

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend Stand der Dinge bei den Agglomerationsprogrammen, eingereicht von Gemeinderat F. Helg (FDP)

---

Am 23. Juni 2014 reichte Gemeinderat Felix Helg namens der FDP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

*„Die Agglomerationsprogramme sind Planungsinstrumente und dienen als Grundlagen für Beiträge des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen. Die erste Phase umfasste die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme der 1. Generation. Die zweite Phase betrifft die aktualisierten Agglomerationsprogramme der 2. Generation für die Jahre 2015 und 2018.*

*Auch Winterthur ist mit wichtigen Massnahmen an den Agglomerationsprogrammen beteiligt, so zum Beispiel mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze oder mit der Veloquerung Nord beim Hauptbahnhof (als Bestandteile des Agglomerationsprogramms der 2. Generation). Aufgrund der finanziellen Lage der Stadt können offenbar nicht alle Massnahmen mit dem ursprünglich beabsichtigten Tempo projektiert werden. Deshalb droht die Gefahr, dass einzelne Projekte nicht rechtzeitig eingegeben werden können. Selbst wenn eine Verlängerung der Einreichungsfrist gewährt würde, ist nicht auszuschliessen, dass früher eingereichte Projekte anderer Regionen berücksichtigt werden und schliesslich die an sich zur Verfügung gestellten Gelder bereits anderweitig ausgeschöpft sind. Ausserdem ist ungewiss, in welchem Umfang Mittel des Bundes später für die Agglomerationsprogramme der 3. und 4. Generation gesichert sind.*

Zur Klärung des Stands der Dinge stellen sich deshalb folgende Fragen:

- 1.a) Welche Massnahmen in Winterthur waren Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation?
- 1.b) Für welche dieser Massnahmen sind Beiträge des Bundes verbindlich zugesprochen oder bereits ausbezahlt worden? Welche Beträge (im Verhältnis zu den Gesamtkosten und den verbleibenden Kosten für Winterthur)?
- 2.a) Welche Massnahmen in Winterthur sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 2. Generation?
- 2.b) Mit welchen Beträgen ist zu rechnen (im Verhältnis zu den mutmasslichen Gesamtkosten und den verbleibenden Kosten für Winterthur)?
- 2.c) Wie schätzt der Stadtrat das Risiko ein, dass Winterthur infolge verlangsamter Projektierung oder aus anderen Gründen die Beiträge des Bundes nicht erhält?

### **Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

Im Rahmen seiner Agglomerationspolitik nennt der Bundesrat die Verstärkung des finanziellen Engagements im Verkehrsbereich als eine der prioritären Massnahmen des Bundes. Dieses Engagement ist an die Bedingung einer koordinierten Herangehensweise von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration geknüpft und mit dem Infrastrukturfonds als Finanzinstrument rechtlich verankert. Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, das den Agglomerationen erlaubt, ihre vielfältigen Herausforderungen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft koordiniert, wirksam anzugehen und sich entsprechend den Grundsätzen der Nachhaltig-

keit zu entwickeln. Der Bund beteiligt sich mit einem prozentual festgelegten Beitrag für Verkehrsinfrastrukturprojekte. Die Agglomeration Winterthur und Umgebung bekam für das AP 1<sup>1</sup> einen Beitragsatz von 35 % zugesprochen. Für das AP 2<sup>2</sup> wurde der Beitragsatz vom Bundesrat auf 40 % festgelegt. Den definitiven Entscheid über die 2. Generation der Agglomerationsprogramme fällt das eidgenössische Parlament noch in diesem Jahr.

Bei Projekten aus dem AP 1 galt ursprünglich die Bedingung, dass der Baubeginn in den Jahren 2011 bis 2014 zu erfolgen habe oder im Mindesten die Finanzierung gesichert sein müsse (Kreditbeschluss durch Parlament oder Regierung, je nach Zuständigkeit). Diese zeitliche Frist hat der Bund mittlerweile aufgehoben. Der Bund verlangt aber, dass bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete der ursprüngliche Programmgedanke zu beachten ist. In jedem Fall sind die beitragsberechtigten Projekte der AP 1 während der Laufzeit des Infrastrukturfonds (2011 – 2028) umzusetzen, ansonsten erlöscht der Anspruch auf Finanzhilfe.

Für das AP 2 gilt offiziell noch die Frist 2015 – 2018. Ob diese Frist auch gelockert wird, kann zum heutigen Zeitpunkt (Stand August 2014) nicht gesagt werden.

Grundlage für das AP 1 war das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK 2005). Der Prüfbericht des Bundes zum AP 1 stellte fest, dass es nicht gelang eine systematische Herangehensweise darzulegen. Für den Raum Winterthur seien insbesondere im Bereich der Strassennetzergänzungen lediglich Teillösungen präsentiert worden, deren Wirkungen noch wesentlich optimiert und abgestimmt werden müssten. Auf Grund dieser Beurteilung des Bundes wurde entschieden, das rGVK 2005 zu revidieren. Der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur beschlossen im Hinblick auf das AP 2, gemeinsam eine neue Planung zuerst mit Fokus auf das städtische Gebiet vorzunehmen. Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010), welches der Grosse Gemeinderat im Oktober 2011 ohne Gegenstimme zustimmend zur Kenntnis nahm, bildet die Grundlage für das AP 2.

## **Zu den einzelnen Fragen:**

### Zur Frage 1a:

„Welche Massnahmen in Winterthur waren Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation?“

Der Bundesbeitrag für Projekte im Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation (inkl. der Stadt Winterthur) beträgt 35 % der agglomerationsrelevanten Gesamtkosten (*Anmerkung: Der Bund finanziert nur Projekte mit, die den Zielen der eidgenössischen Agglomerationspolitik entsprechen und Teil eines Gesamtkonzepts sind. So werden beispielsweise Sanierungsarbeiten, die dem Werterhalt dienen, nicht mitfinanziert.*)

Nachfolgende Tabelle listet im Detail die Bestandteile des AP 1 der Stadt Winterthur auf. Die Massnahmenpakete sind fest definiert und können nicht verändert werden. Die einzelnen Projekte je Massnahmenpaket hingegen sind nicht abschliessend. Wenn Projekte im «Sinn und Geist» dem Massnahmenpaket entsprechen, ist es möglich, sie nachträglich neu aufzunehmen, wenn andere Projekte nicht umgesetzt werden können. Der Bund prüft dann, ob die Ersatzprojekte dem Grundgedanken des entsprechenden Massnahmenpakets entsprechen und somit anrechenbar sind. Der vom Bund festgelegte maximale Beitrag pro Massnahmenpaket darf aber in jedem Fall nicht überschritten werden. Können Projekte nicht umgesetzt werden und lassen sich keine adäquaten «Ersatzprojekte» finden, erlöscht der Bundesbeitrag. Der Beitrag wird dann dem gesamten Agglomerationsfonds gutgeschrieben.

---

<sup>1</sup> AP 1 = Agglomerationsprogramm der 1. Generation (Laufzeit 2011 – 2014)

<sup>2</sup> AP 2 = Agglomerationsprogramm der 2. Generation (Laufzeit 2015 – 2018)

