

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Kredit von Fr. 700'000.— für die Ausführung der Parkraumplanung, flächendeckende Blaue Zone, Projekt-Nr. 11516

Antrag:

Für die Erstellung der flächendeckenden Blauen Zone (Projekt-Nr. 11516) wird ein Kredit von Fr. 700'000.— zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die Teuerung und die mehrwertsteuerbedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. Januar 2019.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Das Projekt sieht die Einführung einer flächendeckenden Blauen Zone in der Stadt Winterthur mit Bevorzugung der Anwohnerinnen und Anwohner vor. Damit sollen die Quartiere vor dem Fremdparkieren durch Pendlerinnen und Pendlern geschützt werden. Blaue Zonen bestehen bereits in einzelnen Quartieren der Stadt Winterthur und sind in der Schweiz weit verbreitet und etabliert. Mit der Umsetzung einer flächendeckenden Blauen Zone über das gesamte Stadtgebiet kann insbesondere der bisherige Effekt vermieden werden, dass bei einer Einführung einer Blauen Zone in einem Quartier, einer Strasse die Pendlerinnen und Pendler einfach auf angrenzende Gebiete ausweichen.

Die flächendeckende Blaue Zone umfasst das zusammenhängende Siedlungsgebiet sowie die Aussenwachen mit Bahnstationen. Die Aussenwachen Eidberg, Gotzenwil, Iberg, Neuburg, Ricketwil, Rossberg, Stadel, Radhof, Lantig und Taggenberg werden keine Regimeänderung erfahren, da sich hier das Problem des Parkierungsdrucks und der Fremdparkierung nicht stellt.

Das Stadtgebiet, ohne die erwähnten Ortsteile, wird für die flächendeckende Blaue Zone in folgende drei Kategorien unterteilt: Zentrumszonen (Innenstadt und Neuhegi), Quartierzentren (Seen, Oberwinterthur, Wülflingen, Töss) sowie Zonen für Anwohnerinnen und Anwohner (kurz Anwohnerzonen).

Kosten:

Total Anlagekosten	Fr. 1'000'000.00
abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	Fr. 300'000.00
beantragter Kredit	Fr. 700'000.00

II. Detaillierte Ausführungen

1. Ausgangslage

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 21. September 2016 (SR.15.959-3) den Bericht Parkraumplanung vom August 2015 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Planung und Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums ist ein zentraler Aspekt zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Das Konzept «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» basiert auf folgenden Grundlagen:

- Regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung
- Gegenvorschlag zur «Volksinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur» (Städte-Initiative), welcher im kommunalen Richtplan verankert ist
- Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)
- Strategie und Legislatorschwerpunkte des Stadtrats
- Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung
- Städtischer Massnahmenplan Luftreinhaltung

Ein Kernziel des Konzeptes «Parkraumplanung und -bewirtschaftung» ist die Beeinflussung der Nutzung der öffentlichen Parkplätze. Mit der Einführung der flächendeckenden Blauen Zone in den Wohnquartieren soll erreicht werden, dass die öffentlichen Parkplätze in Wohnquartieren vor allem von Anwohnenden und in den Zentren von Besuchenden sowie Kunden, hingegen nicht von Pendlerinnen und Pendlern genutzt werden.

Dies entspricht auch einem Wunsch der Bevölkerung, welche an Landsgemeinden immer wieder eine geregelte Parkierung für Anwohnende und Besuchende, aber nicht für Pendlerinnen und Pendlern gefordert hat.

1.1 Regionaler Richtplan Winterthur und Umgebung

Das Parkplatzangebot in den Zentren wird im Interesse der Zentrumsfunktion erhalten und namentlich für Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher bewirtschaftet. In Arbeitsplatzgebieten mit einer hohen Erschliessungsqualität durch den ÖV ist das Parkplatzangebot zu beschränken, da MIV-Fahrten von Pendlerinnen und Pendlern zu vermeiden sind (Regionaler Richtplantext Pkt. 4.1.1d). Im Regionalen Richtplan wird die Zielsetzung des kantonalen Richtplans, dass mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll, aufgenommen und präzisiert. Für die Stadt Winterthur wird gefordert, dass der ÖV-Anteil aller ÖV- und MIV-Wege bis 2030 von 29 % auf 35 % erhöht wird.

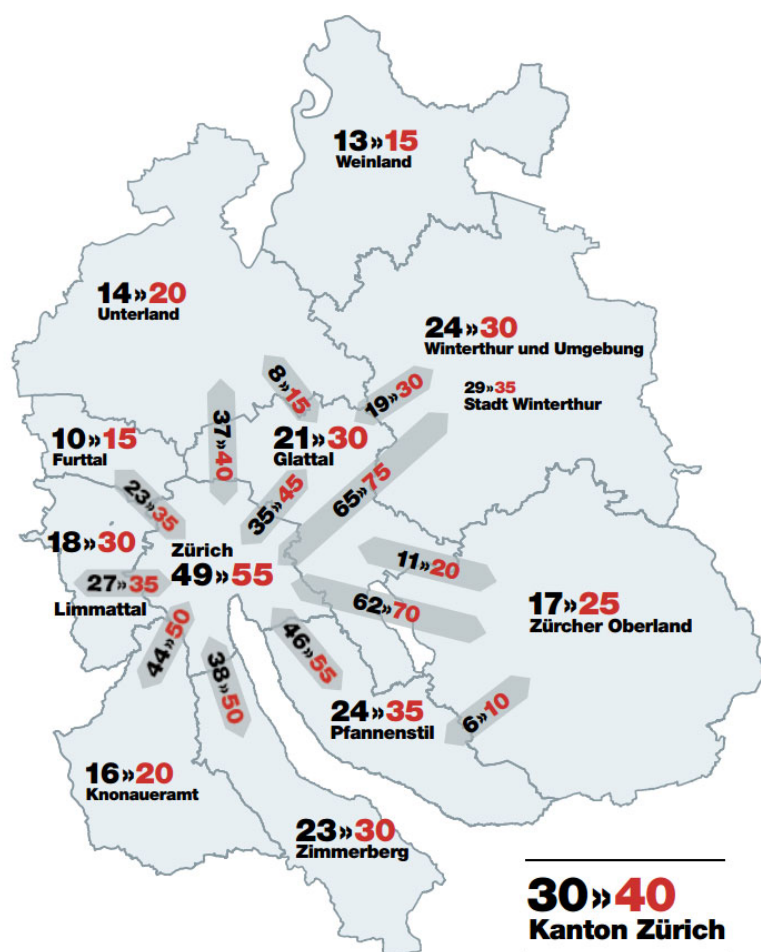


Abbildung: ÖV-Anteile am Modalsplit 2013 (Ist) Steigerung bis 2030 (Ziel),
Prozentuale Anteile jeweils an allen ÖV- und MIV-Wegen im Quell, Ziel- und Binnenverkehr
(Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018)

