



Protokollauszug vom

23.10.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11415, Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse, Instandsetzung: Gebunden-
erklärung von 805 000 Franken, Verpflichtungskredit von 45 000 Franken für die Projektierung
und Weiterbearbeitung des Projekts

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.24.695-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Die Aufwendungen für die Projektierung und Weiterbearbeitung des Projekts Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse, im Gesamtbetrag von rund 805 000 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. 11415, belastet.
2. Für die Aufwendungen der Projektierung und Weiterbearbeitung der neuen Strassenelemente des Projekts Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse, im Gesamtbetrag von rund 45 000 Franken wird ein Verpflichtungskredit bewilligt und der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11415, belastet.
3. Dieser Beschluss wird mit der öffentlichen Auflage gemäss separatem SR-Beschluss veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
4. Mitteilung an: Departement Finanzen, Finanzamt, Investitionsstelle; Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Controlling und Finanzen; Finanzkontrolle.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

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

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Die kantonale Wülflingerstrasse ist eine sehr stark belastete Haupteinfallsachse, täglich verkehren rund 25 000 Fahrzeuge auf dieser Achse. Die signalisierte Geschwindigkeit zwischen den Einmündungen Salomon-Hirzel-Strasse und Neftenbacherstrasse beträgt 50 km/h.

Der Knoten Härti ist ein dreiarmer Knoten, der durch eine Lichtsignalanlage gesteuert ist. Die Beziehung westliche Wülflingerstrasse – Salomon-Hirzel-Strasse ist vortrittsberechtigt. Der Knoten ist heute aufgrund der grossen Verkehrsmenge stark überlastet.

Der Knoten Wässerwiesenstrasse ist ein dreiarmer, unregelmässiger Knoten. Die Wülflingerstrasse ist gegenüber der Wässerwiesenstrasse vortrittsberechtigt.

Der Knoten Neftenbacherstrasse ist ein dreiarmer, unregelmässiger Knoten. Die Wülflingerstrasse ist gegenüber der Neftenbacherstrasse vortrittsberechtigt. Der Knoten ist ebenfalls stark überlastet.

Der allgemeine Strassenzustand der Wülflingerstrasse im Abschnitt Härti bis Neftenbacherstrasse ist sehr schlecht. Eine Gesamterneuerung ist in den nächsten Jahren zwingend erforderlich und unabhängig von einer Neugestaltung dringend vorzunehmen. Im Sommer 2020 mussten als Notfallmassnahme Teile der Beläge ersetzt werden.

1.1 Bushaltestellen Wülflingen

Beim Knoten Härti ist die Buswendeanlage Wülflingen angeordnet. Die Oberflächen und die verschiedenen Unterstände sowie die WC-Anlage befinden sich in einem äusserst schlechten baulichen Zustand. Eine Erneuerung ist zwingend erforderlich. Die Unterstände und die WC-Anlage sind kommunale Inventarobjekte schutzwürdiger Bauten. Schützenswert sind die Stahlkonstruktion und das Ensemble.

1.2 Fuss- und Veloverkehr

Der bestehende Rad- und Gehweg wird auf der Südseite im Zweirichtungsverkehr betrieben. Aufgrund der Bebauung sind bei einigen Grundstücksausfahrten die Sichtweiten auf den Rad- und Gehweg nicht genügend gross. Zudem rechnen Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker nicht mit Fahrrädern im Gegenverkehr und sie schauen beim Einmünden lediglich nach links. Die Ein- und Ausfahrt der Migrol-Tankstelle ist ebenfalls ein Unfallschwerpunkt.

Im Bereich des Haldenbergwegs ist zur Schliessung einer kommunalen Fussweglücke eine Querung der Wülflingerstrasse und eine Fusswegverbindung zur Töss in das Naherholungsgebiet als geplante Massnahme im Verkehrsrichtplan eingetragen. Die bestehenden Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich der Liegenschaften Nr. 346 und Nr. 390 verfügen über keine Mittelschutzinsel, was das Überqueren der Strasse für Fussgängerinnen und Fussgänger aufgrund der grossen Verkehrsmenge schwierig gestaltet.

