



# STADT ILLNAU-EFFRETIKON

Agasul • Bietenholz • Bisikon • Effretikon • First • Horben • Illnau  
Kemleten • Luckhausen • Mesikon • Ober-Kemttal • Ottikon

## AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES

**Sitzung vom 20. Januar 2005**

Gesch. Nr. 186/05 Vorberatung: GPK

### **34.4 Strassen.- Antrag des Stadtrates an den Grossen Gemeinderat betreffend Zentrumsaufwertung Effretikon,.**

---

#### **A n t r a g**

#### **Der Grosse Gemeinderat**

- gestützt auf den Antrag des Stadtrates und in Anwendung von § 26 Ziffer 3 der Gemeindeordnung -

#### **b e s c h l i e s s t :**

1. Vom Projekt einer Zentrumsaufwertung Effretikon mit Gestaltung und Sanierung der Bahnhof-/Rikonerstrasse wird Kenntnis genommen. Der Entscheid über die Sanierung inkl. Kreditbewilligung für das Teilstück Süd der Bahnhofstrasse (Brücke Süd bis Bruggwiesenstrasse) ist im gegebenen Zeitpunkt Sache des Stadtrates (gebundene Ausgabe).
2. Für die Gestaltung und Sanierung der Bahnhof-/Rikonerstrasse S-6, Teilstück Nord inkl. Kreisel (Bruggwiesenstrasse bis Blumenweg) wird ein Objekt-Kredit von Fr. 2'242'000.- als Kreditanteil zulasten der Investitionsrechnung bewilligt.
3. Die Kreditsumme erhöht bzw. reduziert sich allenfalls um die Mehr-/Minderkosten, welche durch die Bauteuerung, von der Erstellung der Kostenschätzung bis zur Bauausführung, entstehen. Als Stichtag gilt der 1. Oktober 2003.
4. Zeigt der detaillierte Kostenvoranschlag aufgrund der durchgeführten Submission eine Kostenüberschreitung von mehr als 15 % gegenüber dem bewilligten Kredit, so ist dem Grossen Gemeinderat eine neue Vorlage zu unterbreiten. Bei der Berechnung der Kostenüberschreitung ist die allfällige Bauteuerung zu berücksichtigen.
5. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
6. Ziffern 2 bis 5 dieses Beschlusses unterstehen dem fakultativen Referendum.
7. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a) den Stadtrat, zweifach,
  - b) die Finanzverwaltung,
  - c) das Werkamt.

## W e i s u n g

### 1. Zusammenfassung

Der Stadtrat will das Zentrum von Effretikon aufwerten und damit attraktivere Bedingungen für Bevölkerung und Gewerbetreibende schaffen. Im Vordergrund steht einerseits die Neuordnung des Verkehrs, der heute das Zentrum stark belastet und vor allem die Bahnhof-/Rikonerstrasse zu einem für Fussgänger unattraktiven und sogar gefährlichen Hindernis macht. Andererseits ist mit der Erschliessung des Areals Hinterbüel Süd eine Zentrumserweiterung mit zusätzlichen Einkaufs-, Freizeit- und Wohnmöglichkeiten geplant; diese wird ein Investitionsvolumen von 40 bis 50 Mio. Fr. auslösen. Auch dafür ist die Gestaltung und Sanierung des nördlichen Teils der Bahnhofstrasse eine wichtige Voraussetzung.

Die Neugestaltung gibt dem Zentrum von Effretikon ein eigenständiges Gesicht und lässt eine angenehme Ambiance für Kunden und Passanten entstehen. Sie ist Voraussetzung für die gewünschte Angebots-Erweiterung (Detailhandel und Dienstleistungen) und damit für die Revitalisierung des Zentrums von Effretikon.

Mit dem erweiterten und verkehrsberuhigten Zentrum verbessert sich die Standortgunst für Läden, Gastgewerbe und Dienstleistungen - auch an den bisherigen Standorten Effi-Märt und Bahnhofstrasse. Der Trend zur Abwanderung von Kaufkraft wird gestoppt - heute werden zwei Drittel oder rund 120 Mio Franken ausserhalb der Gemeinde ausgegeben. Ein aufgewertetes Zentrum fördert zudem die Attraktivität von Effretikon als Lebens- und Arbeitsort.