1.2 Kommunalen Richtplan

Das Wachstum der Stadt Winterthur und das gleichzeitig steigende Bedürfnis nach mehr Mobilität der Bevölkerung führen auch zu einem Verkehrswachstum. Das heute bereits stark ausgelastete Verkehrsnetz gelangt immer häufiger an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die Planung und Bewirtschaftung des Parkraumes ist ein Schlüsselthema zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrserzeugung des MIV. Dies ist auch im kommunalen Richtplan seit 2011 so festgehalten (Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur», GGR-Nr. 2010.23). Damit wird bis 2025 eine Erhöhung des Modalsplits für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr um acht Prozentpunkte gefordert, was faktisch eine Plafonierung des heutigen motorisierten Verkehrs bedeutet. Eine solche Veränderung kann nur mit einer Steuerung der Verkehrsnachfrage erfolgen. Zu dieser Steuerung trägt die Planung, Optimierung und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze bei.

1.3 Städtisches Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

Der Grosse Gemeinderat hat das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) am 3. Oktober 2011 zustimmend zur Kenntnis genommen (GGR-Nr. 2011.82). Die Parkraumplanung und -bewirtschaftung ist darin als wichtige Massnahme (sGVK Anhang 7, Massnahmenblatt 12)

enthalten. Eine Teilmassnahme ist die Ausweitung der bestehenden Blauen Zone in der Innenstadt und in verschiedenen Wohnquartieren zu einer flächendeckenden Blauen Zone. Dies mit dem Ziel einer Beruhigung der Quartiere und einer Verhinderung des Ausweichens von Pendlerinnen und Pendlern in die angrenzenden Aussenquartiere.

1.4 Strategie und Legislatorschwerpunkte des Stadtrats

Der Stadtrat hat im Jahr 2014 in seiner 12-Jahres-Strategie als Ziel formuliert, dass das Verkehrssystem gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept funktioniert. Des Weiteren sei das übergeordnete Strassennetz funktionsfähig für alle Verkehrsträger und in den Quartieren seien weitere Massnahmen zum Wohnschutz zu treffen. Beim Schwerpunkt Wirtschaft ist als Massnahme die Parkraumplanung und beim Schwerpunkt Verkehr die Massnahme der Umsetzung aller Massnahmen im Bereich Parkierung enthalten.

Im Legislaturprogramm 2018 bis 2022 definiert der Stadtrat im Bereich «Mobilität und Energie» den Schwerpunkt «Effiziente Verkehrssteuerung». Eine zugehörige Massnahme (ME. 14.34) betrifft die «Umsetzung des Konzepts Parkraumplanung und Anpassung relevanter Erlasse».

1.5 Agglomerationsprogramm

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat dem Bund das Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht (RRB Nr. 2016/1158). Es übernimmt die Maxime der Richtpläne, wonach der Verkehrszuwachs im ganzen Kanton zur Hälfte vom ÖV übernommen werden soll. Dazu müsse der ÖV deutlich stärker wachsen als der MIV. Die Verkehrsnachfrage solle mit Massnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements gezielt beeinflusst werden (Brochure Agglomerationsprogramm S. 16). Mit der Massnahme MIV1c ist die Einführung der flächendeckenden Blauen Zone als Eigenleistung explizit enthalten.

1.6 Städtischer Massnahmenplan Luftreinhaltung

In der Stadt Winterthur wird der Jahresmittel-Immissionsgrenzwert der Luftreinhalteverordnung (LRV) für NO₂ in den meisten Gebieten weitgehend eingehalten, entlang der Autobahn A1 sowie in der Innenstadt aber überschritten. Bei der Feinstaubbelastung (PV10) liegen die Werte im gesamten Stadtgebiet weiterhin grossflächig im Bereich des Grenzwertes und darüber. Bei der Ozonbelastung sind während des Sommerhalbjahres die Grenzwerte der LRV überschritten (vgl. Umweltbericht Winterthur 2017 S. 33 ff.).

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung 2010 umfasst insgesamt 44 städtische und kantonale Massnahmen. Die Massnahme «Anpassung der kommunalen Parkierungsvorschriften» ist eine davon.

2. Projektbeschreibung

Die Stadt Winterthur hat über Jahre einzelne Blaue Zonen mit Anwohnerbevorzugung eingerichtet. Die Erfahrung zeigt, dass sich mit dem Einrichten von neuen Parkkartenzonen die Probleme (Fremdparkieren) in die benachbarten Gebiete verlagern, die noch nicht bewirtschaftet werden. Die Parkplätze auf öffentlichem Grund werden als P+R-Plätze oder Gratisparkplätze für benachbarte Nutzungen zweckentfremdet.

Dieses Problem kann mit einer flächendeckenden Einführung der Blauen Zone mit Bevorzugung der Anwohnerinnen und Anwohner (kurz Anwohnerzonen) gelöst werden. Diese Regelung besteht bereits in einzelnen Quartieren der Stadt Winterthur. In der Schweiz ist diese

ebenfalls weit verbreitet und etabliert. So kennen beispielsweise die Städte Zürich, St. Gallen und Luzern die Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung.

