



Protokollauszug vom

05.03.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 5007070, Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Zweckmässigkeitsbeurteilung:
Kenntnisnahme und weiteres Vorgehen

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.25.173-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Technische Bericht für die Zweckmässigkeitsbeurteilung (Entwurfsstand vom 6. Februar 2025) zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze und die acht Varianten werden zur Kenntnis genommen.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Variante 1 und die Variante 4 gemäss Begründung die Zielsetzungen für die Erschliessung des Zentrumsgebiets Neuhegi-Grüze am besten erfüllen und machbar sind, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis derart schlecht ist, dass sie volkswirtschaftlich nicht zweckmässig sind.
3. Die ursprünglich vorgesehene Vertiefung der Bestvariante im Rahmen des dritten Arbeitspakets und damit eine kostenintensive Weiterentwicklung der Planungen wird aufgrund dieser Ergebnisse und Erkenntnisse nicht in Auftrag gegeben.
4. Die Projektierungsarbeiten für eine Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze mit grossräumigen unterirdischen Tunnelvarianten werden mit dem Stand des Ergebnisses der Zweckmässigkeitsbeurteilung sistiert.
5. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Arbeiten für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze abzuschliessen und den Kredit von 1,5 Millionen Franken für das Ausarbeiten einer vertieften Vorstudie zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Projekt-Nr. 5007070, abzurechnen.

6. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, eine neue Mobilitätsstrategie gemäss Ziffer 6 der Begründung zur besseren Erschliessung des Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan auszuarbeiten und dafür entsprechende Mittel im Budget 2026 und der Finanzplanung zu beantragen.
7. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Sachkommission Stadtbau (SBK) und die Spezialkommission Richtplan (SRP) über diesen Beschluss zu informieren.
8. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
9. Dieser Beschluss wird nach der Information der SBK und der SRP mit der Veröffentlichung der Medienmitteilung veröffentlicht. Der Kanton und die Gemeinden Wiesendangen und Elsau sind vorgängig zu informieren. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
10. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Steuerungsausschuss Kistenpass über diesen Beschluss zu informieren.
11. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Amt für Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Finanzamt; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Amt für Baubewilligungen, Geomatik- und Vermessungsamt, Tiefbauamt, Abteilung Projektierung und Realisierung, Abteilung Mobilität, Controlling und Finanzen; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Departement Technische Betriebe, Stadtwerk, Stadtbus, Stadtgrün.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

1.2 Entwurf kommunaler Richtplan²

Das zukünftige Wachstum von Winterthur wird auf den Kernbereich Winterthurs, das «urbane Rückgrat», gelenkt. Wirbelsäulenartig windet es sich von Töss nach Oberwinterthur. Die Potenziale für Wachstum und Verdichtung sind im urbanen Rückgrat unterschiedlich verteilt. Es gibt Bereiche, die sich durch Transformation dynamisch entwickeln und eine städtebauliche Neuordnung mit hoher baulicher Dicht für Wohnen, Arbeiten, Kultur, Verkaufsflächen und Dienstleistungen ermöglichen. Dies sind in erster Linie die sechs Schwerpunkträume, unter anderem Oberwinterthur und Grüze Plus, die im Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung liegen. Beide Schwerpunkträume sind durch die Bahnhöfe Grüze und Oberwinterthur erschlossen. Die Schwerpunkträume sind auch für die Positionierung von Winterthur als Technologie und Innovationsstandort und damit für das wirtschaftliche Wohlergehen der Stadt von zentraler Bedeutung.

