



Protokollauszug vom

01.02.2023

Departement Bau / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11438, Veloschnellroute Rennweg, Wart- bis Schützenstrasse, Neubau (AP2): Projektfestsetzung gemäss § 45 Abs. 2 des Strassengesetzes, Gebundenerklärung von 400 000 Franken, Verpflichtungskredit von 650 000 Franken

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.86-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Die Einsprache der Jacq. Thoma AG, Peter Zweifel, wird abgewiesen.
2. Auf die Einsprache des VCS – Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Zürich, wird nicht eingetreten.
3. Die Anträge 3, 4 und 7 der Einsprache von Bernhard Fiedler werden im Sinne der Erwägungen gutgeheissen, im Übrigen wird die Einsprache abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.
4. Das zwischen dem 17. Juni 2022 und 18. Juli 2022 öffentlich aufgelegte Strassenprojekt Veloschnellroute Rennweg, Neubau, wird gemäss den aufgrund der teilweisen Einsprachegutheissung angepassten Plänen «Situationen Strassenbau», Mst. 1:500 und Mst. 1:250, sowie «Normalprofile», Mst. 1:50, vom 16.11.2022 mit folgenden Änderungen gemäss § 45 Abs. 2 Strassengesetz (StrG) festgesetzt:
  - Verzicht auf Trottoirüberfahrt am Knoten Wartstrasse/Rennweg; sofern der Wartstrasse in Fahrtrichtung Wülflingen der Vortritt mittels rechtskräftiger Verkehrsanordnung entzogen wird
  - Die Lage der Veloschnellroute im Bereich der Kindertagesstätte Zauberschiff wird möglichst an der heutigen Lage belassen
  - Das Trottoirende beim Knoten Habsburgstrasse/Rennweg wird dem Rand der Veloschnellroute folgen
  - Beim Parkplatz Schützenwiese Ost wird das unerwünschte Ansteuern der Parkfelder mittels dem Einbau einer Stellplatte beim Trottoirrand verunmöglicht

5. Gegen die Dispositiv Ziffern 1 bis 4 dieses Beschlusses kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, beim Regierungsrat des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Rekurs erhoben werden. Die in dreifacher Ausführung einzureichende Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Festsetzungsbeschluss ist beizulegen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und, soweit möglich, beizulegen. Materielle und formelle Entscheide des Regierungsrats sind kostenpflichtig, die Kosten hat die im Verfahren unterliegende Partei zu tragen.

6. Die Aufwendung für die Ausführung der Veloschnellroute Rennweg im Gesamtbetrag von rund 400 000 Franken werden gestützt auf § 5 Gemeindeverordnung als gebundene Ausgaben im Sinne von § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz bezeichnet und der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11438, belastet.

7. Für den Neubau der nicht gebundenen Strassenelemente wird ein Verpflichtungskredit von rund 650 000 Franken bewilligt und der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11438, belastet.

8. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, das Strassenbauprojekt den kantonalen Stellen zur Projektgenehmigung einzureichen.

9. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

10. Die Ziffern 1 bis 3 und 5 dieses Beschlusses sowie die Ziffer 7 der Begründung werden nicht veröffentlicht. Die Einsprechenden in der Dispositivziffer 11 werden nicht veröffentlicht.

11. Mitteilung an: Departement Finanzen, Finanzamt, Investitionsstelle; Departement Bau, Tiefbauamt, Entwässerung, Strasseninspektorat, Verkehr, Vermessungsamt, Baupolizeiamt Rechtsdienst, Controlling und Finanzen; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Verkehrspolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk; Finanzkontrolle sowie eingeschrieben an: Jacq. Thoma AG, Peter Zweifel, Rennweg 12, 8400 Winterthur; VCS-Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Zürich, Zypressenstrasse 76, Postfach 230, 8040 Zürich.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', with a stylized, cursive script.

A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1 Legislaturprogramm 2022 - 2026**

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)<sup>1</sup>. Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. «Komfortable, direkte und sichere Velowege» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung.

*Veloschnellrouten wurden eröffnet und Schwachstellen behoben.*

Im Veloverkehr liegen grosse Potenziale für die gemäss Entwicklungsplanung «Winterthur 2040» sowie dem «Energie- und Klimakonzept 2050» notwendige Veränderung des Modal-Splits. Der Stadtrat will deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen schaffen, damit das Velofahren für alle Altersgruppen attraktiv ist. Sechs radiale Veloschnellrouten werden künftig die Quartiere komfortabel, sicher und direkt mit der Innenstadt und der Region verbinden. Sie bilden das Grundgerüst für ein flächendeckendes Velowegnetz.

In der laufenden Legislatur sollen die Veloschnellroute 3 (Oberseen-Stadtzentrum) und der Teilabschnitt Rennweg realisiert sowie die Schwachstellen mit hoher Priorität aus der entsprechenden Analyse Fuss- und Veloverkehr behoben werden. Auf den Veloschnellrouten 1 (Oberwinterthur), 4 (Töss) und 5 (Wülflingen) werden mindestens abschnittsweise Sofortmassnahmen umgesetzt. Für die Realisierung der übrigen Veloschnellrouten wird ein Umsetzungskonzept ausgearbeitet.

#### Meilensteine

- Veloschnellroute 3 Oberseen-Stadtzentrum realisiert
- Veloschnellrouten 1 (Oberwinterthur), 4 (Töss) und 5 (Wülflingen) mindestens abschnittsweise Sofortmassnahmen realisiert
- Teilabschnitt 5 Rennweg realisiert
- Schwachstellen der Priorität 1 aus der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr mehrheitlich behoben
- Umsetzungsstrategie «Veloschnellrouten» erstellt

---

<sup>1</sup> Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

Das vorliegende Projekt ist im Rahmen der Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» ein Meilenstein der Massnahme «Komfortable, direkte und sichere Velowege» des Legislaturprogramms 2022 - 2026.

### **1.2 Richtplan Radrouten**

Im Richtplan Radrouten ist im Rennweg eine übergeordnete Veloschnellroute als geplante Massnahme eingetragen. Der Stadtrat hat am 2. April 2014 den Netzplan der Veloschnellrouten genehmigt. 2020 wurde dieser Netzplan überarbeitet. Die Veloschnellroute Nr. 5 soll dereinst das Stadtzentrum über Wülflingen mit Pfungen/Embrach verbinden. Mit dem Rennweg im Abschnitt Schützen- bis Wartstrasse soll die erste Etappe der Veloschnellroute Nr. 5 auf einer Länge von 430 m realisiert werden.

2015 bis 2017 wurde das Regenbecken Schützenwiese mit den zugehörigen Zu- und Ablaufkanälen realisiert. Durch diese Bauarbeiten wurde ein erheblicher Anteil der Fahrbahn aufgebrochen und nach der Fertigstellung instand gestellt. Dies erfolgte so, dass alle Eigenschaften der Strasse der geplanten Veloschnellroute entsprechen. Damit können die Synergien der beiden Bauvorhaben genutzt werden.

## **2. Projektziele**

Mit dem vorliegenden Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Erstellung Veloschnellroute
- Erstellung durchgehendes Trottoir
- Ergänzung bestehende Baumreihe
- Erneuerung Beleuchtung (teilweise mit Projekt Regenbecken Schützenwiese umgesetzt)

## **3. Projektbeschreibung**

### Strassenbau

Mit der Umgestaltung des Rennwegs zur Veloschnellroute wird der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt. Im Abschnitt Wart- bis Bleichestrasse wird die Veloschnellroute mit einer Breite von 4.80 Meter geführt. Auf der Südseite verläuft ein durchgehendes Trottoir mit einer Breite von 2.40 Meter.

Im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse wird die bestehende Fahrbahn zu Gunsten eines südseitigen Trottoirs auf fünf Meter verschmälert. Hier wird aufgrund des motorisierten Verkehrs sowie der Zufahrt zum Schützenwiesenparkplatz der Strassenquerschnitt leicht breiter. Das Trottoir auf der Nordseite bleibt unverändert.

Beim Knoten Rennweg/Wartstrasse wird für die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger in der Wartstrasse eine Trottoirüberfahrt erstellt.

#### Signalisierung

Gemäss den Grundsätzen von Veloschnellrouten wird der Rennweg gegenüber den querenden Quartierstrassen priorisiert. Das heisst, der bestehende Rechtsvortritt wird aufgehoben. Bei den drei Querstrassen Habsburg-, Walke- und Bleichestrasse werden das Verkehrszeichen «STOP» signalisiert. Bei der Wartstrasse erfolgt die Priorisierung der Veloschnellroute mittels der erwähnten Trottoirüberfahrt. Damit wird einer Einwendung entsprochen, welche im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG durch die Interessenverbände eingebracht wurde.