2.1 Definition der Blauen Zone

In der Blauen Zone darf von Montag bis Samstag zwischen 8 und 19 Uhr maximal eine Stunde und 29 Minuten parkiert werden (SSV Art. 48 Abs. 4, SSV Anhang 3). Ausnahmen davon sind in den Parkkartenvorschriften zu regeln. Wochentags zwischen 19 und 8 Uhr und sonntags ist das Parkieren für jede Person zeitlich unbeschränkt möglich.

2.2 Grundsätze für Winterthur

Die flächendeckende Blaue Zone umfasst das zusammenhängende Siedlungsgebiet sowie die Aussenwachen mit Bahnstationen. Die Aussenwachen Eidberg, Gotzenwil, Iberg, Neuburg, Ricketwil, Rossberg, Stadel, Radhof, Lantig und Taggenberg werden keine Regimeänderung erfahren, da sich hier das Problem des Parkierungsdrucks und der Fremdparkierung nicht stellt.

Das Stadtgebiet, ohne die erwähnten Ortsteile, wird in folgende drei Kategorien unterteilt: Zentrumszonen (Innenstadt und Neuhegi), Quartierzentren (Seen, Oberwinterthur, Wülflingen, Töss) sowie Anwohnerzonen, wobei sich die Quartierzentren und die Anwohnerzonen überlagern.

Die parzellenscharfe Abgrenzung der Zentrumszonen Innenstadt und Neuhegi sowie der Quartierzentren erfolgen nicht mit diesem Antrag. Diese werden, in Kompetenz des Grossen Gemeinderats, mit der Revision der Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP) festgelegt. In den Zentrumszonen wird es keine Blauen Parkplätze geben, sondern nur weisse, monetär bewirtschaftete Parkplätze. Die Bewirtschaftungsrichtlinien der Zentrumszonen sowie der Quartierzentren (zeitliche Beschränkung, Tarife u. ä.) werden in der VgP geregelt. Angrenzend an die Zentrumszonen beginnen die Anwohnerzonen.

Die genaue Anordnung sowie Abgrenzung der einzelnen Anwohnerzonen liegt in der Kompetenz des Stadtrats. Die Rahmenbedingungen (Parkkartenberechtigte, Tarife u. ä.) für die Blaue Zone liegen in der Kompetenz des Grossen Gemeinderats und werden mit der Revision der Parkkartenvorschriften definiert.

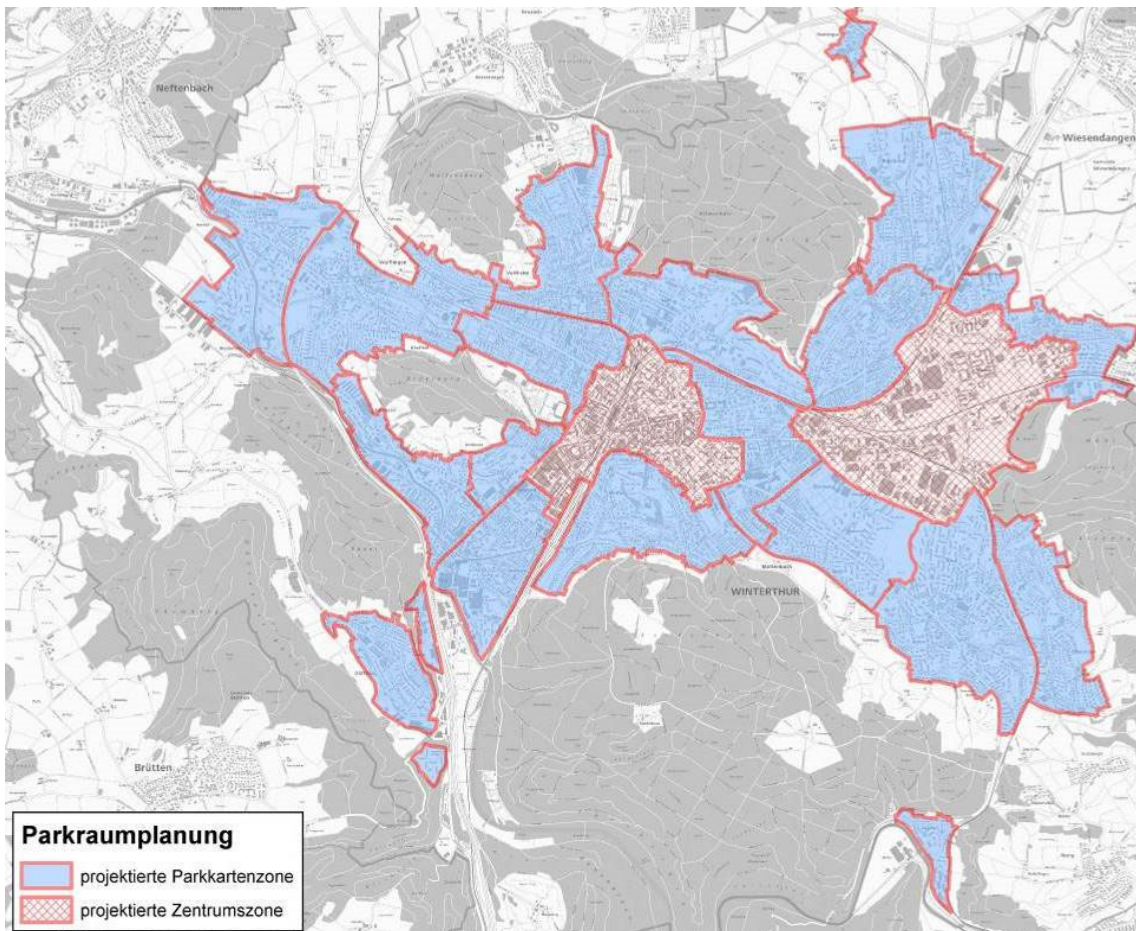


Abbildung: Zonenübersicht Stadtzentren und Anwohnerzonen

2.3 Anwohnerzonen

Der Stadtrat strebt an, das Stadtgebiet in 19 unterschiedliche Anwohnerzonen einzuteilen. Durch diese Unterteilung kann sichergestellt werden, dass Anwohnende sowie Besuchende im entsprechenden Gebiet parkieren können, aber das Binnenpendeln per Auto nicht gefördert wird [vgl. Antworten des Stadtrats auf die schriftliche Anfrage betreffend «Parkieren in Winterthur» (GGR-Nr. 2018.64)].

