

Protokollauszug vom

26.05.2021

Departement Bau / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11774, Dättnauer-/Steigstrasse, Knoten, Neubau Lichtsignalanlage; Projektfestsetzung, Gebundenerklärung und Ausgabenfreigabe von 2 325 000 Franken

IDG-Status: öffentlich

SR.21.391-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Projekt Dättnauer-/Steigstrasse, Knoten, Neubau Lichtsignalanlage, wird gemäss § 45 Abs. 2 Strassengesetz (StrG) festgesetzt.
2. Die Aufwendungen für die Strassensanierung im Gesamtbetrag von rund 2 325 000 Franken werden gestützt auf § 5 Gemeindeverordnung als gebundene Ausgaben im Sinne von § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz bezeichnet und zulasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11774, freigegeben.
3. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Kreditantrag an den Grossen Gemeinderat für die nicht gebundenen Ausgaben gemäss Ziffer 9 der Begründung von 875 000 Franken auszuarbeiten und dem Stadtrat bis zu den Sommerferien vorzulegen.
4. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, das Strassenprojekt den kantonalen Stellen zur Projektgenehmigung einzureichen.
5. Das Departement Finanzen, Immobilien, wird beauftragt, die für das Projekt nötigen Landerwerbe vorzubereiten und dem Stadtrat separat Antrag zu stellen.
6. Dispositiv Ziffer 2 dieses Beschlusses wird am 3. Juni 2021 mit Rechtmittelbelehrung (Stimmrechtsrekurs) amtlich publiziert.
7. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Finanzamt, Investitionsstelle, Immobilien; Departement Bau, Tiefbauamt, Entwässerung, Strasseninspektorat, Verkehr, Vermessungsamt, Amt für Städtebau, Baupolizeiamt; Departement Si-

cherheit und Umwelt, Schutz und Intervention, Stadtpolizei, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Departement Schule und Sport; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk; Stadtkanzlei (Auftrag gemäss Ziffer 6); Finanzkontrolle.

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

Der Knoten Dättnauer-/Steigstrasse in Töss ist ein vierarmiger Knoten. Er verbindet die Gebiete Dättnau und Steig mit der Kernstadt und dem naheliegenden Autobahnanschluss der A1. Über den Knoten führen drei Buslinien (SBW Linie 5, 11, Post 660, Nachtbus 66), die Bushaltestelle Steigmühle befindet sich im Knotenbereich.

Der Knoten weist teilweise schlechte Sichtverhältnisse auf, die Verkehrssicherheit und das Angebot des Fuss- und Veloverkehrs haben dementsprechend Verbesserungspotenzial und der Belag ist sanierungsbedürftig. Während den Spitzenstunden gelangt der Knoten an seine Kapazitätsgrenze, was zu Rückstau und insbesondere zu Verlustzeiten für den ÖV führt.

Gemäss dem Konzept der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) ist am Knoten eine Lichtsignalanlage (LSA) für die Buspriorisierung geplant. Das RVS hat zum Ziel, den Verkehr auf dem Stadtnetz zu lenken, den ÖV zu bevorzugen und somit die Fahrbahnstabilität zu verbessern. Aufgrund der beengten örtlichen Platzverhältnisse (ein Fahrstreifen pro Zufahrt) und des ÖV-Aufkommens (auf drei von vier Zufahrten verkehren Buslinien) sind die Möglichkeiten der Dosierung des stadteinwärts fahrenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) eingeschränkt bzw. kann ohne grössere bauliche oder steuerungstechnische Massnahmen nicht erfolgen, da ansonsten der Bus Verlustzeiten erfährt.

Im Schwerpunkt «Effiziente Verkehrssteuerung» des Legislaturprogramms 2018 bis 2022 des Stadtrates ist als Massnahme die Umsetzung des Konzeptes für die Regionale Verkehrssteuerung (RVS) enthalten (ME.14.35). Der Knoten Dättnauer-/Steigstrasse gehört zu diesem Konzept und somit zur Legislaturmassnahme.