#### Baumreihe

Die Lücken in der bestehenden Baumreihe auf der Südseite werden durch die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen geschlossen.

#### Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird im Zusammenhang mit dem Projekt erneuert. Teilweise ist diese schon mit dem Projekt Regenbecken Schützenwiese erneuert worden.

### **4. Landerwerb**

Für die Umsetzung des Projekts muss zusätzliches Land im Umfang von rund 415 m<sup>2</sup> erworben werden. Für folgende Massnahmen ist ein Landerwerb erforderlich:

- Erstellung südseitiges Trottoir im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse
- Verbreiterung Velofahrbahn und Erstellung südseitiges Trottoir im Abschnitt Wart- bis Habsburgstrasse

Die betroffenen Grundeigentümerinnen, Kanton Zürich und Stadt Winterthur, Immobilien, wurden über das Bauvorhaben informiert und diese stimmten der Landabtretung zu.

### **5. Vernehmlassungen**

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Nebst den beteiligten Stellen wurden auch andere interne Stellen zur Vernehmlassung eingeladen. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden.

Der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wurde das Projekt zur Äusserung von Begehren eingereicht. Von Seiten Amt für Mobilität wurden keine Auflagen gemacht. Der Kostenteiler wurde erarbeitet.

## **6. Öffentliche Auflageverfahren**

### Mitwirkungsverfahren

Das Projekt wurde am 27. Juni 2018 durch den Stadtrat zur Kenntnis genommen (SR.18.488-1) und das Tiefbauamt wurde beauftragt, die Bevölkerung gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) zur Mitwirkung einzuladen. Die Pläne wurden vom 31. August bis 1. Oktober 2018 öffentlich aufgelegt. Es wurden beim Tiefbauamt sechs Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingereicht. Der Bericht zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Einwendungen wurde vom Tiefbauamt vom 12. März bis 11. Mai 2021 öffentlich aufgelegt.

### Öffentliche Planaufgabe

Das Projekt wurde am 18. Mai 2022 durch den Stadtrat genehmigt. Die öffentliche Planaufgabe gemäss § 16 StrG wurde vom 17. Juni bis 18. Juli 2022 durchgeführt. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden schriftlich über die Planaufgabe informiert.

## **7. Einsprachen**

Während der Auflagefrist sind insgesamt zwei Einsprachen von folgenden Einsprechenden eingegangen:

- Jacq. Thoma AG, Peter Zweifel, Rennweg 12, 8400 Winterthur
- VCS, Sektion Zürich, Zypressenstrasse 76, 8040 Zürich, und Bernhard Fiedler, Wartstrasse 120, 8400 Winterthur, vertreten durch den VCS

### **7.1 Einsprache Peter Zweifel, Jacq. Thoma AG**

Der Einsprechende Peter Zweifel ist wohnhaft am Rennweg 12/14. Er ist Mitglied der Geschäftsleitung der Jacq. Thoma AG, welche Eigentümerin der Liegenschaft Rennweg 12/14 ist und unmittelbar an den Projektperimeter angrenzt. Er ist vom Projekt mehr betroffen als die Allgemeinheit, weshalb er zur Einsprache legitimiert ist und auf seine Einsprache einzutreten ist.

Peter Zweifel beantragt, dass die Linienführung der Veloschnellroute nicht ab Knoten Wartstrasse, sondern ab dem Knoten Bleichstrasse auf dem Rennweg geführt wird. Dadurch können sich die Lehrlinge, welche in den Rennweghallen den Turnunterricht besuchen, weiterhin nebeneinander auf dem Rennweg gefahrlos austauschen. Mit dieser Massnahme würden auch die gefährlichen Einmündungen Habsburg- und Walkestrasse entfallen.

Die Linienführung der Veloschnellroute Rennweg entspricht der übergeordneten Festlegung des Richtplanes sowie dem Netzbeschluss Veloschnellrouten, welchem mittels Stadtratsbeschluss vom 8. Juli 2020 (SR.20.451-1) zugestimmt wurde. Die Linienführung der Veloschnellroute entspricht der Wunschlinie der Velofahrenden, denn der Rennweg ist in diesem Bereich gemäss

dem Velobelastungsplan ca. fünf Mal stärker frequentiert als die vorgeschlagene Routenführung via Wartstrasse.

Heute wird der Rennweg im Abschnitt Bleiche- bis Wartstrasse als Mischverkehrsfläche geführt. Durch die grosse Anzahl von Zufussgehenden und Velofahrenden auf dem Rennweg soll mit dem geplanten Trottoir eine Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden erreicht werden. Erst durch diese Massnahmen können sich die in der Einsprache angesprochenen Lehrlinge gefahrlos auf dem Rennweg austauschen.

Die Einsprache ist entsprechend abzuweisen.

## **7.2 Einsprache von VCS, Sektion Zürich und Bernhard Fiedler**

Der VCS stellt im eigenen Namen und für Bernhard Fiedler die folgenden Anträge:

- «1. Formell: Das Strassenbauprojekt sei zurückzuweisen und neu aufzulegen, wobei die Koordination von Strassenbauprojekt und Verkehrsanordnung rechtskonform, d.h. nicht in unterschiedlichen Verfahrensstufen zu publizieren sei.
2. Das Projekt sei zurückzuweisen und im Sinne der Anträge 3 bis 8 zu überarbeiten.
3. Der Knoten Rennweg/Wartstrasse sei ohne bauliche Massnahmen zu gestalten und auf die neue Grünfläche (stadteinwärts rechts vor dem Zauberschiff) sei zur Schonung der alten Platane zu verzichten. Es ist aufzuzeigen, wie der Betrieb des Knotens mit Messebus sicher abgewickelt werden kann.
4. Am Knoten Rennweg/Habsburgstrasse sei die Rundung des Trottoirs zu vergrössern und eine sichere Aufstellfläche am Trottoirende zu realisieren.
5. An den Knoten Rennweg/Walkestrasse und Rennweg/Bleichestrasse sei «Kein Vortritt» zu signalisieren.
6. Am Rennweg sei im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse das Trottoir mit mindestens 8 cm Anschlag senkrecht zu realisieren.
7. Es ist baulich sicher zu stellen, dass auf die Parkplätze Schützenwiese Ost nur über die offizielle Zu- und Wegfahrt ein- und ausparkiert werden kann.
8. Es sind am Rennweg Vorrichtungen einzubauen, um die Strassensperrungen für den Messebetrieb zweiradverträglicher zu gestalten.
9. Die Grünfläche bei ST7969 sei mit einem begehbaren Bereich zu gestalten.»



## **Legitimation**

Gemäss § 21 VRG ist zur Einsprache berechtigt, wer durch die Anordnung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Beim VCS handelt es sich um einen Verband. Er kann zur Wahrung seiner eigenen Interessen oder im eigenen Namen, aber gewissermassen stellvertretend die persönlichen Interessen ihrer Mitglieder geltend machen, wenn es sich um solche handelt, die sie nach ihren Statuten zu wahren haben, die der Mehrheit oder doch einer Grosszahl ihrer Mitglieder gemeinsam sind und zu deren Geltendmachung durch Einsprache jedes dieser Mitglieder befugt wäre (sog. egoistische Verbandsbeschwerde; BGE 131 I 198 E. 2.1). Der VCS sieht in seinen Statuten die Wahrung der Interessen seiner Mitglieder vor. Die Erfüllung der Legitimationsvoraussetzungen ist substantiiert darzulegen. Demzufolge hat die rekurrierende Vereinigung mit der Einsprache ein vollständiges Mitgliederverzeichnis einzureichen und darzulegen, aus welchen Gründen welche Mitglieder vom angefochtenen Entscheid mehr als die Allgemeinheit oder Dritte in ihren schützenswerten Interessen beeinträchtigt sind. Weil dies namentlich auch auf Grund der Distanz zum Streitobjekt zu beurteilen ist, hat die rekurrierende Vereinigung eine Auflistung der nach ihrer Auffassung betroffenen Mitglieder samt deren Wohnadressen und einen Situationsplan, in welchem sämtliche dieser Wohnadressen eingezeichnet sind, einzureichen. Diese Anforderungen dienen der Verhinderung unzulässiger Popularbeschwerden. Fehlen besagte Nachweise oder werden sie nur ungenügend erbracht, ist auf das Rechtsmittel mangels Legitimation nicht einzutreten (BEZ 2008 Nr. 61 und BRGE 0116/2021 vom 16. Juli 2021). Der prozesserfahrene VCS hat keine Angaben zur Anzahl Mitglieder und Zahl der vom Strassenbauprojekt konkret betroffenen Mitglieder gemacht und auf eine Auflistung verzichtet. Er behauptet zwar pauschal, dass aufgrund der Lage und der Funktion der Veloschnellroute viele VCS-Mitglieder betroffen seien, aber ohne dies konkret darzulegen z. B. anhand der Adressen, Fahrgewohnheiten etc.

