nr.

Änderungen

A
B
C
D
E

PLANERGEMEINSCHAFT GRÜZE

c/o dsp Ingenieure & Planer AG
Stationsstrasse 20 | 8606 Greifensee
Tel. +41 44 905 88 88 | dsp@dsp.ch

- dsp Ingenieure & Planer AG
- Andreas Flury GmbH
- Feddersen & Klostermann
- Klaus Zweibrücken
- Wiederkehr und Partner

Querung Grüze

St. Gallerstrasse - Sulzerallee

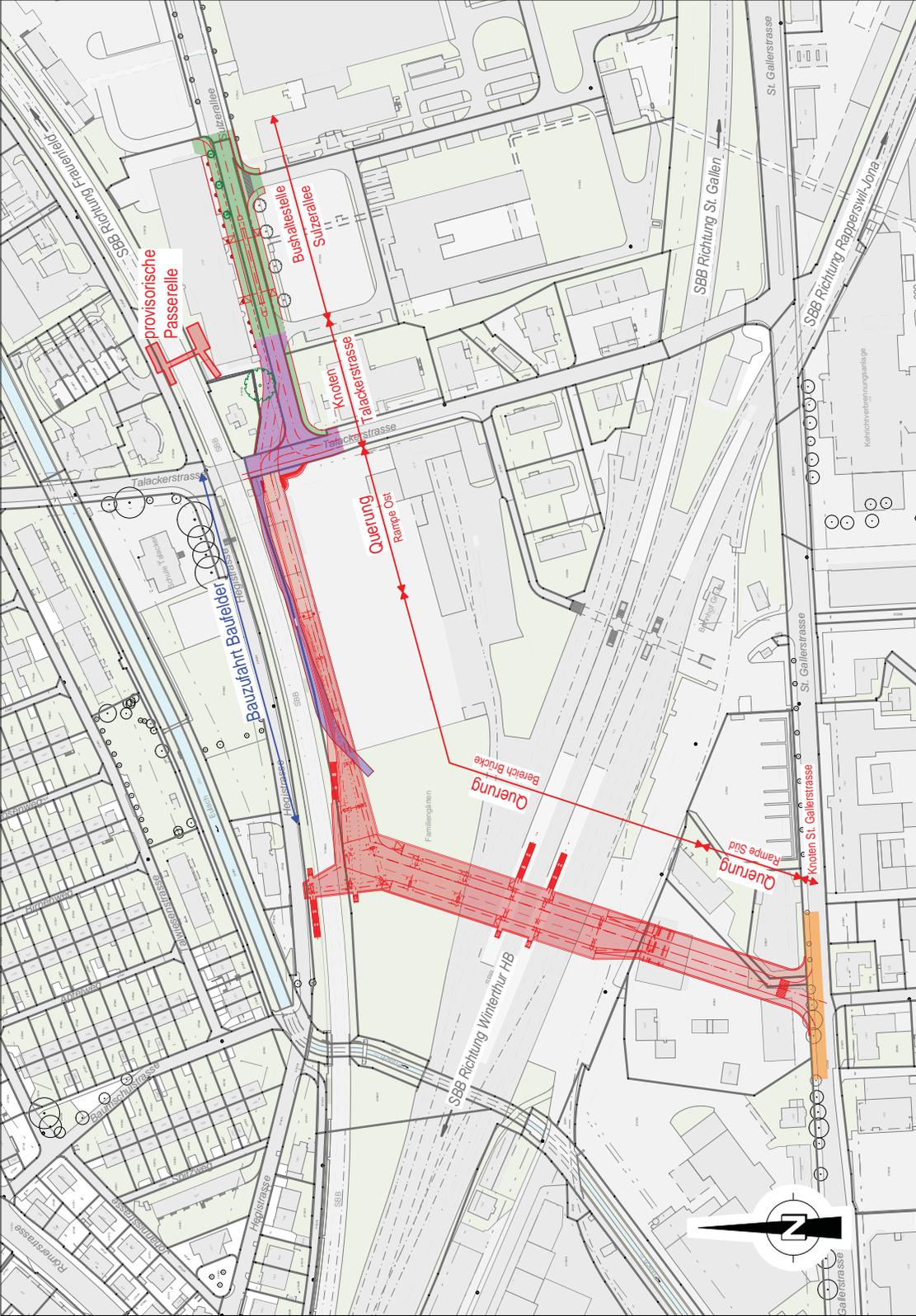
Neubau

Übersichtsplan (Elemente)

Situation 1:2000

Auflageprojekt

02



Gez.	fbr/veg	Datum	30.11.2016	Plan Nr.	14720 - 33 - 101A
Gepr.	ea	Plan Gr.	42 x 30	Objekt-Nr.	11410, Bauwerks-Nr.

Änderungen		
A	10.11.2017	Anpassung Erschliessung Grundstück Nr. 2/17010; Anpassung Bäume Sulzerallee 1-3
B		
C		
D		
E		

PLANERGEMEINSCHAFT GRÜZE

c/o dsp Ingenieure & Planer AG
Stationsstrasse 20 | 8606 Greifensee
Tel. +41 44 905 88 88 | dsp@dsp.ch

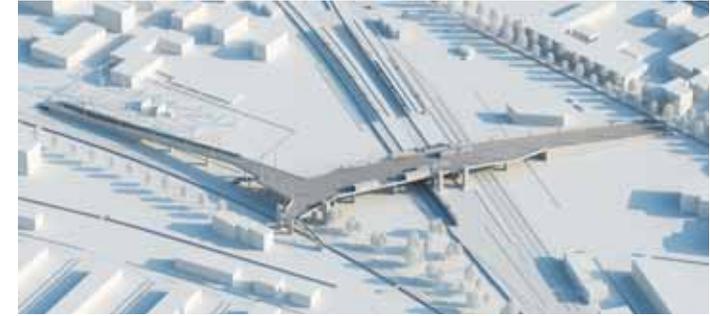
- dsp Ingenieure & Planer AG
- Andreas Flury GmbH
- Feddersen & Klostermann
- Klaus Zweibrücken
- Wiederkehr und Partner



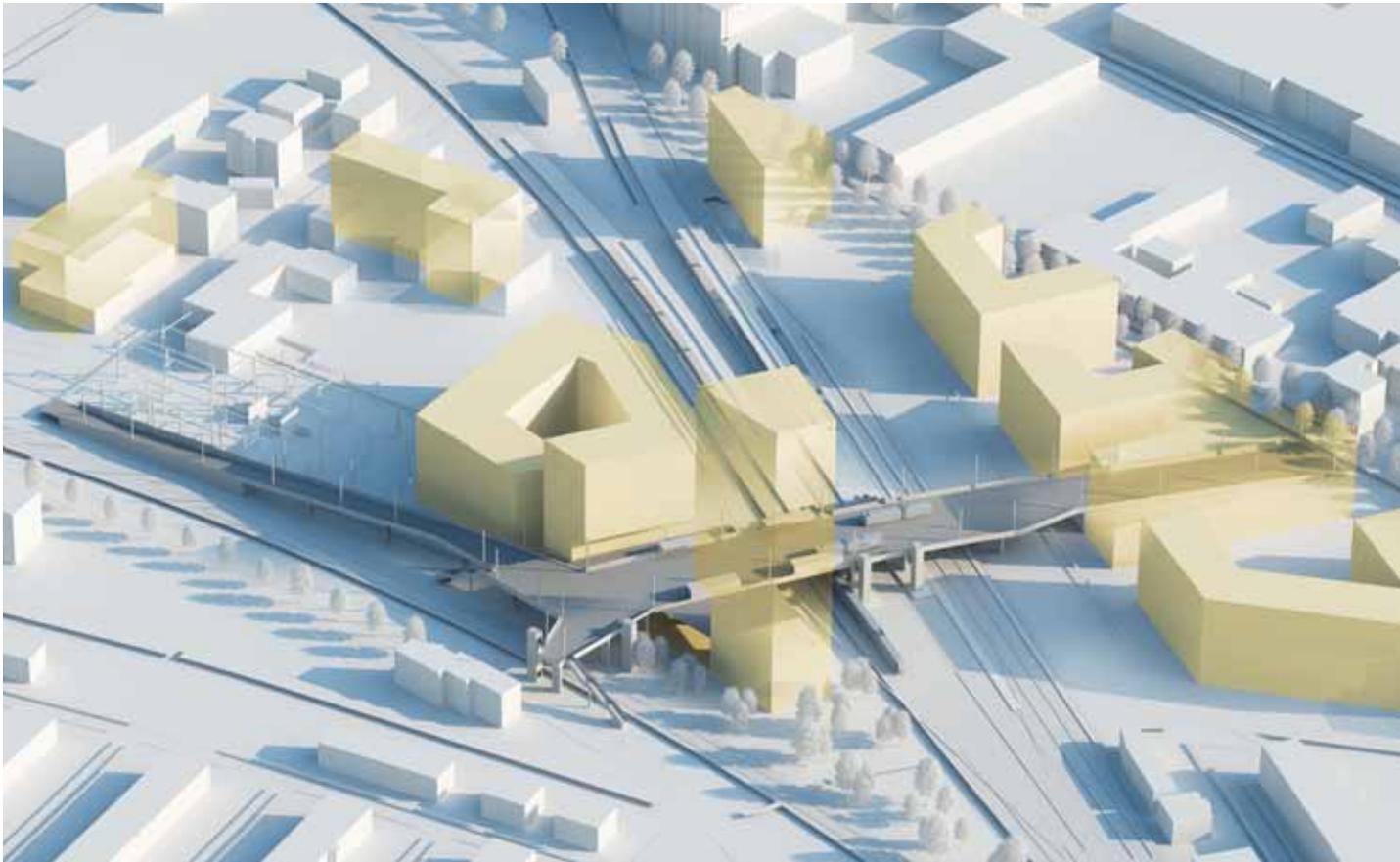
Brückenplatz mit einer möglichen Bebauung



Bushaltestelle und Zugang zur S-Bahn Haltestelle Grüze



Querung Grüze ohne möglicher Bebauung



Querung Grüze mit einer möglicher Bebauung, analog dem Gestaltungsplan

Departement Bau
Amt für Städtebau

Stadt Winterthur 

Querung Grüze

St. Gallerstrasse - Sulzerallee
Neubau

Visualisierungen

Auflageprojekt

Gez. pr	Datum 30.11.2016	Plan Nr. 14720-33-103
Gepr. rmk/pr	Plan Gr. 63.0x40.8	Objekt Nr. 11410, Bauwerk Nr.

Änderungen	
A	
B	
C	
D	
E	

PLANERGEMEINSCHAFT GRÜZE

c/o dsp Ingenieure & Planer AG
Stationsstrasse 20 | 8606 Greifensee
Tel. +41 44 905 88 88 | dsp@dsp.ch

- dsp Ingenieure & Planer AG
- Andreas Flury GmbH
- Feddersen & Klostermann**
- Klaus Zweibrücken
- Wiederkehr und Partner

