

Protokollauszug vom

07.07.2021

Departement Bau / Tiefbauamt:

Verkehrsmanagement-Infrastruktur: Kenntnisnahme Bestandesaufnahme und Beurteilung (externe Überprüfung) und Aufträge für weiteres Vorgehen

IDG-Status: öffentlich

SR.21.522-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Bericht über die externe Überprüfung der Verkehrsmanagementinfrastruktur in Winterthur vom 29. April 2020 (Beilage 1) wird zur Kenntnis genommen.

Lichtsignalanlagen

1.1 Insbesondere wird aus dem Bericht vom 29. April 2020 (Beilage 1) zur Kenntnis genommen, dass der Sanierungsbedarf der Lichtsignalanlagen dringlich ist.

1.2 Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Ersatz aller als kritisch beurteilten Lichtsignalanlagen sowie die dazu benötigten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dringlich anzugehen.

1.3 Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, Lichtsignalanlagen, welche sich nicht in einem vorhandenen oder absehbaren Perimeter eines Strassenbauprojektes befinden, separat und dringlich zu sanieren.

Verkehrsrechner

1.4 Insbesondere wird aus dem Bericht vom 29. April 2020 (Beilage 1) zur Kenntnis genommen, dass der Verkehrsrechner mit Standort bei der Stadtpolizei am Obertor seine Lebensdauer 2018 erreicht hatte.

1.5 Auf die im Projekt «BENE POM» geplante Verschiebung des Verkehrsrechners ins neue Polizeigebäude an der Obermühlestrasse (POM) wird verzichtet. Das Amt für Städtebau wird beauftragt, den Weiterbetrieb des Verkehrsrechners am bisherigen Standort sicherzustellen, bis die Ersatzbeschaffung abgeschlossen ist

1.6 Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Ersatz des Verkehrsrechners zu projektieren und dem Stadtrat mit separatem Antrag die Ausgabenbewilligung und Ausgabenfreigabe des im Budget 2021 eingestellten P-Kredites vorzulegen (Projekt-Nr. 19647).

Parkleitsystem

1.7 Insbesondere wird aus dem Bericht vom 29. April 2020 (Beilage 1) zur Kenntnis genommen, dass sowohl der Parkleitsystem-Rechner wie auch die dynamischen und statischen Schilder erhebliche Alterserscheinungen und Schäden aufweisen und dadurch die Gefahr von technischen Ausfällen besteht.

Kommunikationseinrichtungen

1.8 Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, mit Stadtwerk Winterthur Synergien mit dem bestehenden Glasfasernetz zu prüfen, damit auf das Erstellen eines eigenen Netzes möglichst verzichtet werden kann, und dem Stadtrat bis Mitte 2022 Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Verkehrsdatenerfassungseinrichtungen

1.9 Insbesondere wird aus dem Bericht vom 29. April 2020 (Beilage 1) zur Kenntnis genommen, dass die Verkehrsdatenerfassung ungenügend und die dazugehörige Infrastruktur teilweise nicht mehr funktionstüchtig ist.

1.10 Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, eine Strategie für die Verkehrsdatenerfassung für alle Verkehrsträger zu entwickeln und dem Stadtrat bis Ende 2021 Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen, damit entsprechende Geräte darauf abgestützt beschafft werden können.

2. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, die noch nicht im Budget und der Investitionsplanung 2023 – 2025 berücksichtigten 7 Millionen Franken brutto (3,7 Millionen Franken netto) gemäss Ziffer 3 der Begründung in die Investitionsplanung 2023 – 2025 aufzunehmen.

3. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt und ermächtigt, die personellen Ressourcen für das Verkehrsmanagement gemäss Begründung Kapitel 4 abgestimmt mit der Planung schrittweise um bis zu maximal 300 Stellenprozente zu erhöhen, wobei 200 Stellenprozente in der Mehrjahresplanung des Tiefbauamtes bereits enthalten sind.

4. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

5. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Finanzamt, Informatikdienste, Immobilien; Departement Bau, Amt für Städtebau, Tiefbauamt, Controlling und Finanzen, Personaldienst Bau; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Departement Schule und Sport; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtwerk, Stadtgrün.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

1.1 Legislaturprogramm

Der Stadtrat hat im Legislaturprogramm 2018 – 2022 als Langfristziel im Handlungsfeld «Mobilität und Energie» eine stadtverträgliche Mobilität festgelegt. Als Schwerpunkte zur Erreichung des Ziels sollen unter anderem der Öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr gestärkt und die Verkehrssteuerung effizient werden. Eine Massnahme ist unter anderem die organisatorische Optimierung des Verkehrsmanagements in der Verwaltung (ME.14.37).

