



Protokollauszug vom

03.07.2019

Departement Bau / Tiefbauamt:

Masterplan Stadtraum Bahnhof, Projekt-Nr. 11334; Aktualisierung des Kostenstandes und der Kostenprognose des Rahmenkredites Stadtraum Bahnhof inkl. MWST und aufgelaufener Teuerung

IDG-Status: öffentlich

SR.19.515-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der aktualisierte Kostenstand und die aktualisierte Kostenprognose per Ende Mai 2019 gemäss Beilagen und Begründung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, dem Stadtrat einen aktualisierten Kostenstand per Ende 2020 vorzulegen.
3. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Bau- und Betriebskommission (BBK) des Grossen Gemeinderates bei Bedarf im Rahmen der ordentlichen Budget- und Rechnungssitzungen über diesen Beschluss zu informieren.
4. Die Pendezenz Ziffer 3 SR.17.1016-1 vom 6.12.2017 ist erledigt.
5. Mitteilung an: Departement Finanzen, Finanzamt/Investitionsstelle; Departement Bau, Tiefbauamt, Controlling und Finanzen; Finanzkontrolle.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

#### Rahmenkredit Stadtraum Bahnhof

Am 17. Mai 2009 haben die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur einem Brutto-Rahmenkredit von Fr. 84 Millionen für die Projektierung und Realisierung der Teilprojekte des Masterplanes Stadtraum Bahnhof mit einem Ja-Anteil von 67,3 % zugestimmt. Ein Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für ein Programm (§ 106 Gemeindegesetz), bestehend aus verschiedenen Teilprojekten, im vorliegenden Fall mit dem gemeinsamen übergeordneten Zweck, den Stadtraum Bahnhof baulich zu sanieren und aufzuwerten. Mit der Genehmigung des Rahmenkredits haben die Stimmberechtigten die Ausgabenkompetenz für die im Rahmenkredit aufgeführten Objektkredite an den Grossen Gemeinderat delegiert, dieser entscheidet abschliessend über die Objektkredite für die einzelnen Teilprojekte.

Die folgenden Teilprojekte sind gemäss der Abstimmung vom 17. Mai 2009 Bestandteil des Masterplanes Stadtraum Bahnhof:

1. Gleisquerung Stadtmitte
2. Rudolfstrasse
3. Verkehrskonzept Neuwiesen
4. Bahnhofplatz Süd
5. Personenunterführung Nord
6. Veloquerung Nord

Aufgrund der abgeschlossenen Umsetzung der Projekte 1, 3 und 4 und des Baufortschrittes in den Projekten 2, 5 und 6 hat der Stadtrat am 6. Dezember 2017 (SR.17.1016-1) das Tiefbauamt beauftragt, den Kostenstand und die Kostenprognosen des Rahmenkredites Stadtraum Bahnhof (Projekt-Nr. 11334) inkl. MWST und aufgelaufener Teuerung (massgebender Stichtag für die Kostenberechnung ist der 1. Februar 2008) zu aktualisieren und dem Stadtrat vorzulegen.

Nach Vollendung und Abrechnung aller Teilprojekte ist der Verpflichtungskredit Projekt-Nr. 11334 gesamthaft abzurechnen und die Gesamtabrechnung des Bruttokredites ist dem Grossen Gemeinderat zur Abnahme vorzulegen.

## 2. Projekt- und Kostenstand der einzelnen Teilprojekte

### 2.1 Überblick Rahmenkredit

Der beantragte Rahmenkredit von Fr. 84 Millionen teilt sich gemäss Abstimmungsvorlage wie folgt in die einzelnen Teilprojekte auf (Kosten inkl. MWST):

