

Protokollauszug vom

07.12.2022

Departement Bau / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 11439, Wülflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse, Buswendeschlaufe und Regionale Verkehrssteuerung (RVS), Umbau Knoten; Projektfestsetzung gemäss § 45 Abs. 2 des Strassengesetzes, Gebundenerklärung von 3 990 000 Franken

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.22.861-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. [...]

2. [...]

3. Das zwischen dem 20. November 2020 und 21. Dezember 2020 öffentlich aufgelegte Projekt Wülflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse, Buswendeschlaufe und RVS, Umbau Knoten, wird ohne Änderungen gemäss § 45 Abs. 2 Strassengesetz (StrG) festgesetzt.

4. Das mit dem Strassenprojekt zeitgleich öffentlich aufgelegte Akustische Projekt, Wülflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse wird gemäss § 45 Abs. 2 StrG festgesetzt.

5. Die Aufwendungen für die Strassensanierung im Gesamtbetrag von 3 990 000.00 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. 11439, belastet.

6. Dispositiv Ziffer 5 dieses Beschlusses wird am 13. Januar 2023 mit Rechtsmittelbelehrung (Stimmrechtsrekurs) amtlich publiziert.

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

8. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

9. Die Ziffern 1, 2 und 11 dieses Beschlusses sowie die Ziffer 7 der Begründung werden nicht veröffentlicht. Die Einsprechenden in der Dispositivziffer 12 werden nicht veröffentlicht.

10. Die zu veröffentlichenden Teile des Beschlusses und der Begründung werden in Koordination mit dem Antrag des Stadtrates für die neuen Ausgaben von 1,34 Millionen Franken an das Stadtparlament, der amtlichen Publikation gemäss Ziffer 6 des Beschlusses und Ziffer 11 der Begründung mit der Medienmittelung (Ziffer 8) veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

11. [...]

12. Mitteilung an: Departement Finanzen, Finanzamt, Investitionsstelle; Departement Bau, Tiefbauamt, Entwässerung, Strasseninspektorat, Verkehr, Vermessungsamt, Rechtsdienst, Controlling und Finanzen; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Verkehrspolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtgrün, Stadtwerk; Stadtkanzlei (Auftrag gemäss Ziffer 6); Finanzkontrolle sowie eingeschrieben an: [...].

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



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). Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. «Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung.

Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität

Zu den Mobilitätsbedürfnissen der heute in Winterthur lebenden Menschen kommen die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner hinzu. Für die steigenden Mobilitäts- und Nutzungsansprüche ist jedoch nicht mehr Platz vorhanden als derjenige, den es heute gibt. Das Verkehrsnetz ist bereits jetzt zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Dadurch wird auch der ÖV ausgebremst – Stadtbusse stehen im Stau und fahren Verlustzeiten ein. Der Stadtrat will Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität stärken, indem die ÖV-Priorisierung konsequent vorangetrieben wird. Die Verbesserung soll durch Umsetzung der regionalen Verkehrssteuerung⁴ sowie des städtischen Steuerungs- und Dosierungskonzepts⁵ erreicht werden. Es wurden folgende zwei Meilensteine festgelegt:

- wichtigste Verkehrssteuerungsanlagen auf den Haupteinfallsachsen ersetzt
- Massnahmen aus Steuerungs- und Dosierungskonzept (mitsamt Ergänzungsstudien) umgesetzt

Das Projekt für den Umbau des Knotens Wülflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse ist im Rahmen der Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» Teil der Massnahme «Stadtbus als Rückgrat der städtischen Mobilität» des Legislaturprogramms 2022 - 2026.