Es wurde damit nicht dargetan und ist auch nicht ersichtlich, inwiefern eine Grosszahl der Mitglieder kantonsweit aktiven Sektion Zürich des VCS vom vorliegenden Strassenbauprojekt in einer legitimationsbegründenden Weise betroffen sein soll. Die Voraussetzungen für eine egoistische Verbandsbeschwerde sind damit nicht erfüllt. Der VCS macht auch keine Interessen im eigenen Namen geltend.

Aus diesen Gründen ist der VCS, Sektion Zürich, nicht zur Einsprache berechtigt und auf diese ist entsprechend nicht einzutreten.

Der Einsprechende Bernhard Fiedler wohnt an der Wartstrasse 120 – in unmittelbarer Nähe zum Projektperimeter. Seine Legitimation wird mit dem konkreten Arbeitsweg an die Technikumstrasse 67 oder Weg zum Einkaufen in das Neuwiesenzentrum dargelegt. Er macht geltend, dass

er den Projektperimeter rund 20 Mal pro Woche befahre. Die Verzweigung Wartstrasse/Rennweg benutze er oft auch in der Relation Wartstrasse geradeaus, unter anderem, da seine Enkel an der Bleichstrasse 14 wohnen. Bernhard Fiedler sei oft mit einem seiner Veloanhänger oder beladen mit Werkzeug bzw. Einkäufen unterwegs. Eine Trottoirüberfahrt in der Wartstrasse schüttele seine Enkel durch und die Verengung in der Wartstrasse sei gerade mit Anhänger noch mühsamer. Er hätte damit einen konkreten Vorteil bei der Überarbeitung des Projekts im Sinne der gestellten Anträge.

Bernhard Fiedler ist gestützt auf seine Darstellung vom Projekt mehr betroffen als die Allgemeinheit, weshalb er zur Einsprache legitimiert ist und auf seine Einsprache grundsätzlich einzutreten ist.

### **Anträge 1 und 2**

Der Einsprecher, Bernhard Fiedler, beantragt, das Strassenbauprojekt sei zurückzuweisen und neu aufzulegen, wobei die Koordination von Strassenbauprojekt und Verkehrsanordnung rechtskonform, d. h. nicht in unterschiedlichen Verfahrensstufen zu publizieren sei. Er beruft sich dabei auf das Urteil vom 10. Februar 2022 betreffend Verkehrsanordnung Stadthausstrasse und die in jenem Verfahren vorgetragenen Argumente.

Vorab ist festzuhalten, dass der Einsprecher gegen die am 17. Juni 2022 publizierten Verkehrsanordnungen keinen Rekurs beim Statthalteramt eingereicht hat. Da auch keine andere Partei rekurriert hat, sind die Verkehrsanordnungen unangefochten in Rechtskraft erwachsen. Zudem konnte der Einsprecher seine Rechte mit der vorliegend zu beurteilenden Einsprache umfassend wahren. Er hat damit kein eigenes aktuelles Rechtsschutzinteresse an einer Wiederholung des Verfahrens und es besteht dazu kein Anlass. Im Übrigen kann dem Vorschlag des Einsprechers betreffend Koordination von Planaufgabe und Verkehrsanordnung nicht gefolgt werden, da dieser zu rechtlich widersprüchlichen Ergebnissen führen kann (vgl. dazu die nachfolgenden Ausführungen zum Antrag 3).

Die Anträge 1 und 2 sind daher abzuweisen, soweit darauf überhaupt einzutreten ist.

### **Antrag 3**

Weiter beantragt Bernhard Fiedler, der Knoten Rennweg/Wartstrasse sei ohne bauliche Massnahmen zu gestalten und auf die neue Grünfläche (stadteinwärts rechts vor dem Zauberschiff) sei zur Schonung der alten Platane zu verzichten. Zudem sei aufzuzeigen, wie der Betrieb des Knotens mit Messebus sicher abgewickelt werden kann.

Zur Begründung führt er aus, die diversen baulichen Massnahmen (Chaussierung, Grünflächen, Trottoirüberfahrten etc.) schafften hinderliche Einengungen und Unklarheiten bezüglich der Vortrittsregelungen. Sie würden den Verkehrsfluss behindern und einige neue Gefahrenstellen schaffen. Besonders «unklar» präsentiere sich der Knoten bei schlechten Sichtverhältnissen und bei Schneefall. Stadtauswärts auf der Wartstrasse sei die Regelung mit Trottoirüberfahrt, d. h. ohne Anzeigen der geltenden Vortrittsregel, anfällig für Falschinterpretation. Von links auf der Veloschnellroute (VSR) stadtauswärtsfahrenden Zweiradfahrenden könnte der Vortritt entzogen werden, da Fahrzeuglenker auf der Wartstrasse irrtümlicherweise von einer Rechtsvortrittsregel ausgehen. Stadteinwärts führe bereits ein kleiner Rückstau (neben der Chaussierung) von wenigen PW und/oder Lieferwagen zu gefährlichen Situationen. Zweiräder würden die stehenden Fahrzeuge links überholen. Das ergebe Konfliktpunkte mit entgegenkommendem Verkehr und mit nach links abbiegenden Fahrzeugen.

Auf die Erstellung der neuen Grünfläche (stadteinwärts rechts vor dem Zauberschiff) sei zu verzichten. Damit könne die Veloroute im Bereich dieser Grünfläche angeordnet werden und rücke damit weiter von der grossen Platane auf der gegenüberliegenden Seite ab. Dies sei wichtig um den zu versiegelnden Bereich im Wurzelraum der Platane weiter vom Baum abrücken zu können.

Für die Bevorrechtigung des Veloverkehrs bestehen für die vorliegende Knotensituation («abknickende Vorfahrt» zu Gunsten Veloverkehr) noch keine Standardlösungen. Die Ausgestaltung ist dementsprechend mit einer gewissen Unsicherheit verbunden und soll daher auch nur mit minimalen baulichen Eingriffen an der Strasse erfolgen. Die Bevorrechtigung ist einerseits durch eine Vortrittsregelung mittels Trottoirüberfahrt und andererseits mittels Signalisation und Markierung möglich. Beide Lösungsansätze weisen verschiedene Vor- und Nachteile auf.

Im Rahmen der Vorstudie zum Strassenbauprojekt «Neuwiesen III», welches unter anderem die Wartstrasse umfasst, wird auf Basis des Rahmenplans Stadtklima aktuell eine veränderte Strassenraumgestaltung erarbeitet. Auch steht ein künftiger Regimewechsel zwischen einer Tempo-30-Zone und einer Begegnungszone am Knoten Wartstrasse/Rennweg zur Diskussion. Der Lösungsansatz mit Trottoirüberfahrt würde bzgl. der Gestaltung dieses Regimewechsels Vorteile aufweisen.

Die Bedenken des Einsprechers betreffend allfälliger Falschinterpretationen von Vortrittsregeln können teilweise nachvollzogen werden. Gemäss den Grundsätzen der Winterthurer Veloschnellrouten ist die Veloschnellroute Rennweg gegenüber der Wartstrasse zu priorisieren. Die Priorisierung kann anstatt der geplanten Trottoirüberfahrt mit dem Signal «Kein Vortritt» für die Verkehrsteilnehmenden auf der Wartstrasse in Fahrtrichtung Wülflingen bewerkstelligt werden.

Der Antrag kann hinsichtlich dem Verzicht auf die Trottoirüberfahrt deshalb grundsätzlich gutgeheissen werden. Allerdings ist dafür zusätzlich der Erlass einer entsprechenden Verkehrsanordnung durch den Stadtrat nötig. Dies erfolgt heute mit einem separaten Beschluss (SR.23.87-1).

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass der Verzicht auf die Trottoirüberfahrt nur unter der Bedingung erfolgen kann, dass die Verkehrsanordnung für die Signalisation «Kein Vortritt» rechtskräftig wird. Dies steht zum heutigen Zeitpunkt noch nicht fest. Da die Verkehrsanordnung gleichzeitig mit der Eröffnung des vorliegenden Festsetzungsbeschlusses publiziert werden muss, kann gegen die Verkehrsanordnung von allen legitimierten Personen (also einem derzeit nicht genau bekannten Kreis) Rekurs erhoben werden. Gegen den Festsetzungsbeschluss können gemäss § 17 Abs. 4 StrG jedoch nur die drei Parteien rekurrieren, die bereits Einsprache gegen das Strassenbauprojekt erhoben haben. Zumindest theoretisch besteht deshalb die Möglichkeit, dass widersprüchliche Entscheide (Festsetzungsbeschluss und Entscheid zur Verkehrsanordnung) ergehen und die Verkehrsanordnung wegen eines erfolgreichen Rekurses nicht umgesetzt werden kann. In diesem Fall müsste das vorliegende Strassenbauprojekt, wie in der Planaufgabe vorgesehen, mit einer Trottoirüberfahrt ausgestaltet werden. Dieser Umstand zeigt exemplarisch, dass die vom Einsprecher geltend gemachte Koordination von Festsetzungsbeschluss und gleichzeitigem Erlass der Verkehrsanordnung zu rechtlich problematischen Ergebnissen führen kann. Daran würde im Übrigen auch nichts ändern, wenn der Planaufgabe nach § 16 StrG lediglich ein Entwurf der Verkehrsanordnung beigelegt würde.