1.3 Grünflächen/Alleen

Der Strassenraum beim Eingangstor Wülflingen ist dominiert von Asphaltflächen. Lediglich ein paar Einzelbäume stehen im Strassenraum. Eine Baumreihe oder gar eine Allee nach den Anforderungen des Alleenkonzepts ist darin nicht lesbar.

Die Grünfläche zwischen der Neftenbacher- und der Wülflingerstrasse ist landschaftsgestalterisch nur wenig attraktiv und weiss kaum Elemente zur Förderung eines verbesserten Mikroklimas auf.

2. Projektstand

Das Vorprojekt wurde am 23. Februar 2022 durch den Stadtrat genehmigt (SR.22.103-1); gleichzeitig wurde das Tiefbauamt ermächtigt das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz (StrG) durchzuführen. Zugleich wurde das Vorprojekt beim Kanton zur Begehrensäusserung nach § 45 Abs. 1 StrG eingereicht. Das Vorprojekt sah vor, dass im Abschnitt Härti bis Neftenbacherstrasse beidseitig Rad- und Gehwege im Richtungsverkehr mit einer Breite von minimal 3.0 m eingerichtet werden. Der Kanton stellte sich gegen diese Lösung und verlangte, dass die Stadt die Veloführung in der Wülflingerstrasse überdenkt resp. alternative Varianten erarbeitet und beurteilt. Das Mitwirkungsverfahren wurde aufgrund dieser grossen Projektunsicherheit nicht durchgeführt.

Im Rahmen des Variantenstudiums wurden folgende Varianten geprüft und bewertet:

- Variante Projekt: Beidseitig kombinierter Rad- und Gehweg
- Variante 1: Radstreifen $b = 1.80$ m
- Variante 2: Radstreifen $b = 1.50$ m
- Variante 3: Optimierung Bestand, Verbreiterung einseitig kombinierter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsradweg)

Die Variantenbeurteilung zeigte, dass mit einer Änderung der Veloführung keine grundlegende Verbesserung erzielt werden kann und aufgrund der sehr eingeschränkten Platzverhältnisse immer starke Kompromisse resultieren, welche bezüglich Machbarkeit vom Kanton und der Stadt

unterschiedlich eingeschätzt werden. Als Ergebnis der Untersuchung konnte man sich auf die Variante 3 einigen. Diese sieht vor, das bestehende Regime (einseitig kombinierter Rad- und Gehweg) zu belassen und soweit wie möglich zu optimieren (Verbreiterung, taktile Trennung, Signalisation und Markierung). Auf Grundlage dieses Entscheides musste das Vorprojekt komplett überarbeitet werden, was eine deutliche Erhöhung der Projektierungskosten zur Folge hat.

Die Planunterlagen wurden dem Kanton am 30. November 2023 eingereicht. Mit Schreiben vom 23. Januar 2024 teilte der Kanton Zürich der Stadt Winterthur das Einverständnis zum Strassenbauprojekt mit.

3. Projekt/Vorhaben

3.1 Fuss- und Veloverkehr

Der Rad- und Gehweg wird auch zukünftig auf der Südseite als Zweirichtungsradweg betrieben. Im Regelfall wird der Radweg in einer Breite von 2.50 m und der Gehweg in einer Breite von 2.0 m ausgeführt. Gegenüber heute ist der Rad- und Gehweg mindestens ein Meter breiter, was zu einer Komfortsteigerung führt. Getrennt werden die beiden Bereiche mit einem gestürzten, fehlerverzeihenden Randstein.

3.2 Wülflingerstrasse

Die Fahrbahnen für den MIV werden mit je einer Breite von minimal 3.05 m ausgebildet. Gegenüber dem Vorprojekt 2022 wurde die Fahrbahnbreite um 40 cm verschmälert, dies zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Damit der Begegnungsfall LW/LW oder Bus/Bus gewährleistet werden kann, wird in der Wülflingerstrasse die signalisierte Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Mit dieser Massnahme werden auch die Lärmemissionen reduziert.