2. Projektziele

Mit dem Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Priorisierung des ÖV, insbesondere Linie 5 bei Ausfahrt Dättnauerstrasse in Richtung Stadtzentrum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich für alle Verkehrsteilnehmenden
- Werterhaltung der Strasseninfrastruktur durch Belagsinstandsetzung

3. Projektbeschreibung

3.1 Verkehrsführung/Knotentopologie

Steigstrasse Nord

Ein Abbiegestreifen in Mittellage für den Veloverkehr mit einer Breite von zwei Metern ermöglicht eine komfortable Querungshilfe auf den Rad-/Gehweg. Der von Norden kommende Veloverkehr wird zur sicheren Eingliederung in den übrigen Verkehr rund 20 Meter vor der LSA auf die Fahrbahn geführt. Ein vier Meter langer Velovortrittsbereich («Velosack») ermöglicht dem Velofahrenden ein sicheres Eingliedern bei Rot. Die gerade Anfahrt an die Bushaltestelle stadteinwärts ermöglicht einen hindernisfreien Ausbau der Haltekante auf 22 cm. Die vorhandene Trottoirbreite im Haltestellenbereich erfüllt mit zwei Metern die minimalen kantonalen Anforderungen. Der stehende Bus kann links vom MIV (für LW nur unter Mitbenutzung des Abbiegestreifens Velo) mit angepasster Geschwindigkeit überholt werden. Der gesamte Umbau des Strassenraumes benötigt keinen Landerwerb oder sonstige Eingriffe in die bestehende Parzellenstruktur.

Steigstrasse Süd

In Richtung Norden wird der Radstreifen durchgehend auf 1.50 Metern, bis an den Knoten heran verbreitert. Ein vier Meter langer Velovortrittsbereich («Velosack») ermöglicht bei Rot ein sicheres Eingliedern. Der durchgehende Mittelbereich von zwei Metern über den Knoten wird im Querungsbereich der Fussgängerinnen und Fussgänger als Mittelinsel und im Ein-/Ausfahrtsbereich des Porsche-Zentrums als Abbiegehilfe/Aufstellbereich verwendet. Die Bushaltestelle kann gerade angefahren werden und ermöglicht somit einen behindertengerechten Ausbau der Haltekante auf 22 cm. In Kombination mit einem Velostreifen von durchgehend 1.50 Metern Breite werden die kantonalen Anforderungen für Bushaltestellen mit Velostreifen eingehalten. Durch das 2.50 Meter breite Trottoir im Haltestellenbereich entsteht eine komfortable und sichere Situation für den Fussverkehr.

Dättnauerstrasse West

Die neu vorgesehene Fahrbahnbreite gestattet dem Veloverkehr auch bei Stausituationen auf dem Radstreifen eine Vorfahrt bis zum Knoten. Ein vier Meter langer Velovortrittsbereich («Velosack») ermöglicht bei Rot ein sicheres Eingliedern vor dem MIV. Für unsichere Velofahrende, welche auf den Rad-/Gehweg nach Norden gelangen möchten, gibt es die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens. Die Lage der Haltestelle setzt sich aus dem Kompromiss der Zugänglichkeit (Nähe zu den anderen Haltestellen, Nähe zum Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger) mit der Haltekante von 16 cm zusammen.

Dättnauerstrasse Ost

Entlang der Dättnauerstrasse Ost sind keine baulichen Anpassungen vorgesehen. Anpassungen des Strassenrandes im Ein-/Ausbiegebereich ergeben sich durch geometrische Anpassungen entlang der Steigstrasse.

Knotenmitte

In Richtung Süden entlang der Steigstrasse wird der Radstreifen über den Knoten geführt und farblich markiert. In Richtung Norden wird der Radstreifen zwar räumlich sichergestellt, jedoch nicht als solcher markiert, um dem Veloverkehr zu ermöglichen, bereits im Knotenbereich den Fahrstreifen zu wechseln (keine Benutzungspflicht). Der unsichere Veloverkehr kann trotzdem geschützt den Knoten queren und den Fahrstreifenwechsel erst nach dem Knoten durchführen. Gleichzeitig wird der MIV entsprechend räumlich geführt. Der durchgehende und zwei Meter breite Mittelbereich dient als Ein- und Abbiegehilfe.

Die Radien der Strassenkante sind so ausgelegt, dass ein Bus/LW ein- und ausfahren kann, ohne die Gegenfahrbahn benutzen zu müssen. Der gesamte Knoten wird mittels einer Lichtsignalanlage gesteuert. Sollte diese in einem Ausnahmefall ausfallen, ist durch die Signalisation und Bodenmarkierung («kein Vortritt») der Vortritt geregelt. Der Mittelbereich soll als Ein- und Abbiegehilfe verwendet werden.

Die Lichtsignalmasten werden mittig zur Querung für Fussgängerinnen und Fussgänger platziert. In Absprache mit dem Strasseninspektorat sollen alle Masten an der Hinterkante des Trottoirs platziert werden, u. a. um die maschinelle Reinigung und den Winterdienst auf dem Trottoir zu gewährleisten.

3.2 Kunstbauten

Die Brücke über den Steigbach befindet sich in einem guten Zustand. Die Betonkonstruktion ist abgedichtet, die Stützmauern weisen keine offensichtlichen Mängel auf. Als Werterhaltungsmassnahme wird im Zuge der Fahrbahngesamterneuerung jedoch das Gewölbe freigelegt und gegen Sickerwasser von oben abgedichtet.

3.3 Lichtsignalanlage

Die LSA soll mit einer 3-Phasen-Steuerung laufen, wobei der Fussverkehr konfliktfrei in einer eigenen Phase freigegeben wird. Zu begründen ist dies mit dem erhöhten Schutzbedürfnis des Fussverkehrs (Schulweg) am Knoten und dem erhöhten Rechtsabbiegeranteil, vor allem auf der Steigstrasse Nord.

Der ÖV kann sich über eigene Anmelde Mittel auf den Zufahrten anmelden und bewirkt so eine vorgezogene Freigabe oder eine Verlängerung der bestehenden Grünzeit. Nach erfolgter Abmeldung wird die Zufahrt wieder gesperrt bzw. in die reguläre Signalsteuerung zurückgekehrt.

Auf der Dättnauerstrasse West und der Steigstrasse Süd kann der MIV dosiert werden. Da keine separaten Busspuren auf diesen Zufahrten vorgesehen sind, wird der MIV jedes Mal vor dem Bus ausgestossen, wenn dieser sich anmeldet.

Der Veloverkehr erhält eigene Signalgruppen/Signalgeber. Dadurch wird bei Freigabebeginn ein Vorstart gegenüber dem MIV ermöglicht. Bei einer MIV-Dosierung kann der Veloverkehr ausserdem über das Freigabeende des MIV hinweg verlängert werden.

Der Fussverkehr erhält auf Anforderung eine gegenüber dem Fahrverkehr gesicherte Freigabe phase. Für sehbehinderte und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen werden an jedem Übergang die Drücker für Fussgängerinnen und Fussgänger mit zusätzlichen Anmelde Mitteln ausgerüstet, zur Anforderung der Freigabe via Blindenvibration oder Akustik für sehbehinderte Personen sowie einer verlängerten Freigabe der normalen Freigabezeit für in ihrer Mobilitä teingeschränkte Personen.

Insgesamt können die massgebenden Verkehrsmengen in den Spitzenstunden mit einer ausreichenden Verkehrsqualität verarbeitet werden. Durch eine aktive Dosierung einer Zufahrt können die Wartezeiten und Rückstaulängen entsprechend anwachsen.

3.4 Strassensanierung

Ein Sanierungsbedarf der Fahrbahn wurde ausgewiesen. Der Strassenoberbau wird gemäss Verkehrslastklasse T5 ausgebaut und teilweise erneuert.

3.5 Strassenentwässerung

Seitens Entwässerung wurde kein Bedürfnis angemeldet. Neue Strassengeometrien erfordern jedoch teilweise eine Anpassung/Ersatz bestehender Einlaufschächte und Schlammsammler.

3.6 Werkleitungen

Stadtwerk Winterthur, Gas und Wasser

In der Steigstrasse müssen die bestehenden Gas- und Wasserleitungen ersetzt werden.

Stadtwerk Winterthur, Elektrizität und Telekom

Der Bereich Elektrizität und Telekom hat im Projektperimeter Bedarf das Trasse zu erneuern und auszubauen. Die erforderlichen Arbeiten werden in der nächsten Projektphase Bauprojekt koordiniert.

Stadtwerk Winterthur, öffentliche Beleuchtung

Im Projektperimeter sind die Erneuerung der Strassenbeleuchtung und Anpassung von Anlagen von Stadtbus notwendig. Diese Bestandteile und notwendigen Arbeiten werden auf Stufe Bauprojekt koordiniert.

Übrige Werke

Keine Ausbaubedürfnisse.

4. Landerwerb

Aufgrund eines zusätzlichen Velostreifens in der Steigstrasse Süd, dem Ausbau der Fahrbahn in der Dättnauerstrasse West sowie Steigstrasse Nord ist ein Landerwerb von insgesamt rund 438 m² erforderlich. Der für die Lichtsignalanlage erforderliche Standort der Steuerkabine wird mittels einer unentgeltlichen Dienstbarkeit geregelt. Das benötigte Land von Parzelle TO3905 sowie TO3904 liegt jeweils im Bereich zwischen Strassenparzelle und Baulinie. Der Landerwerb bei Parzelle TO4668 von rund 144 m² wird aufgrund der bereits bisher untergeordneten Nutzung der Fläche – hauptsächlich als Trottoir – voraussichtlich pauschal entschädigt. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden über das Bauvorhaben informiert. Im Rahmen der Planaufgabe gemäss § 16 Strassengesetz ging keine Einsprache ein.

5. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Das Projekt wurde für in Ordnung befunden. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden. Der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich wurde das Projekt zur Äusserung von Begehren eingereicht. Der Kanton ist mit dem Vorhaben einverstanden.

6. Öffentliche Auflageverfahren

6.1 Mitwirkungsverfahren

Das Projekt wurde vom Stadtrat am 21. August 2019 (SR.19.621-1) zur Kenntnis genommen und das Tiefbauamt wurde beauftragt, die Bevölkerung gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) zur Mitwirkung einzuladen. Die Pläne wurden vom 6. September 2019 bis 7. Oktober 2019 öffentlich aufgelegt. Es wurden beim Tiefbauamt fünf Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingereicht.

Infolge der Einwendungen sind folgende hauptsächliche Projektanpassungen vorgenommen worden:

- Verbreiterung der Fahrbahn stadteinwärts im Bereich der Haltestelle Steigstrasse Nord zum verbesserten Überholen.
- Optimierung der Bushaltekante Dätttau West zur Gewährleistung einer maximal möglichen Haltekante von 22 cm unter Gewährleistung der Zu- und Wegfahrten und des erforderlichen Rückstaubereiches hinter dem Bus.
- Berücksichtigung technischer Details in der Ausgestaltung der Lichtsignalanlage, welche in der Phase Ausführungsprojekt Berücksichtigung finden werden.

Der Bericht zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Einwendungen wurde vom Tiefbauamt vom 7. Februar 2020 bis 7. April 2020 öffentlich aufgelegt.

6.2 Öffentliche Planauflage

Die öffentliche Planauflage gemäss § 16 StrG wurde vom 8. Januar 2021 bis 8. Februar 2021 durchgeführt. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie massgebende Verbände wurden schriftlich über die Planauflage informiert. Den direkt betroffenen Grundeigentümerschaften wurde eine persönliche Anzeige zugestellt.

Es sind keine Einsprachen eingegangen.

7. Kosten

Die Kostenzusammenstellung basiert auf dem Kostenvoranschlag vom 26.2.2021:

0 Grundstücke	Fr.	72'400.—
1 Bauwerke	Fr.	2'459'700.—
2 Diverses	Fr.	59'000.—
3 Dienstleistungen	Fr.	191'000.—
4 Eigenleistungen Bauherrschaft	Fr.	217'000.—
7 Aufwandsminderungen	Fr.	0.—
8 Reserven und Rundung	Fr.	<u>200'900.—</u>
Total Kostenvoranschlag	Fr.	<u>3'200'000.—</u>
Stadtratsreserve, ca. 10 % der Baukosten (BKP 1) (Art. 61 VVFH)	Fr.	<u>250'000.—</u>
Gesamtkosten	Fr.	3'450'000.—
Abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit gemäss Verfügung vom 15.12.2014 und 16.12.2019	Fr.	250'000.—
Abzüglich zu beantragender Kredit beim Grossen Gemeinderat	Fr.	<u>875'000.—</u>
Total Gebundenerklärung	Fr.	<u>2'325'000.—</u>

8. Finanzierung

Die Steigstrasse ist eine überkommunal klassierte Strasse und wird demnach durch den Kanton Zürich finanziert. Die Dättnauerstrasse ist eine kommunal klassierte Strasse. Gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation ist das Gesamtprojekt zudem beitragsberechtigt (35 %). Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich hat für den überkommunalen Anteil die Anrechenbarkeit an die Bau- und Unterhaltspauschale in Aussicht gestellt (Schreiben vom 1. September 2020).

Gesamtkosten	Fr.	3'450'000.—
./i. Kanton Zürich: Strassenfonds für überkommunale Strassen	Fr.	<u>3'000'000.—</u>
Voraussichtlich verbleibende Kosten z. L. Stadt Winterthur	Fr.	<u>450'000.—</u>

9. Gebundene und nicht gebundene Ausgaben

Bei den meisten Strassenbauarbeiten handelt es sich um Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten, folglich sind diese Aufwendungen gebunden. Die Kosten für die Verbreiterung der Dättnauerstrasse West sowie Steigstrasse Süd zur Einrichtung eines ausreichend breiten und durchgehenden Velostreifens sowie die Einrichtung der Lichtsignalanlage sind nicht gebundene Ausgaben.

Folgende Kosten fallen als nicht gebundene Ausgaben an:

Landerwerb	Fr.	75'000.—
Verbreiterung Fahrbahn Dättnau/Steig	Fr.	150'000.—
Lichtsignalanlage	Fr.	<u>900'000.—</u>
Total	Fr.	1'125'000.—
./i. bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit gemäss Verfügung vom 15.12.2014 und 16.12.2019	Fr.	<u>250'000.—</u>
Total nicht gebundene Ausgaben	Fr.	875'000.—
Gebundene Ausgaben	Fr.	2'325'000.—
Nicht gebundene Ausgaben	Fr.	875'000.—
+ bewilligter und beanspruchter P-Kredit	Fr.	<u>250'000.—</u>
Gesamtkosten	Fr.	<u>3'450'000.—</u>

Für die nicht gebundenen Ausgaben wird nach Festsetzung eine Weisung an den Grossen Gemeinderat erstellt.

10. Investitionsplanung

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

Projekt-Nr.	11774
Projektbezeichnung	Dättnauer-/Steigstrasse, Knoten

Kostenart	Bezeichnung		Betrag
501011	Projektierung (bewilligt am 15.12.2014)	B	150'000.00
501011	Projektierung (bewilligt am 16.12.2019)	B	100'000.00
501012	Ausführung	#	1'000'000.00
671005	Beiträge von überkommunalen Strasse		-570'000.00
Gesamtkredit			680'000.00

Jahr	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Gesamtbetrag
<i>bisher</i>	250'000.00	0.00	0.00	250'000.00
2022	0.00	700'000.00	-420'000.00	280'000.00
2023	0.00	300'000.00	-150'000.00	150'000.00