1. Gleisquerung Stadtmitte (Basis: Vorprojekt) / Projekt Nr. 11407	Fr.	28'600'000
2. Rudolfstrasse (Basis: Studie) / Projekt Nr. 11403	Fr.	10'300'000
3. Verkehrskonzept Neuwiesen (Basis: Studie) / Projekt Nr. 11400 / 11402 / 11404	Fr.	5'400'000
4. Bahnhofplatz Süd (Basis: Grobkostenschätzung) / Projekt Nr. 11406	Fr.	11'900'000
5. Personenunterführung Nord / Beitrag an die SBB (Basis: Studie) / Projekt Nr. 11401	Fr.	6'500'000
6. Veloquerung Nord (Basis: Studie) / Projekt Nr. 11328	Fr.	15'400'000
Verschiedenes (Öffentlichkeitsarbeit, Gesamtleitung Masterplan) / Projekt Nr. 11405	Fr.	1'900'000
Zwischentotal inkl. MWST 7.6 %	Fr.	80'000'000
Reserve	Fr.	8'000'000
Total Anlagekosten / Bruttoinvestition	Fr.	88'000'000
./. Gebundene Ausgaben	Fr.	4'000'000
<b>Total Rahmenkredit Brutto</b>	<b>Fr.</b>	<b>84'000'000</b>

Der Rahmenkredit von 2009 basierte hauptsächlich auf der Grundlage von Projektstudien und den entsprechenden Kostenabschätzungen mit den dazugehörenden Kostenabweichungen von ca. +/- 30 %.

Im Folgenden wird die Entwicklung der Projektkredite in den letzten 10 Jahren und der aktuelle Stand des Rahmenkredites dargelegt. Gewisse Teilprojekte sind bereits vollständig umgesetzt und abgerechnet, die Gleisquerung kurz vor der Abrechnung und die Projekte Rudolfstrasse, Personenunterführung und Veloquerung Nord sind ca. zu einem Drittel umgesetzt.

## 2.2 Gleisquerung Stadtmitte (Projekt-Nr. 11407)

- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2009/073) vom 14.09.2009	Fr.	1'800'000
- Ausführung (Beschluss GGR-Nr. 2013-053) vom 16.09.2013	Fr.	27'100'000
<b>- Genehmigte Kredite durch den GGR (exkl. Teuerung)</b>	<b>Fr.</b>	<b>28'900'000</b>
- Prognose Endkosten Kredit, Stand 01.05.2019	Fr.	27'900'000

*Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber der Vorlage des Rahmenkredites vom 17.05.2009:*

Keine massgebenden Abweichungen des Projektes und der Kosten.

*Status:*

Ausführung der letzten Garantiewerke, evtl. noch Anpassungen der Beleuchtungssituation in den Unterführungen, Projektabschluss voraussichtlich 1. Quartal 2020.

## 2.3 Rudolfstrasse (Projekt-Nr. 11403)

- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2009/073) vom 14.09.2009	Fr.	500'000
- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2014-090) vom 19.01.2015	Fr.	1'200'000
- Ausführung (Beschluss GGR-Nr. 2015.91) vom 21.03.2016	Fr.	10'555'000
<b>- Genehmigte Kredite durch den GGR (exkl. Teuerung)</b>	<b>Fr.</b>	<b>12'255'000</b>
- Prognose Endkosten Kredit, Stand 01.05.2019	Fr.	14'100'000

*Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber der Vorlage des Rahmenkredites vom 17.05.2009:*

Keine massgebenden Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber den bewilligten Krediten. In diesen Krediten ist jedoch der Ausführungskredit für die 3. Etappe der Neugestaltung der Rudolfstrasse (Abschnitt Gertrud- bis Paulstrasse) noch nicht enthalten. Die Ausgestaltung dieses Abschnittes konnte erst nach den Grundsatzentscheiden (zeitliche Rückstellung der Velostation Gertrud-/Paulstrasse und der Vergrösserung der Personenunterführung Süd durch die SBB) in Angriff genommen werden (GGR-Nr. 2018.89 / Kredit von Fr. 500'000 für die Projektierung von Veloparkplätzen auf dem Esse-Areal). Das Projekt Rudolfstrasse, 3. Etappe, hat zum Ziel, eine angemessene Umgestaltung der Strassenoberfläche (möglichst einheitliches Erscheinungsbild zwischen der Gleisquerung und der Rudolfstrasse, Etappe 2) und eine verbesserte Zugänglichkeit zur PU Süd umzusetzen.

