



Protokollauszug vom

01.10.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 5007340, Tösstalstrasse, Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, Strasseninstandstellung, Neugestaltung und Lärmsanierung; Projektzustimmung, Auftrag zur Durchführung öffentliche Planaufgabe nach § 16 und § 17 StrG

IDG-Status: teilweise öffentlich

Beschluss-Nr.: 2025/703

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Dem Strassenbauprojekt und dem Akustischen Projekt Tösstalstrasse, Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, Strasseninstandstellung und Neugestaltung, wird zugestimmt.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird ermächtigt, für die geänderte Strassenoberfläche und das Akustische Projekt das Auflageverfahren nach § 16 und § 17 Strassengesetz (StrG) durchzuführen.
3. Die Kosten für den öffentlichen Verkehr von rund 428'000 Franken jährlich wiederkehrend werden zur Kenntnis genommen. Das Departement Technische Betriebe, Stadtbus Winterthur, wird beauftragt, diese Kosten der Regionalen Verkehrskonferenz Winterthur anzumelden.
4. Das Departement Technische Betriebe, Stadtbus Winterthur, wird beauftragt, die Finanzierungsvereinbarung zur Deckung der Kosten gemäss Dispositivziffer 3 mit dem Zürcher Verkehrsverbund vorzubereiten und dem Stadtrat zur Genehmigung vorzulegen.
5. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Auflageverfahrens gemäss Dispositivziffer 2 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
6. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.

7. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Entwässerung, Projektierung und Realisierung, Geomatik- und Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtgrün, Stadtwerk, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



Begründung:

1. Ausgangslage

Die Tösstalstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Als wichtige Radiale verbindet sie das Stadtzentrum mit den Stadtkreisen Mattenbach und Seen sowie weiter mit den Nachbargemeinden im Tösstal. Täglich wird die Tösstalstrasse von 13'000 – 16'000 Fahrzeugen befahren. Zusätzlich wird die Strasse von den stark genutzten Stadtbuslinien 2 und 22 befahren. Die signalisierte Geschwindigkeit im Projektperimeter Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse beträgt 50 km/h. Der Abschnitt Zwingliplatz bis Weberstrasse ist im Richtplan als bestehende, übergeordnete Radroute klassiert. Im Abschnitt Weberstrasse bis Landvogt-Waser-Strasse ist eine übergeordnete Radroute geplant. Eine Lichtsignalanlage regelt die Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger auf Höhe Weberstrasse. Eine nicht durchgehende Baumallee säumt die Tösstalstrasse.

1.1 Fuss- und Veloverkehr

Die beidseitigen Trottoire sind teilweise mit einer Breite von 1.50 m untermässig sowie ist deren erforderliche Ebenheit nicht immer gegeben. Nicht alle Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger verfügen über eine Mittelschutzinsel. Insgesamt führen neun Schulwegquerungen über die Tösstalstrasse, welche gemäss Schulwegplan «Anspruchsvoller Übergang» (drei Querungen) bzw. als «Übergang mit erhöhter Anforderung» (sechs Querungen) klassiert sind. Diese Schwachstellen sind zu beheben.

In der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr ist aufgrund des fehlenden Veloangebots im Abschnitt Weberstrasse bis Landvogt-Waser-Strasse eine zu behebende lineare Schwachstelle vorhanden.

1.2 Öffentlicher Verkehr

Zusätzlich zu den Buslinien 2 und 22 soll gemäss Angebotsstrategie von Stadtbus Winterthur vom Januar 2020 auf der Tösstalstrasse ab ca. 2035 zusätzlich die Buslinie 3 verkehren. Damit die zukünftigen Passagierzahlen bewältigt werden können, sollen auf der Buslinie 2 mittelfristig Doppelgelenkbusse eingesetzt werden. Die Haltestellen sind entsprechend zu dimensionieren. Aufgrund der heute unregelmässigen Abstände der Haltestellen ist eine Optimierung der Anordnung anzustreben.

Gemäss Art. 3 Abs. 1 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) müssen in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen den öffentlichen Raum autonom

benutzen können. Diesen Grundsatz erfüllen aufgrund der zu niedrigen Haltekantenhöhe sämtliche Haltekanten im Projektperimeter nicht.

1.3 Lärmbelastung

Gemäss dem Akustischen Projekt weisen 166 Objekte einen überschrittenen Immissionsgrenzwert (IGW) auf. 19 davon überschreiten auch den Alarmwert (AW). Gesamthaft sind rund 3'555 Personen von über dem IGW liegenden Lärmbelastung betroffen.

Nach Art. 16 Abs. 1 USG müssen Anlagen, die den geltenden Umweltschutzvorschriften nicht genügen, saniert werden, weshalb im Projekt Massnahmen zur Lärminderung zu treffen sind.

1.4 Mängel an der bestehenden Anlage

Die bestehende Fahrbahn weist erhebliche Abnutzungserscheinungen und Schadensbilder auf. Nebst zahlreichen Rissen und Belagsflicken zeichnen sich an gewissen Stellen Spurrinnenbildungen ab. Die zahlreichen Reparaturen haben zur Schwächung des Strassenbelags geführt und wirken sich negativ auf die Gebrauchstauglichkeit aus. Die Strassenabschlüsse und auch die Strassenentwässerung sind in die Jahre gekommen. Die Foundationsschicht entspricht überwiegend den Normvorgaben und muss daher nur punktuell ersetzt werden.

2. Projektziele

Mit dem Projekt werden folgende Projektziele verfolgt:

- Instandstellung und Neugestaltung der Strasse
- Erneuerung sanierungsbedürftige Werkleitungen
- Lärmschutz der Anwohnenden
- Optimierung Busbevorzugung, Standorte Bushaltestellen und deren Ausgestaltung nach VbÖV
- Erhalt und Vervollständigung der Allee, Aufwertung Grünflächen mit ergänzenden unversiegelten Flächen
- Behebung der Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

3. Projektbeschreibung

Das Projekt sieht generell einen Querschnitt der Fahrbahn von mindestens neun Metern vor. Diese wird mit beidseitig, durchgehenden Radstreifen von 1.50 m sowie von mindestens drei Meter breiten Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr ausgeführt. Im Abschnitt Talgut- bis Weberstrasse ist die Fahrbahn 9.50 m breit. Der Fahrstreifen wird in diesem Bereich 3.25 m ausgeführt.

Im Quartierzentrum Waldegg sind 3.50 m breite Richtungsfahrstreifen und in der Fahrbahnmitte ein Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 2.50 m vorgesehen. Dadurch werden die Querungs- und Abbiegemöglichkeiten für sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verbessert und die Manöver sicherer.

Der Verkehrsknoten Landvogt-Waser wird in allen Ästen mit einer Mittelschutzinsel ergänzt und die Lichtsignalanlage ist zu erneuern.

In der Fahrbahn und im Trottoir sind sämtliche Strassenbeläge über die gesamte Strecke zu erneuern. Die Foundationsschicht muss punktuell ersetzt werden.

3.1 Fuss- und Veloverkehr

Beidseitig der Tösstalstrasse werden durchgängig mindestens zwei Meter breite Trottoire angeordnet. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden die Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger mit einer Mittelschutzinsel ergänzt.

Mit Ausnahme im Bereich der Einmündung Scheideggstrasse (Perimeter mit Mehrzweckstreifen) wird beidseitig ein durchgehender Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m markiert. Der Fussweg zwischen der Tösstalstrasse und dem Kreuzeggweg (beim Sportparkweg) wird um einen Meter auf 3.50 m ausgeweitet und zukünftig als Fuss- und Radweg signalisiert. Für die Erleichterung der Querbeziehung wird die Mittelschutzinsel durch eine Velofurt¹ ergänzt.

3.2 Öffentlicher Verkehr

Für die bessere Verständlichkeit, die optimale Busbevorzugung und zur Verbesserung der Erreichbarkeit für die Fahrgäste werden die Standorte der Haltestellen optimiert. Auf Höhe des Sportparkwegs entsteht die neue Haltestelle «Sportpark». Die Haltestelle «Waldegg» wird beidseitig im Quartierzentrum Waldegg angeordnet. Aufgehoben werden im Gegenzug die Haltekante der Haltestelle «Gutschick» in Fahrtrichtung Stadt und die Haltekante der Haltestelle «Depot» in Fahrtrichtung Seen.

Im Zufluss zu den Knoten Zwingliplatz und Landvogt-Waser-Strasse werden für die Bus-Priorisierung nicht überholbare Fahrbahnhaltstellen realisiert. Das heisst, stadteinwärts sind die Haltestellen «Depot» und «Sportpark» nicht überholbar; die Haltestellen «Waldegg», «Endliker» und «Waser» sind überholbar. Stadtauswärts sind die Haltestellen «Waldegg» und «Endliker» nicht

¹ Eine Velofurt wird parallel zum Streifen für Fussgängerinnen und Fussgänger erstellt. Vgl. Kanton Zürich «Standards Veloverkehr», Februar 2023, Seite 109

überholbar; die Haltestellen «Deutweg», «Sportpark» und «Waser» sind überholbar. Sämtliche Halteketen werden für Doppelgelenkbusse ausgebaut. Die Halteketen stadteinwärts werden mit einer langen Wartehalle ausgerüstet. In Fahrtrichtung Seen erhalten die Haltestellen «Deutweg», «Waldegg» und «Endliker» eine kurze Wartehalle.

Die Anschläge der Halteketen werden allesamt mit einer Höhe von 22 cm errichtet. Die Manövrierebereiche für Rollstühle oder Kinderwagen betragen mindestens zwei Meter. Dadurch wird die Anforderung, dass in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der Lage sind, den öffentlichen Raum autonom benutzen zu können, nach Art. 3 Abs. 1 VböV erfüllt.

Die bestehende Wendeschleife Waldegg, welche der Buslinie 22 dient, wird beibehalten und neu für Doppelgelenkbusse ausgelegt. Für das Fahrdienstpersonal wird eine WC-Anlage erstellt.

3.3 Lärmschutzmassnahmen / Akustisches Projekt

Nach Art. 8 Abs. 2 LSV müssen bei einer wesentlichen Änderung der Strasse die Lärmemissionen mindestens so weit begrenzt werden, dass die IGW nicht überschritten werden. Das heisst, es sind bei Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte, was vorliegend bei 166 Objekten oder bei 3'555 Personen der Fall ist, Massnahmen an der Quelle zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte umzusetzen. Massnahmen an der Quelle sind verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen, Geschwindigkeitsreduktion und der Einbau von lärmtechnisch vorteilhaften Belägen.

Massnahmen zur Verkehrslenkung oder -beschränkung stehen bei der Tösstalstrasse nicht zur Diskussion, weil nach Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung bei einer Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte auf dem umliegenden Strassennetz die Leistungsfähigkeit mindestens auszugleichen ist. Diese Möglichkeit besteht auf dem übrigen Staatsstrassennetz nicht und würde die Lärmemissionen lediglich verschieben.

Lärmschutzwände als bauliche Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg stehen bei der Tösstalstrasse nicht zur Diskussion, weil sie aufgrund der innerstädtischen Platzverhältnisse, der Erschliessungssituation und der Beeinträchtigung des Ortsbilds unverhältnismässig sind. Diese Massnahmen können zudem nur in den unteren Geschossen eine akzeptable Lärmreduktion erzielen, während die oberen Etagen nicht profitieren.

Demnach verbleiben Geschwindigkeitsreduktion und der Einbau von lärmtechnisch vorteilhaften Belägen als Sanierungsmassnahmen an der Quelle.

Akustische Wirksamkeit Massnahmen an der Quelle

Massnahmen	Gebäude über IGW (davon über AW)	Mittlere Wirkung Immissionen	Personen über IGW (geschützt)	Personen mit Nutzen**
Keine	166 (19)	-	3'555 (-)	-
SDA-8*	159 (14)	-0.6 dB (A)	3'459 (96)	0
T30	100 (0)	-3.8 dB (A)	2'166 (1'389)	5313
SDA-8 + T30	95 (0)	-4.2 dB (A)	2'043 (1'512)	5313

* Lärmtechnisch vorteilhafter Belag

** Bei Personen mit einer Reduktion von mindestens 1 dB

Interessenabwägung Geschwindigkeitsreduktion

Kriterium	Bewertung Auswirkungen
Lärmschutz	+ Verbesserung für die Anwohnerschaft klar wahrnehmbar und spürbare Entlastung im Alltag
Öffentlicher Verkehr	- Zeitverlust Buslinien 2 und 22 von rund 60 Sekunden pro Umlauf mit der Konsequenz Bedarf zusätzlicher Bus
Motorisierter Verkehr	+/- Keine Reisezeitverlust in Hauptverkehrszeiten - Erhöhung Reisezeit während Randzeiten
Verkehrssicherheit	+ Kürzere Anhaltewege + Reduktion der Unfallschwere + Verbessertes peripheres Sichtfeld + Besonderes relevant wegen Nutzung als Schulweg
Verkehrsfluss	+ Es wird mit einer Verbesserung durch die Verstetigung des Verkehrsflusses gerechnet
Ausweichverkehr	+/- Temporeduktion auf Hauptverkehrsstrassen führt nicht zu Ausweichverkehr auf untergeordnetes Netz
Fussverkehr	+ Vereinfachen der Querung der Strasse und Verringerung der Wartezeiten + Nutzung des Trottoirs als Längsverbindung wird attraktiver
Veloverkehr	+ Nutzung als Veloroute wird attraktiver
Flächenbedarf	+/- Nötiger Landerwerb kann nicht massgebend reduziert werden
Kapazität	+/- Keine Reduktion der Kapazität

Die Einführung von Tempo 30 in der Tösstalstrasse im Abschnitt Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse verursacht bei der Buslinie 2 einen Zeitverlust von rund 60 Sekunden pro Umlauf und bei der Buslinie 22 einen Zeitverlust von rund 20 Sekunden pro Umlauf. Dies hat zur Konsequenz, dass auf der Buslinie 2 ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden muss.

Die jährlich wiederkehrenden Mehrkosten betragen 428'000 Franken. Ein Kostenteiler ist mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zu bestimmen. Der erforderliche Kredit ist nach der Projektfestsetzung nach § 45 Abs. 2 StrG der zuständigen Behörde zu unterbreiten.

Interessenabwägung lärmtechnisch vorteilhafter Belag

Die Reifengeräusche tragen erheblich zur Gesamtlärmemission bei. Offenporige Beläge, wie ein SDA-8, werden zur Emissionsminderung der Strasse eingesetzt. Die Kosten für den Einbau sind vergleichbar mit einem herkömmlichen Belag. Jedoch ist die Lebensdauer von lärmarmen Belägen potenziell kürzer und der Unterhalt aufwändiger, was auf längere Zeit zu Mehrkosten führt.

Mit dem Einbau eines lärmtechnisch vorteilhaften Belags (SDA-8) können 96 Personen geschützt werden. Bei Einführung von Tempo 30 sind 1389 Personen geschützt. Durch die Kombination von SDA-8 und Tempo 30 kann im vorliegenden Fall im Vergleich mit nur Tempo 30 die Lärmbelastung im Mittel nochmals um 0.4 dB(A) verringert werden. Dadurch können etwa 129 Personen zusätzlich von einer IGW-Überschreitung geschützt werden.

Entscheidung Interessenabwägung

Auf der Tösstalstrasse zwischen Zwingliplatz und Landvogt-Waser-Strasse soll als Lärmschutzmassnahme an der Quelle Tempo 30 signalisiert und ein lärmtechnisch vorteilhafter Belag (SDA-8) eingebaut werden. Nebst der sehr grossen Wirkung auf die Lärmemissionen bringt eine Temporeduktion weitere Vorteile bezüglich Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss sowie Fuss- und Veloverkehr mit sich, welche die Nachteile der Zusatzkosten beim ÖV überwiegt. Die mittlere Wirkung der beiden Massnahmen an der Quelle, Geschwindigkeitsreduktion und Einbau von lärmtechnisch vorteilhaften Belägen, beträgt -4.2 dB(A). Dadurch werden rund 1'512 geschützt und 5'313 Personen haben einen Nutzen.

Erleichterungsantrag und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden

Für diejenigen Objekte, die trotz dieser Massnahmen weiterhin eine Belastung über dem IGW aufweisen, sind nach Art. 7 Abs. 2 LSV Erleichterungen zu gewähren, wenn die Lärmsanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht.

Beim Projekt Tösstalstrasse, Zwingliplatz bis Landvogt-Waser-Strasse, weisen mit Massnahmen an der Quelle noch 95 Objekte überschrittene IGW auf, weshalb für diese Objekte Erleichterungen zu gewähren sind.

Können die IGW trotz Massnahmen an der Quelle nicht eingehalten werden, so verpflichtet die Vollzugsbehörde nach Art. 10 Abs. 1 LSV die Eigentümerschaften der bestehenden Gebäude, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen. Nach Art. 11 Abs. 2 LSV trägt der Inhaber respektive die Inhaberin der Anlage (Strasseneigentümerin) die Kosten für die notwendige Schalldämmung der Fenster und die hierfür notwendigen Anpassungsarbeiten. Die Ansprüche auf Massnahmen am Gebäude entfallen, wenn es sich bei den entsprechenden Objekten um nach dem 1.1.1985 (Inkrafttreten USG) bewilligten Gebäuden handelt. Gesamthaft sind bei 75 Objekten Schallschutzfenster einzubauen oder rückzuerstatten.

3.4 Begrünung

Nach den Grundsätzen des Alleenkonzepts und zugunsten des Stadtklimas wird die bestehende Allee ergänzt, wo dies aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse möglich ist. Die Baumgruben werden als durchgängige Grünflächen ausgestaltet. Der Baumbestand kann grösstenteils erhalten und von 155 auf 194 erhöht werden. In der Bilanz werden 39 Bäume mehr als heute gepflanzt und die nicht versiegelte Fläche von aktuell 1'050 m² auf ca. 3'750 m² erhöht.

Im Bereich des Knotens Scheideggstrasse wird anstelle von vier Parkfeldern ein Pocket-Park zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität geschaffen. Neben Sitzgelegenheiten und schattenspendenden Bäumen ist auch ein Trinkbrunnen vorgesehen.

3.5 Werke und Entsorgung

Stadtwerk, TE, plant den Aus- und Neubau der Elektro-Trassen. Das Vorhaben muss vor allem auf den Baumstandort abgestimmt werden. Stadtwerk, Fernwärme sowie Energie-Contracting, erstellen einzelne Leitungsabschnitte im Perimeter. Zudem sind die sanierungsbedürftigen Grundstückanschlussleitungen Abwasser durch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu erneuern.

Entlang der Tösstalstrasse und den angrenzenden Wohnquartieren sind zentrale Sammelpunkte für den Hauskehricht in Form von Unterflurcontainern vorgesehen.

4. Landerwerb

Für die Umsetzung des Projekts muss von 25 angrenzenden Parzellen zusätzliches Land im Umfang von knapp 800 m² in Anspruch genommen werden. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind im Frühjahr 2023 mündlich und schriftlich über den Projektinhalt informiert worden.

5. Vernehmlassungen

Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen erarbeitet. Die bisher beteiligten internen Stellen wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Details können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden. Während der Phase Bauprojekt wird eine zweite Vernehmlassung durchgeführt, dabei werden auch die Werkleitungs- und der Strasseneigentümerschaften sowie weitere interne Stellen zur Vernehmlassung eingeladen.

6. Öffentliche Auflageverfahren

6.1 Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG wurde vom 2. Februar bis 4. März 2024 durchgeführt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben. Es sind 20 Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingegangen. Das Tiefbauamt nahm mit dem Bericht zu den Einwendungen gesamthaft Stellung, insbesondere zu den nicht berücksichtigten Einwendungen. Der Bericht zu den Einwendungen lag vom 18. Oktober 2024 bis 17. Dezember 2024 öffentlich auf.

6.2 Öffentliche Planauflage

Gemäss § 16 StrG sind Änderungen des Strassenraums vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Die Planauflage ist Ende Oktober 2025 vorgesehen. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden schriftlich über die Planauflage informiert.

6.3 Verkehrsanordnung

Das Strassenbauprojekt bedingt Anpassungen an der Signalisation und Markierung im Perimeter. Die dazu nötige Verkehrsanordnung wird nach Art. 2 Abs. 1 lit. a Zuständigkeitsordnung der Stadt Winterthur betreffend Kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21. November 2001 von der Departementsleitung Bau und Mobilität verfügt und koordiniert mit dem Strassenbauprojekt publiziert. Das zugrunde liegende Verkehrsgutachten und das Gutachten betreffend Busbetrieb bearbeitet die ganze Buslinie 2. Deshalb gibt es auch eine separate Verkehrsanordnung für den Abschnitt Wässerwiesenstrasse bis Salomon-Hirzel-Strasse auf der Wülfingerstrasse. Diese wird

dem Stadtrat separat vorgelegt. Sie ist auch koordiniert mit dem Strassenbauprojekt und der Verkehrsordnung für die Tösstalstrasse zu publizieren.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Kostenschätzung mit Genauigkeit von +/- 20 Prozent auf ca. 22 Millionen Franken. Die Tösstalstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und als überkommunaler Radweg klassiert. Demnach wird das Projekt durch den Kanton Zürich (Strassenfonds) finanziert. Der Kanton Zürich wird voraussichtlich die Kosten des überkommunalen Anteils finanzieren.

8. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Zustimmung Projekt durch Stadtrat	Herbst 2025
Öffentliche Planauflage nach §§ 16/17 StrG	Herbst 2025
Projektfestsetzung durch den Stadtrat	Sommer 2026
Kreditgenehmigung neue Ausgaben durch Stadtparlament	Winter 2026/27
Projektgenehmigung durch Kanton	Winter 2026/27
Frühestmögliche Bauausführung	Sommer 2027*

*Aufgrund der Fahrzeugbeschaffung durch Stadtbuss ist eine Anpassung des Temporegimes frühestens auf Dezember 2029 möglich.

9. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

10. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird mit der Publikation des Auflageverfahrens veröffentlicht. Das Departementssekretariat des Departements Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen:

1. Projektbeschreibung
2. Akustisches Projekt
3. Übersichtsplan
4. Situation Strasse, Teil 1

5. Situation Strasse, Teil 2
6. Situation Strasse, Teil 3
7. Situation Strasse, Teil 4
8. Situation Strasse, Teil 5
9. Normalprofile
10. Situation Landerwerb, Teil 1
11. Situation Landerwerb, Teil 2
12. Situation Landerwerb, Teil 3
13. Situation Landerwerb, Teil 4
14. Situation Landerwerb, Teil 5
15. Bericht zu den Einwendungen
16. Medienmitteilung