1.2 Zusammenlegung der Verkehrsthemen im Tiefbauamt

Am 1. März 2019 wurden alle Verkehrsthemen, die von Tiefbauamt und Stadtpolizei behandelt wurden, in der Abteilung Verkehr im Tiefbauamt zusammengeführt¹. Seitdem ist das Tiefbauamt für die Verkehrsplanung, die Verkehrstechnik und die Verkehrssteuerung verantwortlich, was auch einer Forderung des Grossen Gemeinderates entspricht². Der Grosse Gemeinderat hat vom Bericht zum Postulat betreffend Zusammenführung der Verkehrsplanung und Verkehrslenkung am 1. Oktober 2020 zustimmend Kenntnis genommen und das Postulat als erledigt abgeschrieben.

Mit der Übernahme der Verkehrssteuerung wurden auch die 58 Lichtsignalanlagen, der Verkehrsrechner, die Verkehrsdatenerfassungsgeräte und die dazugehörige Kommunikationsinfrastruktur übernommen. Das Tiefbauamt hat im Rahmen einer Bestandesaufnahme und Beurteilung eine externe Überprüfung der Infrastruktur in Auftrag gegeben, um den Zustand systematisch zu erfassen, zu analysieren und einen möglichen Handlungsbedarf zu klären. Die Ergebnisse der Bestandesaufnahme (Beilage 1) sind Gegenstand dieses Antrages.

1.3 Intelligente Verkehrssysteme

Im Rahmen der Antwort auf eine Schriftliche Anfrage³ zur Software für Lichtsignal-Steuerungen führte der Stadtrat aus, dass es grundsätzlich richtig ist, dass es für eine qualitativ gute Verkehrsabwicklung in hochbelasteten urbanen Verkehrssystemen eine effiziente, möglichst auf die aktuellen Verkehrsflüsse reagierende Verkehrssteuerung braucht und dass es zu erwarten ist, dass in den grossen Städten künftig eine rasche Entwicklung im Rahmen der Digitalisierung erfolgen wird. Neue, auf intelligente Algorithmen basierende Ansätze würden an verschiedenen Orten um

¹ SR.18.180-2 vom 12. Mai 2018

² GGR-Nr. 2017.145 vom 8. Mai 2019

³ GGR-Nr. 2018.127 vom 13. März 2019

den Globus im Rahmen von Testbetrieben geprüft. Der Stadtrat verfolge mit aufmerksamen Interesse die technologischen Entwicklungen im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme. Dies entspricht auch der vom Stadtrat am 1. April 2018⁴ in Kraft gesetzten Strategie zu «Smart City Winterthur» und dem Schwerpunkt im Legislaturprogramm. Sollte sich ein neues, marktreifes Steuerverfahren im Vergleich zur bisherigen FESA-Logik vorteilhafter sein, ist der Stadtrat gerne bereit, neue Wege zu beschreiten.

1.4 Steuerungs- und Dosierungskonzept

Am 28. August 2017⁵ hat der Grosse Gemeinderat die Planungsstudie «Steuerungs- und Dosierungskonzept (ÖV-Hochleistungskorridor) Achse Töss – Hauptbahnhof – St. Gallerstrasse und Achse Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen» zustimmend zur Kenntnis genommen, für die Planung und Umsetzung einen Rahmenkredit von 4,6 Millionen Franken bewilligt und dem Stadtrat die Kompetenz erteilt, über die Aufteilung des Rahmenkredites in Objektkredite zu entscheiden. Der Stadtrat hat am 11. April 2018 verschiedene Objektkredite für die Projektierung⁶ und am 29. Mai 2019 für die Ausführung⁷ zulasten des Rahmenkredites bewilligt. Diese Objektkredite respektive Projekte betreffen viele Lichtsignalanlagen auf diesen Achsen.