Die neue Verkehrsregelung führt zu einer Beruhigung und Verlangsamung des Verkehrs im Zentrum von Effretikon und einem besseren Nebeneinander von Fussgängern, Velofahrern und Automobilisten. Der Kreisel hilft, den Verkehr zu verflüssigen. Es gibt weniger Staus und somit weniger Schadstoffe. Der Mittelstreifen erleichtert das Überqueren der Strasse durch Fussgänger und schafft eine Verbindung des bestehenden mit dem neu geplanten Zentrumsgebiet.

### 2. Effretikon – ein regionales Zentrum

Effretikon gilt als regionales Zentrumsgebiet. Es dient der Versorgung von rund 20'000 Einwohnern. Leider vermögen weder die Angebotsstruktur noch die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum zu genügen, weshalb seit 1999 aktive Bestrebungen der Stadt und des Detailhandels zur Aufwertung des Stadtkerns bestehen. Sie umfassen die Verdichtung öffentlicher Angebote (Erweiterung/Sanierung Altersheim, familienexterne Kinderbetreuung, Musikschule, Stadtpolizei), die Erweiterung der Parkieranlagen (Märtplatz), die Umnutzung des Gebietes Hinterbüel Süd und die Aufwertung des Strassenraumes. Alle diese Projekte stehen in einem engen Zusammenhang zueinander und bezwecken als Ganzes eine Stärkung des Stadtzentrums und eine Revitalisierung der regionalen Zentrumsfunktion.

Die Konzentration der Angebote im Zentrum von Effretikon ist von grosser Bedeutung, da mit der Erschliessung durch ÖV und Strasse nahezu ideale Bedingungen vorhanden sind. Allerdings wird das Stadtgebiet von Effretikon trotz der Autobahn stark von Durchgangs- und lokalem Verkehr belastet. Dazu trägt auch der Umstand bei, dass das Effretiker Zentrum ebenso wie jenes in Unterillnau von zwei sich kreuzenden Kantonsstrassen zerschnitten wird.

Entsprechend sind Massnahmen in den nächsten Jahren in beiden Ortszentren Effretikon und Unterillnau unabdingbar, sollen die Lebensbedingungen einigermaßen erträglich bleiben.

Das wird auch aus einer Analyse des Unfallgeschehens deutlich: das Zentrumsgebiet in Effretikon ist schon heute überdurchschnittlich von Unfällen betroffen (siehe Beilage "Unfallgeschehen in Effretikon") mit Schwerpunkt an der Kreuzung Gestenriet-/Rikonerstrasse und im Bereich der Fussgängerquerungen entlang der Bahnhof-/Rikonerstrasse. Rund 10 % aller Unfälle in Effretikon entfallen auf diese neuralgischen Punkte; dabei kam es im Zeitraum von 1998 bis 2002 zu sechs Verletzten und einem tödlichen Unfall.

Die aktuelle Verkehrsbelastung des Zentrums von Effretikon liegt bei durchschnittlich 13'000 Fahrten pro Tag bzw. über 1'000 Autos pro Stunde in den Hauptverkehrszeiten. Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Gestenriet-/Rikonerstrasse führt dazu, dass sich der Verkehr schubweise und in schnellem Tempo vorwärts bewegt. In den Hauptverkehrszeiten kommt es regelmässig zu Staus.<sup>1</sup>

Dies hat negative Folgen für Fussgänger, Velofahrer, Anwohner, Geschäfte, und das allgemeine Leben in der Stadt, insbesondere entlang der genannten Hauptachsen. Das „Ladensterben“ entlang der Bahnhofstrasse ist nur eine der sichtbaren Auswirkungen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebiets Hinterbüel Süd und der Erweiterung der dort geplanten Einkaufs-, Wohn- und Freizeitmöglichkeiten muss gleichzeitig eine Optimierung der Verkehrs- und Erschliessungsverhältnisse erfolgen.

### **3. Mobilitätskonzept 2004**

Der Stadtrat erarbeitete im Frühjahr 2004 aufgrund des Leitbildes für räumliche Entwicklung der Stadt 1994, des Verkehrsrichtplanes vom Januar 1997, dem Schwerpunktprogramm 02/06 die Dokumentation „Mobilität in Illnau-Effretikon“. Der Stadtrat unterbreitete mit Beschluss vom 29. April diese Dokumentation dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnisnahme.

Das Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für das Konzept Tempo 30 flächendeckend wie auch die seit langem angestrebten Aufwertungsprojekte für die Zentrumsdurchfahrten in Effretikon und Illnau (Bahnhofstrasse / Usterstrasse).

Bei der Gestaltung und Sanierung der Bahnhof-/Rikonerstrasse werden entsprechend folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist weiter zu verbessern.
- Das bestehende Strassennetz soll nicht ausgebaut werden, um nicht mehr Durchgangsverkehr anzuziehen.
- Ein siedlungsverträglicher Verkehrsablauf, d.h. ein tiefes, flüssiges Geschwindigkeitsniveau, soll angestrebt werden.
- Den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) ist zu fördern.

### **4. Ein neues Gesicht für Effretikons Zentrum**

#### *Auslöser der Vorlage*

Im April 1999 orientierte das kantonale Tiefbauamt die Stadt Illnau-Effretikon, dass vorgesehen sei, im Jahre 2001 die Bahnhof-/Rikonerstrasse, S6, Teilstück Brücke Süd bis zur Licht-

signalanlage zu sanieren. Beabsichtigt war, den Belag zu erneuern und die defekten Randabschlüsse auszuwechseln.

In der Zwischenzeit stellte es sich heraus, dass sowohl die Brücke Süd wie auch die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Gestenriet-/Rikonerstrasse dringend saniert werden müssen. Dies soll gemäss Informationen des kantonalen Tiefbauamtes im Verlaufe des Jahres 2006 erfolgen.

Die Bahnhof-/Rikonerstrasse bildet - vor allem im Bereich zwischen Bahnhof und der Lichtsignalanlage - das Rückgrat des Zentrums von Effretikon. Wichtige Einkaufsgelegenheiten, der Bahn- und Bushof führen zu einem regen Fussgänger- und Veloverkehr. Der heute unwirtliche Strassenraum mit hohem Verkehrsaufkommen ist für Besucher und Kunden sehr unangenehm und lädt nicht zum Flanieren ein. Die Beleuchtung und Entwässerung ist ungenügend. Der durchfahrende Verkehr wird als starke Trennung empfunden. Die Fussgänger können die Strasse vielerorts nur mit Mühe überqueren, da immer wieder Hindernisse und Stufen den Weg zum gegenüberliegenden Geschäft versperren. Dies verhindert eine positive Entwicklung des Zentrums.

### *Grundidee*

Die Neugestaltung der Bahnhof-/Rikonerstrasse soll zu einer Aufwertung des Stadtzentrums beitragen. Der Strassenraum erhält ein neues unverwechselbares Gesicht. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Zentrums und seinen Detailhandels-, Dienstleistungs- wie auch Freizeitangeboten geleistet. Angestrebt wird eine zentrumsorientierte Mischverkehrsfläche auf tiefem Geschwindigkeitsniveau. Mit baulichen Massnahmen wird das Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer so beeinflusst, dass eine defensive Fahrweise gefördert wird. Die Strasse soll leichter und gefahrloser überquert werden können.

Die Sicherheit wird erhöht mit:

- Verlangsamung des Verkehrs.
- Querungshilfe für Fussgänger an möglichst vielen Stellen.
- Beschränkte Fahrbahnbreite.
- Einfahrtstor und Kreisel.
- Mehrzweckstreifen als Querungshilfe und Abbiegespur.

Ein angenehmes Ambiente für Kunden und Besucher wird erreicht durch:

- Ansprechende, zentrumsorientierte Gestaltung von Strassen, Vorplätzen und Ladenbereichen.
- Attraktive und gute Beleuchtung.
- Durchgehende Bepflanzung mit Allee-bäumen.
- Zusätzliche Elemente zur Begrünung, wo sinnvoll.
- Kundenfreundliche Kurzzeitparkierung auf gut zugänglichen Längsparkplätzen.
- Vergrösserte Flächen für Fussgänger auf Privatgrund.

### *Die Neugestaltung aus städtebaulicher Sicht*

Das Zentrum von Effretikon hat trotz Aufwertung durch den Bau des neuen Stadthauses und weiterer öffentlicher Angebote an Attraktivität für Bevölkerung und Wirtschaft, insbesondere



auch für den Detailhandel, verloren. In den letzten 30 Jahren wurde wenig investiert, was zusammen mit den grossen, nahe gelegenen Einkaufszentren in Wallisellen, Dietlikon und Volketswil zu einer Abwanderung der Kundschaft und damit von Kaufkraft geführt hat. Wenn dieser Entwicklung nichts entgegengesetzt wird, muss mit einer weiteren massiven Verschlechterung der Situation gerechnet werden.

Der Stadtrat will das Zentrum aufwerten und das unternutzte Areal Hinterbüel Süd in eine zukunfts- und zentrumsorientierte Nutzung überführen. Unter diesem Aspekt muss die Bahnhof-/Rikonerstrasse, welche heute das Zentrum trennt, in einen verbindenden Strassenraum umgewandelt werden. Die gestalterische Konzeption soll mithelfen, dass sich die Bevölkerung gerne in diesem Zentrumsgebiet aufhält und sich insbesondere zu Fuss sicher fühlt. Gleichzeitig muss auch das Verkehrsaufkommen über diesen gestalteten und verkehrsberuhigten Strassenbereich reibungslos bewältigt werden. In diesem Sinne bildet das vorliegende Projekt eine Voraussetzung für die Zentrumsentwicklung Hinterbüel Süd, und damit auch für ein attraktives und fussgängerfreundliches Zentrum Effretikon.

Zusammen mit einer Umnutzung des Gebietes Hinterbüel Süd soll Zwischen Bahnhof und Kreisel eine in jeder Hinsicht attraktive Mischverkehrsfläche entstehen, welche vor allem die Fussgänger zu mehr Begegnung einlädt. Durch die vorgesehene Ausserdienstnahme der Lichtsignalanlage an der Gestenriet-Kreuzung besteht ein gewisser Termindruck für die Inangriffnahme dieses Projekts.

#### *Die Neugestaltung aus verkehrstechnischer Sicht: Anforderungen für die Erschliessung*

**Das Gebiet um den Märtplatz mit dem Einkaufszentrum Effi-Märt** ist für den motorisierten Verkehr verkehrstechnisch sehr gut erschlossen. Die Fussgängerübergänge über die Bahnhof-/Rikonerstrasse beim Rosenweg und bei den Liegenschaften Winkler/Schwaller sind nicht optimal, da keine Mittelinseln bestehen.

**Die geplante Entwicklung des Gebietes Hinterbüel Süd** mit den dort vorgesehenen Einkaufs-, Freizeit- und Wohnmöglichkeiten stellt hohe Anforderungen an die verkehrstechnische Erschliessung. Gemäss umfassenden Vorstudien wird die Zufahrt sehr wahrscheinlich via Illnauerstrasse, kurz nach dem geplanten Kreisel, erfolgen. Für die Wegfahrt stehen verschiedene Varianten zur Diskussion, die alle möglich wären. Das künftige Verkehrsaufkommen wird aufgrund der Nutzungen innerhalb des gesamten Areals einschliesslich der Liegenschaft der PSP (ex Jelmoli) und der dazugehörigen Parkierung auf dem Areal auf ca. 1900 Fahrten pro Tag geschätzt. Heute sind es rund 850 Fahrten pro Tag. Der Anstieg ist damit bescheidener als erwartet. Dennoch zeigt dies, dass die Neuregelung des Verkehrs im Zentrum von Effretikon eine zwingende Bedingung für die Erschliessung des Gebietes ist.

## **5. Planungsphase Zentrumsaufwertung**

### **Herbst 1999 bis Herbst 2000**

- Intensive Planungsphase mit Einbezug der Anwohner, der Fachleute und dem Kantonalen Tiefbauamt.
- Verschiedene Begehungen mit den Grundeigentümern.
- Fachdiskussionen, Vernehmlassungen, Aushandeln von Kompromissen.

### **5. Oktober 2000**

- Hearing mit der Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, der Baudirektion, dem Kantonalen Tiefbauamt, den Planern, dem Werkamt und dem Stadtrat. Die technische Beurteilung durch das Kantonale Tiefbauamt fiel zufrieden stellend aus. Die Kantonspolizei Zürich konnte einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km nicht zustimmen und verwies auf bauliche und gestalterische Massnahmen, um diese Reduktion zu erreichen.

### **6. August 2001**

- Das aufgrund der verschiedenen Auflagen ausgearbeitete Vorprojekt wird dem Stadtrat zu einem Grundsatzentscheid vorgelegt.