Die einzelnen Anwohnerzonen fallen im Vergleich zur bisherigen Anordnung flächenmässig grösser aus. Damit können Nachfragespitzen geglättet und der Bedarf an Parkplätzen besser verteilt werden, was sowohl für die Stadt, wie auch für die Nutzerinnen und Nutzer Vorteile bringt.

2.4 Signalisationskonzept

Das Signalisationskonzept sieht vor, dass neu nicht mehr die einzelnen Anwohnerzonen, sondern das zusammenhängende Gebiet im Strassenraum als Blaue Zone signalisiert wird. D. h., es entsteht ein grosses zusammenhängendes Gebiet, welches fast das ganze Stadtgebiet umfasst sowie kleinere Gebiete in Steig, Dättnau, Auenrainstrasse, Sennhof und Reutlingen. Diese Signalisation kann der Stadtrat auch auf überkommunalen Strassen verfügen, sofern lediglich das Gemeindegebiet von Winterthur davon betroffen ist.

Mit der Erteilung der Parkierungsbewilligung erfolgt auch die Information, in welcher Zone bzw. in welchen Strassenzügen mit der entsprechenden Anwohnerparkkarte parkiert werden darf. Zusätzlich wird diese Information im Online-Stadtplan publiziert.

Mit diesem Signalisationskonzept wird erreicht, dass die flächendeckende Blaue Zone mit nur rund 60 Standorten signalisiert werden kann. Zusätzlich erfolgt die vereinzelte Signalisation von Parkfeldern, welche abweichend von der flächendeckenden Bewirtschaftung spezifisch bewirtschaftet werden (monetär oder ohne Anwohnerbevorzugung). Dies führt gesamthaft zu einer einheitlichen, einfach verständlichen und kostengünstigen Signalisation.

Bei der Ausgestaltung der einzelnen Anwohnerzonen wird auf die örtlichen Gegebenheiten Rücksicht genommen. Im Regelfall wird eine bedarfsgerechte Anzahl Parkfelder in einer Anwohnerzone markiert. Wo markierte Parkfelder aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht als erforderlich erachtet werden bzw. zu einem Unterangebot führen würden, soll in Ausnahmefällen vorerst auf eine Markierung der Parkfelder verzichtet werden. Die Parkierungssituation in diesen Gebieten wird in den ersten Jahren nach Umsetzung der flächendeckenden Blauen Zone beobachtet: Bei Bedarf können Parkfelder nachträglich markiert werden. Für diese klar definierten Gebiete ohne markierte Parkfelder wird das Parkieren ausserhalb der Parkfelder gestattet.

2.5 Signalisation

Die Signalisation der Blauen Zone erfolgt gemäss Signalisationsverordnung (SSV). Ein Parkkartenzoneneingang ist mit dem Signal 4.18 (SSV Art. 48) zu signalisieren. Zusätzlich ist ein Zusatz «Zone» (SSV Art. 2a Abs. 1) zu ergänzen. Um das unbeschränkte Parkieren mit Parkierungsbewilligung zu ermöglichen, ist eine Ausnahme (SSV Art. 18 Abs.1) zu definieren. Die Berechtigten für eine Parkbewilligung werden in den Parkkartenvorschriften definiert. Da in der Regel Parkfelder markiert werden, wird der Parkkartenzoneneingang um das Signal 2.50 «Parkieren verboten» (Art. 30 Abs.1) ergänzt. Von diesem Verbot ausgenommen sind Parkfelder. In Gebieten, welche keine markierten Parkfelder aufweisen, wird das Signal 2.50 «Parkieren verboten» wieder aufgehoben.



Abbildung: Signal Parkkartenzoneneingang

Die Signalisation des Parkkartenzoneneingangs wird zur Verdeutlichung um doppelte weiss/blaue Querlinien ergänzt. Diese Art der Signalisation des Zoneneingangs hat sich im bestehenden System bewährt.

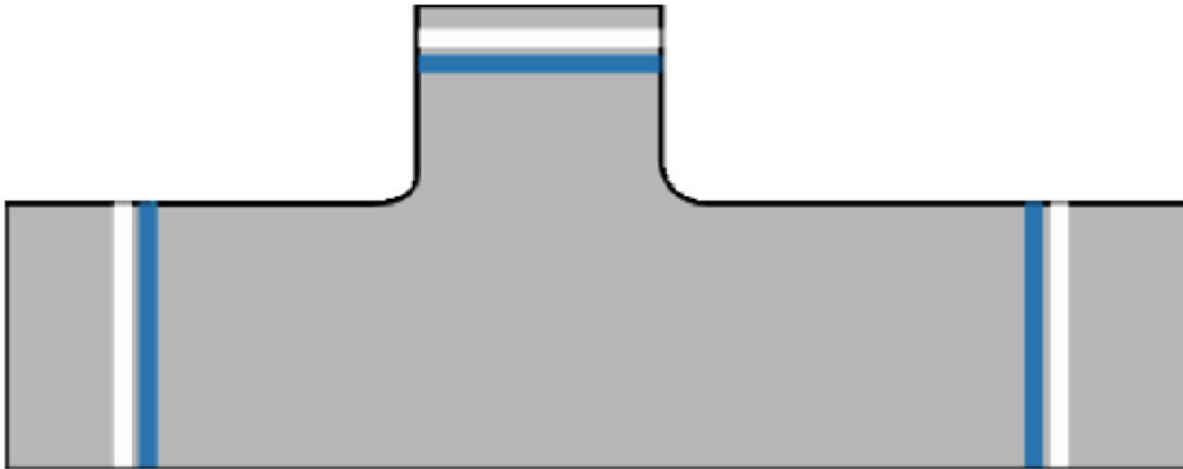


Abbildung: Querlinien Parkkartenzoneneingang

3. Abhängigkeiten zu anderen Vorlagen

Die Vorlage zur Umsetzung der flächendeckenden Blauen Zone weist, wie in den vorhergehenden Kapiteln ersichtlich, viele Abhängigkeiten zu anderen Vorlagen des Grossen Gemeinderats auf.

3.1 Parkkartenvorschriften

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Weisung zur flächendeckenden Blauen Zone die technische Umsetzung und die Parkkartenvorschriften den Betrieb der Blauen Zone betreffen. Daher werden die Benutzungsregeln in der Revision der Parkkartenvorschriften definiert. Zwei relevante Beispiele hierfür seien hier genannt: Einerseits der Grundsatz, dass Anwohnende eine Parkkarte für ihr Wohngebiet beantragen können. Andererseits die Möglichkeit, dass Einwohnerinnen und Einwohner sowie Betriebe, deren Wohnsitz oder Betriebsdomizil in einem Stadtzentrum liegt, sowie Einwohnerinnen und Einwohner von Aussenwachen ohne ÖV-Anschluss eine Anwohnerparkkarte für eine angrenzende Zone beantragen können.

3.2 Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund (VgP)

Die VgP regelt den Betrieb der weissen, gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätze, insbesondere die verschiedenen Gebietskategorien und die jeweilige Gebührenhöhe. So unterscheiden sich bzgl. Bewirtschaftungsregime z. B. Zentrumszonen von Quartierzentren. Auch die VgP wird derzeit revidiert.

3.3 Parkplatzverordnung (PPVO)

Der Stadtrat hat dem Grossen Gemeinderat am 20. Juni 2018 (GGR-Nr. 2018.53) eine neue Verordnung über die Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPVO) vorgelegt. Diese

Verordnung regelt die Parkierung auf Privatgrund, während dem die Parkraumplanung bestehend aus Parkkartenvorschriften und VgP die Parkierung auf öffentlichem Grund regelt¹. Wie die Abbildung zeigt, stehen die beiden Vorlagen in einer gewissen Abhängigkeit zueinander. Allerdings ist insbesondere auf die unterschiedlichen Zeithorizonte hinzuweisen. Die PPVO wird einmalig beschlossen, ihre Umsetzung geschieht über einen längeren Zeitraum im Rahmen aller Baubewilligungen. Dies im Gegensatz zur flächendeckenden Blauen Zone, welche nach Beschlussfassung innerhalb von drei Jahren umgesetzt und damit grösstenteils abgeschlossen wird. Kleinere Änderungen z. B. bei Anordnung oder Anzahl der Blauen Parkfelder sind hingegen laufend möglich. Dies z. B. aufgrund der stetigen Umsetzung der PPVO und des sich damit verändernden Parkraumbedarfs auf öffentlichem Grund oder sich verändernder Grundstückzufahrten.

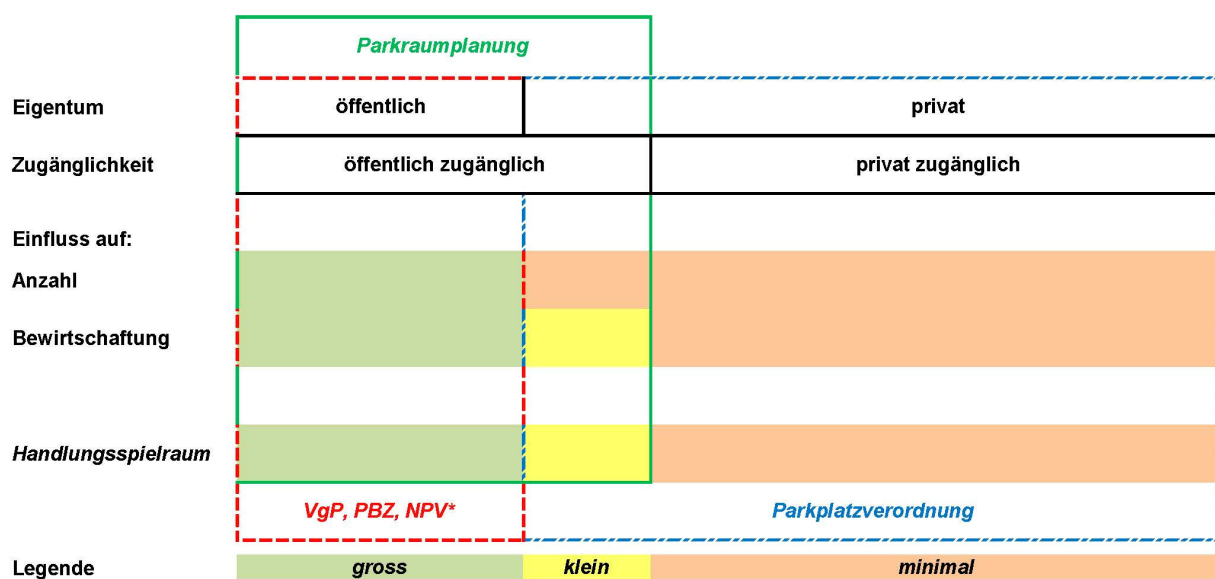


Abbildung: Abhängigkeit PPVO / Parkraumplanung

4. Termine / Etappierung

Die Umsetzung soll gestaffelt über drei Jahre in drei Etappen realisiert werden. Dieser Zeitplan ist eng getaktet, die Einführung der flächendeckenden Blauen Zone ist relativ ressourcenintensiv. Dies betrifft das Markieren und Demarkieren im Strassenraum, die Anpassung der Signalisation, das Ausstellen der neuen Parkkarten und die Information der betroffenen Bevölkerung.

Die Zentrumszonen und die Quartierzentren werden unabhängig von der Umsetzung der Blauen Zone zusammen mit der Inkraftsetzung der VgP geplant.

Die erste Etappe der Umsetzung der Blauen Zone umfasst viele bereits bestehende Zonen, welche in das neue Regime überführt werden. Gleichzeitig regelt sie das Gebiet Oberwinterthur, welches aufgrund der Autobahnnahe und der guten ÖV-Erschliessung einen hohen Fremdparkierungsdruck aufweist.

¹ Die Parkraumplanung bietet darüber hinaus eine Gesamtbetrachtung zu den öffentlich zugänglichen Parkplätzen bestehend aus weissen (öffentlichen) Parkplätzen in der Innenstadt sowie z. B. den Kundenparkplätzen eines danebenliegenden Einkaufszentrums (private, öffentlich zugängliche Parkplätze).

* Verordnung über das gebührenpflichtige Parkieren (VgP), Parkieren in der Blauen Zone (PBZ), Nachparkierverordnung (NPV)

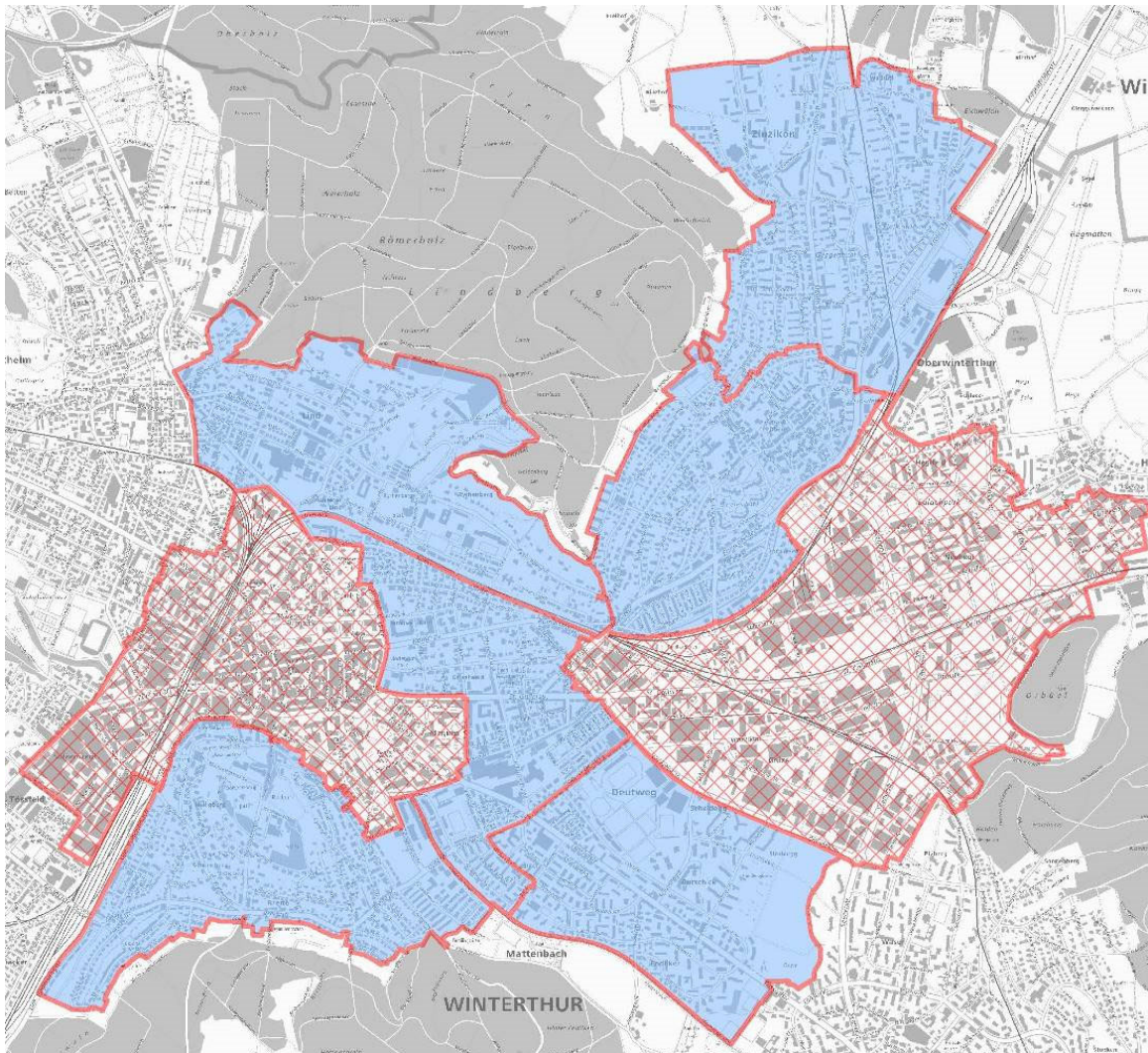


Abbildung: Anwohnerzonen der ersten Etappe (blau)

Die zweite Etappe überführt die restlichen bestehenden Zonen in das neue Regime. Gleichzeitig wird damit das Gebiet um das Stadtzentrum/Bahnhof geschlossen und werden die mit der Autobahn gut erschlossenen Quartiere von der Parkierung durch Pendlerinnen und Pendler befreit.

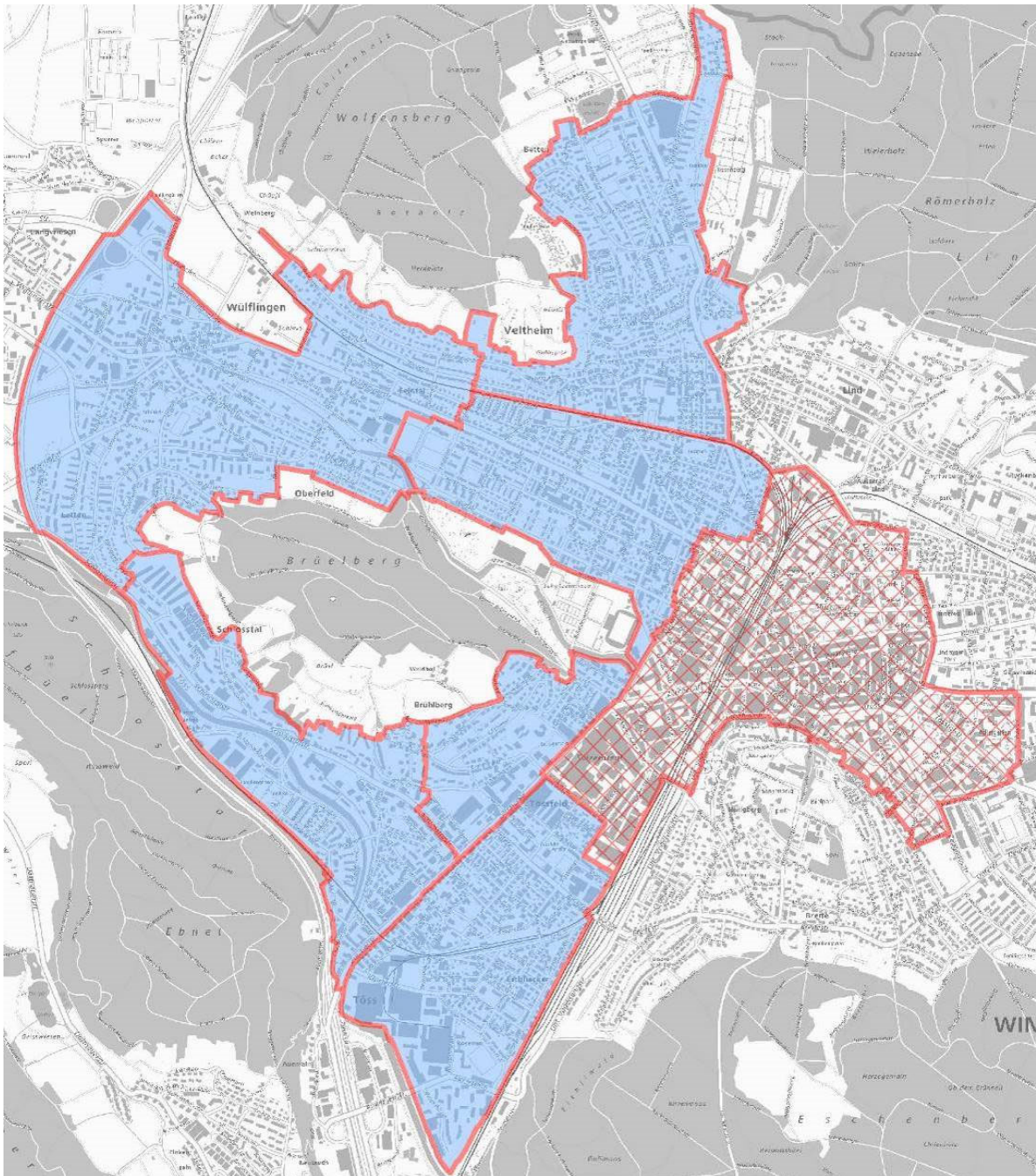


Abbildung: Anwohnerzonen der zweiten Etappe (blau)

Die dritte Etappe schliesst die Umsetzung der flächendeckenden Blauen Zone ab. Es wird das zusammenhängende Stadtgebiet fertiggestellt und es werden die Einzelgebiete (Dätt-
nau, Steig, Auenrainstrasse, Sennhof, Reutlingen) ins Regime überführt.