2. Bestandesaufnahme und Beurteilung

Definition Verkehrsmanagement⁸

Unter Verkehrsmanagement versteht man die aktive Beeinflussung der Verkehrsabläufe mittels Verkehrslenkung, -leitung, -steuerung und -information, unter Berücksichtigung von definierten Zielen und Strategien. Das Verkehrsmanagement beschäftigt sich mit der Verbesserung der Verkehrsabläufe im Rahmen der bestehenden baulichen Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsanlagen. Das Ziel ist es, den Verkehr sicher und flüssig und damit für Mensch und Umwelt verträglicher abzuwickeln. Mit entsprechenden Massnahmen erhöht das Verkehrsmanagement gleichzeitig die Zuverlässigkeit der Reisezeiten für den öffentlichen und den motorisierten Verkehr, reduziert die Trennwirkung von Strassen, erhöht die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und senkt die Lärmimmissionen.

Gesamtbild Bestandesaufnahme und Beurteilung

Die Verkehrsmanagementinfrastruktur in Winterthur ist veraltet. Der Nachholbedarf ist sehr gross. Die Gefahr eines Totalausfalls im laufenden Betrieb kann bei rund der Hälfte der Lichtsignalanlagen aufgrund ihres Alters nicht ausgeschlossen werden. Vorgegebene Sicherheitsnormen sind

⁴ SR.18.178-1 vom 14. März 2018

⁵ GGR-Nr. 2016.128

⁶ SR.18.256-1

⁷ SR.19.380-1

⁸ Aus verschiedenen Quellen

nicht eingehalten. Bei allen Verkehrsmanagement-Anlagen besteht ein hoher Zeitdruck für die Ergänzung, Sanierung oder Erneuerung. Bei der Erneuerung des Verkehrsrechners besteht ein sehr hoher Zeitdruck wegen des Wegzugs der Stadtpolizei vom Standort Obertor zur Obermühlstrasse im Jahr 2022.

2.1 Lichtsignalanlagen (LSA)

Beurteilung

Insgesamt betreut das Tiefbauamt 58 LSA (Stand Bericht vom 29. April 2020). Vier davon, bei den Anschlüssen Wülflingen und Oberwinterthur, erstellte das ASTRA 2015 bzw. 2020. Bei einer Lebensdauer von 20 Jahren müssen durchschnittlich rund drei LSA pro Jahr erneuert werden. Die letzte LSA-Erneuerung in Winterthur fand 2013 mit dem Umbau des Bahnhofplatzes statt. Da in den letzten sieben Jahren keine LSA erneuert wurden, besteht ein sehr grosser Nachholbedarf.

Die Lichtsignalanlagen wurden auf Basis der Kriterien Alter, Zustand, Korrosion und Abweichung von vorgegebenen Normen beurteilt. Nach der externen Beurteilung besteht bei rund 60 % der Anlagen das Risiko eines Totalausfalls. Insgesamt haben 14 der 60 Anlagen eine Betriebsdauer von 16 - 20 Jahren und 23 Anlagen eine Betriebsdauer von über 20 Jahren erreicht.

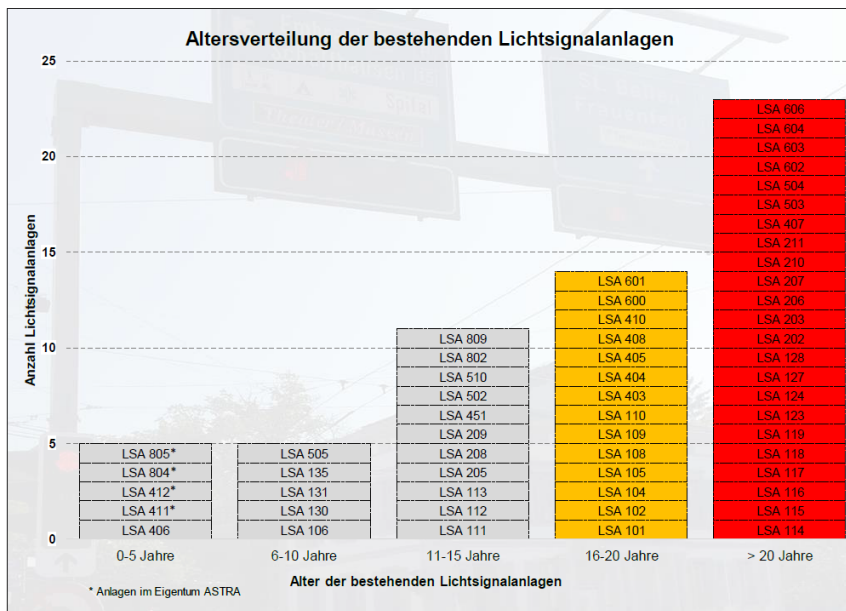


Abbildung 1: Altersverteilung der LSA

Erschwerend kommt hinzu, dass Anpassungen und Optimierungen sowohl der Komponenten als auch der Steuerung (z. B. Akustik für Sehbehinderte, Busbevorzugung, Veloampeln) bei veralteten Anlagen nicht mehr möglich, schwer umsetzbar oder extrem teuer sind. Dies hat vor allem mit der Hardware zu tun. Es liegt nicht an der Steuerungslogik-Technologie. Die in Winterthur eingesetzte FESA-Logik taugt, wie im Rahmen der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage (vgl.