Tabelle 1: Bestandteile des AP 1 der Stadt Winterthur

<i>Massnahmenpaket</i>	<i>Inhalt</i>	<i>Kosten [Mio. Fr.]<sup>1)</sup></i>	<i>Bundesbeitrag [Mio. Fr.]<sup>1)</sup></i>
RVS <sup>2)</sup> : Ausbau Busspuren	Diverse Busspuren gemäss RVS-Konzept	2.0	0.7
RVS: Sanierung und Umgestaltung Verlustpunkte ÖV	Diverse Massnahmen gemäss RVS-Konzept (z.B. neue Lichtsignalanlagen, Umgestaltung Knoten)	12.0	4.2
RVS: Dosierstellen	Ausfahrtsdosierungen bei den Autobahnanschlüssen Töss, Ohringen und Oberwinterthur <sup>3)</sup>	2.0	0.7
Parkleitsystem	Ausbau bzw. Erweiterung städtisches Parkleitsystem	1.6	0.6
Beruhigung Quartiertangente	Siedlungsverträgliche Gestaltung von stark befahrenen Quartiertangenten (u.a. Schlosstalstrasse, Breitestrasse, Rychenbergstrasse, Frauenfelderstrasse). Dieses Massnahmenpaket beinhaltet auch flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit der Umfahrung Winterthur (Damalige Idee: Südostumfahrung).	14.3	5.0
Fuss- und Veloverkehr Winterthur	Schiessen von Lücken im bestehenden Fuss- und Velowegnetz	1.7	0.6
Netzergänzung LV <sup>3</sup> Oberwinterthur	Sicherstellung attraktives internes Fuss- und Velowegnetz zu den Bahnhöfen. Schnelle Verbindung zum Stadtzentrum.	4.3	1.5
LV Stadtmitte	U.a. Gleisquerung, Rudolfstrasse, Bahnhofplatz/Archplatz, Velounterführung HB, Radweg Frobergstrasse/Rosenstrasse, Veloparkierung	18.9	6.6
<b>Total</b>		<b>56.8</b>	<b>19.9</b>

<sup>1)</sup> Kosten: Stand 2005, exkl. MWST

<sup>2)</sup> RVS = regionale Verkehrssteuerung (Konzept: «RVS Winterthur und Umgebung» von Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 2006)

<sup>3)</sup> Die Autobahnanschlüsse sind zwischenzeitlich im Hoheitsbereich des Bundes (ASTRA). Daher ist heute weder der Kanton noch die Stadt dafür zuständig.

Zum Zeitpunkt der Eingabe des AP 1 waren vielen Projekte bzw. Massnahmen noch nicht konkretisiert. Daher wurden die Inhalte der Massnahmenpakete zum Teil nur vage definiert.

<sup>3</sup> LV = Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)

Zur Frage 1b:

„Für welche dieser Massnahmen sind Beiträge des Bundes verbindlich zugesprochen oder bereits ausbezahlt worden? Welche Beträge (im Verhältnis zu den Gesamtkosten und den verbleibenden Kosten für Winterthur)?“

Tabelle 2 listet die Projekte der Stadt Winterthur auf, für die eine Finanzierungsvereinbarung unterschrieben ist (nur AP 1, für das AP 2 liegt noch kein Beschluss des eidgenössischen Parlaments vor).

(Anmerkung: Die Finanzierungsvereinbarung legt die konkreten Zahlungsmodalitäten an bau- und finanzierungsreife Projekte aus dem Agglomerationsprogramm fest. Bei diesen Projekten ist die Finanzierung, z.B. durch einen Kreditbeschluss des Grossen Gemeinderats oder des Stadtrats [je nach Zuständigkeit], gesichert und die Baureife liegt vor. Der Baubeginn muss aber zwingend noch nicht erfolgt sein [z.B. Projekt Gleisquerung 2. Etappe].)

Tabelle 2: Zugesicherte Beiträge des Bundes für das AP 1 für Projekte der Stadt Winterthur

Massnahmenpaket	Projekt	Anrechenbare Gesamtkosten [in Fr.] <sup>1)</sup>	Max. Bundesbeitrag [in Fr.]	Hauptkostenträger der Restkosten <sup>2)</sup>
RVS: Sanierung und Umgestaltung Verlustpunkte ÖV	Aufwertung Archstrasse, Linienführung Bus 4, 11 und 12 (GGR-Nr. 2008/114)	957'775.-	335'200.-	Stadt
Beruhigung Quartiertangente	Neugestaltung Knoten Schlosstal- / Wieshofstrasse (GGR-Nr. 2012/121)	518'505.-	181'500.-	Kanton
Fuss- und Veloverkehr Winterthur	Fuss- und Radweg längs der Töss (GGR-Nr. 2011/131)	385'000.-	134'700.-	Stadt
Fuss- und Veloverkehr Winterthur	«Rund um Winterthur» (GGR-Nr. 2012/091)	132'096.- <sup>3)</sup>	46'200.-	Stadt
Netzergänzung LV Oberwinterthur	St. Gallerstrasse - Neugestaltung Fahrbahnquerschnitt (Grüze bis Halt. Hegi) (Entscheid Stadtrat, da gebundene Kosten)	1'340'000.-	470'000.-	Kanton
Netzergänzung LV Oberwinterthur	Sulzerallee - Neugestaltung (Bügel West bis Talackerstrasse) (Teil der Erschliessungsplanung, GGR-Nr. 99/017)	1'130'000.-	400'000.-	Kanton
LV Stadtmitte	Bahnhofplatz Süd (GGR-Nr. 2011/057)	3'040'527.- <sup>4)</sup>	1'064'200.-	Stadt
LV Stadtmitte	Gleisquerung 2. Etappe (GGR-Nr. 2013/053)	14'300'687.- <sup>4)</sup>	5'005'300.-	Stadt
<b>Total</b>		<b>21'804'590.-</b>	<b>7'637'100.-</b>	

<sup>1)</sup> Anrechenbare Kosten = Diejenigen Kosten, die vom Bund als agglomerationsrelevant eingeschätzt werden. Finanziert werden Aufwertungsmassnahmen oder Verbesserungen für die Verkehrssicherheit oder den Verkehrsfluss. Sie müssen dem Alltagsverkehr dienen. Sanierungsarbeiten werden nicht finanziert. Von den agglomerationsrelevanten Kosten finanziert der Bund im Fall vom AP 1 35 %.

<sup>2)</sup> Die Restkosten sind diejenigen Kosten, die nach dem Abzug des Bundesbeitrags noch übrig bleiben. Sie müssen bei kommunalen Strassen von der Stadt Winterthur und bei überkommunalen Strassen vom Kanton getragen werden.

<sup>3)</sup> Der Fuss- und Veloweg «Rund um Winterthur» dient schwergewichtig dem Freizeitverkehr, daher wurden die anrechenbaren Kosten stark gekürzt.

<sup>4)</sup> Die anrechenbaren Kosten mussten gegenüber den effektiven Gesamtkosten gekürzt werden, da das Massnahmenpaket LV Stadtmitte einen maximalen anrechenbaren Bundesbeitrag von 18.9 Mio. Fr. vorsieht. Die beiden Projekt Bahnhofplatz Süd und Gleisquerung 2. Etappe übersteigen diesen Betrag deutlich. Der Bund finanziert aber nicht mehr, als er beim AP 1 in Aussicht gestellt hat. Bei der Eingabe des AP 1 waren die Kosten der einzelnen Projekte noch nicht genau bekannt. Auch die Projekte selber waren zum Teil noch nicht klar definiert.

### Zur Frage 2a und 2b:

„Welche Massnahmen in Winterthur sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 2. Generation?“  
 „Mit welchen Beträgen ist zu rechnen (im Verhältnis zu den mutmasslichen Gesamtkosten und den verbleibenden Kosten für Winterthur)?“

Tabelle 3: Bestandteile des AP 2 der Stadt Winterthur

<i>Massnahmenpaket</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten [Mio. Fr.] <sup>1)</sup></i>	<i>Bundesbeitrag [Mio. Fr.] <sup>1)</sup></i>	<i>Hauptkosten- träger der Restkosten <sup>2)</sup></i>
ÖV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität	Massnahmen entlang der Achse Töss – HB – Neuhegi und Achse Wülflingen – HB – Seen	30.88	12.35	Kanton
Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe <sup>3)</sup>	Lichtsignalanlagen, Busspuren und Knotenumgestaltungen im Sinn des (erweiterten) RVS-Konzeptes	0.85	0.34	Kanton
Umgestaltung Zentrum Wülflingen	Aufwertung Lindenplatz	1.95	0.78	Stadt
Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze	Brückenbauwerk und Anpassung Strassen und Umgebung sowie Anpassung an Bahntechnik SBB	42.41	16.96	Kanton
Optimierung städtisches Busnetz	U.a. Buslinie 1 Ruchwiesen (Verlängerung) und Buslinie 2 (Wendemöglichkeit)	5.09	2.04	Stadt, evtl. Kanton
Masterplan Stadtraum Bahnhof - Veloquerung	Veloquerung Nord	15.27	6.11	Kanton
Ausbau Veloparkierung	Veloparkierung im Stadtraum Bahnhof (Hauptbahnhof)	9.33	3.73	Stadt, evtl. Kanton
Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz – Bau Achsen 1. Priorität	Ausbau Velobahnen in der Umgebung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze sowie Richtung Winterthur Mitte	7.63	3.05	Kanton
Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz – Ausbau Velonetz 1. Priorität	Keine spezifischen Projekte definiert	5.09	2.04	je nach Projekt

<i>Massnahmenpaket</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten [Mio. Fr.] <sup>1)</sup></i>	<i>Bundesbeitrag [Mio. Fr.] <sup>1)</sup></i>	<i>Hauptkosten- träger der Restkosten <sup>2)</sup></i>
<b>Total</b>		<b>118.5</b>	<b>47.4</b>	

<sup>1)</sup> Kosten: Stand 2005, exkl. MWST

<sup>2)</sup> Die Restkosten sind diejenigen Kosten, die nach dem Abzug des Bundesbeitrags noch übrig bleiben. Sie müssen bei kommunalen Strassen von der Stadt Winterthur und bei überkommunalen Strassen vom Kanton getragen werden.

<sup>2)</sup> Auf der Grundlage des RVS-Konzept (2006) wurden im sGVK und mit Planungsstudien (z.B. Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze) weitere Massnahmen im Sinne der regionalen Verkehrssteuerung definiert.

### Zur Frage 2c:

„Wie schätzt der Stadtrat das Risiko ein, dass Winterthur infolge verlangsamter Projektierung oder aus anderen Gründen die Beiträge des Bundes nicht erhält?“

Die Projekteingaben für das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung der 2. Generation waren schon zu damaliger Zeit (2012) sehr ambitiös. Der Stadtrat hat dies bewusst gemacht, da erfahrungsgemäss immer wieder Projekte aus diversen Gründen nicht zur Ausführung kommen (u.a. Rechtsmittelverfahren, politischer Widerstand, technische Probleme, keine Kreditgenehmigung). In der Weisung zum städtischen Gesamtverkehrskonzept (GGR-Nr. 2011/082, Kapitel 7) hat der Stadtrat bereits festgehalten, dass insbesondere für die Verkehrsplanung, aber auch für die anderen Fachstellen im Bereich Verkehr (Tiefbauamt, Stadtpolizei, Stadtbuss) eine sehr arbeitsintensive Phase bevorsteht. Eine interne Ressourcenplanung (2011) hat gezeigt, dass allein in der Verkehrsplanung mindestens 450 Stellenprozente zur Verfügung stehen müssten, um die Projekte in der Planungsphase zu begleiten. Aufgrund von «effort 14+» und den zusätzlichen Sparbeschlüssen des Grossen Gemeinderats von Ende 2013 konnte in der Verkehrsplanung eine vakante Stelle nicht wiederbesetzt werden. Die Verkehrsplanung hat derzeit 280-Stellenprozente zur Verfügung (Projektleiterstellen).

Aus diesem Grund sah sich der Stadtrat gezwungen eine «Sistierung von Aufgaben in der Verkehrsplanung» vorzunehmen. Diese Verzichtsplanung wurde im 2. Quartal 2014 über die Medien publik gemacht. Konkret wurde die Aufwertung des Lindenplatzes sistiert, der voraussichtlich 40 % Bundesbeiträge erhalten hätte. Auch der Pilotversuch Velobahnen hätte eventuell mit Bundesgelder rechnen können. Im Weiteren hätte auch die Aufwertung der Zürcherstrasse (neu: redimensionierter Projektperimeter) voraussichtlich Gelder vom Infrastrukturfonds erhalten.

Wie den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen ist, kann die Stadt bei Projekten aus dem AP 1 mit einem Bundesbeitrag von 35 % an den Gesamtkosten von 56.8 Millionen Franken rechnen (= 19.9 Millionen Franken). Beim AP 2 ist, vorbehaltlich der Zustimmung durch das Bundesparlament, sogar mit einem Bundesbeitrag von 40 % an den Gesamtkosten von 118.5 Millionen Franken zu rechnen (= 47.4 Millionen Franken).

Es muss aus heutiger Sicht festgestellt werden, dass die Umsetzung dieser Projekte mit dem vorhandenen Personalbestand und den sehr eingeschränkten finanziellen Mitteln der Stadt nicht möglich ist. Viele Projekte (auf überkommunalen Strassen) werden grösstenteils zwar aus der Baupauschale des kantonalen Strassenfonds finanziert. Dies belastet die Stadtkasse nicht. Erfahrungsgemäss fallen aber auch bei Projekten, die aus dem Strassenfonds finanziert werden zwischen 10 – 30 % an Kosten für die Gemeinde an (Anteil der Kosten, die an den angrenzende kommunalen Strassen anfallen oder die der Kanton nicht als anrechenbar ein-

stuft → Beispiel: Bei der Zürcherstrasse war der Kanton nur bereit, 25 % der Kosten für die Baumreihen zu finanzieren. Die Stadt hätte einen Millionenbetrag selber finanzieren müssen. Dies ist in der heutigen Finanzlage unrealistisch.).

Bei kommunalen Projekten, wie z.B. der Aufwertung des Lindenplatzes, muss die Stadt neben dem Bundesbeitrag für die gesamten restlichen Kosten aufkommen. Aufgrund der sehr angespannten Stadtfinanzen werden indessen nur noch sehr beschränkte Mittel in den kommunalen Strassenbau investiert werden können. Vorrang müssen Sanierungsarbeiten haben. Diese Kosten sind aber nicht agglomerationsrelevant. In der Investitionsplanung fest eingeplant sind die Projekt des Masterplan Stadtraum Bahnhof. Andere Agglomerationsprojekte müssen mit der langfristigen Investitionsplanung abgeglichen werden und sind daher im Moment per se unsicher. So musste aus Kostengründen vor kurzem die Velounterführung Im Link sistiert werden. Sie hätte voraussichtlich einen Bundesbeitrag von ca. 0.9 Millionen Franken erhalten. Der Restbetrag von > 5 Millionen Franken hätte aus der Stadtkasse finanziert werden müssen (kommunale Verbindung).

Der Stadtrat wird sich daher auf wenige Projekte aus den Agglomerationsprogrammen (AP 1 und AP 2) konzentrieren müssen. Insbesondere in den Bereichen RVS-Konzept, ÖV-Hochleistungskorridor / Urban Boulevards und Veloverkehr muss eine starke Konzentration auf ein paar wenige Projekte mit dem besten Kosten- / Nutzenverhältnis erreicht werden. Dieser Auswahlprozess ist am Laufen.

Es ist daher leider absehbar, dass unter den gegebenen Randbedingungen (personelle Engpässe und städtische Finanzsituation) etliche Projekte aus dem Agglomerationsprogramm der 1. und der 2. Generation weder geplant noch umgesetzt werden können. Damit werden Millionenbeträge aus dem AP 1 und dem AP 2 nicht beansprucht werden können. Dies kann einen negativen Einfluss auf die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes für die kommenden Agglomerationsprogramme haben.

Der Stadtrat wird sehr pragmatisch einzelne Projekte aus den Agglomerationsprogrammen weiterverfolgen (z.B. Querung Grüze, Masterplan Stadtraum Bahnhof, redimensionierte Zürcherstrasse, Technikumstrasse, ÖV-Bevorzugung, einzelne RVS-Massnahmen Veloquerung Grüze, Velobahn Neuhegi). Ob diese Projekte letztlich umgesetzt werden können, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesichert (Rechtsmittelverfahren, Kreditgenehmigungen).

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Tatsache, dass etliche Projekte aus dem AP 1 und AP 2 nicht umgesetzt werden können, sehr bedauerlich ist. Denn dadurch können die langfristigen verkehrsplanerischen Zielsetzungen, wie die Sicherstellung des Verkehrsflusses und die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum nicht in dem Mass verfolgt werden, wie das im städtischen Gesamtverkehrskonzept geplant war. Massnahmen zur Sicherstellung des Verkehrsflusses haben dabei aber eindeutig höhere Priorität. In Anbetracht der finanziellen Situation der Stadt sieht der Stadtrat aber keine Alternative zu diesem Vorgehen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder