

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Projektierungskredit von Fr. 600'000 für die Projektierung und Weiterbearbeitung des Projekts Zürcherstrasse, im Bereich Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse, Instandstellung und Gestaltung (Projekt-Nr. 11 393)

Antrag:

Für die Projektierung und Weiterbearbeitung des Projektes Zürcherstrasse, Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse, Instandstellung und Gestaltung, auf der Grundlage des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) gemäss Projektbeschreibung Kapitel 3, Projekt-Nr. 11 393, wird ein Kredit von 600 000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung des allgemeinen Verwaltungsvermögens bewilligt.

Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die Teuerung und die Mehrwertsteuer bedingten Mehr- oder Minderkosten; Stichtag für die Kostenberechnung ist der 30.08.2019.

Weisung:

I. Zusammenfassung

Die Zürcherstrasse ist eine der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt. Die überregionale Staatsstrasse weist eine hohe Verkehrsbelastung von über 20 000 Fahrzeugen pro Tag auf. Im Richtplan ist eine überregionale Radroute eingetragen. Auch für Fussgängerinnen und Fussgänger hat der Strassenraum eine wichtige Funktion, namentlich im Bereich Zentrum Töss (Quartierzentrum). Ausserdem wird die Zürcherstrasse je nach Abschnitt von bis zu vier Buslinien befahren, die jeden Tag bis zu 15 000 Fahrgäste befördern.

Die heutige Gestaltung und Nutzung der Strasse ist unbefriedigend. Sie genügt den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nicht mehr und wird auch der stadträumlichen Bedeutung nicht mehr gerecht. Ausserdem muss die Zürcherstrasse dringend saniert werden. Um die bestehenden Mängel zu eliminieren und zugleich ein weiteres Element des ÖV-Hochleistungskorridors zu realisieren, hat der Stadtrat für den Abschnitt Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeiten lassen, das im Herbst 2019 gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) zusammen mit dem BGK Schlosstalstrasse öffentlich aufgelegt wurde.

Für die Weiterbearbeitung des Bauprojekts Zürcherstrasse wird ein Projektierungskredit von insgesamt 600 000 Franken inkl. MWST beantragt. Die Projektierung des BGK Schlosstalstrasse (Objekt-Nr. 11'372) wird über den Rahmenkredit (GGR-Nr. 2016.128) für die Planung

und Umsetzung der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (Projekt-Nr. 11'633) finanziert.

II. Detaillierte Ausführungen

1. Ausgangslage

Die Zürcherstrasse ist eine wichtige Einfallachse von Winterthur. Im Abschnitt des vorliegenden Projektperimeters weist die Zürcherstrasse schon seit längerem erheblichen Sanierungsbedarf auf. Der allgemeine Strassenzustand der Zürcherstrasse im Abschnitt Zentrum Töss bis Untere Briggerstrasse ist sehr schlecht. Eine Gesamterneuerung ist in den nächsten Jahren zwingend nötig und unabhängig von einer Neugestaltung dringend vorzunehmen. Mit dieser Gesamterneuerung besteht die Möglichkeit, den Strassenraum auf die heutigen verkehrlichen Bedürfnisse auszurichten und neu zu gestalten.

Die Reduktion der Verlustzeiten von Stadtbus ist ein Legislatorschwerpunkt des Stadtrates nach dem Legislaturprogramm 2018 bis 2022. Die Projekte für die Buspriorisierung (u. a. BGK Schlosstalstrasse) sind deshalb in der Vorhabenplanung des Stadtrates als Vorhaben der Kategorie 1 (SR.19.238-2 vom 17. April 2019) enthalten. Das BGK Zürcherstrasse ist als Vorhaben der Kategorie 2 in der Vorhabenplanung enthalten.

Die bisherige Planung des BGK Zürcherstrasse stellt sich wie folgt dar.