Kapitel 1.3) ausgeführt, für komplexeste Anwendungen und wird auch von den Kantonen Aargau, Zürich, Zug und Luzern eingesetzt.

Rund 15 % der LSA sind aus Sicherheitsgründen 24 Stunden im Betrieb. Bei einem Totalausfall einer LSA im laufenden Betrieb muss mit einer Wartezeit von mindestens acht Wochen (Zeitraumen für die Herstellung eines neuen Steuergerätes) gerechnet werden, bis die Anlage wieder in Betrieb genommen werden kann. Es ist die Pflicht der Strasseneigentümerin, die Verkehrssicherheit während dieser Zeit zu gewährleisten, was bedeutet, dass unter Umständen ein 24-Stunden Verkehrsdienst während der Wartezeit eingesetzt werden müsste.

Die Umsetzung des Steuerungs- und Dosierungskonzept (vgl. Kapitel 1.4) wird durch die veraltete Infrastruktur erheblich verzögert. Auch Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr (z. B. Veloampeln, kürzere Wartezeiten) sowie für Sehbehinderte sind teilweise aufgrund der veralteten Anlagen nicht mehr möglich. Sehr oft tauchen bei der Umsetzung aufgrund der veralteten Installationen unerwartete technische und betriebliche Probleme und Komplikationen auf.

Aufträge

Das Tiefbauamt wird den Ersatz der als kritisch beurteilten LSA sowie die dazu benötigten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dringlich angehen. Erneuerungsbedürftige LSA, welche sich nicht in einem vorhandenen oder absehbaren Perimeter eines Strassenbauprojektes befinden, sollen separat und dringlich saniert werden. Für die Erneuerung von bestehenden LSA ist eine gebundene Ausgabe von netto 1 385 000 Franken ins Budget 2022 aufzunehmen und die Investitionsplanung 2023 bis 2025 gemäss Kapitel 3 anzupassen.

2.2 Verkehrsrechner

Beurteilung

Der städtische Verkehrsrechner wurde im Jahr 2008 in Betrieb genommen und im Laufe der Jahre immer wieder erweitert. Die Lebensdauer von 10 Jahren wurde im Jahr 2018 erreicht. Mit dem Umzug der Stadtpolizei 2022 vom Obertor ins neue Polizeigebäude Obermühlestrasse müsste der alte Verkehrsrechner an den neuen Standort gezügelt werden. Dies ist aufgrund der überschrittenen Lebensdauer weder wirtschaftlich noch nachhaltig. Deshalb muss der Verkehrsrechner schnellstmöglich ersetzt werden. Die Planungsarbeiten dazu hat das Tiefbauamt aufgenommen. Die Inbetriebnahme eines neuen Rechners bis 2022 ist wegen der komplexen Ausschreibung und der im Tiefbauamt beschränkten personellen Ressourcen für dieses Projekt nicht realistisch.

Aufträge

Der alte Rechner wird nicht mehr gezügelt. Das Amt für Städtebau stellt im Rahmen der Zwischennutzung den Weiterbetrieb des Verkehrsrechners im Obertor sicher. Es wird ein Ersatz projektiert. Das Tiefbauamt unterbreitet dem Stadtrat mit einem separaten Antrag die Ausgabenbewilligung und Ausgabenfreigabe für den im Budget 2021 eingestellten P-Kredit (Projekt-Nr. 19647).

2.3 Parkleitsystem (PLS)

Beurteilung

Das Parkleitsystem leitet Parkplatzsuchende zu freien Parkmöglichkeiten. Damit werden unnötige Fahrten und zusätzliche Verkehrsbelastungen vermieden. Das PLS ist ein wesentlicher Bestandteil für eine zeitgemässe Verkehrsmanagement-Infrastruktur. Sowohl der Parkleitsystem-Rechner wie auch die dynamischen und statischen Schilder haben ihre Lebensdauer erreicht und weisen erhebliche Alterserscheinungen und Schäden auf. Es besteht daher das Risiko von technischen Ausfällen. Das Parkleitsystem muss nach Klärung der Eigentumsverhältnisse erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden.

Solange das Parkleitsystem bei der Stadtpolizei (PG Parkhäuser und Parkplätze) angesiedelt ist, wird auch das neue Parkleitsystem von der Parkhausreserve finanziert. Wird das Parkleitsystem zur PG Tiefbau verschoben, müsste dem Tiefbauamt für den Teil des Parkleitsystems beim Eigenwirtschaftsbetrieb PG Parkhäuser und Parkplätze eine Leitungsverantwortung zukommen, um das PLS durch die Parkhausreserve finanzieren zu können. Wenn jedoch das Parkleitsystem als solches von der PG Parkhäuser und Parkplätze in die PG Tiefbau verschoben würde, so würde das PLS nicht mehr durch die Parkhäuser und Parkplätze finanziert. Wobei es so ist, dass die Betriebsreserve der Parkhäuser und Parkplätze aufgeteilt werden müsste, da ein Teil auch zum PLS gehört. Dieses Geld würde jedoch einfach in die allgemeine Reserve des Steuerhaushaltes übertragen und wäre nicht mehr zweckgebunden für das PLS.

Auftrag

Der Stadtrat hat am 12. Mai 2021 (SR.21.343-1) das Departement Bau und das Departement Sicherheit und Umwelt beauftragt, den Wechsel der Zuständigkeit des Parkleitsystems (PLS) vom Departement Sicherheit und Umwelt zum Departement Bau unter Berücksichtigung der damit verbundenen finanziellen, personellen und organisatorischen Auswirkungen zu planen und per 1. Januar 2022 umzusetzen.

2.4 Kommunikationseinrichtungen

Beurteilung

Die Kommunikationseinrichtungen stellen die Verbindungen der jeweiligen Verkehrsmanagement-Systeme (LSA, Verkehrsrechner, PLS) sicher und bestehen aus 24 Koordinationsverteiler, die mit Kupferkoordinationskabel verschiedener Grösse untereinander verbunden sind und im Obertor 15 zusammenlaufen. Das Alter des Netzes wird auf mehr als 30 Jahre geschätzt.

Mit dem Umzug der Stadtpolizei müssen entweder die Stammkabel des bestehenden Kupferkabelnetzes an den neuen Standort des Verkehrsrechners umgelegt werden oder aber die Anlagen werden mit dem bereits bestehenden städtischen Glasfasernetz verbunden. Die zweite Lösung wird derzeit angestrebt, weil sie dem Stand der Technik entspricht und eine Flexibilität und Zuverlässigkeit ermöglicht, welche die erste Lösung nicht bieten kann. Darüber hinaus werden Kupferkabel von anderen Werkeigentümerinnen, wie Stadtwerk Winterthur oder der Swisscom, nicht mehr erneuert, weil sich die Glasfaser als zuverlässiger und zukunftsorientierter Ersatz bewährt hat.

Auftrag

Das Tiefbauamt wird mit Stadtwerk Winterthur die Synergien mit dem bestehenden Glasfasernetz prüfen, damit auf das Erstellen eines eigenen Netzes möglichst verzichtet werden kann.

2.5 Verkehrsdatenerfassungseinrichtungen

Beurteilung

Das Tiefbauamt hat 12 Messstellen mit Schlaufen und vier Erfassungsgeräte von der Stadtpolizei übernommen. Mindestens vier der 12 Messstellen sind nicht mehr in Betrieb und die aktuellen Verkehrsdatenerfassungsgeräte erreichten 2018 ihre Lebensdauer. In Zukunft sind Reparaturen nicht möglich, da diese Geräte veraltet sind und nicht mehr produziert werden. Die Stadt verfügt über eine veraltete, teilweise nicht mehr funktionierende Infrastruktur zur Verkehrsdatenerfassung, welche daher ebenfalls in den kommenden Jahren zu erneuern ist.

Auftrag

Das Tiefbauamt erarbeitet eine Strategie für die Verkehrsdatenerfassung für alle Verkehrsträger und erstattet dem Stadtrat bis Ende 2021 Bericht und stellt Antrag. Die Strategie ist dann Grundlage für die Beschaffung entsprechender Geräte.

3. Finanzbedarf

Die untenstehende Tabelle gibt Auskunft über den Finanzbedarf. Es sind grobe Schätzungen.