1.2 Mangelhafte Verkehrssicherheit und schlechter Strassenzustand

Der Knoten Wülflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse (Knoten Schloss) ist ein dreiarmer Knoten ohne Lichtsignalanlage. Die Beziehung Salomon-Hirzel-Strasse – östliche Wülflingerstrasse ist vortrittsberechtigt. Die westliche Wülflingerstrasse mündet schiefwinklig in die östliche Wülflingerstrasse ein. Die Sichtverhältnisse auf die vortrittsberechtigte Beziehung ist dadurch eingeschränkt, was die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

⁴ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/rvs-konzept>

⁵ <https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/verkehr-mobilitaet/strategien-konzepte/ov-hochleistungskorridor>

Die Achse Wülflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse ist eine sehr stark belastete Haupteinfallssachse, täglich verkehren über 20 000 Fahrzeuge auf diesen Strassen. Die kantonale Salomon-Hirzel-Strasse ist eine Hauptverkehrsstrasse. Auf der Salomon-Hirzel-Strasse verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ II und stadteinwärts ab der Holzlegistrasse eine kommunale Radroute.

Die kantonale Wülflingerstrasse ist bis zur Kreuzung mit der Salomon-Hirzel-Strasse in Fahrtrichtung Zentrum Wülflingen als Regionale Verbindungsstrasse klassiert und ab der Kreuzung stadteinwärts eine Hauptverkehrsstrasse. Auf ihrer Gesamtlänge verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ I und eine regionale Radroute.

Die Beläge der Wülflingerstrasse und der Salomon-Hirzel-Strasse im Knoten Schloss sind in einem schlechten Zustand. Eine Gesamterneuerung ist zeitnah zwingend vorzunehmen.

1.3 Hohe Verlustzeiten für den ÖV

Beim Knoten Schloss ist die Bushaltestelle Schloss angeordnet. Die Bushaltestelle wird von der Linie 2 und zur Hauptverkehrszeit von der Linie 2E bedient, welche beim Schloss endet. Aufgrund fehlender Wendemöglichkeit muss die Ergänzungslinie 2E in der 1.5 km entfernten Härti wenden. Dieser zeitaufwändige Wendeprozess nimmt rund neun Minuten in Anspruch. Weil dadurch auf der Linie 2E zwei zusätzliche Busse eingesetzt werden müssen, hat das Fehlen einer Buswendeschleife eine jährliche Kostenfolge von rund 390 000 Franken für Stadtbus zur Folge. Weiter verkehren die regionalen Buslinien 670, 671 und 674 über den Knoten Schloss. Diese Linien bedienen die Haltestelle Schloss jedoch nicht. Sämtliche Linienbusse befahren den Knoten Schloss über vortrittsbelastete Beziehungen. Bei starkem Verkehrsaufkommen müssen insbesondere die Busse in Fahrtrichtung Wülflingen Verlustzeiten in Kauf nehmen. Gemäss einer verkehrstechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2014 entstehen Verlustzeiten von bis 30 Sekunden, was für den öffentlichen Verkehr deutlich zu lang ist.

1.4 ÖV-Hochleistungskorridor

Gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept (sGVK), welchem das Stadtparlament am 3. Oktober 2011 zugestimmt hat, soll die Erhöhung der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems mit der Einrichtung von ÖV-Hochleistungskorridoren erreicht werden. Die Umgestaltung der Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen hat zur Beseitigung von bestehenden und absehbaren Verlustzeiten und Kapazitätsengpässen erste Priorität. Diese Massnahme ist Bestandteil des Teilkonzepts ÖV. Mit den beschlossenen Massnahmen soll der Modalsplit-Anteil des ÖV erhöht werden.

Heute befördert Stadtbus Winterthur jährlich rund 30.2 Millionen Passagiere. Gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus vom Januar 2020 erhöht sich die jährliche Passagierzahl bis zum Zeitraum 2045/50 auf 42.8 – 66.5 Millionen. Damit im Korridor Wülflingen die zukünftigen Passagierzahlen bewältigt werden können, sollen auf der Buslinie 2 ab Dezember 2026 Doppelgelenkbusse im 7 ½-Minuten-Takt eingesetzt werden. Die Buslinie 2E (zukünftige Bezeichnung: Buslinie 22) verbindet weiterhin die Bushaltestellen Schloss und Waldegg miteinander. Bei der Buslinie 22 werden Gelenkbusse im 15-Minuten-Takt eingesetzt. An der Bushaltestelle Schloss ist eine Wendemöglichkeit für die Buslinie 22 anzubieten.