Auch die Ausführungen des Einsprechenden zur Schonung der bestehenden Platane im Bereich der Kindertagesstätte Zauberschiff sind nachvollziehbar. Dem Antrag hinsichtlich der Lage der Veloschnellroute in diesem Bereich kann deshalb entsprochen werden. Die Veloschnellroute wird möglichst in der heutigen Lage belassen, so dass die bestehenden ahornblättrigen Platanen aufgrund des geplanten Bauwerks möglichst wenig in Mitleidenschaft gezogen werden.

An der Chaussierung und dem darauf platzierten mobilen Grün wird festgehalten. Die Fläche wird vom rollenden und ruhenden Verkehr nicht beansprucht, deshalb wird sie nicht versiegelt. Das Oberflächenwasser kann dadurch versickern. Weil die weiterführende Strassenraumgestaltung der Wartstrasse noch nicht definiert ist, wird statt einer Pflanzung eines Baumes ein mobiles Grün in der chaussierten Fläche aufgestellt.

Die Massnahme hat keine Auswirkungen auf den Messebus. Die provisorische Haltestelle kann nach wie vor im Bereich der Längsparkierung eingerichtet werden. Die Befahrbarkeit des Knotens Wartstrasse/Rennweg ist auch mit der zukünftigen Strassenraumgestaltung für Busse von Stadtbus möglich (Schleppkurvennachweis).

Der Antrag 3 ist im Sinne dieser Erwägungen teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

#### **Antrag 4**

Bernhard Fiedler beantragt, dass am Knoten Rennweg/Habsburgstrasse die Rundung des Trottoirs zu vergrössern und eine sichere Aufstellfläche am Trottoirende zu realisieren sei.

Das westliche Trottoir der Habsburgstrasse endet so, dass die Sicht nur wenige Meter betrage. Die Trottoirrundung sei grösser als 6 m auszugestalten und das Trottoirende solle dem Rand der VSR folgen (anstatt in einem Spitz zu enden), womit sich eine sichere Aufstellfläche ergebe.

Dem Antrag kann hinsichtlich der Ausgestaltung des Trottoirendes entsprochen werden. Dieses wird im Sinne der Einsprache angepasst.

Dem Antrag auf Vergrösserung der Trottoirrundung ist hingegen nicht stattzugeben, denn dadurch würde eine korrekte Einfahrt – Einfahrt auf rechten Seite der Zufahrt – auf den Parkplatz der Rennwegehalle von der Habsburgstrasse herkommend verunmöglicht. Die Zufahrt von motorisierten Fahrzeugen auf den Parkplatz Rennwegehalle erfolgt zukünftig gemäss der rechtskräftigen Verkehrsordnung zum Projekt ausschliesslich von der Habsburgstrasse her (vgl. SR.22.342-1).

Der Antrag 4 ist im Sinne dieser Erwägungen teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

#### **Antrag 5**

Weiter beantragt Bernhard Fiedler, dass an den Knoten Rennweg/Walkestrasse und Rennweg/Bleichestrasse «Kein Vortritt» zu signalisieren sei.

Die heutige Rechtsvortrittsregel habe zu keinerlei Problemen geführt. Mit der Realisierung der VSR dürfe neu das Rechtsvortrittsregime in Tempo-30-Zonen zu Gunsten der Veloachse aufgehoben werden. Der Gesetzgeber habe diese Regelung geschaffen, um den Veloverkehr fördern zu können. Stopp-Signalisationen seien in den Quartieren vor Jahren konsequent, d.h. wenn immer möglich zu Gunsten des Veloverkehrs aufgehoben worden, bzw. in Kein Vortritt oder - in Tempo-30-Zonen - in Rechtsvortrittsregelungen verbessert worden. Es sei widersinnig nun den Zweiradverkehr wieder mit sicherheitstechnisch nicht notwendigen, und in der täglichen Praxis nicht akzeptierten Stopps zu behindern.

Die Anordnung der beiden Stop-Signale ist nicht Gegenstand der Planaufgabe nach § 16/ § 17 StrG, sondern Bestandteil der Verkehrsordnung, welche parallel zur Planaufgabe am

17. Juni 2022 publiziert wurde. Diese Anordnung kann somit auch nicht Gegenstand der Einsprache gegen das Strassenbauprojekt sein. Wie bereits erwähnt hat niemand gegen diese Verkehrsanordnungen beim Statthalteramt rekurriert und sie erwuchs unangefochten in Rechtskraft. Aus dem Antrag 1 des Einsprechers ergibt sich unmissverständlich, dass ihm die Publikation der Verkehrsanordnung bekannt war. Da er dennoch auf einen Rekurs dagegen verzichtet hat, besteht kein Anlass auf die Verkehrsanordnung zurückzukommen. Die Stop-Signale sind aber auch materiell gerechtfertigt. Die erforderlichen Sichtbereiche gemäss Anhang 3 Verkehrserschliessungsverordnung sind aufgrund der bestehenden Umgebungsgestaltung (private Vorgärten) nicht erfüllt. Deshalb wird aus Verkehrssicherheitsgründen das Verkehrszeichen «Stop» signalisiert.

Auf Antrag 5 ist entsprechend nicht einzutreten.

### **Antrag 6**

Der Einsprecher beantragt, am Rennweg sei im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse das Trottoir mit mindestens 8 cm Anschlag senkrecht zu realisieren. Hier sei der Druck, das Trottoir mit niedrigem, gut befahrbarem Anschlag bei Bedarf als «Fahrbahn mitzubedenken» sehr gross. Das Trottoir solle jedoch an dieser Stelle einen zuverlässigen Schutz vor allem für die Kinder auf dem Schulweg bieten.

Gemäss den Planungsgrundsätzen der Winterthurer Veloschnellrouten ist die Anschlagshöhe der Fahrbahnrandern so zu definieren, dass die Infrastruktur Fehler verzeihend ist. Das heisst, der Höhenversatz soll kleiner als die Pedalaufschlaghöhe von Fahrrädern sein (max. Höhenversatz 6 cm). Der geplante Anschlag – 4 cm schräg gestellt – ist für den Längsverkehr Fehler verzeihend, dies im Gegensatz zu dem geforderten senkrechten Anschlag von 8 cm. Auf eine Anpassung der Randsteinhöhe wird deshalb verzichtet und der Antrag 6 ist entsprechend abzuweisen.

### **Antrag 7**

Der Einsprecher verlangt, es sei mit einem Trottoiranschlag von 8 cm sowie weiteren baulichen Massnahmen sicher zu stellen, dass auf die Parkplätze Schützenwiese Ost nur über die offizielle Zu- und Wegfahrt ein- und ausparkiert werden könne.

Die geplanten überfahrbaren Baumscheiben, kombiniert mit einem Trottoir mit niedrigem Randstein, würden zum unerwünschten Ansteuern der Parkplätze Schützenwiese Ost über das Trottoir einladen. Solche Manöver seien gefährlich, sowohl für den Verkehr auf der Fahrbahn und erst recht für den Fussverkehr auf dem Trottoir.

Die Argumente des Einsprechers sind nachvollziehbar. Das Projekt wird hinsichtlich dem unerwünschten Ansteuern der Parkplätze Schützenwiese Ost über das Trottoir angepasst. Beim Trottoirrand wird statt einem Bundstein eine Stellplatte SN 8 mit einer Anschlagshöhe von 10 cm, welche nicht überfahrbar ist, eingebaut. Das Quergefälle des Trottoirs im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse in Richtung Fahrbahn wird dementsprechend in Richtung Veloschnellroute statt in Richtung Parkplatz Schützenwiese angepasst.

Der Antrag 7 ist entsprechend gutzuheissen.

### **Antrag 8**

Der Einsprecher beantragt weiter, es seien am Rennweg Vorrichtungen einzubauen, um die Strassensperrungen für den Messebetrieb zweiradverträglicher zu gestalten. Die bei Messebetrieb regelmässig angebrachten Strassensperrungen mittels Vaubangittern würden die (erlaubte) Durchfahrt auf 80 cm oder weniger verengen. Es seien fixe Vorrichtungen einzuplanen, welche im Messebetrieb für die Sperrungen verwendet werden könnten, z. B. für das Setzen von Pfosten.

Gegenstand eines Rechtsmittelverfahrens kann nur sein, was auch Gegenstand des angefochtenen Projekts ist bzw. nach richtiger Gesetzesanwendung hätte sein sollen. Die Strassensperrungen im Zusammenhang mit dem Messebetrieb in den Eulachhallen sind nicht Bestandteil des Strassenprojekts und hätten es auch nicht sein müssen. Es ist folglich nicht auf diesen Antrag einzutreten.

Aktuell finden in den Eulachhallen drei Anlässe pro Jahr statt, an welchen die Stadtpolizei Winterthur das angesprochene Verkehrskonzept mit der Stellung von Vauban-Gittern anwendet. Die Ordnungsdienste (Verkehrsdienst) haben jeweils den Auftrag, den Standort der Gitter – mehrmals täglich – zu kontrollieren, um die Durchfahrt zu gewähren. Da diese Vauban-Gitter eine Breite

von 2.50 m aufweisen, ist die beidseitige Durchfahrt für Velofahrende im Endausbau gewährleistet. Eine mechanische Sperrung mittels Bodenhülsen und Pfosten würde die Zufahrt der Berechtigten zu den privaten Liegenschaften sowie der Turnhallen Rennweg aus Sicht der Stadtpolizei Winterthur nur unnötig erschweren resp. verunmöglichen. Auch der Einsatz der Rettungsdienste würde erheblich erschwert werden. Es ist folglich nicht auf diesen Antrag einzutreten.

### **Antrag 9**

Zudem beantragt Bernhard Fiedler, dass die Grünfläche bei ST7969 mit einem begehbaren Bereich (z. B. Kies od. Rasen) zu gestalten sei. Er regt an, beim Brunnen könnte eine Sitzgelegenheit angeboten werden.

Die Fussgänger gehen heute über den Parkplatz Schützenwiese. Mit der Erstellung des südlichen Trottoirs wird eine neue Verbindung auf der öffentlichen Strassenparzelle geschaffen. Die Verkehrsteilnehmenden – Zufussgehende und parkierenden Fahrzeuge – werden mit dieser Massnahme voneinander getrennt, was die Verkehrssicherheit erhöht. Ein begehbare Bereich der Grünfläche und eine Sitzgelegenheit sind deshalb nicht nötig.

Der Antrag 9 ist deshalb abzuweisen.

## **8. Projektfestsetzung**

Das Projekt Veloschnellroute Rennweg, Wart- bis Schützenstrasse, ist gemäss den, aufgrund der teilweisen Einsprachegutheissung angepassten Plänen «Situationen Strassenbau», Mst. 1:500 und Mst. 1:250, sowie "Normalprofile", Mst. 1:50, vom 16.11.2022, festzusetzen (vgl. Beilagen 3.1 – 3.5).

Die im Rahmen des Einspracheverfahrens vorgenommenen Projektanpassungen sind von untergeordneter Bedeutung im Sinne von § 13 Abs. 1 und 17 Abs. 5 StrG. Auf eine erneute öffentliche Auflage des angepassten Projekts kann daher verzichtet werden.

## **9. Kosten und Finanzierung**

### **9.1 Kostenübersicht**

Die Kostenzusammenstellung basiert auf dem Kostenvoranschlag vom 04. April 2022. Der KV weist eine Genauigkeit von  $\pm 10\%$  aus. Massgebender Stichtag ist 04. April 2022.



0 Grundstücke	Fr.	60 000.00
1 Bauwerke	Fr.	800 000.00
2 Diverses	Fr.	80 000.00
3 Dienstleistungen	Fr.	90 000.00
4 Eigenleistungen Bauherrschaft	Fr.	75 000.00
7 Aufwandsminderungen	Fr.	0.00
8 Reserven und Rundung	Fr.	<u>95 000.00</u>
Total Kostenvoranschlag	Fr.	1 200 000.00
Stadtratsreserve und Rundung (1)	Fr.	<u>50 000.00</u>
Gesamtkosten	Fr.	1 250 000.00
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	Fr.	<u>200 000.00</u>
Total Ausführungskredit	Fr.	<u>1 050 000.00</u>
abzüglich nicht gebundene Ausgaben	Fr.	<u>650 000.00</u>
<b>Total Gebundenerklärung</b>	<b>Fr.</b>	<b><u>400 000.00</u></b>

(1) Entgegen Art. 26 der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt kann für die Ausführungsphase aufgrund des fortgeschrittenen Projektstandes und der damit verbundenen Kostengenauigkeit eine Kürzung der Stadtratsreserve für Unvorhergesehenes von 10 % auf 4 % vertreten werden.

## 9.2 Einnahmen

Der Rennweg ist als überkommunaler Radweg klassiert. Dies gilt ebenfalls für den Fussweg zwischen dem Schützenwiesenweg und der Walkestrasse. Diese Bauteile werden demnach durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kostenteiler wurde mit der Volkswirtschaftsdi-rektion des Kantons Zürich anhand dem anteiligen Verhältnis der Interessensflächen festgelegt. Der kantonale Anteil beträgt 74 % respektive 925 000.00 Franken. Das Projekt ist zudem eine beitragsberechtigte Massnahme im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der zweiten Generation. Es kann mit einem Betrag von 90 000.00 Franken zu Gunsten der Stadt Winterthur gerechnet werden.

Gesamtkosten	Fr.	1 250 000.00
./. Kanton Zürich: Strassenfonds für überkommunale Strassen	Fr.	925 000.00
./. Bund: Agglomerationsprogramm	Fr.	<u>90 000.00</u>
Voraussichtlich verbleibende Kosten z. L. Stadt Winterthur	Fr.	<u>235 000.00</u>

## 10. Investitionsplanung

Projekt-Nr.	11438
Projektbezeichnung	Veloschnellroute Rennweg, Wart- bis Schützenstrasse, Neubau

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag
501021	Projektierung (bewilligt am 12.12.2016)	B	200 000.00
501022	Ausführung gebundene Ausgaben	§	380 000.00
501022	Ausführung nicht gebundene Ausgaben	S	580 000.00
671010	Beiträge Bau von überkommunalen Rad-/Fusswege		- 745 000.00
630000	Investitionsbeiträge vom Bund		- 165 000.00
<b>Gesamtkredit</b>			<b>250 000.00</b>

Planung	Kostenart 501021	Kostenart 501022	Kostenart 671010	Kostenart 630000	Gesamtbetrag
bisher	105 000	0	- 55 000	0	50 000
2023	0	800 000	- 540 000	- 65 000	195 000
2024	0	100 000	- 60 000	- 80 000	- 40 000
Reserve	95 000	60 000	- 90 000	- 20 000	45 000
<b>Total</b>	<b>200 000</b>	<b>960 000</b>	<b>- 745 000</b>	<b>- 165 000</b>	<b>250 000</b>

Die Investitionsplanung ist mit dem Budget 2024 wie folgt anzupassen:

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag
501021	Projektierung (bewilligt am 12.12.2016)	B	200 000.00
501022	Ausführung gebundene Ausgaben	§	400 000.00
501022	Ausführung nicht gebundene Ausgaben	S	650 000.00
671010	Beiträge Bau von überkommunalen Rad-/Fusswege		- 925 000.00
630000	Investitionsbeiträge vom Bund		- 90 000.00
<b>Gesamtkredit</b>			<b>235 000.00</b>

Planung	Kostenart 501021	Kostenart 501022	Kostenart 671010	Kostenart 630000	Gesamtbetrag
bisher	105 000	0	- 30 000	0	75 000
1. HO 2023	0	850 000	- 680 000	- 35 000	135 000
2024	0	145 000	-105 000	- 45 000	- 5 000
Reserve	95 000	55 000	- 110 000	- 10 000	30 000
<b>Total</b>	<b>200 000</b>	<b>1 050 000</b>	<b>- 925 000</b>	<b>- 90 000</b>	<b>235 000</b>

Die Reserven sind in der Jahresplanung nicht enthalten.

### 10.1 Investitionsfolgekosten und -Erträge

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten und -Erträge richtet sich nach den Vorgaben des Kantons Zürich im Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden und den Vorgaben des Finanzamtes über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten. Sie gelten mit der Bewilligung des vorliegenden Verpflichtungskredits als gebundene Ausgabe und werden der Erfolgsrechnung belastet.

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 Strassen/Verkehrswege mit einer Abschreibungsdauer von 40 Jahren und einem Abschreibungssatz von 2.5 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz.

Kapitalfolgekosten	Jahre 01 – 40
Abschreibung: 2.5 % der Nettoinvestition	5 375.00
Kapitalzins: 1.5 % auf ½ der Nettoinvestition	1 612.50
Sachfolgekosten	
1.5 % <sup>2</sup> der Bruttoinvestition (ohne Landerwerb)	17 850.00
Bruttoinvestitionsfolgekosten	24 837.50
Investitionsfolgeerträge keine	0.00
Nettoinvestitionsfolgekosten	24 837.50
Finanzierungsart	
Durch Steuereinnahmen	100 %
In Steuerprozenten:	0.009
Im Budget 2023 beträgt 1 Steuerprozent Fr. 2.88 Mio.	

## 11. Rechtsgrundlagen

### 11.1 Gebundeneerklärung

Gebundene einmalige Ausgaben der Investitionsrechnung über 300 000 Franken sind vom Stadtrat als gebunden zu erklären (Art. 22 Abs. 1 lit. b der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt).

Gemäss § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG) gelten Ausgaben als gebunden, wenn die Gemeinde durch einen Rechtssatz, durch einen Entscheid eines Gerichtes oder einer Aufsichtsbehörde oder durch einen früheren Beschluss der zuständigen Organe oder Behörden zu ihrer Vornahme verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Ermessensspielraum bleibt.

### 11.2 Vorgabe durch übergeordnetes Recht

Gemäss § 5 Gemeindeverordnung (VGG) ist die Gemeinde verpflichtet, ihre Sachwerte laufend so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben und keine Perso-

<sup>2</sup> Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden, Kapitel 5.4.4.

nen-, Sach- oder Bauschäden auftreten. Zur Unterhaltspflicht nach § 5 VGG zählen auch Anpassungen an den zeitgemässen Komfort und an den Stand der Technik sowie die Erfüllung von gesetzlichen Auflagen und Vorschriften.

### **11.3 Örtliche, sachliche und zeitliche Gebundenheit**

In sachlicher Hinsicht darf sich der Handlungsspielraum nicht auf wichtige Elemente des Ausgabenbeschlusses beziehen. Die sachliche Gebundenheit ist gegeben, wenn sich die Entscheidungsfreiheit auf technische Details beschränkt (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 23 zu § 103 GG). In zeitlicher Hinsicht genügt es, wenn sich der vorgesehene Zeitpunkt sachlich rechtfertigen lässt (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 25 zu § 103 GG).

#### *Örtliche Gebundenheit:*

Der Rennweg ist örtlich gesehen nicht verschiebbar.

#### *Sachliche Gebundenheit:*

Bei der erforderlichen Sanierung des Strassenoberbaus und der Werkleitungen handelt es sich um die Instandstellung der bestehenden Infrastruktur. Da es sich um einen betriebsnotwendigen Ersatz von beschädigten, nicht mehr funktionstüchtigen oder notorisch schadenanfälligen Infrastrukturanlagen handelt, gilt die Sanierung als gebunden (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 3 zu § 103 GG).

#### *Zeitliche Gebundenheit:*

Die Strassenoberfläche sowie die Werkleitungen im Projektperimeter sind sanierungsbedürftig. Damit die Gebrauchsfähigkeit und die Substanz der Strasse und der Werkleitungen gewährleistet werden können, ist eine zeitnahe Sanierung erforderlich.

### **11.4 Gebundenerklärung**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen steht fest, dass die Voraussetzungen von § 103 Abs. 1 GG erfüllt sind. Die entsprechenden Ausgaben von 400 000 Franken der Gesamtkosten von 1 250 000 Franken sind deshalb als gebunden zu erklären und zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11438, zu belasten.

### **11.5 Einmalige Ausgaben**

Im Budget enthaltene neue einmalige Ausgaben über 300 000 Franken bis eine Million Franken sind gemäss Art. 34 Abs. 2 lit. c der Gemeindeordnung i.V.m. Art. 21 Abs. 1 lit. b der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt vom Stadtrat zu bewilligen.

## 12. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Projektfestsetzung und Kreditgenehmigung durch den Stadtrat	Winter 2022/23
Projektgenehmigung durch Kanton	Frühling 2023
Finanzierungsvereinbarung Bund (Aggloprogramm)	Frühling 2023
Arbeitsvergabe der Bauarbeiten durch den Stadtrat	Frühling 2023
Bauausführung	Sommer 2023

## 13. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

### Beilagen (öffentlich):

1. Erläuternder Bericht
2. Kostenvoranschlag
3. Pläne Bauprojekt:
  - 3.1 Übersicht 1:500
  - 3.2 Situation Strasse 1:250, Teil 1
  - 3.3 Situation Strasse 1:250, Teil 2
  - 3.4 Normalprofile 1:50
  - 3.5 Situation 1:500, Landerwerb
  - 3.6 Situation Werkleitungen 1:500
4. Bericht zum Mitwirkungsverfahren

### Beilagen (nicht öffentlich):

5. Einsprachen:
  - 5.1 Einsprache 1
  - 5.2 Einsprache 2
6. Bericht zur Vernehmlassung

Protokollauszug vom

01.02.2023

Departement Bau / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11438, Veloschnellroute Rennweg, Wart- bis Schützenstrasse, Neubau (AP2): Projektfestsetzung gemäss § 45 Abs. 2 des Strassengesetzes, Gebundenerklärung von 400 000 Franken, Verpflichtungskredit von 650 000 Franken

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.86-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. [...]

2. [...]

3. [...]

4. Das zwischen dem 17. Juni 2022 und 18. Juli 2022 öffentlich aufgelegte Strassenprojekt Veloschnellroute Rennweg, Neubau, wird gemäss den aufgrund der teilweisen Einsprachegutheissung angepassten Plänen «Situationen Strassenbau», Mst. 1:500 und Mst. 1:250, sowie «Normalprofile», Mst. 1:50, vom 16.11.2022 mit folgenden Änderungen gemäss § 45 Abs. 2 Strassengesetz (StrG) festgesetzt:

- Verzicht auf Trottoirüberfahrt am Knoten Wartstrasse/Rennweg; sofern der Wartstrasse in Fahrtrichtung Wülflingen der Vortritt mittels rechtskräftiger Verkehrsanordnung entzogen wird
- Die Lage der Veloschnellroute im Bereich der Kindertagesstätte Zauberschiff wird möglichst an der heutigen Lage belassen
- Das Trottoirende beim Knoten Habsburgstrasse/Rennweg wird dem Rand der Veloschnellroute folgen
- Beim Parkplatz Schützenwiese Ost wird das unerwünschte Ansteuern der Parkfelder mittels dem Einbau einer Stellplatte beim Trottoirrand verunmöglicht

5. [...]

6. Die Aufwendung für die Ausführung der Veloschnellroute Rennweg im Gesamtbetrag von rund 400 000 Franken werden gestützt auf § 5 Gemeindeverordnung als gebundene Ausgaben im Sinne von § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz bezeichnet und der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11438, belastet.

7. Für den Neubau der nicht gebundenen Strassenelemente wird ein Verpflichtungskredit von rund 650 000 Franken bewilligt und der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11438, belastet.

8. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, das Strassenbauprojekt den kantonalen Stellen zur Projektgenehmigung einzureichen.

9. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

10. Die Ziffern 1 bis 3 und 5 dieses Beschlusses sowie die Ziffer 7 der Begründung werden nicht veröffentlicht. Die Einsprechenden in der Dispositivziffer 11 werden nicht veröffentlicht.

11. Mitteilung an: Departement Finanzen, Finanzamt, Investitionsstelle; Departement Bau, Tiefbauamt, Entwässerung, Strasseninspektorat, Verkehr, Vermessungsamt, Baupolizeiamt Rechtsdienst, Controlling und Finanzen; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Verkehrspolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk; Finanzkontrolle sowie eingeschrieben an: [...].

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', written in a cursive style.

A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1 Legislaturprogramm 2022 - 2026**

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)<sup>3</sup>. Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. «Komfortable, direkte und sichere Velowege» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung.

*Veloschnellrouten wurden eröffnet und Schwachstellen behoben.*

Im Veloverkehr liegen grosse Potenziale für die gemäss Entwicklungsplanung «Winterthur 2040» sowie dem «Energie- und Klimakonzept 2050» notwendige Veränderung des Modal-Splits. Der Stadtrat will deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen schaffen, damit das Velofahren für alle Altersgruppen attraktiv ist. Sechs radiale Veloschnellrouten werden künftig die Quartiere komfortabel, sicher und direkt mit der Innenstadt und der Region verbinden. Sie bilden das Grundgerüst für ein flächendeckendes Velowegnetz.