Die Investitionsplanung ist mit dem Budget 2022 wie folgt anzupassen:

Kostenart	Bezeichnung		Betrag
501011	Projektierung	B	150'000.00
501011	Projektierung	B	100'000.00
501012	Ausführung	§	2'325'000.00
501012	Ausführung	#	875'000.00
671005	Baupauschale		-3'000'000.00
Gesamtkredit			450'000.00

Jahr	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005/	Gesamtbetrag
Bisher	230'000.00	0.00	0.00	
2021	20'000.00	15'000.00	0.00	35'000.00
2022	0.00	2'000'000.00	-1'685'000.00	315'000.00
2023		1'150'000.00	-1'050'000.00	100'000.00

11. Gebundenerklärung der Ausgaben

11.1 Rechtsgrundlagen

Gebundene Ausgaben der Investitionsrechnung sind vom Stadtrat zu bewilligen (Art. 57 Abs. 1 Vollzugsverordnung über den Finanzhaushalt der Stadt Winterthur).

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 Personen-, Sach- oder Bauschäden auftreten. Zur Unterhaltungspflicht 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:

Die Strasse ist örtlich gesehen nicht verschiebbar.

Sachliche Gebundenheit:

Neben dem Neubau der Lichtsignalanlage und der dadurch notwendigen Fahrbahnverbreiterung umfasst das Projekt eine grundlegende und notwendige Sanierung des Strassenoberbaues. Die Fundation wird teilweise erneuert und die Strassenbeläge werden über den gesamten Projektperimeter neu eingebaut. Gleichzeitig werden Teile der Werkleitungen erneuert. Diese ohnehin notwendigen Erhaltungsmassnahmen erfolgen idealerweise zusammen mit dem Neubau der Lichtsignalanlage.

Zeitliche Gebundenheit:

Die Strassensanierung muss im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Knotens ausgeführt werden.

11.4 Gebundenerklärung und Ausgabenfreigabe

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen steht fest, dass die Voraussetzungen von § 103 Abs. 1 GG erfüllt sind. Die entsprechenden Ausgaben sind deshalb als gebunden zu erklären und zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11774, freizugeben.

1. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Frühjahr 2021
Antrag Stadtrat an Grosser Gemeinderat	Sommer 2021
Kreditgenehmigung durch GGR	Herbst 2021
Projektgenehmigung durch Kanton	Winter 2021/2022
Arbeitsvergabe der Bauarbeiten	Frühjahr 2022
Baubeginn	Frühjahr 2022

13. Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Es wird im Rahmen des Kreditantrages an den Grossen Gemeinderat informiert.

14. Amtliche Publikation

Gemäss Art. 28 Abs. 2 der Verordnung über den Finanzhaushalt der Stadt Winterthur sind Beschlüsse des Stadtrates und der Zentralschulpflege über die Bewilligung gebundener Ausgaben von einmalig über eine Million Franken und von jährlich wiederkehrend über 250 000 Franken mit Rechtsmittelbelehrung amtlich zu publizieren. Gegen die vorliegende Gebundenerklärung kann somit gestützt auf § 11 Abs. 1 und § 19 Abs. 1 lit. c Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) innert fünf Tagen seit der Publikation Rekurs in Stimmrechtssachen wegen Verletzung von Vorschriften über die politischen Rechte beim Bezirksrat Winterthur erhoben werden.

Beilagen:

1. Bauprojekt:
 - 1.1 Situation Strassenbau 1:200
 - 1.2 Werkleitungsplan 1:250
 - 1.3 Signalisations- und Markierungsplan 1:200
 - 1.4 Landerwerbsplan 1:250
 - 1.5 Technischer Bericht
 - 1.6 Kostenvoranschlag
 - 1.7 Kostenteiler
2. Bericht zur Vernehmlassung vom 16.11.2020 (nicht öffentlich)
3. Bericht zum Mitwirkungsverfahren
4. Auszug Budget 2021