### **31. Januar 2002**

- Der Stadtrat stimmt dem Vorprojekt grundsätzlich zu.

### **7. Juni 2002**

- Die Baudirektion (Kantonales Tiefbauamt) stimmt der Gestaltungsidee zu, stellt einen Pauschalbetrag von 1 Mio. Franken in Aussicht und bittet die Stadt, auf die Äusserung von Begehren mit öffentlicher Auflage gemäss dem Strassengesetz.

### **24. Oktober 2002**

- Der Stadtrat stimmt dem Gestaltungsprojekt grundsätzlich zu und setzt die öffentliche Auflage fest.

### **15. November bis 20. Dezember 2002**

- Öffentliche Auflage. Zusätzlich wurde am 20. November 2002 eine Informationsveranstaltung in der reformierten Kirche Rebbuck durchgeführt. Innert Frist sind 18 Schreiben mit mehreren Einwendungen eingegangen, die sorgfältig geprüft und in der neu erarbeiteten reduzierten Variante für die Gestaltung und Sanierung der Bahnhof-/Rikonerstrasse berücksichtigt wurden:
  - Teilstück Brücke Süd bis Bruggwiesenstrasse: Sanierung mit bestehendem Strassenquerschnitt und Erstellen von drei Fussgängerstreifen mit Schutzinseln. Dadurch können die Bäume auf der Seite des Bahnhofes grösstenteils bestehen bleiben.
  - Teilstück Bruggwiesenstrasse bis Lichtsignalanlage: Sanierung gemäss bestehendem Vorschlag.

### **21. August 2003**

- Der Stadtrat genehmigt das überarbeitete Konzept für die Gestaltung und Sanierung.

### **6. Januar 2004**

- Die Baudirektion (Tiefbauamt/Staatsstrassen) stimmt dem reduzierten Projekt zu und stellt einen reduzierten Interessenbeitrag von Fr. 950'000.-- zulasten des Strassenfonds in Aussicht.

## Dezember 2004

- Das Kantonale Tiefbauamt informiert, dass die Brücke Süd (beim Restaurant Sonne) im 2006 abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt werden muss.

## Februar 2005

- Generalleisterausschreibung für das Gebiet Hinterbüel-Süd, dessen Erschliessung auf die Gestaltung der Bahnhof-/Rikonerstrasse einen wesentlichen Einfluss hat. Wegen der gegenseitigen Abhängigkeiten bedingt die Generalleisterausschreibung eine gleichzeitige Vorlage zur Gestaltung und Sanierung der Bahnhof-/Rikonerstrasse.

## 6. Das Vorprojekt im Detail

- **Durchgehender Mehrzweckstreifen:** Ein durchgehender Mehrzweckstreifen gliedert die Fahrbahn. Er erleichtert den Fussgängern das Überqueren der Fahrbahn; zudem ist er fallweise als Linksabbiegespur für Autos verwendbar. Im Mehrzweckstreifen ist eine attraktive Mittelbeleuchtung vorgesehen, welche den Strassencharakter bestimmen wird. Im Bereich des Mehrzweckstreifens wird eine Mittelentwässerung realisiert. Dieses Band soll in Beton oder in hellem Granit ausgestaltet sein.
- **Grosszügiger Randstein:** Beidseits der Fahrbahn ist ein durchgehender, einheitlich 25 – 30 cm breiter Randstein im gleichen hellen Material vorgesehen; Fahrbahn und Trottoir bilden optisch eine grosszügige Einheit.
- **Durchgehende Fussgängerbereiche:** Alle Einfahrten von Seitenstrassen oder Hauszufahrten werden über das Trottoir geführt, so dass eine grosszügige, zusammenhängende Flanierzone entsteht, auf der die Fussgänger Vortritt haben.
- **Bepflanzung:** Auf der Bahnseite wird eine durchgehende Baumreihe gepflanzt, welche mit regelmässigen Baumabständen Bezug nimmt zu den Kandelabern der Mittelbeleuchtung.
- **Einheitliches Material:** Alle Einbauten wie Kandelaber, Pfosten zur Abtrennung von Fussgängerbereichen und Fahrstreifen, Papierkörbe, Rahmen von Verkehrssignalen, Wegweiser, Sitzgelegenheiten, Veloständer usw. werden in einem einheitlichen Material ausgeführt (anthrazitfarbenes Metall).
- **Raum für alle Fahrzeuge:** Die beiden Fahrstreifen sind 3.5 m breit. Der Mehrzweckstreifen hat eine Breite von 1.8 m, wovon auf beiden Seiten 0.5 – 0.6 m befahrbar sind. Somit gibt es genug Platz für alle zugelassenen Fahrzeuge.
- **Kreisel:** An der Kreuzung Rikonerstrasse – Illnauerstrasse – Gestenrietstrasse wird anstelle der Lichtsignalanlage ein Kreisel vorgeschlagen. Leistungsberechnungen ergaben, dass die Leistung des Kreisels grösser ist als diejenige der heutigen Lichtsignalanlage. Der Kreisel fördert zudem einen langsamen, kontinuierlichen Verkehrsablauf.

- **Bushaltestellen:** Die Lage der Haltestellen bleibt erhalten. In Richtung Kreisel befindet sich die Haltestelle auf der Fahrbahn. Der Bus in Richtung Bahnhof benutzt weiterhin die bestehende Busbucht beim Effimärt.

## 7. Koordination mit weiteren Bauvorhaben

Die Abwasserleitungen in der Bahnhofstrasse sind in einem schlechten Zustand. Sie müssen ersetzt werden. Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 16. Dezember 2004 dem notwendigen Kredit zugestimmt. Gewählt wurde trotz Strassensanierungsvorlage das Verfahren im Pressvortrieb, ansonsten die Bahnhofstrasse zu lange für sämtlichen Verkehr gesperrt werden müsste. Durch eine zeitliche Synchronisierung mit der Sanierung und Aufwertung der Bahnhofstrasse ergeben sich dennoch gewisse Synergien.

Hingegen erlaubt die Vorlage eine gleichzeitige Sanierung der über 45 Jahre alten Wasserleitungen sowie die längst fällige Ergänzung der Erdgaserschliessung im verbrauchsdichten Zentrum. Letztere wird von der Erdgas Zürich AG geplant und finanziert.

Die Sanierung des Teilstücks Süd der Bahnhofstrasse inkl. Werkleitungen wird zeitlich auf die durch den Neubau der Brücke Süd notwendige Sperrung der südlichen Bahnhofstrasse ausgerichtet (voraussichtlich im Laufe des Jahres 2006).

## 8. Kosten

Aufgrund einer groben Schätzung ist mit folgenden Kosten (brutto) zu rechnen:

|                | Gestaltung Strassenraum | Kreisel           |
|----------------|-------------------------|-------------------|
| Landerwerb     | 85'000.--               | 20'000.--         |
| Baukosten      | 1'470'000.--            | 580'000.--        |
| Verschiedenes  | 230'000.--              | 30'000.--         |
| Projekt und BL | 163'000.--              | 100'000.--        |
| Werkleitungen  | 52'000.--               | 60'000.--         |
|                |                         |                   |
| <b>Total</b>   | <b>2'000'000.--</b>     | <b>790'000.--</b> |

**Total Kosten:**

**2'790'000.--**

### Beitrag Kanton

Mit Schreiben vom 7. Juni 2002 respektive 6. Januar 2004 hat der Kanton einen Interessenbeitrag zulasten des Strassenfonds von gesamthaft Fr. 950'000.- (inkl. Bahnhofstrasse Süd) in Aussicht gestellt. Auf die für den Objekt-Kredit relevante Gestaltung und Sanierung der



Bahnhof-/Rikonerstrasse inkl. Kreisel entfallen folgende kantonale Beiträge:

|                                                 |     |                          |
|-------------------------------------------------|-----|--------------------------|
| - Beitrag an Sanierung Bahnhofstrasse           | Fr. | 290'000.--               |
| - Kostenbeteiligung an Querungen für Fussgänger | Fr. | 37'500.--                |
| - Kostenbeteiligung an Radfahranlagen           | Fr. | 21'000.--                |
| - Kostenbeteiligung an Kreisel                  | Fr. | <u>200'000.--</u>        |
| <b>Total</b>                                    | Fr. | <u><u>548'500.--</u></u> |

#### **Nettokosten zulasten Stadt**

|                                     |                               |     |                            |
|-------------------------------------|-------------------------------|-----|----------------------------|
| <i>Teilstück Nord:</i>              | Baukosten Strasse (brutto)    | Fr. | 2'000'000.--               |
|                                     | Baukosten Kreisel (brutto)    | Fr. | 790'000.--                 |
|                                     | Abzüglich. Kantonale Beiträge | Fr. | <u>- 545'500.--</u>        |
| <b>Total Teilstück Nord (netto)</b> |                               | Fr. | <u><u>2'241'500.--</u></u> |

#### **9. Kostenbeteiligung der Trägerschaft Hinterbüel Süd**

Für die private Trägerschaft des Entwicklungsgebiets Hinterbüel Süd, an der auch die Stadt beteiligt ist, ist das Projekt Neugestaltung der Bahnhof-/Rikonerstrasse eine Voraussetzung für die Erschliessung des Gebietes. Insbesondere die Verkehrsbeziehungen des Langsamverkehrs werden erheblich aufgewertet. Aber auch der Zugang der Anlieferung und des PW-Verkehrs wird verbessert.

Im Februar 2005 erfolgt eine Generalleisterausschreibung des Areals Hinterbüel Süd an interessierte Investoren. Abklärungen im Vorfeld zeitigten bei namhaften Gebietsentwicklern grosses Interesse.

Die Stadt erwartet vom künftigen Projektentwickler/Investor einen namhaften Beitrag der an die Gestaltung der Bahnhofstrasse. Im Pflichtenheft für die Ausschreibung ist ein Betrag von Fr. 500'000.- festgelegt. Damit werden sich die Nettokosten der Stadt um diesen Betrag reduzieren.

#### **Nettokosten zulasten Stadt nach Abzug des Generalleister-Beitrags**

|                                     |     |                            |
|-------------------------------------|-----|----------------------------|
| <i>Nettokosten Teilstück Nord</i>   | Fr. | 2'241'500.--               |
| <i>Beitrag Generalleister</i>       | Fr. | <u>500'000.--</u>          |
| <b>Total Teilstück Nord (netto)</b> | Fr. | <u><u>1'741'500.--</u></u> |

## 10. Teilstück Süd (Vorprojekt im Detail)

### Projekt Bahnhofstrasse Teilstück Brücke Süd bis Bruggwiesenstrasse

Die Strasse wird auf dem Teilstück Brücke Süd bis Bruggwiesenstrasse auf dem bestehenden Querschnitt saniert. Die drei Fussgängerstreifen beim Restaurant Sonne, bei der Post und beim Geschäftshaus Bahnhofstrasse 17 (ex Fumagalli + Gonser AG) werden mit Mittelinseln gesichert. Die einmündenden Strassen (Post- und Bruggwiesenstrasse) werden als Trottoir-überfahrten ausgebildet.

#### Kosten

|                                   |                      |                      |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|
| Sicherung der Fussgängerübergänge |                      | Fr. 500'000.-        |
| Strassensanierung                 |                      | <u>Fr. 310'000.-</u> |
| Total brutto                      |                      | Fr. 810'000.-        |
| Beitrag Kanton total              | Fr. 950'000.-        |                      |
| ./. Anteil Nord                   | <u>Fr. 545'500.-</u> | <u>Fr. 404'500.-</u> |
| Netto zulasten Stadt              |                      | <u>Fr. 405'500.-</u> |

Der Stadtrat wird die Netto-Kosten im dannzumaligen Zeitpunkt als gebundene Ausgabe auf das Konto „Baulicher Strassenunterhalt“ bewilligen.

Sachbearbeiter:

Stadtpräsident Martin Graf (Zentrumsentwicklung)  
 Stadtrat Reto Lardi, Werkvorstand (Strassenbau)  
 Werner Felix, AL Bauamt (Zentrumsentwicklung)  
 Peter Schneider, AL-Stv. Werkamt (Strassenbau)

sr/Pro/KE

-----

Versandt:

25. Jan. 2005

**Stadtrat Illnau-Effretikon**

Martin Graf  
Stadtpräsident

Kurt Eichenberger  
Stadtschreiber

#### Beilagen:

- Projektplan Bahnhof-/ Rikonerstrasse 1: 500
- Übersichtsplan Effi-Märt/Hinterbüel-Süd
- Technischer Bericht
- Kostenschätzung
- Unfallgeschehen in Effretikon
- Nichtberücksichtigte Einwendungen
- Beitragszusicherung Kanton