Gegenüber der Kostenschätzung von Fr. 10,3 Millionen im Rahmenkredit ergibt die aktuelle Prognose von Fr. 14,1 Millionen eine Abweichung von 39 %. Folgende Gründe sind für die Abweichung anzuführen:

- Die Rudolfstrasse musste aus verschiedenen Gründen in Etappen projektiert und umgesetzt werden. Projekte in Etappen sind teurer als Projekte in einem Zuge.
- Im ursprünglichen Beschrieb des Rahmenkredites war in der Rudolfstrasse eine «zeitgemässe Veloparkierung» vorgesehen und zu planen. Die heutige, aufwändige Lösung mit einer unterirdischen Velostation für 750 Velos direkt unterhalb der bestehenden Liegenschaften war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht im Fokus.
- Die Erarbeitung und Umsetzung des Projektes Rudolfstrasse in Zusammenarbeit mit der SBB und im Umfeld auch zusätzlicher Projekte (z. B. Entsorgungsstation LEA auf dem Esse-Areal) ergaben einen sehr hohen Koordinationsbedarf.

*Status:*

Abschluss der Arbeiten inkl. Umsetzung der 3. Etappe und Inbetriebnahme ca. anfangs 2023, Projektabschluss voraussichtlich Ende 2023.

**2.4 Verkehrskonzept Neuwiesen inkl. Umbau Knoten Neuwiesen-/Wülflingerstrasse und Knoten Neuwiesen-/Schützenstrasse (Projekt-Nr. 11400, 11402, 11404)**

- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2009/073 vom 14.09.2009)	Fr.	500'000
- Ausführung (Beschluss GGR-Nr. 2011-103 vom 05.12.2011)	Fr.	1'000'000
- Projektierungskredit (Beschluss Stadtrat vom 13.07.2011)	Fr.	20'000
- Ausführungskredit (Beschluss Stadtrat vom 13.07.2011)	Fr.	180'000
- Ausführungskredit (Beschluss GGR-Nr. 2012-021 vom 18.06.12)	Fr.	280'000
<b>- Genehmigte Kredite durch den GGR / SR (exkl. Teuerung)</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'980'000</b>
- Endkosten / alle Einzelkredite abgerechnet (11400 / 12.08.2015, 11402 / 16.9.2015, 11404 / 14.9.2016)	Fr.	1'428'548.05

*Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber der Vorlage des Rahmenkredites vom 17.05.2009:*

Im Antrag des Rahmenkredites von 2009 wurden alle Massnahmen des Verkehrskonzeptes Neuwiesen mit Fr. 5,4 Millionen abgeschätzt. Damals wurde davon ausgegangen, dass reine Strassenbauprojekte umgesetzt werden. Es hat sich aber in den Projektbearbeitungen gezeigt, dass in allen drei Projektperimetern auch umfassende Werkleitungssanierungen erforderlich waren.

Deshalb wurden die baulichen Eingriffe auch durch die Werke verursacht, weshalb die Kosten auf verschiedene Verursacherinnen und Verursacher aufgeteilt wurden und der Kostenanteil für die Projekte des Masterplanes deutlich unter den ursprünglichen Schätzungen blieben.

*Status:*

Alle Projekte umgesetzt und abgerechnet.

## 2.5 Bahnhofplatz Süd (Projekt-Nr. 11406)

- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2009/073 vom 14.09.2009)	Fr.	900'000
- Ausführungskredit (Beschluss GGR-Nr. 2011-057 vom 3.10.2011)	Fr.	12'500'000
- Ausführung (Beschluss Stadtrat vom 29.08.2012)	Fr.	200'000
<b>- Genehmigte Kredite durch den GGR / SR (exkl. Teuerung)</b>	<b>Fr.</b>	<b>13'600'000</b>
- Endkosten: Kredit abgerechnet (SR.19.41-1 vom 23.01.2019)	Fr.	14'109'106.73

*Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber der Vorlage des Rahmenkredites vom 17.05.2009:*

Im Zeitpunkt der Volksabstimmung wurde für den Umbau des Bahnhofplatzes Süd ein Kredit von Fr. 11,9 Millionen abgeschätzt. Die Detailprojektierung und Realisierung des sogenannten «Pilzdaches» erwies sich als äusserst komplex, zudem wurde vom Grossen Gemeinderat eine Vergrösserung der Dachfläche gefordert und im ursprünglichen Projekt waren kleinere und weniger Buswartehallen angedacht gewesen. Die Abrechnung des Objektkredites wies gegenüber den genehmigten GGR-Krediten lediglich eine Abweichung von 3,7 % auf.

*Status:*

Projekt Bahnhofplatz Süd umgesetzt und abgerechnet.

## 2.6 Personenunterführung Nord / Beitrag an die SBB (Projekt-Nr. 11401)

- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2009/073 vom 14.09.2009)	Fr.	200'000
- Investitionsbeitrag (Beschluss GGR-Nr. 2015-007 vom 29.06.15)	Fr.	6'480'000
<b>- Genehmigte Kredite durch den GGR (exkl. Teuerung)</b>	<b>Fr.</b>	<b>6'680'000</b>
- Prognose Endkosten Kredit, Stand 01.05.2019	Fr.	6'680'000

*Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber der Vorlage des Rahmenkredites vom 17.05.2009:*

Die Stadt leistet einen Investitionsbeitrag von Fr. 6,48 Millionen für die Aufwertung der Personenunterführung Nord an die SBB. Der Beitrag basierte aus einer gemeinsamen Studie der SBB mit der Stadt Winterthur aus dem Jahr 2007 und wurde anhand dieser Grundlage fixiert. Auch nachträgliche Projektentwicklungen hatten keinen Einfluss auf den Fixbeitrag aus dem Jahr 2007.

*Status:*

Abschluss der Arbeiten und Inbetriebnahme ca. 2. Hälfte 2022, Projektabrechnung voraussichtlich im 2023.

## **2.7 Veloquerung Nord (Projekt-Nr. 11328)**

- Projektierung (Verfügung Vorsteher Dept. Bau vom 29.01.2008)	Fr.	200'000
- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2009/073 vom 14.09.2009)	Fr.	1'200'000
- Investitionsbeitrag (Beschluss GGR-Nr. 2015-006 vom 29.06.15)	Fr.	31'275'000
<b>- Genehmigte Kredite durch den GGR (exkl. Teuerung)</b>	<b>Fr.</b>	<b>32'675'000</b>
- Prognose Endkosten Kredit, Stand 01.05.2019	Fr.	30'500'000

*Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber der Vorlage des Rahmenkredites vom 17.05.2009:*

Bereits in den 1980-er Jahren wurden erste Linienführungen für eine unterirdische Veloverbindung unter dem Hauptbahnhof hindurch entwickelt. Im privaten Gestaltungsplan Milchküche aus dem Jahr 2006 wurde auch eine Linienführung für eine Veloquerung in diesem Perimeter festgelegt. Auf der Grundlage des genehmigten Gestaltungsplans Milchküche wurde ein Vorprojekt für die Velounterführung zwischen der Bankstrasse – Dreiecksplatz – Milchküche – Rudolfstrasse erarbeitet. Die Kostenschätzung für das Vorprojekt belief sich damals auf ca. Fr. 17 Millionen. Auf der Basis dieses Vorprojektes wurde die Veloquerung Nord als Teilprojekt in den Rahmenkredit aufgenommen. Die Kosten wurden mit Fr. 15,4 Millionen beziffert.

Aufgrund der konzeptionellen Schwächen einer separaten Veloquerung im Bereich des Milchküchenareals erfolgte 2010 im Rahmen der Detailprojektierung eine neue Auslegeordnung. Insbesondere die Lage und Länge des Tunnels, die geknickte Linienführung und die fehlende soziale Kontrolle befriedigten bei genauer Betrachtung nicht mehr. Im Jahr 2011 vereinbarten die SBB und die Stadt Winterthur, eine gemeinsame Studie für eine kombinierte Lösung der Personenunterführung und Veloquerung durchzuführen. In der folgenden Studie kam die Veloquerung in der Bestvariante neu südlich der Personenunterführung zu liegen. Die neue Lage hat bezüglich

Länge; Anbindung und Übersichtlichkeit deutliche Vorteile gegenüber der ursprünglichen Linienführung, doch hat sich aufgrund der neuen Lage eine deutliche Kostensteigerung (Unterquerung Aufnahmegebäude, Verschiebung technischer Bahnanlagen, neues Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofplatz etc.) ergeben. Das sich nun in der Ausführung befindliche Projekt der Veloquerung Nord umfasst Gesamtkosten von Fr. 32,675 Millionen.

Die Differenz von ca. Fr. 32,7 Millionen zu Fr. 15,4 Millionen zwischen der heutigen Bestvariante südlich des Stellwerks Railcity und der ursprünglichen Variante Veloquerung nördlich des Stellwerks Railcity ist fast ausschliesslich verantwortlich für die Kostenzunahme des Bruttokredits des Rahmenkredites gemäss der Volksabstimmung 2009 gegenüber den aktuellen Kostenprognosen.

Gemäss den aktuellsten Prognosen kann davon ausgegangen werden, dass unter den genehmigten GGR-Krediten von insgesamt Fr. 32,675 Millionen abgerechnet werden kann.

*Status:*

Abschluss der Arbeiten und Inbetriebnahme ca. 2. Hälfte 2022, Projektabrechnung voraussichtlich im 2023.

**2.8 Verschiedenes / Öffentlichkeitsarbeit und Gesamtleitung Masterplan (Projekt-Nr. 11405)**

- Projektierung (Beschluss GGR-Nr. 2009/073 vom 14.09.2009)	Fr.	600'000
- Projektierung (Beschluss GGR-Nr.2012-096 vom 05.11.2012)	Fr.	800'000
<b>- Genehmigte Kredite durch den GGR (exkl. Teuerung)</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'400'000</b>
- Prognose Endkosten Kredit, Stand 01.05.2019	Fr.	1'450'000

*Abweichungen des Projektes und der Kosten gegenüber der Vorlage des Rahmenkredites vom 17.05.2009:*

Keine massgebenden Abweichungen des Projektes und der Kosten.

*Status:*

Abschluss der Arbeiten ca. 2. Hälfte 2022, Projektabrechnung voraussichtlich im 2023.

### **3. Kostenvergleich Bruttokredit Masterplan 2009 inkl. Teuerung mit aktueller .Kostenprognose**

#### Index

In der Abstimmungszeitung zur Volksabstimmung vom 17.05.2009 heisst es im Antrag, dass sich die Kreditgenehmigung von Fr. 84 Millionen auch auf die teuerungsbedingten Mehr- und Minderkosten erstreckt. Der Stichtag der Teuerung ist der 1. Februar 2008. Welche Teuerungsberechnung angewendet werden soll, wird im Antrag nicht genau definiert. In der Schweiz kommen im Baugewerbe verschiedene Teuerungsberechnungen zur Anwendung. Die verbreitetsten Teuerungsindizes sind der Schweizerische Baupreisindex und der Zürcher Index für Wohnbaupreise. Da der Zürcher Index für Wohnbaupreise eher die Preisentwicklung im Hochbau berücksichtigt, hat sich das Tiefbauamt in Rücksprache mit den stadtinternen Finanzspezialisten entschieden, die Teuerung im vorliegenden Fall nach dem allgemein anwendbaren Schweizerischen Baupreisindex zu berechnen.

#### Berechnung Bruttoausgaben des Rahmenkredites inkl. Teuerung

In der Abstimmungszeitung wurde der Stichtag der Teuerung auf den 1. Februar 2008 festgelegt. In den einzelnen Weisungen zu den Objektkrediten wurden jedoch individuelle Daten für die einzelnen Teuerungsberechnungen bestimmt. Diese ergibt keine eindeutige Ausgangslage für die Bestimmung der Teuerung des Rahmenkredites. Aus diesem Grund wurden verschiedene Modelle zur Berechnung der Teuerung herangezogen (Beilage 1: Kostenübersicht Bruttokosten des Masterplanes Stadtraum Bahnhof inkl. Teuerung):

- Berechnung Modell 1 (gemäss Abstimmungszeitung 17.05.2009): Berechnung anhand der Gesamtsumme aller Projekte (Stichtag Start: 01.02.2008 / Stichtag Ende: 01.10.2018, letzte aktuelle Angaben der Indizes)
- Berechnung Modell 2: Berechnung pro Teilsumme / Projekt mit einheitlichem Start und individuellem Ende (Stichtag Start: 01.02.2008 / Stichtag Ende: individuell pro Projekt mit der jeweiligen Schlussabnahme)
- Berechnung Modell 3: Berechnung pro Teilsumme / Projekt mit individuellem Start und individuellem Ende (Stichtag Start: jeweilige Projektgenehmigung durch den GGR / Stichtag Ende: individuell pro Projekt mit der jeweiligen Schlussabnahme)

Die Aufrechnung des Brutto-Rahmenkredites von Fr. 84 Millionen vom Mai 2009 ergibt nach Teuerungsberechnung gemäss Modell 1 einen Bruttokredit von Fr. 95,8 Millionen und gemäss Modell 2 einen Bruttokredit von Fr. 94,3 Millionen. In der Vereinfachung ergibt sich ein gemittelter, aufgerechneter Bruttokredit, Stand Ende Mai 2019 von Fr. 95,0 Millionen. Demgegenüber stehen

genehmigte Kredite (exkl. Teuerung) von Fr. 97,5 Millionen und eine aktuelle Brutto-Endkostenschätzung per Ende Mai 2019 von Fr. 96,0 Millionen. Es zeigt sich also, dass trotz der deutlich erhöhten Bruttokredite gegenüber dem ursprünglich vom Volk genehmigten Rahmenkredit die Kreditsituation des Masterplanes im jetzigen Zeitpunkt gut aussieht und keine Massnahmen erforderlich sind. Der nach den aktuellsten publizierten Indizes aufgerechnete Bruttokredit liegt sehr nahe an den genehmigten Bruttokrediten. Die Ungenauigkeit der Kostenschätzungen von +/- 20 % im Zeitpunkt der Volksabstimmung müssen bei den vorliegenden Zahlen nicht einmal berücksichtigt werden.

An dieser Stelle ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die sehr grosse Abweichung der Bruttokosten zwischen dem ursprünglichen Rahmenkredit und der aktuellen Kostenschätzung fast ausschliesslich den viel höheren Kosten der Lage und Ausgestaltung der neuen Veloquerung geschuldet ist. Die ursprüngliche Veloquerung wurde mit Fr. 15,4 Millionen veranschlagt, während die aktuelle Kostenschätzung von Endkosten von Fr. 30,5 Millionen ausgeht. Der Vergleich bei den übrigen Teilprojekten zeigt eine gute Übereinstimmung zwischen dem Stand Rahmenkredit 2009 und der aktuellen Kostenschätzung.

#### Berechnung Nettoausgaben des Rahmenkredites

Die Beilage 2: Kostenübersicht Nettokosten des Masterplanes Stadtraum Bahnhof zeigt für die Stadt Winterthur ein sehr erfreuliches Bild. Im jetzigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass die Netto-Ausgaben für die Stadt Winterthur ca. Fr. 44,2 Millionen betragen. Im Zeitpunkt der Volksabstimmung wurden Nettoausgaben von ca. Fr. 60,1 Millionen angenommen. Auf Grund der intensiven Verhandlungen und der grosszügigen Unterstützung durch den Kanton Zürich und durch die Bundesgelder aus den Agglomerationsprogrammen kann mit deutlich tieferen Nettokosten gerechnet werden.

#### **4. Termine**

Die Projektleitung des Masterplanes Stadtraum Bahnhof legt dem Stadtrat Winterthur eine aktualisierte Kostenübersicht per Ende 2020 vor.

#### **5. Kommunikation**

Es wird keine Medienmitteilung versendet. Die BBK wird im Rahmen der Budget- resp. Rechnungssitzungen durch das Tiefbauamt über diesen Beschluss informiert. Bei Rückfragen zu diesem Beschluss und zur Begründung steht der Leiter Verkehrswege im Tiefbauamt zur Verfügung.

**Beilagen:**

1. Kostenübersicht Bruttokosten des Masterplanes Stadtraum Bahnhof inkl. Teuerung, Stand Ende Mai 2019
2. Kostenübersicht Nettokosten des Masterplanes Stadtraum Bahnhof, Stand Ende Mai 2019
3. SR.17.1016-1 vom 6.12.2017