1.1 Planung Zürcherstrasse bis 2014

Als Grundlage für die Sanierung der Zürcherstrasse wurde ab 2007 ein Studienauftrag durchgeführt. Das Resultat sah eine umfassende Umgestaltung der Zürcherstrasse vor. Im Laufe der Weiterbearbeitung zeigten sich jedoch hohe Kosten und dass damit erheblich in Privateigentum eingegriffen worden wäre. Die vorgesehene Baumallee wäre im Konflikt mit Werkleitungen gestanden. Dies führte dazu, dass dieses Projekt verworfen und ein neuer Projektauftrag definiert wurde (SR.14.487-1 vom 21. Mai 2014).

1.2 Planung Zürcherstrasse ab 2014

Die Bearbeitung des vorliegenden Projektes erfolgte ab 2014 durch die städtische Verkehrsplanung mit Einbezug der betroffenen städtischen und kantonalen Fachstellen auf der Basis des Beschlusses vom 21. Mai 2014. Gegenüber dem ursprünglichen Projekt werden die Strassenränder weitgehend beibehalten. Starke Eingriffe ins Privateigentum können damit vermieden werden. Der Fokus bei der Projekterarbeitung lag auf verkehrlichen Ansprüchen wie die Umsetzung des Steuerungs- und Dosierungskonzeptes und des ÖV-Hochleistungskorridors (HLK). Eine vollständige Umsetzung von weiteren Anliegen, wie eine durchgehende Baumallee und eine durchgehende Veloführung ist damit aber nicht mehr möglich. Trotzdem liegt nun ein Projekt vor, in welchem die wichtigsten Ansprüche im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigt werden konnten.

Mit SR.19.646-1 wurde am 4. September 2019 das BGK zustimmend zur Kenntnis genommen. Ausserdem wurde das Departement Bau, Tiefbauamt, ermächtigt, für das Projekt das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 Stassengesetz (StrG) durchzuführen sowie eine Weisung an der Grossen Gemeinderat für die Genehmigung des Projektierungskredites auszuarbeiten.

2. Projektziele

Das Projekt BGK Zürcherstrasse konzentriert sich gemäss SR.14.487-1 auf die Gewährleistung des ÖV-Hochleistungskorridors und den Verkehrsablauf über den gesamten Perimeter sowie auf die gestalterische Aufwertung im Bereich Zentrum Töss.

Die Ziele des Projekts Zürcherstrasse definieren sich somit wie folgt:

- Gewährleisteter Verkehrsablauf (insb. ÖV-HLK) und Leistungsfähigkeit der Verkehrsachsen
- Priorisierte Busführung, Optimierung von Lage und Gestaltung der Bushaltestellen
- Aufbau und Ergänzung einer Baumallee im Bereich Zentrum Töss und nach Möglichkeit über den ganzen Strassenzug gemäss Alleekonzept der Stadt Winterthur
- Sichere Fuss- und Veloverkehrsführung (Längsrichtung und Querungen)
- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Knotenpunkte (Abbiegespuren, Führung Fuss- und Veloverkehr)
- Geringer Landerwerb

3. Projektbeschreibung

3.1 Zürcherstrasse, Bereich Zentrum Töss

Wie im Projektauftrag des Stadtrates vorgesehen, wurde die gestalterische Aufwertung hauptsächlich im Perimeter entlang des Zentrums Töss umgesetzt. Durch die Aufhebung der Rampen der Personenunterführung entsteht zwischen Fassade und Strassenrand wesentlich mehr Raum zugunsten des Fussverkehrs. Die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Zudem wird eine Baumallee und die Umsetzung neuer Bushaltestellenbereiche möglich. Die vorgesehenen Massnahmen werten den öffentlichen Raum bedeutend auf. Im Verlaufe der weiteren Planung ist es wesentlich, dass die stadträumliche Aufwertung mit der Aussenraumgestaltung der angrenzenden Liegenschaften koordiniert wird.

Die Gestaltung des Bereiches vor dem Gebäudekomplex Zentrum Töss erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege, da sich diese Liegenschaft im Inventar der schutzwürdigen Bauten von überkommunaler Bedeutung befindet. Die bestehende Personenunterführung wird - Stand heute - beibehalten, weil diese funktional mit der Treppenanlage des Gebäudekomplexes des Zentrums Töss eng zusammenhängt. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird die Aufhebung der unattraktiven und nicht hindernisfreien Personenunterführung nochmal geprüft.