2. Projektziele

Mit der Projektumsetzung werden folgende Ziele erreicht:

- Totalsanierung der Strassenoberfläche
- Erstellung Buswendeschlaufe
- Installation Lichtsignalanlage mit Dosierfunktion für den Verkehr stadteinwärts
- Schaffung sichere Fusswegquerungen und Veloverbindungen
- Umsetzung Alleekonzept und Aufwertung Grünanlage
- Anpassung Knotengeometrie
- Einbau Schallschutzfenster

3. Projektbeschreibung

Strassenbau

Das Projekt sieht vor, dass die Geometrie des Knotens Schloss rechtwinklig und dadurch sehr kompakt angeordnet wird. Mit dem Umbau des Knotens werden alle Beläge und Randabschlüsse abgebrochen und erneuert. Die Foundationsschicht wird möglichst belassen. Sie wird lediglich an vereinzelten Teilflächen ergänzt. Im Bereich der Buswendeschlaufe, der Haltestellen und Busdurchfahrtsspur wird eine 22 cm starke Betonfläche erstellt. Der Grund dafür sind Brems-/Beschleunigungs- und Schubkräfte durch den Busverkehr. Für die Ableitung des Strassenwassers muss ein neuer Kanal erstellt werden.

Bushaltestelle Schloss

Für die Buslinie 22 wird gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus im Knoten eine Buswendeanlage erstellt und die Haltekanten für Doppelgelenkbusse verlängert. Die Haltekante in der Buswendeanlage dient sowohl der wendenden Buslinie 22 als auch der Buslinie 2. Die bestehende Haltekante stadteinwärts wird inkl. des Personenunterstands aufgehoben und um rund 50 m stadteinwärts verschoben angeordnet. Die neue Bushaltestelle wird mit einer Wartehalle ausgerüstet. Der Randsteinanschlag der beiden Haltekanten wird im Anfahrtsbereich mit einer Höhe

von 16 cm und im vorderen Haltestellenbereich mit einer Höhe von 22 cm errichtet. Der Manövrierebereich beträgt minimal 2.50 m. Dadurch wird die Anforderung, dass in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom benützen zu können, nach Art. 3 Abs. 1 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) erfüllt.

Die Haltekante stadtauswärts bleibt am heutigen Standort, wird jedoch für Doppelgelenkbusse verlängert und nach Art. 3 Abs. 1 VböV ausgebaut.

Lichtsignalanlage

Beim Knoten wird eine neue Lichtsignalanlage (LSA) installiert. Dadurch wird die Verkehrsmenge der stadteinwärts fahrenden Fahrzeuge gemäss den Vorgaben des Steuerungs- und Dosierungskonzepts vom 17. August 2016 dosiert. Das Konzept Überlastungsschutz des Steuerungs- und Dosierungskonzepts sieht vor, dass beim Knoten Schloss eine Lichtsignalanlage mit Dosierungsfunktion zu errichten ist. Der maximale Durchfluss auf den Achsen Wülfingerstrasse und Salomon-Hirzel-Strasse ist in den Hauptverkehrszeiten stadteinwärts auf gesamthaft 800 Fahrzeuge pro Stunde zu beschränken. Dies entspricht einer Reduktion von rund 50 Fahrzeugen pro Stunde gegenüber der heutigen Situation. Als Folge der Erhöhung der Gesamtkapazität des Verkehrssystems werden gemäss sGVK die Lichtsignalanlagen entlang den ÖV-Hochleistungskorridoren auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Die Linienbusse werden bei der LSA prioritär behandelt, so dass sie ohne wesentliche Verlustzeiten den Knoten queren resp. aus der Buswendeschleife in die Wülfingerstrasse einmünden können. In allen Knotenarmen können sich die Busse über Datenfunk und in der Buswendeanlage über Busschleifen anmelden. Feindliche Grünphasen werden nach dem Minimalgrün abgebrochen und freundliche Phasen verlängert, so dass die Busse den Knoten passieren können.

Fuss- und Veloverkehr

Entlang der Wülfingerstrasse und der Salomon-Hirzel-Strasse verlaufen beidseitig Fusswege. Die Längsführung des Fussverkehrs ist dadurch gesichert. Dem Fussverkehr stehen in allen drei Knotenzufahrten Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger mit Mittelschutzinseln zur Verfügung, davon sind zwei mit LSA ausgestattet. Beim östlichen Streifen werden die Fundamente und die Rohranlage für eine mögliche zukünftige LSA vorbereitet.

Für die Velofahrenden sind Velostreifen oder Velowege vorhanden. Entlang der Nordseite der Salomon-Hirzel-Strasse wird ein kombinierter Rad-/Gehweg geführt, damit wird die Längsführung gewährleistet. Der Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Salomon-Hirzel-Strasse

und der Streifen in der östlichen Wüflingerstrasse werden mit Velofurten ausgestattet, somit dienen sie auch als Querungsmöglichkeit für die Velofahrerinnen und Velofahrer. Neben der Wartehalle wird ein Unterstand für zehn Velos platziert. Für einen allfälligen weiteren Unterstand wird der erforderliche Platz reserviert.

Umgebungsgestaltung

Mit dem Umbau des Verkehrsknotens muss die Umgebung an die neuen Platz- und Höhenverhältnisse angepasst werden. Als Ersatz für die 13 zu rodenden Bäume werden innerhalb des Projektperimeters 17 neue Bäume gepflanzt. Aufgrund der Buswendeschlaufe muss der Erschliessungsweg zur Berufswahlschule «Profil.Wüflingen» um rund 10 Meter nach Westen verschoben werden. Dadurch kann eine Zu- und Wegfahrt unabhängig von wartenden Bussen erfolgen.

Das im Projektperimeter wiederkehrende Element der halbhohen Mauern wird entlang der Buswendeschlaufe weitergeführt. Diese dient den wartenden Fahrgästen als Sitzgelegenheit. Die bestehende Grünfläche zwischen der Wüflingerstrasse-West und der Salomon-Hirzel-Strasse, Kat-Nr. WU6114, wird gestalterisch aufgewertet. Ebenfalls wird eine 40 cm hohe Umfassungsmauer errichtet.

Lärmschutz

Ausgangslage

Die geplanten Massnahmen am Knoten Wüflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse gelten nach Lärmschutzverordnung (LSV) als wesentliche Änderung der ortsfesten Anlage. Wird eine bestehende ortsfeste Anlage geändert, so müssen nach Art. 8 Abs. 1 LSV die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlagenteile nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Nach Art. 8 Abs. 2 LSV müssen die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

In erster Priorität werden lärmreduzierende Massnahmen an der Quelle wie lärmtechnisch vorteilhafte Strassenbeläge geprüft, in zweiter Priorität Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg wie Lärmschutzwände oder andere bauliche Lärmschutzmassnahmen. Falls diese Massnahmen unverhältnismässige Betriebseinschränkungen respektive Kosten verursachen oder falls ihnen überwiegende Interessen des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes beziehungsweise der Verkehrs- und Betriebssicherheit entgegenstehen, müssen sie nicht getroffen werden. Bei neuen und bestehenden Anlagen werden dann Erleichterungen gewährt. In dritter Priorität können

Schallschutzmassnahmen bei der Empfängerin resp. beim Empfänger, zum Beispiel Schallschutzfenster oder ähnlich wirksame bauliche Massnahmen realisiert werden.

Ansprüche auf Massnahmen bei der Empfängerin resp. beim Empfänger entfallen, wenn es sich bei den entsprechenden Objekten um nach dem 1.1.1985 (Inkrafttreten USG) bewilligte Neu- und/oder Umbauten handelt und diese bereits zum Zeitpunkt der Baubewilligung IGW-Überschreitungen aufgewiesen haben.

Massnahmen

Die häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge und die grossflächigen Betonplatten führen zu einer massgebenden Verringerung der Wirkung der lärmtechnisch vorteilhaften Strassenbeläge. Zudem wird der Belag hier überdurchschnittlichen Scherkräften ausgesetzt, die bei einem Belag mit lärmreduzierender Wirkung rasch zu Beschädigungen führen. Deshalb ist kein Einbau eines Belags mit zusätzlicher lärmreduzierender Wirkung vorgesehen. Lärmschutzwände werden beim Knoten als nicht verträglich und unverhältnismässig beurteilt, weil der Raum zwischen Strasse und Gebäude knapp ist, das Ortsbild beeinträchtigt wird sowie die Übersichtlichkeit des Strassenraums eingeschränkt und wichtige Sichtbeziehungen unterbrochen werden.

Weil beim Knoten keine Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg vorgesehen sind, müssen Ersatzmassnahmen bei der Empfängerin resp. beim Empfänger realisiert werden.

Im Bereich des Knotens sind bei neun Objekten die Immissionsgrenzwerte überschritten, bei einem Objekt sogar der Alarmwert. Die betroffenen Gebäudeeigentümerschaften werden deshalb verpflichtet, alle Fenster von lärmempfindlichen Räumen, deren Belastung die Immissionsgrenzwerte überschreitet, zu Lasten der Strasseneigentümerin zu dämmen.

Werkleitungen

Tiefbauamt, Entwässerung:

Die Entwässerung erfolgt wie bis anhin im Mischsystem. Von der bestehenden öffentlichen Kanalisation aus dem Jahr 1928 werden zwei Haltungen im Bereich des Knotens erneuert. Die sanierungsbedürftigen Grundstücksanschlussleitungen (GAL) werden, zu Lasten der GAL-Eigentümerschaften repariert oder vollständig erneuert.

Stadtwerk Winterthur, Gas und Wasser:

Im ganzen Perimeter wird eine neue Wasser-Versorgungsleitung erstellt. Beim Medium Gas werden sowohl die Transportleitung und die Versorgungsleitung erneuert.

Stadtwerk Winterthur, Elektrizität:

Die bestehende Kabelrohranlage wird ergänzt. Für die Erschliessung der LSA ist eine neue Kabelrohranlage notwendig. Für die Erfassung von Verkehrsdaten muss in der Salomon-Hirzel-Strasse – ausserhalb des Perimeters – eine Stauschleife, welche sich auf dem Gebiet des Bundesamts für Strassen befindet, erschlossen werden. Dazu kann das bestehende Rohrtrasse für die Kabelverbindung genutzt werden.

Übrige Werke:

Keine Ausbaubedürfnisse.

4. Landerwerb

Für die Umsetzung des Projekts werden rund 29 m² zusätzliches Land benötigt. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden über das Bauvorhaben informiert. Allen Eigentümerinnen und Eigentümer wurde das Strassenprojekt mit Rechtserwerb in einer persönlichen Anzeige nach §§ 16 und 17 Strassengesetz mit Angaben der Erwerbsfläche sowie der Entschädigung des Landerwerbs zugestellt. Es sind keine Einsprachen hierzu eingegangen.

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 Kanton 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 vom Stadtrat am 29. Oktober 2014 zur Kenntnis genommen (SR.14.995-1) und das Tiefbauamt wurde beauftragt, die Bevölkerung gemäss Strassengesetz § 13 zur Mitwirkung einzuladen. Die Pläne wurden vom 21. April 2017 bis 22. Mai 2017 öffentlich aufgelegt. Es wurden beim Tiefbauamt 13 Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingereicht. Der Bericht zu den berücksichtigten und nicht berücksichtigten Einwendungen wurde vom Tiefbauamt vom 26. Oktober 2018 bis 7. Januar 2019 öffentlich aufgelegt.

Öffentliche Planauflage

Die öffentliche Planauflage gemäss Strassengesetz § 16 wurde vom 20. November 2020 bis am 21. Dezember 2020 durchgeführt. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie massgebende Verbände wurden schriftlich über die Planauflage informiert. Den direkt betroffenen Grundeigentümerschaften wurde eine persönliche Anzeige zugestellt.

7. [...]

8. **Kosten und Finanzierung**

Die Kostenzusammenstellung basiert auf dem Kostenvoranschlag vom 31.03.2022. Der KV weist eine Genauigkeit von $\pm 10\%$ aus. Massgebender Stichtag ist 31.03.2022.

0 Grundstücke	Fr.	22 000.00
1 Bauwerke	Fr.	3 693 000.00
2 Diverses	Fr.	360 000.00
3 Dienstleistungen	Fr.	790 000.00
4 Eigenleistungen Bauherrschaft	Fr.	390 000.00
7 Aufwandsminderungen	Fr.	0.00
8 Reserven und Rundung	Fr.	<u>540 000.00</u>
Total Kostenvoranschlag	Fr.	5 795 000.00
Reserve Stadtrat für Unvorhergesehenes (Art. 26 VVFH)	Fr.	<u>205 000.00</u>
Gesamtkosten	Fr.	6 000 000.00
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	Fr.	<u>670 000.00</u>
Total Ausführungskredit	Fr.	<u>5 330 000.00</u>
abzüglich nicht gebundene Ausgaben	Fr.	<u>1 340 000.00</u>
Total Gebundenerklärung	Fr.	<u>3 990 000.00</u>

Bei den meisten Arbeiten handelt es sich um Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten, folglich sind diese Aufwendungen gebunden.

Die Kosten für den Landerwerb, Teile der Erstellung der Buswendeanlage, die Installation der LSA, die Gestaltungselemente sowie Teile der Dienstleistungen und Teile der Eigenleistungen Bauherrschaft sind nicht gebundene Ausgaben.

Die Wülflingerstrasse und die Salomon-Hirzel-Strasse sind überkommunal klassierte Strassen und werden demnach durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kostenteiler wurde mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich anhand dem anteiligen Verhältnis der Interessensflächen festgelegt. Der kantonale Anteil beträgt 92 % respektive 5.5 Millionen Franken.

Das Projekt ist zudem eine beitragsberechtigte Massnahme im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der ersten Generation. Es kann mit einem Betrag von 130 000.00 Franken zu Gunsten der Stadt Winterthur gerechnet werden.

Gesamtkosten	Fr.	6 000 000.00
./. Kanton Zürich: Strassenfonds für überkommunale Strassen	Fr.	5 500 000.00
./. Bund: Agglomerationsprogramm	Fr.	<u>130 000.00</u>
Voraussichtlich verbleibende Kosten z. L. Stadt Winterthur	Fr.	<u><u>370 000.00</u></u>

9. Investitionsplanung

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

Kostenart	Verpflichtungskredite		Betrag
501011	Projektierung (bewilligt am 16.12.2013)	B	300 000.00
501011	Projektierung (bewilligt am 28.02.2022)	P	370 000.00
501012	Ausführung	§	3 990 000.00
501012	Ausführung	P	1 340 000.00
671005	Beiträge Bau von überkommunalen Strassen		-5 500 000.00
630000	Investitionsbeiträge vom Bund		-130 000.00
Gesamtkredit			370 000.00

Planung	Kostenart 501011	Kostenart 501012	Kostenart 671005	Kostenart 630000	Gesamtbetrag
bisher	440 000	0	-370 000	0	70 000
Hochrechnung 2022	100'000	0	-90 000	0	10 000
2023	0	1 400 000	-1 300 000	-15 000	85 000
2024	0	3 280 000	-3 000 000	-55 000	225 000
2025	0	0	0	-40 000	-40 000
2026	0	0	0	0	0
Reserve	130 000	650 000	-740 000	-20 000	20 000

Die Reserven sind in der Jahresplanung nicht enthalten.

9.1 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	9 250.00
Kapitalzins: 1.5 % auf ½ der Nettoinvestition	2 775.00
Sachfolgekosten	
1.5 % ⁶ der Bruttoinvestition (ohne Landerwerb)	89 670.00
Bruttoinvestitionsfolgekosten	101 695.00
Investitionsfolgeerträge keine	0.00
Nettoinvestitionsfolgekosten	101 695.00
Finanzierungsart	
Durch Steuereinnahmen	100 %
In Steuerprozenten: Im Budget 2022 beträgt 1 Steuerprozent Fr. 2.94 Mio.	0.035

10. Rechtsgrundlagen

10.1 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 Vornahme verpflichtet ist und ihr sachlich, zeitlich und örtlich kein erheblicher Ermessensspielraum bleibt.

10.2 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

⁶ Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden, Kapitel 5.4.4.

Personen-, 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.

10.3 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 Knoten Schloss ist örtlich gesehen nicht verschiebbar.

Sachliche Gebundenheit:

Bei der erforderlichen Sanierung des Strassenoberbaus und der Werkleitungen (Wasser, Elektrik und Kanalisation) 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). Der Ausbau der bestehenden Bushaltestelle Schloss erfolgt gemäss Art. 3 Abs. 1 VböV und den Richtlinien des Tiefbauamts.

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 deshalb erforderlich.

10.4 Gebundenerklärung

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen steht fest, dass die Voraussetzungen von § 103 Abs. 1 GG erfüllt sind. Die entsprechenden Ausgaben von 3 990 000 Franken der Gesamtkosten von 6,0 Millionen Franken sind deshalb als gebunden zu erklären und zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens, Projekt-Nr. 11439, zu belasten.

10.5 Einmalige Ausgaben

Neue einmalige Ausgaben über eine Million Franken bis acht Millionen Franken sind gemäss Art. 20 Abs. 1 lit. f der Gemeindeordnung vom Stadtparlament zu bewilligen.

11. Amtliche Publikation

Gemäss Art. 28 Abs. 2 der Verordnung über den Finanzhaushalt der Stadt Winterthur sind Beschlüsse des Stadtrates 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.

12. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Projektfestsetzung und Freigabe gebundene Ausgaben durch den Stadtrat	Anfang 2023
Beschlussfassung durch Stadtparlament	Anfang 2023
Projektgenehmigung durch Kanton	Anfang 2023
Finanzierungsvereinbarung Bund (Aggloprogramm)	Frühling 2023
Arbeitsvergabe der Bauarbeiten durch den Stadtrat	Frühling 2023
Baubeginn	Sommer 2023
Bauende, Inbetriebnahme	Herbst 2024

13. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

14. Veröffentlichung

Die Ziffern 1, 2 und 11 dieses Beschlusses sowie die Ziffer 7 der Begründung zum vorliegenden Geschäft betr. Rechtsmittelverfahren werden gemäss Art. 3 InfV in Verbindung mit Art. 3 VVO InfV nicht veröffentlicht. Die Einsprechenden in der Dispositivziffer 12 werden nicht veröffentlicht.

Die zu veröffentlichenden Teile des Beschlusses und der Begründung werden in Koordination mit dem Antrag des Stadtrates für die neuen Ausgaben von 1,34 Millionen Franken an das Stadtparlament, der amtlichen Publikation gemäss Ziffer 6 des Beschlusses und Ziffer 11 der Begründung mit der Medienmitteilung veröffentlicht. Das Sekretariat des Departements Bau informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen (öffentlich):

2. Bauprojekt:
 - 1.13 Technischer Bericht
 - 1.14 Akustisches Projekt
 - 1.15 Technischer Bericht zur LSA K803
 - 1.16 Technischer Bericht zu den Bauphasen
 - 1.17 Kostenvoranschlag
 - 1.18 Kostenteiler
 - 1.19 Plan Situation Strasse
 - 1.20 Plan Situation Signalisierung + Markierung
 - 1.21 Plan Normalprofile
 - 1.22 Plan Signallage zur LSA K803
 - 1.23 Plan Ansichten zur LSA K803
 - 1.24 Plan Detail Bushaltestellen
 - 1.13 Plan Situation Landerwerb
2. Bericht zum Mitwirkungsverfahren
3. Medienmitteilung

Beilagen (nicht öffentlich):

4. Einsprachen 1 + 2
5. Bericht zur Vernehmlassung