3.3 Neftenbacherstrasse

Die Neftenbacherstrasse wird als Kernfahrbahn mit einem Radstreifen für die bergwärtsfahrenden Velofahrerinnen und Velofahrer projektiert. Die Breite des Radstreifens beträgt 1.80 m. Auf der Bergseite wird weiterhin ein Gehweg mit einer Breite von 2.50 m geführt.

3.4 Knoten Härti

Das Vorprojekt sieht vor, den Knoten Härti aufzuweiten, so dass er auch von grösseren Fahrzeugen gut befahren werden kann. Mit der Verbreiterung der Rechtsabbiegespur von der Wülflingerstrasse in die Salomon-Hirzel-Strasse sowie einer Rechtsabbiegespur von der westlichen in die östliche Wülflingerstrasse erhöht sich die Leistungsfähigkeit des lichtsignalgesteuerten Knotens erheblich. Damit entstehen in den Morgen- und Abendspitzenstunden voraussichtlich keine

Staubildungen mehr. Mit dem neuen Rechtsabbieger kann der Verkehr stadteinwärts besser über die Salomon-Hirzel-Strasse gesteuert werden. Das Zentrum Wülflingen wird dadurch entlastet.

3.5 Knoten Wässerwiesenstrasse

Der Knoten Wässerwiesenstrasse wird zukünftig ebenfalls durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Es entsteht mit dem Knoten Härti ein Doppelknoten. Aufgrund ihrer Nähe zueinander müssen die Lichtsignalanlagen koordiniert gesteuert werden. Damit die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann, ist neu ein Rechtsabbiegeverbot von der Wässerwiesenstrasse in die Wülflingerstrasse vorgesehen; von der Wülflingerstrasse kann nicht mehr links in die Wässerwiesenstrasse abgebogen werden. Die Erschliessung der Wässerwiesenstrasse erfolgt stadteinwärts somit über die Salomon-Hirzel-Strasse oder über die Querstrassen, die die Wässerwiesen- mit der Wülflingerstrasse verbinden.

3.6 Knoten Neftenbacherstrasse

Beim Knoten Neftenbacherstrasse wird eine neue Lichtsignalanlage inkl. einer Busbevorzugung installiert. Somit können die Verlustzeiten der Regionalbusse reduziert und die Verkehrssicherheit beim heutigen Unfallschwerpunkt erhöht werden. Das Rechtseinmünden von der Neftenbacher- in die Wülflingerstrasse sowie das Linksabbiegen von der Wülflinger- in die Neftenbacherstrasse wird nicht mehr möglich sein. Die Anzahl dieser Fahrbeziehungen ist heute mit je fünf Fahrzeugen pro Abendspitzenstunde äusserst gering. Dadurch kann die erforderliche Leistungsfähigkeit des Knotens gewährleistet werden.

3.7 Bushaltestelle Wülflingen

Gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus vom Januar 2020 wendet in der Buswendeanlage Wülflingen ab 2035 neben der Buslinie 2 auch die Buslinie 7. In der neu konzipierten Buswendeanlage hat es Platz für zwei Doppelgelenkbusse mit einer unabhängigen Wegfahrtmöglichkeit. In der Wülflingerstrasse wird zulasten von bestehenden Längsparkfeldern vor der Wendeanlage eine Busspur mit einer Länge von rund 60 m eingerichtet, was zu besseren Bedingungen zum Einfahren in die Buswendeanlage führt sowie Platz für einen dritten Doppelgelenkbus für den Ausstieg der Passagiere bietet. Die Ausfahrt wird mit einer Busbevorzugung eingerichtet, dadurch können die heutigen Verlustzeiten reduziert werden.

4. Kosten

4.1 Kostenübersicht

Für die Projektierungsarbeiten wurde am 10. Dezember 2012 durch das Parlament ein B-Kredit im Betrag von 300 000 Franken und am 30. August 2021 ein Verpflichtungskredit im Betrag von

450 000 Franken genehmigt. Diese beiden Kredite wurden vollumfänglich in Anspruch genommen. Für die Weiterbearbeitung der Projektierung ist ein Zusatzkredit erforderlich.

Die Kostenzusammenstellung beruht auf den Kosten der bisher ausgeführten Arbeiten sowie der noch zu erwarteten Planungs- und Projektierungskosten bis zur SIA-Phase 33.

Die Zuweisung zu den neuen bzw. gebundenen Kosten erfolgt soweit möglich auf Basis der konkreten Positionen der Kostenzusammenstellung. Gewisse Arbeiten betreffen sowohl die neuen wie auch die gebundenen Kosten. Eine exakte Abgrenzung der Kosten ist nicht möglich, weshalb diese gemeinsamen Kosten in einem jeweils bestimmten prozentualen Verhältnis je nach Arbeitskategorie aufgeteilt werden. Eine detailliertere Zuweisung kann nach Vorliegen des Bauprojekts mit Kostenvoranschlag erfolgen.

Bezeichnung	Betrag	neu	gebunden
1 Bauwerke	70 000.00	70 000.00	0.00
2 Diverses	80 000.00	0.00	80 000.00
3 Dienstleistungen	1 050 000.00	525 000.00	525 000.00
4 Eigenleistungen Bauherrschaft	100 000.00	50 000.00	50 000.00
8 BKP Reserven (Art. 26 Abs.2 VVFH) *	150 000.00	75 000.00	75 000.00
Total Kostenschätzung Projektierung	1 450 000.00	720 000.00	730 000.00
Reserve Stadtrat (Art. 26 Abs.1 VVFH)	150 000.00	75 000.00	75 000.00
Total Projektierungskredit	1 600 000.00	795 000.00	805 000.00
Bewilligter Projektierungskredit vom 10.12.2012 B und 30.08.2021 P		750 000.00	0.00
Beantragter Verpflichtungskredit		45 000.00	0.00
Beantragte Gebundenerklärung		0.00	805 000.00

* inkl. BKP 4 Bauherreneigenleistungen (gemäss Richtlinie Stadt Winterthur vom 01.01.2022)

Bruttoinvestitionen (Gesamtkosten)	21 600 000.00
Investitionseinnahmen, Beiträge Bau von überkommunalen Strassen (671005) Investitionsbeiträge vom Bund	- 18 380 000.00
Voraussichtlich verbleibende Kosten z. L. Stadt Winterthur	3 220 000.00

4.2 Investitionsplanung

Das Vorhaben ist im Budget 2024 wie folgt in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt:

Projekt-Nr.	11415
Projektbezeichnung	Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse

Kostenart	Bezeichnung		Betrag
501011	Projektierung (bewilligt am 10.12.2012 B)	B	300 000.00
501011	Projektierung (bewilligt am 30.08.2021 P)	P	450 000.00
501011	Projektierung	S	650 000.00
501012	Ausführung	#	20 000 000.00
671005	Beiträge Bau von überkommunalen Strassen		- 18 000 000.00
Gesamtkredit			3 400 000.00

Jahr	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Gesamtbetrag
bisher	822 000.00	0.00	- 739 000.00	83 000.00
Vorschau	50 000.00	0.00	- 40 000.00	10 000.00
2025	100 000.00	0.00	- 85 000.00	15 000.00
2026	100 000.00	0.00	- 85 000.00	15 000.00
2027	100 000.00	0.00	- 85 000.00	15 000.00
2028	100 000.00	0.00	- 85 000.00	15 000.00
2029	53 000.00	4 500 000.00	- 3 800 000.00	753 000.00
2030	0.00	4 500 000.00	- 3 800 000.00	700 000.00
2031	0.00	4 500 000.00	- 3 800 000.00	700 000.00
2032	0.00	4 500 000.00	- 3 754 000.00	746 000.00
BKP Reserven	40 000.00	1 000 000.00	- 865 000.00	175 000.00
SR Reserven	35 000.00	1 000 000.00	- 862 000.00	173 000.00
Total	1 400 000.00	20 000 000.00	- 18 000 000.00	3 400 000.00

Der Verpflichtungskredit ist wie folgt anzupassen:

Kostenart	Bezeichnung		Betrag
501011	Projektierung (bewilligt am 10.12.2012 B)	B	300 000.00
501011	Projektierung (bewilligt am 30.08.2021 P)	P	450 000.00
501011	Projektierung neue Ausgaben	S	45 000.00
501011	Projektierung gebundene Ausgabe	§	805 000.00
501012	Ausführung	#	20 000 000.00
671005	Beiträge Bau von überkommunalen Strassen		- 18 380 000.00
Gesamtkredit			3 220 000.00

Jahr	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Gesamtbetrag
bisher	822 000.00	0.00	- 739 000.00	83 000.00
Vorschau	100 000.00	0.00	- 85 000.00	15 000.00
2025	150 000.00	0.00	- 125 000.00	25 000.00
2026	150 000.00	0.00	- 125 000.00	25 000.00
2027	78 000.00	0.00	- 56 000.00	22 000.00
2028	0.00	0.00	0.00	0.00
2029	0.00	100 000.00	- 85 000.00	15 000.00
2030	0.00	100 000.00	- 85 000.00	15 000.00
2031	0.00	6 000 000.00	- 5 100 000.00	900 000.00
2032	0.00	6 000 000.00	- 5 100 000.00	900 000.00
2033	0.00	5 800 000.00	- 4 930 000.00	870 000.00
BKP Reserven	150 000.00	1 000 000.00	- 975 000.00	175 000.00
SR Reserven	150 000.00	1 000 000.00	- 975 000.00	175 000.00
Total	1 600 000.00	20 000 000.00	- 18 380 000.00	3 220 000.00

Die Reserven sind in der Jahresplanung nicht enthalten.

5. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Zustimmung Projekt durch Stadtrat	Herbst 2024
Information Sachkommission Stadtbau	Herbst 2024
Mitwirkungsverfahren nach § 13 StrG	Winter 2024/25
Öffentliche Planaufgabe nach § 16/17 StrG	Winter 2025/26
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Herbst 2026
Kreditgenehmigung Stadtparlament	Winter 2026/27
Projektgenehmigung durch Kanton	Sommer 2027
Frühestmöglicher Baustart	ab Sommer 2030

6. Rechtsgrundlagen

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 Aufsichtsbe-

hörde oder durch einen früheren Beschluss der zuständigen Organe oder Behörden zu ihrer Vor-
nahme verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Ermessensspielraum
bleibt.

6.1 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-
nen-, Sach- oder Bauschäden auftreten. Zur Unterhaltspflicht nach § 5 VGG zählen auch Anpas-
sungen an den zeitgemässen Komfort und an den Stand der Technik sowie die Erfüllung von
gesetzlichen Auflagen und Vorschriften.

6.2 Örtliche, sachliche und zeitliche Gebundenheit

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

Örtliche Gebundenheit:

Die Wülflingerstrasse 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 Infra-
strukturanlagen 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.

6.3 Gebundenerklärung

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen steht fest, dass die Voraussetzungen von § 103 Abs. 1
GG erfüllt sind. Die entsprechenden Ausgaben von 805 000 Franken der Gesamtkosten von
1 600 000 Franken für die Projektierung sind deshalb als gebunden zu erklären und zu Lasten

der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11415, zu belasten.

6.4 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.

7. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Über das vorliegende Geschäft wird im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 Strassengesetz informiert (separater SR-Beschluss).

8. Veröffentlichung

Der Beschluss wird zusammen mit dem separaten Beschluss über die öffentliche Auflage zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen:

1. Projektbeschreibung
2. Übersichtsplan
3. Situation Strasse
4. Normalprofile
5. Situation Umgebungsgestaltung Buswendeanlage Härti
6. Situation Umgebungsgestaltung Knoten Neftenbacherstrasse
7. Situation Landerwerb

Beilagen (nicht öffentlich):

8. Aktennotiz 1. Bereinigungssitzung zur 3. Begehrensäusserung vom 29. April 2022
9. Schreiben Vorprüfung, Amt für Mobilität vom 23. Januar 2024