Zur Optimierung des Verkehrsablaufs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind verschiedene Vereinfachungen und Veränderungen am Layout des Knotens Zürcher-/Stations-/Emil-Klöti-Strasse notwendig. Der verkehrstechnische Lösungsansatz in diesem Bereich basiert wie bisher auf einem Knoten mit Lichtsignalanlage. Als wichtigste Massnahme wird der Knotenast Stationsstrasse jedoch nicht mehr in die Lichtsignalsteuerung integriert. Damit verbunden ist eine Aufhebung von mehreren Abbiegebeziehungen des motorisierten Individualverkehrs, namentlich jene von der Zürcherstrasse stadtauswärts links in die Stationsstrasse und aus der Stationsstrasse links in die Zürcherstrasse.

Neben einer Optimierung des Verkehrsablaufs ergeben sich dadurch weitere Vorteile. So werden neu drei Fussgängerstreifen zur Querung der Zürcherstrasse angeboten und verschiedene Fahrwege für den Veloverkehr verbessert. Namentlich für den Fuss- und Veloverkehr wird damit die Quartiervernetzung optimiert. Die bestehende Personenunterführung bleibt erhalten und kann vor allem von Schülerinnen und Schülern als verkehrsfreie Quermöglichkeit benutzt werden. Durch die Aufhebung der Rampen kann die Personenunterführung nicht mehr mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen o. ä. benutzt werden. Die Infrastruktur des oberirdischen Fussgängerstreifens wird jedoch mit einer Mittelschutzinsel und ohne Konfliktgrün erheblich verbessert.

3.2 Zürcherstrasse, Bereich Schlosstalstrasse bis Untere Briggerstrasse

Die Massnahmen im Perimeter Zürcherstrasse, Bereich Schlosstalstrasse bis Untere Briggerstrasse, optimieren die Verkehrstechnik und die -abwicklung. Zur Verbesserung der Busumsteigebeziehungen ist vorgesehen, die beiden Bushaltestellen «Schöntal» und «Gaswerk» zusammenzulegen. Der direkte Anschluss der Wasserfurristrasse wird aufgehoben. Diese Massnahmen werden als vertretbar angesehen, da dieser Anschluss bereits heute als Rechts-

Rechts-Regime (gestattet bleibt rechts einbiegen und rechts abbiegen) betrieben wird, eine rückwertige Erschliessung möglich ist und nur wenige Anwohnende betroffen sind.

Beim Knoten Zürcher-/Schlosstalstrasse ist auf der Zürcherstrasse stadtauswärts eine neue Rechtsabbiegespur vorgesehen. Die Knotenleistungsfähigkeit kann damit wesentlich erhöht werden, vor allem auf der stadtauswärts gerichteten Fahrspur Richtung Zürich, welche dem stadtauswärts fahrenden Verkehr dient. Die Rückstaubildung in diesem Bereich wird verringert, was auch dem Busverkehr zugutekommt. Der für den Bau der neuen Rechtsabbiegespur erforderliche Rückbau der aussenliegenden Treppe bei der privaten Liegenschaft Zürcherstrasse Nr. 76 wurde als Vorarbeit bereits ausgeführt.

3.3 Weitere Themen und übrige Bereiche

Fussverkehr:

Die Längsführung des Fussverkehrs ist mittels beidseitiger Trottoirs gesichert. Die wichtigsten Querungsstellen des Fussverkehrs werden normkonform ausgebaut und optimiert. Die bestehende Personenunterführung im Bereich der Oberen Schöntalstrasse wird zu Gunsten einer oberirdischen Querungsmöglichkeit aufgehoben.

Veloverkehr:

Die Längsführung des Veloverkehrs wird mit Radstreifen gewährleistet. Aufgrund der beschränkten Raumverhältnisse wird abschnittsweise auf einen durchgehenden Velostreifen verzichtet. Aufgrund der attraktiven Alternativachsen abseits der Hauptverkehrsstrassen wird dies aber als vertretbar erachtet. Die wichtigsten Querungsstellen des Veloverkehrs werden ausgebaut und optimiert.

Öffentlicher Verkehr:

Die Optimierung des Verkehrsflusses des öffentlichen Busverkehrs ist ein Hauptziel des vorliegenden Projektes. Neben den eigentlichen Busspuren werden auch die neuen Bushaltestellenbereiche und die Neugestaltung der Verkehrsknoten zu dieser Optimierung beitragen. Sämtliche neuen Bushaltestellenbereiche erfüllen die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz. Mindestens ein Teilbereich der Haltestellen werden mit einer hohen Haltekante ausgeführt.

Motorisierter Individualverkehr:

Die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs entlang der Hauptachsen wird weder eingeschränkt noch wesentlich erhöht. Einzige Ausnahme bildet die erwähnte Leistungssteigerung beim Knoten Zürcher-/Schlosstalstrasse.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und eines konfliktfreien Verkehrsablaufs auf der Hauptverkehrsstrasse sind Einschränkungen auf dem untergeordneten Strassennetz für die Ein- und Abbiegebeziehungen erforderlich. Hierzu wird bei einmündenden Nebenstrassen das Rechts-Rechts-Regime eingeführt. Solche Anpassungen sind an den folgenden Strassenzügen erforderlich: Einfangstrasse, Rieterstrasse, Erschliessung Liegenschaft vis-à-vis Einmündung Untere Briggerstrasse und Obere Schöntalstrasse.

Bäume/Baumallee:

Bei der Bearbeitung des Projektes wurde das städtische Alleenkonzept soweit wie möglich umgesetzt. Durchgehende und beidseitige Baumreihen können jedoch nicht errichtet werden, da weitgehend im Bestand gebaut wird und daher kaum mehr Raum als heute zur Verfügung steht. Gegenüber dem heutigen Zustand werden aber wesentlich mehr Bäume den Strassenraum prägen. Dabei sind den neuen Baumstandorten im Verlauf der weiteren Planung besondere Beachtung zu schenken, insbesondere auch in Bezug auf Werkleitungen und anliegende Grundstücke. Technische, administrative und finanzielle Aspekte beeinflussen massgebend den künftigen Baumstandort. Gesamthaft dürften 20 bis 35 neue Bäume realisierbar sein.

Private Parkplätze:

Innerhalb des Projektperimeters bestehen rund 20 private Parkplätze, von denen nur rückwärts in die Zürcherstrasse eingefahren werden kann. Nach den vorgenommenen Abklärungen bestehen diese Parkplätze grösstenteils seit über 20 Jahren ohne dass baurechtliche Bewilligungen vorliegen. Sie geniessen Bestandsschutz und können im Rahmen des Strassenbauvorhabens nicht ohne weiteres aufgehoben werden – obwohl dies aus Gründen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit erwünscht wäre. Im Rahmen der weiteren Planung wird mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern das Gespräch gesucht, um wenigstens besonders heikle Parkplätze aufheben zu können.

Private Bauvorhaben:

Eine Koordination den aktuell bekannten, privaten Bauvorhaben mit dem vorliegenden Projekt ist möglich.

4. Kosten

4.1 Projektierungskredit

Projekt 11393, BGK Zürcherstrasse, Untere Briggerstrasse bis Emil-Klöti-Strasse:

Die Kostenzusammenstellung beruht auf der Kostenzusammenstellung der bisher ausgeführten Arbeiten sowie der noch zu erwarteten Planungs- und Projektierungskosten für die Phasen Bau- und Genehmigungsprojekt (SIA 32-33). Massgebender Stichtag ist der 12.09.2019:

Kostenzusammenstellung

BKP	Bezeichnung	Kosten
2	Diverses	
212 - 215	Amtliche Publikationen, Öffentlichkeitsarbeit, Zustandsuntersuchungen, Baugrunduntersuchungen	Fr. 60'000.00
3	Dienstleistungen	
311	Honorar Studien (Vorstudie, vorbereitende Anpassungsarbeiten)	
	Vorstudie	Fr. 55'000.00
	Vorbereitende Anpassungsarbeiten	Fr. 130'000.00
321	Honorar Projektierung	
	Projektierungskosten Strassen-/Tiefbau (gem. SIA 32, 33)	Fr. 195'000.00
	Projektierungskosten Verkehrstechnik	Fr. 150'000.00
	Landschaftsarchitektur/Gestaltung	Fr. 80'000.00
	Verkehrsplanung (Verkehrsphasen)	Fr. 60'000.00
	RSA (Road Safety Audit)	Fr. 15'000.00
4	Eigenleistungen Bauherrschaft (7.5 % der Leistungen)	Fr. 55'000.00
8	Reserven und Rundungen	
	Unvorhergesehenes (ca. 15 % der zu erwartenden Leistungen)	Fr. 100'000.00

Total Ausgaben	Fr.	900'000.00
Abzüglich beanspruchter Projektierungskredit	Fr.	300'000.00
Beantragter Kredit	Fr.	600'000.00

4.2 Ausführungskredit

Die Gesamtkosten auf Stufe Vorprojekt (Genauigkeit $\pm 30\%$) werden auf rund 7 bis 13 Millionen Franken geschätzt.

4.3 Finanzierung durch den Kanton

Die Projektierungsleistungen betreffen vorwiegend die Zürcherstrasse, welche als überkommunale Strasse klassiert ist. Damit ist die Finanzierung über die Projektierungs- und Baupauschale grundsätzlich gegeben. Anrechenbar sind grundsätzlich alle Aufwendungen, welche der überkommunalen Strasse zugehörig sind und der (überkommunalen) Funktion dieser dient. Darunter fallen beispielsweise der gesamte Strassenraum der überkommunal klassierten Strasse sowie Aufwendungen für die Strassenentwässerung sowie für die Verkehrssteuerung. Nicht anrechenbar sind Aufwendungen für Werkleitungen inkl. der Belagsanteile, ÖV-spezifische Einrichtungen, Mobiliar, Veränderungen von Einmündungen sowie Aufwendungen gestalterischer Natur, die rein städtisch sind.

Gemäss § 45 Abs. 3 StrG wird im Rahmen der Projektgenehmigung durch den Kanton ein konkreter Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton festgelegt. Dieser erfolgt jedoch erst nach der Kreditgenehmigung des Ausführungsprojektes durch die Stadt.

Sollte kein Projekt ausgeführt werden, würden die Ausgaben für die Projektierung voraussichtlich zulasten der Stadt Winterthur abgeschrieben werden müssen.

4.4 Agglomerationsprogramm

Es sind zum heutigen Zeitpunkt keine Investitionsbeiträge von Kanton oder Bund zugesichert. Geprüft werden insbesondere Beteiligungen aus dem Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr». Auf der Grundlage der konkret vorliegenden Projekte werden die Verhandlungen mit dem Kanton Zürich aufgenommen.

4.5 Investitionsfolgekosten

Die Berechnung der Investitionsfolgekosten richtet sich nach den Vorgaben des Kantons Zürich im Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden und dem Reglement über die Ermittlung und Darstellung der Investitionsfolgekosten der Stadt Winterthur.

Investitionen werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer linear abgeschrieben (§ 26 VGG i.V.m. Anhang 2 Ziff. 4.1 VGG). Beim vorliegenden Investitionsprojekt gelangen grundsätzlich die Vorschriften für den Tiefbau mit einer Abschreibungsdauer von 40 Jahren und einem Abschreibungssatz von 2,5 % zur Anwendung. Die Kapitalverzinsung richtet sich nach dem internen Zinssatz.

Es handelt sich beim vorliegenden Kreditantrag um einen Projektierungskredit für eine überkommunale Strasse. Dieser Kredit kann voraussichtlich über den Strassenfonds finanziert werden. Weil bei einem Nettokredit von Null keine Folgekosten anfallen, kann auf die Darstellung der Investitionsfolgekosten verzichtet werden.

4.6 Investitionsplanung

Der Projektierungskredit für das Projekt 11393 Zürcherstrasse, Untere Brigger- bis Emil-Klöti-Strasse (AP2), ist wie folgt in der Investitionsplanung des allgemeinen Verwaltungsvermögens eingestellt:

bisher: Projektierungskredit	Fr.	200'000.00
Programm 2020: Projektierungskredit	Fr.	50'000.00
Programm 2021: Projektierungskredit	Fr.	100'000.00
Programm 2022: Projektierungskredit	Fr.	200'000.00
Programm 2023: Projektierungskredit	Fr.	50'000.00
Total Projektierungskredit	Fr.	600'000.00

Die Investitionsplanung ist wie folgt anzupassen:

bisher: Projektierungskredit	Fr.	200'000.00
Programm 2020: Projektierungskredit	Fr.	50'000.00
Programm 2021: Projektierungskredit	Fr.	300'000.00
Programm 2022: Projektierungskredit	Fr.	250'000.00
Programm 2023: Projektierungskredit	Fr.	100'000.00
Total Projektierungskredit	Fr.	900'000.

Der voraussichtliche Ausführungskredit ist als Prognose in den Jahren 2023 – 2025 im Rahmen der jeweiligen Investitionsplanung zusammen mit den Einnahmen aus dem Strassenfonds aufgeführt.

5. Termine

Mitwirkung gemäss § 13 StrG	Herbst 2019
Genehmigung Projektierungskredit	Frühjahr 2020
Planaufgabe gemäss § 16 StrG	Sommer 2021
Genehmigung Ausführungskredit durch GGR	Herbst 2021
Projektfestsetzung durch Stadtrat	Frühjahr 2022
Genehmigung Kanton	Sommer 2022
Ausschreibung der Bauarbeiten	Herbst 2022
Voraussichtlicher Baubeginn	Frühjahr 2023

6. Schlussbemerkungen

Der allgemeine Strassenzustand der Zürcherstrasse im Abschnitt Zentrum Töss bis Untere Briggerstrasse ist sehr schlecht. Eine Gesamterneuerung ist in den nächsten Jahren zwingend nötig. Diese Chance soll genutzt werden, damit der Strassenraum gleichzeitig auf die heutigen verkehrlichen Bedürfnisse ausgerichtet und neu gestaltet werden kann. Die Grundlage für diese Bedürfnisse wurden mit dem BGK geschaffen.

Gemäss dem Bericht Städtevergleich Mobilität 2015 (veröffentlicht am 2.11.2017) hat die Stadt Winterthur nach wie vor einen der höchsten Veloanteile der sechs grössten Deutschschweizer Städte. Dafür hat der öffentliche Verkehr eine geringere Bedeutung. So ist beispielsweise der Modalsplit bei den Personen, die innerhalb der Stadt pendeln deutlich tiefer, als in den anderen Städten und auch der ÖV-Anteil der pendelnden Erwerbstätigen ist einer der kleinsten. Eine

prozentuale Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr ist daher anzustreben. Der Gegenvorschlag zur «Städte-Initiative» (GGR-Nr. 2010/023 vom 18. April 2011) schreibt vor, dass von 2005 bis 2025 der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit um 8 Prozentpunkte erhöht werden muss (kommunaler Richtplan, Seite 26). Von 2005 bis 2015 hat sich der Anteil am ÖV, Fuss- und Veloverkehr bereits um 5 Prozentpunkte erhöht. Dies hat aber keine Winterthur spezifischen Gründe, da es auch schweiz- und kantonsweit eine ähnliche Veränderung gab. Daher sind die anstehenden Projekte, wie etwa die Veloschnellrouten, die ÖV-Hochleistungskorridore oder die Querung Grüze zu forcieren.

Mit dem BGK Zürcherstrasse minimieren sich die Verlustzeiten von Stadtbuss und erhöht sich die Fahrplanstabilität. Damit trägt das Projekt dazu bei, die Attraktivität des ÖV und letztlich den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr, wie im kommunalen Richtplan gefordert, zu erhöhen. Gleichzeitig trägt das BGK Zürcherstrasse aber auch den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger und der Velofahrenden Rechnung. Der Stadtraum wird entsprechend aufgewertet und die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs kann durch die Neugestaltung effizienter und effektiver abgewickelt werden.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilage:

- Projektplan Vorprojekt