In der laufenden Legislatur sollen die Veloschnellroute 3 (Oberseen-Stadtzentrum) und der Teilabschnitt Rennweg realisiert sowie die Schwachstellen mit hoher Priorität aus der entsprechenden Analyse Fuss- und Veloverkehr behoben werden. Auf den Veloschnellrouten 1 (Oberwinterthur), 4 (Töss) und 5 (Wülflingen) werden mindestens abschnittsweise Sofortmassnahmen umgesetzt. Für die Realisierung der übrigen Veloschnellrouten wird ein Umsetzungskonzept ausgearbeitet.

#### **Meilensteine**

- Veloschnellroute 3 Oberseen-Stadtzentrum realisiert
- Veloschnellrouten 1 (Oberwinterthur), 4 (Töss) und 5 (Wülflingen) mindestens abschnittsweise Sofortmassnahmen realisiert
- Teilabschnitt 5 Rennweg realisiert
- Schwachstellen der Priorität 1 aus der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr mehrheitlich behoben
- Umsetzungsstrategie «Veloschnellrouten» erstellt

---

<sup>3</sup> Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022



Das vorliegende Projekt ist im Rahmen der Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» ein Meilenstein der Massnahme «Komfortable, direkte und sichere Velowege» des Legislaturprogramms 2022 - 2026.

## **1.2 Richtplan Radrouten**

Im Richtplan Radrouten ist im Rennweg eine übergeordnete Veloschnellroute als geplante Massnahme eingetragen. Der Stadtrat hat am 2. April 2014 den Netzplan der Veloschnellrouten genehmigt. 2020 wurde dieser Netzplan überarbeitet. Die Veloschnellroute Nr. 5 soll dereinst das Stadtzentrum über Wülflingen mit Pfungen/Embrach verbinden. Mit dem Rennweg im Abschnitt Schützen- bis Wartstrasse soll die erste Etappe der Veloschnellroute Nr. 5 auf einer Länge von 430 m realisiert werden.

2015 bis 2017 wurde das Regenbecken Schützenwiese mit den zugehörigen Zu- und Ablaufkanälen realisiert. Durch diese Bauarbeiten wurde ein erheblicher Anteil der Fahrbahn aufgebrochen und nach der Fertigstellung instand gestellt. Dies erfolgte so, dass alle Eigenschaften der Strasse der geplanten Veloschnellroute entsprechen. Damit können die Synergien der beiden Bauvorhaben genutzt werden.

## **2. Projektziele**

Mit dem vorliegenden Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Erstellung Veloschnellroute
- Erstellung durchgehendes Trottoir
- Ergänzung bestehende Baumreihe
- Erneuerung Beleuchtung (teilweise mit Projekt Regenbecken Schützenwiese umgesetzt)

## **3. Projektbeschreibung**

### Strassenbau

Mit der Umgestaltung des Rennwegs zur Veloschnellroute wird der Strassenquerschnitt neu aufgeteilt. Im Abschnitt Wart- bis Bleichestrasse wird die Veloschnellroute mit einer Breite von 4.80 Meter geführt. Auf der Südseite verläuft ein durchgehendes Trottoir mit einer Breite von 2.40 Meter.

Im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse wird die bestehende Fahrbahn zu Gunsten eines südseitigen Trottoirs auf fünf Meter verschmälert. Hier wird aufgrund des motorisierten Verkehrs sowie der Zufahrt zum Schützenwiesenparkplatz der Strassenquerschnitt leicht breiter. Das Trottoir auf der Nordseite bleibt unverändert.

Beim Knoten Rennweg/Wartstrasse wird für die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger in der Wartstrasse eine Trottoirüberfahrt erstellt.

#### Signalisierung

Gemäss den Grundsätzen von Veloschnellrouten wird der Rennweg gegenüber den querenden Quartierstrassen priorisiert. Das heisst, der bestehende Rechtsvortritt wird aufgehoben. Bei den drei Querstrassen Habsburg-, Walke- und Bleichestrasse werden das Verkehrszeichen «STOP» signalisiert. Bei der Wartstrasse erfolgt die Priorisierung der Veloschnellroute mittels der erwähnten Trottoirüberfahrt. Damit wird einer Einwendung entsprochen, welche im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG durch die Interessenverbände eingebracht wurde.

#### Baumreihe

Die Lücken in der bestehenden Baumreihe auf der Südseite werden durch die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen geschlossen.

#### Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird im Zusammenhang mit dem Projekt erneuert. Teilweise ist diese schon mit dem Projekt Regenbecken Schützenwiese erneuert worden.

### **4. Landerwerb**

Für die Umsetzung des Projekts muss zusätzliches Land im Umfang von rund 415 m<sup>2</sup> erworben werden. Für folgende Massnahmen ist ein Landerwerb erforderlich:

- Erstellung südseitiges Trottoir im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse
- Verbreiterung Velofahrbahn und Erstellung südseitiges Trottoir im Abschnitt Wart- bis Habsburgstrasse

Die betroffenen Grundeigentümerinnen, Kanton Zürich und Stadt Winterthur, Immobilien, wurden über das Bauvorhaben informiert und diese stimmten der Landabtretung zu.

### **5. Vernehmlassungen**

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Nebst den beteiligten Stellen wurden auch andere interne Stellen zur Vernehmlassung eingeladen. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden.

Der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wurde das Projekt zur Äusserung von Begehren eingereicht. Von Seiten Amt für Mobilität wurden keine Auflagen gemacht. Der Kostenteiler wurde erarbeitet.

## **6. Öffentliche Auflageverfahren**

### Mitwirkungsverfahren

Das Projekt wurde am 27. Juni 2018 durch den Stadtrat zur Kenntnis genommen (SR.18.488-1) und das Tiefbauamt wurde beauftragt, die Bevölkerung gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) zur Mitwirkung einzuladen. Die Pläne wurden vom 31. August bis 1. Oktober 2018 öffentlich aufgelegt. Es wurden beim Tiefbauamt sechs Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingereicht. Der Bericht zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Einwendungen wurde vom Tiefbauamt vom 12. März bis 11. Mai 2021 öffentlich aufgelegt.

### Öffentliche Planaufgabe

Das Projekt wurde am 18. Mai 2022 durch den Stadtrat genehmigt. Die öffentliche Planaufgabe gemäss § 16 StrG wurde vom 17. Juni bis 18. Juli 2022 durchgeführt. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden schriftlich über die Planaufgabe informiert.

## **7. [...]**

## **8. Projektfestsetzung**

Das Projekt Veloschnellroute Rennweg, Wart- bis Schützenstrasse, ist gemäss den, aufgrund der teilweisen Einsprachegutheissung angepassten Plänen «Situationen Strassenbau», Mst. 1:500 und Mst. 1:250, sowie "Normalprofile", Mst. 1:50, vom 16.11.2022, festzusetzen (vgl. Beilagen 3.1 – 3.5).

Die im Rahmen des Einspracheverfahrens vorgenommenen Projektanpassungen sind von untergeordneter Bedeutung im Sinne von § 13 Abs. 1 und 17 Abs. 5 StrG. Auf eine erneute öffentliche Auflage des angepassten Projekts kann daher verzichtet werden.

## **9. Kosten und Finanzierung**

### **9.1 Kostenübersicht**

Die Kostenzusammenstellung basiert auf dem Kostenvoranschlag vom 04. April 2022. Der KV weist eine Genauigkeit von  $\pm 10\%$  aus. Massgebender Stichtag ist 04. April 2022.

0 Grundstücke	Fr.	60 000.00
1 Bauwerke	Fr.	800 000.00
2 Diverses	Fr.	80 000.00
3 Dienstleistungen	Fr.	90 000.00
4 Eigenleistungen Bauherrschaft	Fr.	75 000.00
7 Aufwandsminderungen	Fr.	0.00
8 Reserven und Rundung	Fr.	<u>95 000.00</u>
Total Kostenvoranschlag	Fr.	1 200 000.00
Stadtratsreserve und Rundung (1)	Fr.	<u>50 000.00</u>
Gesamtkosten	Fr.	1 250 000.00
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	Fr.	<u>200 000.00</u>
Total Ausführungskredit	Fr.	<u>1 050 000.00</u>
abzüglich nicht gebundene Ausgaben	Fr.	<u>650 000.00</u>
<b>Total Gebundenerklärung</b>	<b>Fr.</b>	<b><u>400 000.00</u></b>

(1) Entgegen Art. 26 der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt kann für die Ausführungsphase aufgrund des fortgeschrittenen Projektstandes und der damit verbundenen Kostengenauigkeit eine Kürzung der Stadtratsreserve für Unvorhergesehenes von 10 % auf 4 % vertreten werden.

## 9.2 Einnahmen

Der Rennweg ist als überkommunaler Radweg klassiert. Dies gilt ebenfalls für den Fussweg zwischen dem Schützenwiesenweg und der Walkestrasse. Diese Bauteile werden demnach durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kostenteiler wurde mit der Volkswirtschaftsdi-rektion des Kantons Zürich anhand dem anteiligen Verhältnis der Interessensflächen festgelegt. Der kantonale Anteil beträgt 74 % respektive 925 000.00 Franken. Das Projekt ist zudem eine beitragsberechtigte Massnahme im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der zweiten Generation. Es kann mit einem Betrag von 90 000.00 Franken zu Gunsten der Stadt Winterthur gerechnet werden.

Gesamtkosten	Fr.	1 250 000.00
./.. Kanton Zürich: Strassenfonds für überkommunale Strassen	Fr.	925 000.00
./.. Bund: Agglomerationsprogramm	Fr.	<u>90 000.00</u>
Voraussichtlich verbleibende Kosten z. L. Stadt Winterthur	Fr.	<u>235 000.00</u>

## 10. Investitionsplanung

Projekt-Nr.	11438
Projektbezeichnung	Veloschnellroute Rennweg, Wart- bis Schützenstrasse, Neubau

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag
501021	Projektierung (bewilligt am 12.12.2016)	B	200 000.00
501022	Ausführung gebundene Ausgaben	§	380 000.00
501022	Ausführung nicht gebundene Ausgaben	S	580 000.00
671010	Beiträge Bau von überkommunalen Rad-/Fusswege		- 745 000.00
630000	Investitionsbeiträge vom Bund		- 165 000.00
<b>Gesamtkredit</b>			<b>250 000.00</b>

Planung	Kostenart 501021	Kostenart 501022	Kostenart 671010	Kostenart 630000	Gesamtbetrag
bisher	105 000	0	- 55 000	0	50 000
2023	0	800 000	- 540 000	- 65 000	195 000
2024	0	100 000	- 60 000	- 80 000	- 40 000
Reserve	95 000	60 000	- 90 000	- 20 000	45 000
<b>Total</b>	<b>200 000</b>	<b>960 000</b>	<b>- 745 000</b>	<b>- 165 000</b>	<b>250 000</b>

Die Investitionsplanung ist mit dem Budget 2024 wie folgt anzupassen:

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag
501021	Projektierung (bewilligt am 12.12.2016)	B	200 000.00
501022	Ausführung gebundene Ausgaben	§	400 000.00
501022	Ausführung nicht gebundene Ausgaben	S	650 000.00
671010	Beiträge Bau von überkommunalen Rad-/Fusswege		- 925 000.00
630000	Investitionsbeiträge vom Bund		- 90 000.00
<b>Gesamtkredit</b>			<b>235 000.00</b>

Planung	Kostenart 501021	Kostenart 501022	Kostenart 671010	Kostenart 630000	Gesamtbetrag
bisher	105 000	0	- 30 000	0	75 000
1. HO 2023	0	850 000	- 680 000	- 35 000	135 000
2024	0	145 000	-105 000	- 45 000	- 5 000
Reserve	95 000	55 000	- 110 000	- 10 000	30 000
<b>Total</b>	<b>200 000</b>	<b>1 050 000</b>	<b>- 925 000</b>	<b>- 90 000</b>	<b>235 000</b>

Die Reserven sind in der Jahresplanung nicht enthalten.

### 10.1 Investitionsfolgekosten und -Erträge

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten und -Erträge richtet sich nach den Vorgaben des Kantons Zürich im Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden und den Vorgaben des Finanzamtes über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten. Sie gelten mit der Bewilligung des vorliegenden Verpflichtungskredits als gebundene Ausgabe und werden der Erfolgsrechnung belastet.

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 Strassen/Verkehrswege mit einer Abschreibungsdauer von 40 Jahren und einem Abschreibungssatz von 2.5 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz.

Kapitalfolgekosten	Jahre 01 – 40
Abschreibung: 2.5 % der Nettoinvestition	5 375.00
Kapitalzins: 1.5 % auf ½ der Nettoinvestition	1 612.50
Sachfolgekosten	
1.5 % <sup>4</sup> der Bruttoinvestition (ohne Landerwerb)	17 850.00
Bruttoinvestitionsfolgekosten	24 837.50
Investitionsfolgeerträge keine	0.00
Nettoinvestitionsfolgekosten	24 837.50
Finanzierungsart	
Durch Steuereinnahmen	100 %
In Steuerprozenten: Im Budget 2023 beträgt 1 Steuerprozent Fr. 2.88 Mio.	0.009

## 11. Rechtsgrundlagen

### 11.1 Gebundenerklärung

Gebundene einmalige Ausgaben der Investitionsrechnung über 300 000 Franken sind vom Stadtrat als gebunden zu erklären (Art. 22 Abs. 1 lit. b der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt).

Gemäss § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG) gelten Ausgaben als gebunden, wenn die Gemeinde durch einen Rechtssatz, durch einen Entscheid eines Gerichtes oder einer Aufsichtsbehörde oder durch einen früheren Beschluss der zuständigen Organe oder Behörden zu ihrer Vorname verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Ermessensspielraum bleibt.

### 11.2 Vorgabe durch übergeordnetes Recht

Gemäss § 5 Gemeindeverordnung (VGG) ist die Gemeinde verpflichtet, ihre Sachwerte laufend so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben und keine Perso-

<sup>4</sup> Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden, Kapitel 5.4.4.

nen-, Sach- oder Bauschäden auftreten. Zur Unterhaltspflicht nach § 5 VGG zählen auch Anpassungen an den zeitgemässen Komfort und an den Stand der Technik sowie die Erfüllung von gesetzlichen Auflagen und Vorschriften.

### **11.3 Örtliche, sachliche und zeitliche Gebundenheit**

In sachlicher Hinsicht darf sich der Handlungsspielraum nicht auf wichtige Elemente des Ausgabenbeschlusses beziehen. Die sachliche Gebundenheit ist gegeben, wenn sich die Entscheidungsfreiheit auf technische Details beschränkt (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 23 zu § 103 GG). In zeitlicher Hinsicht genügt es, wenn sich der vorgesehene Zeitpunkt sachlich rechtfertigen lässt (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 25 zu § 103 GG).

#### *Örtliche Gebundenheit:*

Der Rennweg ist örtlich gesehen nicht verschiebbar.

#### *Sachliche Gebundenheit:*

Bei der erforderlichen Sanierung des Strassenoberbaus und der Werkleitungen handelt es sich um die Instandstellung der bestehenden Infrastruktur. Da es sich um einen betriebsnotwendigen Ersatz von beschädigten, nicht mehr funktionstüchtigen oder notorisch schadenanfälligen Infrastrukturanlagen handelt, gilt die Sanierung als gebunden (Kommentar zum Gemeindegesetz, N. 3 zu § 103 GG).

#### *Zeitliche Gebundenheit:*

Die Strassenoberfläche sowie die Werkleitungen im Projektperimeter sind sanierungsbedürftig. Damit die Gebrauchsfähigkeit und die Substanz der Strasse und der Werkleitungen gewährleistet werden können, ist eine zeitnahe Sanierung erforderlich.

### **11.4 Gebundenerklärung**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen steht fest, dass die Voraussetzungen von § 103 Abs. 1 GG erfüllt sind. Die entsprechenden Ausgaben von 400 000 Franken der Gesamtkosten von 1 250 000 Franken sind deshalb als gebunden zu erklären und zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11438, zu belasten.

### **11.5 Einmalige Ausgaben**

Im Budget enthaltene neue einmalige Ausgaben über 300 000 Franken bis eine Million Franken sind gemäss Art. 34 Abs. 2 lit. c der Gemeindeordnung i.V.m. Art. 21 Abs. 1 lit. b der Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt vom Stadtrat zu bewilligen.

## 12. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Projektfestsetzung und Kreditgenehmigung durch den Stadtrat	Winter 2022/23
Projektgenehmigung durch Kanton	Frühling 2023
Finanzierungsvereinbarung Bund (Aggloprogramm)	Frühling 2023
Arbeitsvergabe der Bauarbeiten durch den Stadtrat	Frühling 2023
Bauausführung	Sommer 2023

## 13. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

### Beilagen (öffentlich):

1. Erläuternder Bericht
2. Kostenvoranschlag
3. Pläne Bauprojekt:
  - 3.1 Übersicht 1:500
  - 3.2 Situation Strasse 1:250, Teil 1
  - 3.3 Situation Strasse 1:250, Teil 2
  - 3.4 Normalprofile 1:50
  - 3.5 Situation 1:500, Landerwerb
  - 3.6 Situation Werkleitungen 1:500
4. Bericht zum Mitwirkungsverfahren

### Beilagen (nicht öffentlich):

5. Einsprachen:
  - 5.1 Einsprache 1
  - 5.2 Einsprache 2
6. Bericht zur Vernehmlassung