Weil viele LSA dringend erneuert werden müssen, können sie nicht mit einem Strassenbauprojekt koordiniert werden. Gemäss untenstehender Tabelle geht man davon aus, dass Anlagen im Umfang von 17,8 Millionen Franken separat erneuert werden müssen. Bereits im Budget und im Investitionsplan bis 2025 sind 12,7 Millionen Franken davon eingestellt. Die noch fehlenden Beträge in der rechten Spalte der Tabelle müssen in den Investitionsplan 2023 – 2025 noch aufgenommen werden. Weil sehr viele Anlagen über den Strassenfonds mitfinanziert werden können, vermindern sich die für die Stadt verbleibenden Kosten entsprechend. Die grob geschätzten Einnahmen sind ebenfalls aus der Tabelle ersichtlich.

Investitionsbedarf pro VM-Infrastruktur (in Mio. CHF)	Investitionsbedarf (bis 2025)	Bereits eingestellt (bis 2025)	Zusätzlich zu budgetieren
LSA ausserhalb eines Strassenbauprojektes <i>(vor / nach Abzug der kantonalen Beiträge)</i>	17.8 / 6.2	12.7 / 4.4	5.1 / 1.8
LSA in vorhandenem Strassenbauprojekt	7.1 / 7.1	7.1 / 7.1	0
Verkehrsrechner	4.0 / 4.0	4.0 / 4.0	0
Parkleitsystem	1.7 / 1.7	1.5 / 1.5	0.2 / 0.2
Kommunikationseinrichtungen	2.0 / 2.0	0.5 / 0.5	1.5 / 1.5
Verkehrsdatenerfassungseinrichtungen	0.4 / 0.4	0.2 / 0.2	0.2 / 0.2
TOTAL	33.0 / 21.4	26.0 / 17.7	7 / 3.7

Tabelle 1: Grob geschätzter finanzieller Mittelbedarf

Gesamthaft kann man von einem finanziellen Mittelbedarf von brutto rund 33 Millionen Franken Lichtsignalanlagen (24,9); Verkehrsrechner (4), Parkleitsystem (1,7), Kommunikationseinrichtungen (2) und Verkehrsdatenerfassung (0,4) ausgehen. Netto wären es rund 21,4 Millionen Franken. Bereits im Budget und der Investitionsplanung eingestellt sind rund 26 Millionen Franken. Die verbleibenden 7 Millionen Franken (netto 3,7 Millionen Franken) müssen in der Investitionsplanung noch berücksichtigt werden.

4. Personalbedarf

Erfahrungsgemäss kann die Abteilung Verkehr zusammen mit der Abteilung Projekte im Tiefbauamt zwei bis drei LSA pro Jahr erneuern. Das ist für eine Lebensdauer von 20 Jahren und etwa 60 Anlagen ausreichend. Mit dem bestehenden Personalbestand kann allerdings der in der Bestandesaufnahme und Beurteilung ausgewiesene Nachholbedarf in der gesamten Verkehrsmanagement-Infrastruktur nicht bewältigt werden. Auch ist mit dem bestehenden Bestand die Begleitung von neuen LSA-Projekten im Rahmen von Strassenbauprojekten, der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) oder des Steuerungs- und Dosierungskonzepts nicht abgedeckt.

Um alle dringend anstehenden Aufgaben erfüllen zu können, sind die Stellenprozente für Betrieb, Unterhalt sowie Planung, Projektierung und Realisierung der Verkehrsmanagement-Infrastruktur schrittweise um bis zu maximal 300 Stellenprozente zu erhöhen. 200 Stellenprozente davon sind bereits in der Mehrjahresplanung des Tiefbauamts berücksichtigt.

5. Kommunikation

Am 27. Januar 2021 haben der Leiter der Abteilung Verkehr und der Fachbereichsleiter Verkehrsmanagement den Stadtrat über die Bestandesaufnahme informiert (Beilage 2). In gleicher Art und Weise wird noch die BBK informiert. Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

6. Veröffentlichung

Beschluss, Begründung, Bestandesaufnahme und Beurteilung sind öffentlich. Die Präsentation für die SR-Sitzung vom 27. Januar 2021 enthält keine nennenswerten Ausführungen, welche «geheim» wären, weshalb auch die Präsentation öffentlich ist.

Beilagen:

1. Bericht «Verkehrsmanagement-Infrastruktur in Winterthur, Externe Überprüfung» vom 29.4.2020
2. Präsentation SR-Sitzung vom 27.1.2021
3. Medienmitteilung