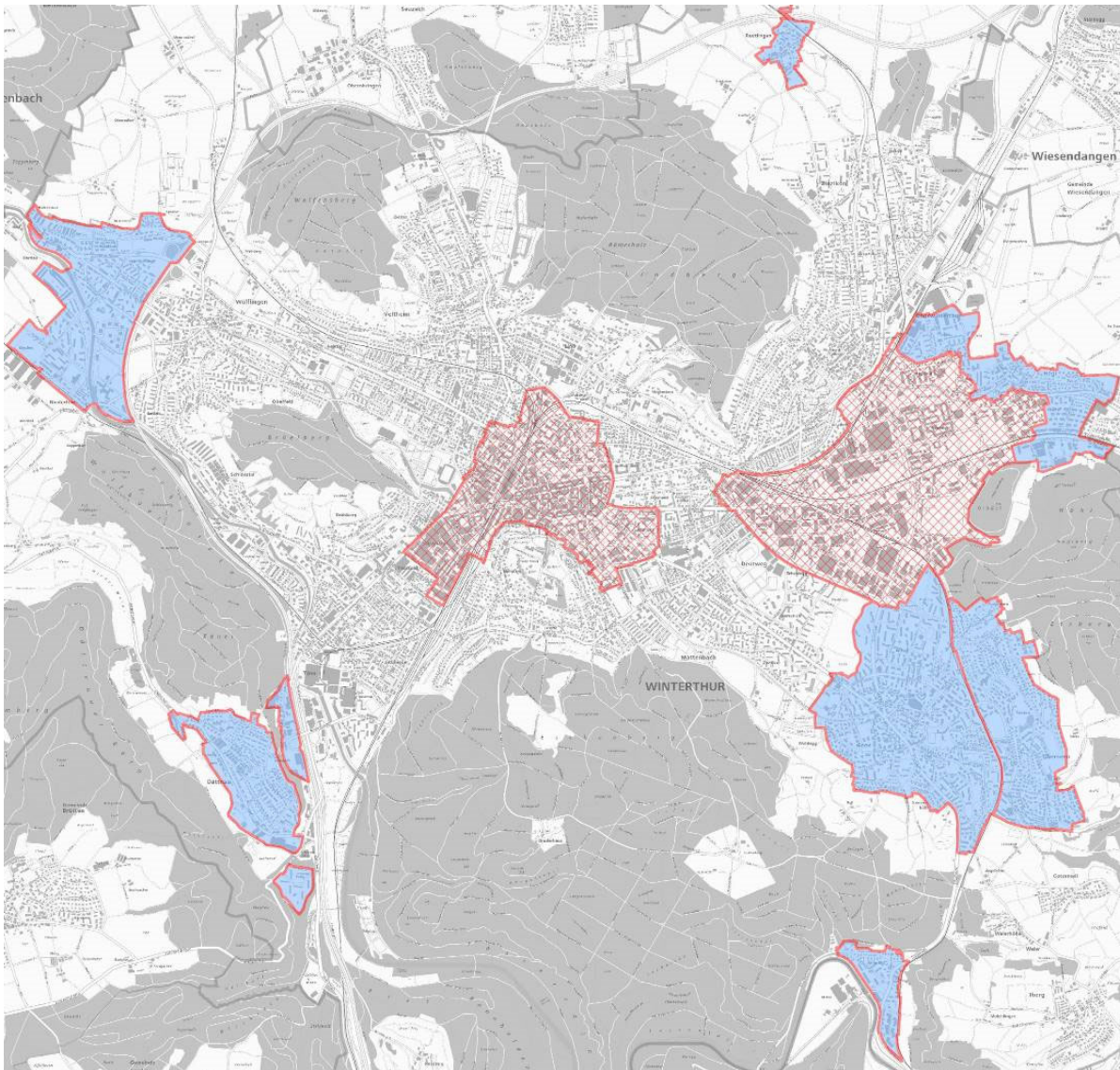


Abbildung: Anwohnerzonen der dritten Etappe (blau)

Mit Abschluss der dritten Etappe wird das Projekt der flächendeckenden Blauen Zone abgeschlossen. Es ist für den Stadtrat jedoch auch in Zukunft möglich, in neuen Gebieten die Blaue Zone anzuordnen und umzusetzen. Ebenfalls ist es möglich, Gebiete, welche nun ohne markierte Parkfelder umgesetzt werden, in einem weiteren Schritt mit Parkfeldern zu ergänzen.

5. Kommunikation

Die Umsetzung der flächendeckenden Blauen Zone im vorgesehenen Zeitplan bedarf einer engen kommunikativen Begleitung. Die Betroffenen sind mit einem Schreiben frühzeitig auf die neue rechtliche Situation aufmerksam zu machen, sodass genügend Zeit zum Bezug einer neuen Parkkarte bleibt. Weitere kommunikative Massnahmen wie z. B. Informationsveranstaltungen in Quartieren werden in einem Kommunikationskonzept definiert. Dabei kann aufgrund bisheriger Erfahrungen grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass das Regime der Blauen Zone mit Anwohnerbevorzugung bekannt ist und gut angenommen wird.

6. Kosten

6.1 Anlagekosten

Die Kostenzusammenstellung beruht auf der Kostenschätzung (+/- 20 %). Massgebender Stichtag ist 1. Januar 2019:

1 Signalisation, Markierung	Fr.	380'000.00
2 Kommunikation	Fr.	30'000.00
3 Dienstleistungen	Fr.	300'000.00
4 Eigenleistungen Bauherrschaft ³	Fr.	91'365.00
5 Eigenleistungen Stapo, OBZ	Fr.	90'000.00
8 Reserven und Rundung ⁴	Fr.	108'635.00
Total Anlagekosten (Bruttoinvestition)	Fr.	1'000'000.00
<hr/>		
Abzüglich bewilligter und beanspruchter Projektierungskredit	Fr.	300'000.00
Beantragter Kredit	Fr.	700'000.00
<hr/>		
Bruttoinvestition	Fr.	1'000'000.00
Abzüglich Investitionseinnahmen	Fr.	0.00
<hr/>		
Nettoinvestition	Fr.	1'000'000.00
<hr/>		

6.2 Investitionsfolgekosten

Betriebswirtschaftliche Investitionsfolgekosten

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten richtet sich nach den HRM2-Vorgaben für Gemeinden des Kantons Zürich und dem Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten der Stadt Winterthur vom 1.1.2014.

Investitionen werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Beim vorliegenden Investitionsprojekt gelangen die Vorschriften von Tiefbauten mit einer Abschreibungsdauer von 10 Jahren und einem Abschreibungssatz von 10.0 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz. Die Investitionsfolgekosten basieren auf dem hier beantragten Kredit (ungebunden) von Fr. 700'000.

³ § 64 Vollzugsverordnung zum Finanzhaushalt der Stadt Winterthur i.V.m. SR.08.73-1 vom 16.1.2008

⁴ § 61 Vollzugsverordnung zum Finanzhaushalt der Stadt Winterthur

<i>Kapitalfolgekosten:</i>	Jahre 1 – 10
- Abschreibung: 10 % der Nettoinvestition	70'000
- Kapitalzins: 2,25 % auf ½ der Nettoinvestition	7'875
<i>Sachfolgekosten:</i>	
1.5 % ⁵ der Bruttoanlagekosten (ohne Landerwerb)	10'500
<i>Personalfolgekosten:</i>	
Zusätzliche Personalkosten für (Bezeichnung)	keine
Bruttoinvestitionsfolgekosten	
<i>Investitionsfolgeerträge:</i>	
Mehrerlös: (Bezeichnung)	keine
Minderaufwand: (Bezeichnung)	keine
Nettoinvestitionsfolgekosten	88'375

Finanzierungsart	
durch Steuereinnahmen	100 %
In Steuerprozenten	0,03 %
Im Budget 2019 beträgt 1 Steuerprozent Fr. 2'901'639.00	

6.3 Investitionsplanung

Das Projekt (Projekt-Nr. 11'516) ist in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt. Das Programm ist auf die voraussichtliche Umsetzung ab Jahr 2020 anzupassen.

7. Schlussbemerkungen

Mit der Einführung der flächendeckenden Blauen Zone wird die Quartierbevölkerung vor vermeidbarem Verkehr geschützt. Dies erhöht die Attraktivität und Lebensqualität der Winterthurer Quartiere. Die Umsetzung dieser Schlüsselmassnahme des städtischen Gesamverkehrskonzeptes (sGVK) und des Legislaturprogramms 2018 bis 2022 des Stadtrates ist ein wichtiger Baustein zur Steuerung des Verkehrswachstums der Stadt Winterthur. Das Projekt trägt wesentlich dazu bei, die Leistungsfähigkeit und Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrsnetzes sicherzustellen und für die Zukunft zu erhalten.

⁵ Pauschalsatz gemäss § 37 b Kreisschreiben über den Gemeindehaushalt

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon