

Antrag / Weisung

Bahnhofstrasse

Abschnitt Kreisel Kreuzplatz bis Bahnhof

Strassenraumgestaltung, Sanierung Fahrbahn und

Erneuerung, Sanierung und Instandsetzung Kanalisation

Antrag

Die Gemeindeversammlung vom 14. Dezember 2005 beschliesst auf Antrag des Gemeinderats gestützt auf Art. 11 Ziffer 3 Gemeindeordnung:

- 1 Das Projekt der Gossweiler Ingenieure AG vom 23. September 2005 für das Erneuern, Sanieren und Instandsetzen der Kanalisationsleitung in der Bahnhofstrasse sowie das Sanieren der Fahrbahn und die Neugestaltung des Strassenraums im Abschnitt Kreisel Kreuzplatz bis Bahnhof wird genehmigt.
- 2 Die erforderlichen Bruttokredite werden zulasten der Investitionsrechnung wie folgt genehmigt:

Strassenraumgestaltung und Sanierung Fahrbahn	Fr. 2'159'000.00
Erneuerung, Sanierung und Instandsetzung Kanalisation	Fr. 793'000.00
TOTAL	Fr. 2'952'000.00
- 3 Der erforderliche Bruttokredit erhöht sich um eine allfällige Bauteuerung zwischen dem Erstellen des Kostenvoranschlags und der Bauausführung sowie um die Entrichtung einer allfälligen Bonuszahlung an die beauftragte Unternehmung bei einer zeitlichen Unterschreitung des Bauprogramms.
- 4 Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt und zur erforderlichen Finanzierung ermächtigt.

Weisung

1 Ausgangslage

Die Bahnhofstrasse blickt, was ein Aufwerten der Gestaltung betrifft, auf eine bewegte Geschichte zurück. Seit mehr als zwei Jahrzehnten hat der Gemeinderat und EinwohnerInnen mehrere Anläufe unternommen, die Bahnhofstrasse für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiver zu gestalten, um so das Ortszentrum von Wallisellen aufzuwerten. Verschiedene Gründe haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass entweder die in Angriff genommene Planung nicht mehr weiter verfolgt wurde oder abgeschlossene Planungen aus finanziellen Überlegungen nicht realisiert worden sind.

Vor rund 6 Jahren ist, nachdem die damaligen Gemeindewerke (heute *die werke versorgung wallisellen ag*) die Werkleitungen erneuert haben, die Fahrbahn mit einem minimalen Aufwand erneuert und der in der Strasse verlegte öffentliche Abwasserkanal an den schadhaftesten Stellen repariert worden. Diese Massnahmen waren dringend nötig, wobei bereits damals darauf hingewiesen wurde, dass diese Sanierungsmassnahmen nicht für einen längeren Zeitraum gerechnet sind.

Der Zeitpunkt des Projekts und der Realisierung ergibt sich aus verschiedenen bevorstehenden Veränderungen im Zentrum unserer Gemeinde. Dazu wird auf die nachfolgenden Ziffern 4 und 5 verwiesen.

2 Die Bauarbeiten

2.1 Kanalisation

Die Kanalisation stammt aus dem Jahre 1948. Sie ist trotz des relativ hohen Alters in einem guten baulichen Zustand. Bei der rechnerischen Überprüfung der Leitung beim Erarbeiten der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) musste aber eine Überlastung von bis zu 61 % festgestellt werden. Diese Berechnung wird in der Praxis insofern bestätigt, als dass bereits bei relativ geringer Gewittertätigkeit einzelne Schachtdeckel abgehoben werden. Aus diesem Grund ist im unteren Teil der Bahnhofstrasse (ab Kreuzung Bahnhof- / Neugutstrasse, Löwenkreuzung bis Bahnhof) die Kanalisation durch eine solche mit einem grösseren Durchmesser zu ersetzen. Dadurch, dass die neue Leitung durchwegs tiefer als die Bestehende gelegt wird, kann die Rückstaugefahr vermindert werden. Im vorhergehenden Abschnitt (Bahnhofstrasse 9 bis Löwenkreuzung) ist die Kanalisationsleitung zu ersetzen. Im Abschnitt Liegenschaft Bahnhofstrasse 9 bis Kreisler Kreuzplatz ist die Leitung genügend gross dimensioniert und in einem baulich relativ guten Zustand, weshalb ein Sanieren mittels Inliner (Schlauchrelining) möglich ist. Im Bereich des neu gebauten Kanals wird das alte Rohr künftig als Meteorwasserkanal genutzt.

2.2 Strassenraumgestaltung

Die Bahnhofstrasse weist heute einen baulichen Zustand auf, der einen Ersatz der Tragschicht und des Deckbelags dringend erforderlich macht. Zusätzlich wird die Strasse über eine längere Distanz infolge Ersatz der Kanalisationsleitung aufgebrochen. Dies führt dazu, dass Strassenbauarbeiten unumgänglich sind.

Über die Bahnhofstrasse existiert eine Vielzahl von Querverbindungen aus den Wohngebieten ins Zentrum, zum Bahnhof und zum Industriegebiet. Fussgänger haben heute eine Strasse mit einer durchschnittlich 9.75 m breiten Fahrbahn zu überqueren. Auf dieser Strasse zirkulieren täglich rund 9'900 Fahrzeuge (durchschnittlicher Tagesverkehr, DTV), wobei der Lastwagenanteil weniger als

2 % beträgt. In der Abendspitzenstunde zwischen 17 und 18 Uhr wird die Einkaufsachse von zirka 900 Fahrzeugen befahren. Die Strassengestaltung und die Fahrzeugbelastung bewirken, dass Fussgänger an den Rand gedrängt werden und die Aufenthaltsqualität entsprechend gering ist.

Die durch die Gossweiler Ingenieure AG erarbeitete Zentrumsgestaltung hebt die Querverbindungen für Fussgänger hervor und macht diese für alle Benützenten des Strassenraums spürbar. Platzartige Bereiche mit einer hellen Oberfläche heben sich von der eigentlichen Fahrbahn ab. An der Einmündung der Rotackerstrasse in die Bahnhofstrasse kann durch eine neue Linienführung der Strasse ein Platz rund um die stattliche Blutbuche gestaltet werden, womit das Konzept in seiner Wirkung verstärkt wird.

Zwischen den genannten Plätzen (Nord-Süd-Verbindung für Fussgänger) wird die Fahrbahn zugunsten von mehr Begegnungs- und Parkierungsfläche für Zentrumsbesucher und -bewohner auf 6.40 m verengt. Durch beidseitig angeordnete helle Randstreifen in Ortsbeton wird die asphaltierte Fahrbahn optisch auf eine Breite von 5.20 m verengt. Ein ähnliches Element ist in der kürzlich vollendeten Oberen Kirchstrasse sichtbar. Die geringere Strassenbreite soll LenkerInnen von Motorfahrzeugen dazu anhalten, die Geschwindigkeit, vor allem nachts, auf ein verträgliches Mass zu reduzieren.

Das Trottoir wird, nachdem es an Breite gewinnt, zur Begegnungsfläche. Diese Fläche ist von der Strasse um 3 cm erhöht. Die Parkplätze werden am Rand dieser Begegnungsfläche angeordnet. Damit wird für den Fussgänger die Gehdistanz über die Strasse bei den Parkfeldern nicht vergrössert. Die Anzahl Parkplätze wird durch die Neugestaltung der Bahnhofstrasse nicht verringert.

Damit diese Begegnungsflächen als solche erkannt werden, ist eine einheitliche Oberfläche ab Fahrbahnrand bis zur Hausfassade vorgesehen. Damit werden die privaten Grundstücke in die Gestaltung mit einbezogen. Die EigentümerInnen haben in vorangegangenen Gesprächen einer solchen Lösung zugestimmt. Auf trennende Elemente wie Pfosten, Ketten, Rabatten usw. soll soweit wie möglich verzichtet werden.

Im Rahmen des Projekts ist ein Beleuchtungsfachmann beigezogen worden, damit die Strassenraumgestaltung durch die neue Beleuchtung unterstrichen und die Sicherheitsbedürfnisse für alle Strassenbenützenten erfüllt werden können. Sie wird zum ordnenden Gestaltungselement und sie unterstreicht die gegenüberliegende Raumstruktur der heterogenen Häuserzeile.

Das Verkehrsregime wird zugunsten einer Trennung des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verändert. Die Untere Bahnhofstrasse wird deshalb künftig nur noch im Einbahnverkehr von der Schwarzackerstrasse her in Richtung Neugutstrasse und Bahnhofstrasse befahrbar sein. Mit dieser Massnahme werden übersichtlichere Verhältnisse für alle Strassenbenützenten geschaffen.

2.3 Lichtsignalanlage

Die bestehende Lichtsignalanlage stammt aus dem Jahre 1989 und insbesondere die Detektoranlage entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Mit dem Umbau der Bahnhofstrasse ist deshalb diese Anlage zu ersetzen. Beim Erarbeiten des Strassenprojekts ist geprüft worden, ob allenfalls mit dem Erfüllen von bestimmten Voraussetzungen auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden könnte. Diesem Ansinnen steht aber die zuständige Genehmigungsinstanz, die Kantonspolizei, ablehnend gegenüber. Auf der Löwenkreuzung sind seit dem Bau der Lichtsignalanlage mit Ausnahme von einzelnen Bagatellunfällen keine Unfälle mehr zu registrieren. Der Sicherheit für den Verkehr und selbstverständlich vor allem der Fussgänger wird deshalb ein höheres Gewicht als der Gestaltung gegeben. Dieser Beurteilung konnte der Gemeinderat und die Projektverfasserin folgen, wes-

halb eine neue Anlage ins Projekt integriert worden ist. Die heute komfortable Lösung einer Grünphase für Fussgänger über alle Strassen bleibt bestehen.

2.4 Bauzeit

Die Bauarbeiten sollen im Jahr 2006 ausgeführt werden. In der vorgezogenen Submission im offenen Verfahren ist eine maximale Bauzeit von 30 Wochen für alle Arbeiten vorgeschrieben worden. Die Unternehmung mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot offeriert die Arbeiten mit einer Bauzeit von 22 Wochen. Mit der Ausschreibung wurde bekannt gegeben, dass ein Unterschreiten der offerierten Bauzeit zu einer Bonuszahlung von Fr. 4'000.00 / Tag führt und ein Überschreiten der offerierten Bauzeit im Gegenzug eine entsprechende Entschädigung an die Gemeinde zur Folge hat. Aus diesem Grund kann heute davon ausgegangen werden, dass die Bauzeit von 22 Wochen eingehalten, möglicherweise sogar unterboten wird.

Für den Durchgangsverkehr wird die Strasse während der ganzen Bauzeit gesperrt. Die Zufahrt zu den privaten Liegenschaften und insbesondere der Anlieferverkehr für die Detaillisten wird, wenn auch unter erschwerten Bedingungen, mit wenigen Ausnahmen möglich sein. Einzig beim Einbau der Tragschicht und der Deckschicht wird die Bahnhofstrasse zu sperren sein. Diese Arbeiten werden deshalb am Wochenende erfolgen.

Die Bauabteilung sieht vor, während der Bauphase mit geeigneten Massnahmen, wie Hinweistafeln, besonderen Informationsstellen usw. Interessierte auf dem Laufenden zu halten. Anwohner, Passanten, Kunden, Detaillisten und Gewerbebetriebe sollen Kenntnis über den Stand der Arbeiten haben und Informationen zum Baufortschritt erhalten.

3 Die Kosten

Gemäss Kostenvoranschlag der Gossweiler Ingenieure AG vom 23. September 2005 sind folgende Kosten (alle Beträge verstehen sich inklusive Mehrwertsteuer) zu erwarten:

Erneuerung / Sanierung Kanalisationsleitung

– Bauarbeiten	Fr. 554'000.00	
– Schlauchrelining	Fr. 122'000.00	
– Nebenarbeiten (Anpassungsarbeiten für bestehende Kanalisationsleitungen und Provisorien)	Fr. 7'000.00	
– Technische Arbeiten	Fr. 110'000.00	
– TOTAL		Fr. 793'000.00

Strassenbau

– Bauarbeiten	Fr. 989'000.00	
– Nebenarbeiten (Markierungen, Lichtsignalanlage, Strassenbeleuchtung usw.)	Fr. 814'000.00	
– Technische Arbeiten	Fr. 217'000.00	
– Vermessungstechnische Arbeiten	Fr. 12'000.00	
– Entsorgungskosten für PAK-haltige Beläge	Fr. 127'000.00	
– TOTAL		Fr. 2'159'000.00

Gesamttotal Kanalisationsarbeiten und Strassenraumgestaltung Fr. 2'952'000.00

Dieses Projekt beinhaltet Elemente, die über den üblicherweise in Wallisellen stattfindenden Strassenbau hinausgehen. Diese Elemente dienen dem Gestalten und dem Steigern der Attraktivität unseres Ortszentrums. Dazu gehören bauliche Massnahmen im Vorgelände einzelner Liegenschaften, das Gestalten der Plätze sowie der Strassenabschlüsse in Ortsbeton, das Stellen von Abfallbehältern mit unterirdischen Auffangvolumen und eine dem neuen optischen Erscheinungsbild angepasste Beleuchtung. Gegenüber einem konventionellen Strassenbau bedeuten diese Massnahmen Mehrkosten von rund Fr. 370'000.00 oder zirka 17 %.

4 Weitere Etappen

Bis zum Schluss der Projektierungsarbeiten haben die Pläne für das Gestalten der Bahnhofstrasse auch den Abschnitt ab Löwenkreuzung bis zur Kreuzung Neugutstrasse / Güterstrasse / Bellariastrasse umfasst. In den Projektakten ist die entsprechende Planung dargestellt und im Kostenvorschlag sind die mutmasslichen Kosten für diesen Abschnitt mit rund Fr. 969'000.00 beziffert.

Der Gemeinderat hat am 22. Juni 2004 bei der kantonalen Baudirektion den Erlass einer Planungszone im Geviert Neugutstrasse / Güterstrasse / Bahnhofstrasse (Grundstücke auf denen die Post, die UBS, die Gebrüder Böhler & Co, das Restaurant Linde, die Pizzeria Il Faro usw. domiziliert sind) beantragt. Diese Planungszone ist am 15. Juli 2004 festgesetzt worden. In Gesprächen mit den Grundeigentümern, den Schweizerischen Bundesbahnen SBB und den Verkehrsbetrieben Glattal VBG sind die Planungsarbeiten an die Hand genommen worden.

Diese Arbeiten können bereits grosse Fortschritte verzeichnen, so dass aus heutiger Sicht ein Umbau der Neugutstrasse im Sinne des Projekts Bahnhofstrasse nicht sinnvoll wäre. Umfassende Anpassungsarbeiten an der Strasse im Verlauf der nächsten zwei bis vier Jahre wären von grösster Wahrscheinlichkeit. Obwohl die Kosten für das Umsetzen dieser Etappe einigermaßen beziffert werden können, wäre das Einholen eines Kreditbeschlusses durch die Gemeindeversammlung ebenfalls nicht korrekt. Ob und in welcher Grösse der Kredit beansprucht würde und vor allem innerhalb welcher Zeit kann heute nicht gesagt werden. Aufgrund dieser vielen Unsicherheiten hat der Gemeinderat entschieden, zwar diesen Projektteil im Gesamtprojekt darzustellen, den erforderlichen Kredit dafür aber erst zu gegebener Zeit mit dem entsprechend angepassten Projekt der Gemeindeversammlung zur Genehmigung zu unterbreiten.

5 Schlussbemerkung

Die Bahnhofstrasse ist, wie zu Beginn erwähnt, seit vielen Jahren immer wieder zum Thema geworden, weil sie freundlicher gestaltet und fussgängerfreundlicher werden sollte. Gewünscht wurde ferner auch immer, dass mit solchen Massnahmen die Grundlage für ein gutes Angebot an Detaillisten unterstützt werden kann.

Wie oben beschrieben wird sich das Gebiet um den Bahnhof und der Planungszone in den nächsten Jahren massiv wandeln. Der Umbau der Bahnhofstrasse kann deshalb zeitlich nur im Jahr 2006 realisiert werden oder dann erst wieder nach 2010.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die Zeit für das Umsetzen eines solchen Projekts gegeben ist. Das Ortszentrum wird damit attraktiv und zusammen mit den ohnehin notwendigen Kanalisationsarbeiten kann das Gestaltungsprojekt mit verhältnismässig bescheidenen Mehrkosten gegenüber einem konventionellen Projekt realisiert werden.

Gemeinde Wallisellen

Gemeindeversammlung vom 14. Dezember 2005

In diesem Sinne empfiehlt der Gemeinderat der Gemeindeversammlung die Annahme dieses Kreditbegehrens.

Wallisellen, 25. Oktober 2005 GE

GEMEINDERAT WALLISELLEN

Der Vizepräsident: Der Schreiber-Stv.:

B. Grossmann

G. Egli

Referent:

Bauvorstand Bernhard Krismer