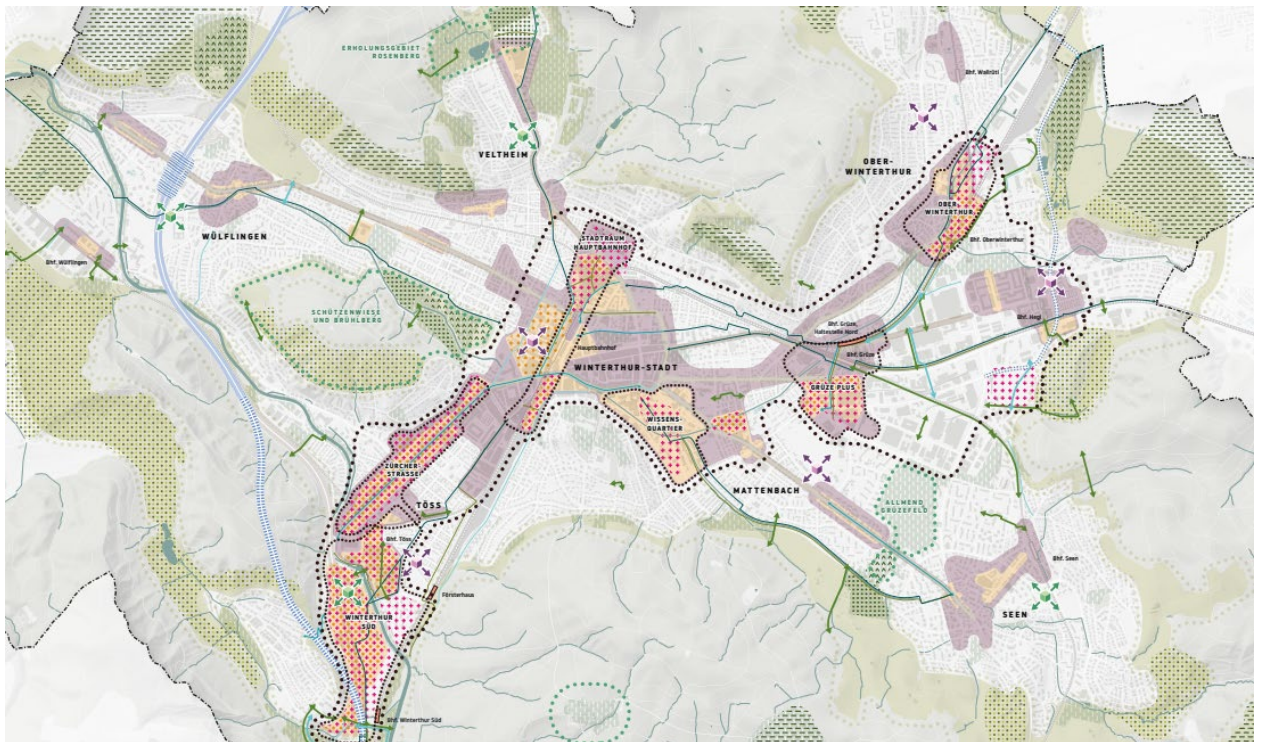


Abbildung 2: Entwurf Gesamtrevision kommunaler Richtplan, Gesamtplan

1.3 Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze³

Zentrale Voraussetzung für die geplante Entwicklung ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Der Stadtrat hat das Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze

² Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024 (der kommunale Richtplan wird in der vorberatenden Spezialkommission Richtplan (SRP) des Stadtparlaments behandelt)

³ Abstimmungszeitung zur Vorlage Querung Grüze vom 29. November 2020

2014 zustimmend zur Kenntnis genommen und veröffentlicht⁴. Das Konzept sieht vor, die Mobilität möglichst optimal auf die Verkehrsträger Auto (motorisierter Individualverkehr, MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie Velo- und Fussverkehr zu verteilen.

Stadteinwärts sollen die Bewegungen durch den ÖV (u.a. die im Bau befindliche Querung Grüze resp. Leonie-Moser-Brücke) und den Velo- und Fussverkehr bewältigt werden, weil das Verkehrsnetz bereits stark ausgelastet ist. Stadtauswärts soll mit einer neuen Strasse, der sogenannten Zentrumserschliessung, für den MIV eine neue Verbindung zum Autobahnanschluss Oberwinterthur geschaffen werden.

2. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

2.1 Planungskorridor

Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze hat bisher eine – gemäss der Projektgrösse entsprechende – aber durchaus auch lang zurückreichende Planungsgeschichte durchlaufen. Nach Durchführung von verschiedenen Studien in den Jahren 2012 und 2013 und weiteren Ergänzungsuntersuchungen hat am 7. Juni 2017 der Kantonsrat mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans die heute gültige Linienführung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze festgelegt⁵.

Zur damals gewählten Linienführung (Variante 6u, entspricht dem aktuellen kantonalen Richtplaneintrag) gab es jedoch starke technische Vorbehalte wie der Grundwasserschutz und der Tunnelbau, die Schwierigkeit des dicht bebauten Umfelds sowie das mittlerweile realisierte kantonale Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten.

Im Rahmen von Vorbereitungsarbeiten durch das Tiefbauamt wurden die verschiedenen Konfliktpunkte analysiert und machbare Linienführungen erarbeitet⁶. Es konnte letztlich ein Planungskorridor bestimmt werden in dem die bau- und bewilligungstechnischen Gefahren deutlich verringert werden konnten.

⁴ SR.14.284-2 vom 18. Juni 2014

⁵ Siehe Abbildung 1 und Abbildung 2. Die geplante Strasse ist in der Abbildung 1 rot und der Abbildung 2 blau eingezeichnet. Gestrichelt sind Tunnels. Die Strasse beginnt auf der Höhe des Ohrbühlkreisel, durchquert Hegmatten und auf Gemeindegebiet von Wiesendangen die Bahnlinie nach Frauenfeld und mündet dann in die Frauenfelderstrasse.

⁶ B+S Ingenieure und Planer, Zürich: Vorarbeiten für vertiefte Vorstudie Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, 21. Juni 2021

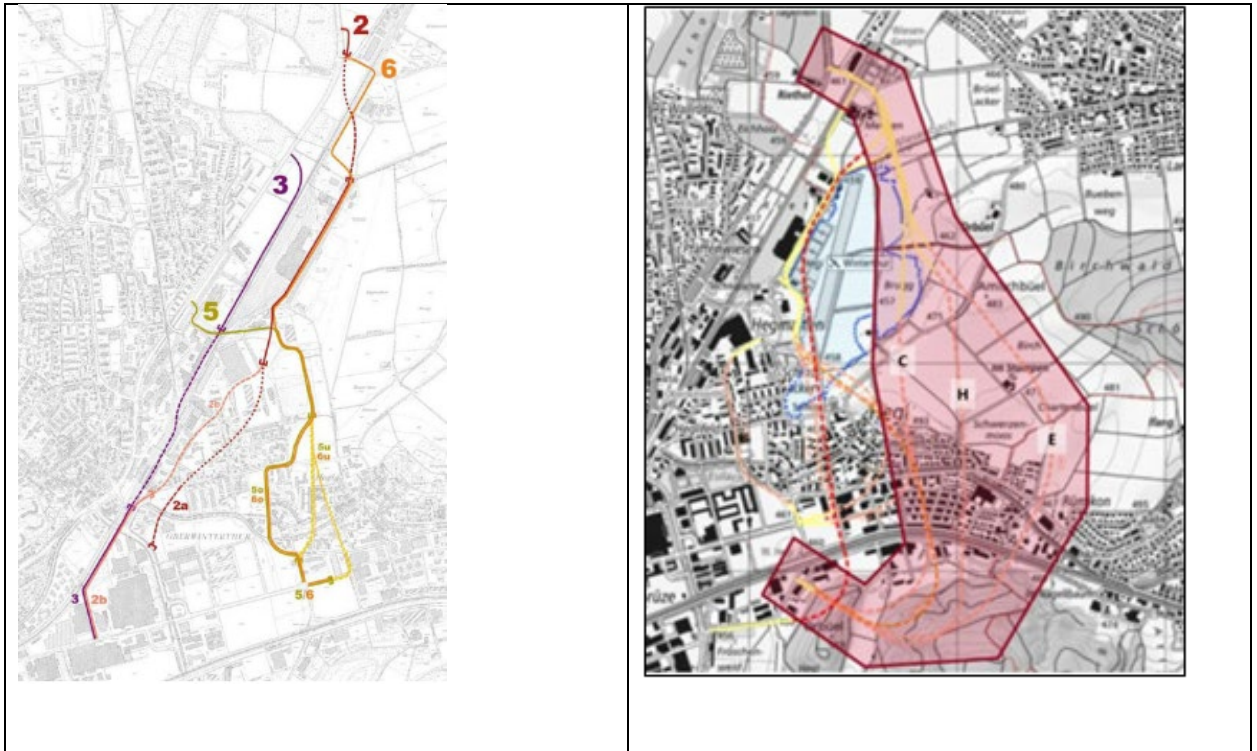


Abbildung 3: Kooperatives Planungsverfahren 2013 (links) und Planungskorridor, B+S 2021 (rechts)

2.2 Ursprünglicher Auftrag zur vertieften Vorstudie⁷ (2021)

Mit einer vertieften Vorstudie⁸ soll die Linienführung abschliessend geklärt und ihre technische, verkehrliche und städtebauliche Machbarkeit und Zweckmässigkeit nachgewiesen werden. Weitere Punkte betreffen flankierende Massnahmen, Umweltthemen und die Abstimmung mit der räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, die Grundlage für den Entwurf der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans war (siehe Ziffer 1.2). Das Ziel der vertieften Vorstudie ist es, im Sinne des bestehenden Richtplaneintrags Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze eine machbare und zweckmässige Linienführung zu bestimmen.

Die vertiefende Vorstudie baut auf bestehenden Studien auf und wird Grundlage für die weitere Projektierung und Finanzierung des Gesamtprojektes sein. Der Vorteil der Studie ist, dass innerhalb nützlicher Frist und ohne einen noch kostenintensiveren und längeren Projektierungsprozess durchzuführen, Planungssicherheit und Klarheit geschaffen werden kann. Auf der Grundlage der Studie könnten gemäss ursprünglichem Plan – dann die Projektfinanzierung zwischen Stadt und

⁷ Parl-Nr. 2021.78 vom 22. September 2021

⁸ Vorstudie: Eine vertiefte Untersuchung und Analyse des Projekts. Es werden verschiedene Optionen und Lösungsansätze geprüft, um die bestmögliche Vorgehensweise zu ermitteln. Die Vorstudie legt den Grundstein für die weitere Planung und Entwicklung des Projekts. Schweizer Baupräzision: SIA-Phasen in der Praxis (trimble.com), besucht am 11.2.2025

Kanton definiert und genehmigt werden und die weiteren Projektierungsarbeiten in Angriff genommen werden. Dem Stadtparlament wurde ein Planungskredit zur Durchführung der vertieften Vorstudie vorgelegt.⁹¹⁰

2.3 Projektierungskredit

Das Stadtparlament hat am 1. November 2021 für die Ausarbeitung der vertieften Vorstudie Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (Projekt-Nr. 11411) einen Projektierungskredit von Fr. 1.5 Millionen bewilligt¹¹. Am 23. November 2022 hat der Stadtrat nach einem durchgeführten offenen Verfahren den Zuschlag für die Ingenieurdienstleistungen erteilt und die Arbeiten wurden aufgenommen.

Es liegt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung im Entwurfsstand vom 6. Februar 2025 vor. Die Abschlussdokumentation zur vertieften Vorstudie ist zwar noch im Gange und wird voraussichtlich bis Sommer 2025 fertiggestellt werden können. Es liegen aber bereits mit dem Entwurf klare Ergebnisse vor, die zur Kenntnis genommen werden können und aus denen sich ein weiteres Vorgehen ergibt.

3. Ergebnisse Zweckmässigkeitsbeurteilung

3.1 Auftrag und Methodik

Die vertiefte Vorstudie orientierte sich am standardisierten Verfahren einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). In einem ersten Arbeitspaket wurden umfassende Projektgrundlagen erhoben sowie die Projektziele, verschiedene Rahmenbedingungen und das übergeordnete Zielsystem definiert (u.a. Geologische Untersuchungskampagne¹² sowie Verkehrserhebung). Das zweite Arbeitspaket ist das Kernstück der ZMB. In einem ersten Schritt wurden dabei mögliche Varianten der Zentrumserschliessung ermittelt. Der Anschlusspunkt im Norden liegt im nördlichen Teil der Frauenfelderstrasse auf Höhe Riethof, der südliche Anschlusspunkt im Bereich des Ohrbühlkreisel. Der Variantenfächer umfasste dabei die bestehende Variante 6u sowie weitere Varianten im definierten östlichen Planungskorridor (siehe Ziffer 2.1).

⁹ Beantwortung Schriftliche Anfrage betreffend Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze, Ziffer 4.3 «Stadt macht vorwärts», Parl-Nr. 2021.11 vom 26. Mai 2021

¹⁰ Medienmitteilung vom 28. April 2021: Die Stadt macht vorwärts mit der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

¹¹ Parl-Nr. 2021.78

¹² Medienmitteilung vom 28. Juli 2023: Geologische Untersuchungen für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Alle Varianten wurden phasengerecht, inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen erarbeitet. Nach einer ersten groben Machbarkeitsüberprüfung und Kostenschätzung erfolgte die Variantenevaluation. Es wurden eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) sowie eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) durchgeführt. Das zweite Arbeitspaket schliesst mit der Empfehlung einer Bestvariante ab. Im dritten Arbeitspaket wurden die Varianten vertieft, um die technischen und finanziellen Risiken einzugrenzen.

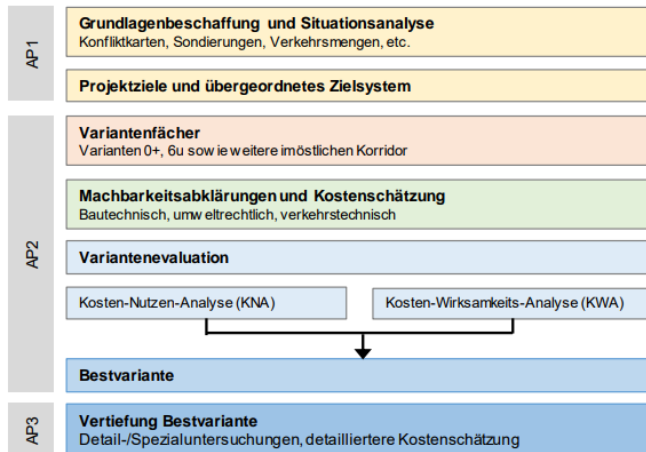


Abbildung 4: Arbeitspakete

3.2 Projektziele

Prioritär nimmt die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze für das Zentrumsgebiet (Nr. 7 gemäss kantonalem Richtplan) und das Teilgebiet Seen der Kammer «Oberwinterthur / Neuhegi / Grüze / Seen» die zentrale Erschliessungsfunktion wahr und gewährleistet für den Motorisierten Individualverkehr sowie den gewerbe- und industrieaffinen (Liefer-) Verkehr den direkten Zugang zur A1.

Sekundär übernimmt das bestehende Strassennetz dank der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze eine Entlastungsfunktion wahr, insbesondere für die städtischen und in den angrenzenden Gemeinden Wiesendangen und Elsau liegenden Hauptverkehrsstrassen.

3.3 Grundlagenarbeit - Arbeitspaket 1

Die Planungen und Arbeiten basieren auf der eingangs erwähnten umfassenden Grundlagenenerhebung. Neben verschiedenen verkehrlichen, tunnel- und strassenbautechnischen Rahmenbedingungen wurden auch geologische und umweltrechtliche Rahmenbedingungen abgeklärt.

Die Bewertung der Varianten erfolgt ausserdem nicht für den heutigen Zustand des Verkehrssystems, sondern für einen Referenzzustand im Jahr 2040. Dieser berücksichtigt Veränderungen im

Verkehrsangebot wie beispielsweise Massnahmen zur regionalen Verkehrssteuerung¹³ und Veränderungen in der Nachfrage aufgrund der Siedlungsentwicklung. Die Netzmodelle wurden überprüft und (anhand durchgeführter Verkehrserhebungen) kalibriert. Gemäss Einschätzung der Fachplanenden wurde eine hohe Modellgüte erreicht, welche qualitativ belastbare Aussagen zulässt.

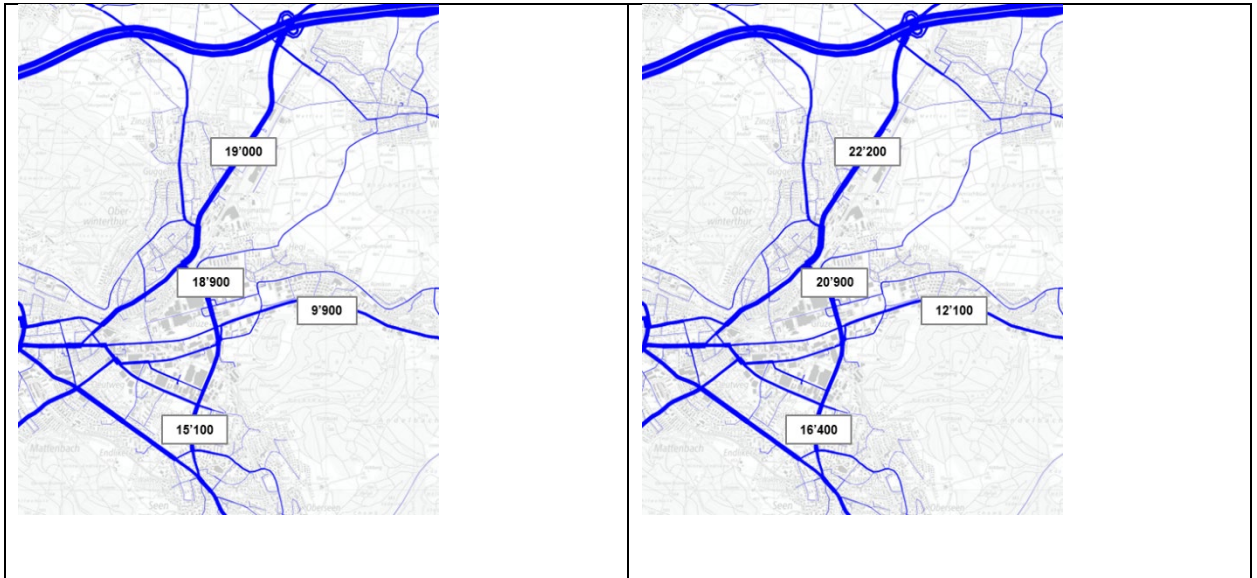


Abbildung 5: Verkehrsbelastungen (durchschnittlicher Tagesverkehr) im Ist-Zustand (links) und im Prognosezustand (rechts)

3.4 Variantenfächer - Arbeitspaket 2

3.4.1 Allgemein

Der Variantenfächer orientiert sich am Planungskorridor (siehe Ziffer 2.1). Ergänzend wurden Varianten in Anlehnung an die Variante 6u gemäss dem Ergebnis aus dem kooperativen Planungsprozess aus dem Jahr 2013 geprüft. Beim Anschluss an die Frauenfelderstrasse (Anschluss Nord), wurde der Variantenfächer im Rahmen des zweiten Arbeitspakets nochmals geöffnet. Es wurden, neben dem Anschluss Rietstrasse, weitere Anschlussmöglichkeiten entwickelt. Eine frühere Aussage, dass ein Anschluss an die Sulzerallee nicht möglich ist, wurde nochmals überprüft und bestätigt. Die Variante gemäss kantonalem Richtplan (Var. 6u) musste insbesondere aufgrund des Eingriffs in den Grundwasserleiter definitiv verworfen werden.

Beim Anschluss am Ohrbühlkreisel bzw. an die Ohrbühlstrasse sind grundsätzlich verschiedene Anschlusskonfigurationen denkbar. Für alle Varianten wurde ein Anschluss an die Ohrbühlstrasse angenommen. Im Rahmen weiterer Vertiefungsarbeiten wäre die städtebauliche Integra-

¹³ RVS-Konzept — Stadt Winterthur

tion nochmals zu optimieren. Bei der Variantenermittlung wurden verschiedene normative Parameter berücksichtigt (z.B. Einhaltung VSS-Normen, Ausbaugeschwindigkeit 80 km/h, Umweltthemen, Geologische und hydrologische Gegebenheiten).

3.4.2 Variantenübersicht

Es wurden acht Linienführungsvarianten definiert und bewertet. Bei den Varianten 1 und 2 handelt es sich um komplett unterirdische bzw. Komplet-Tunnelvarianten. Bei den weiteren sechs Varianten handelt es sich um Linienführungen mit jeweils einem Tunnelabschnitt im Süden.

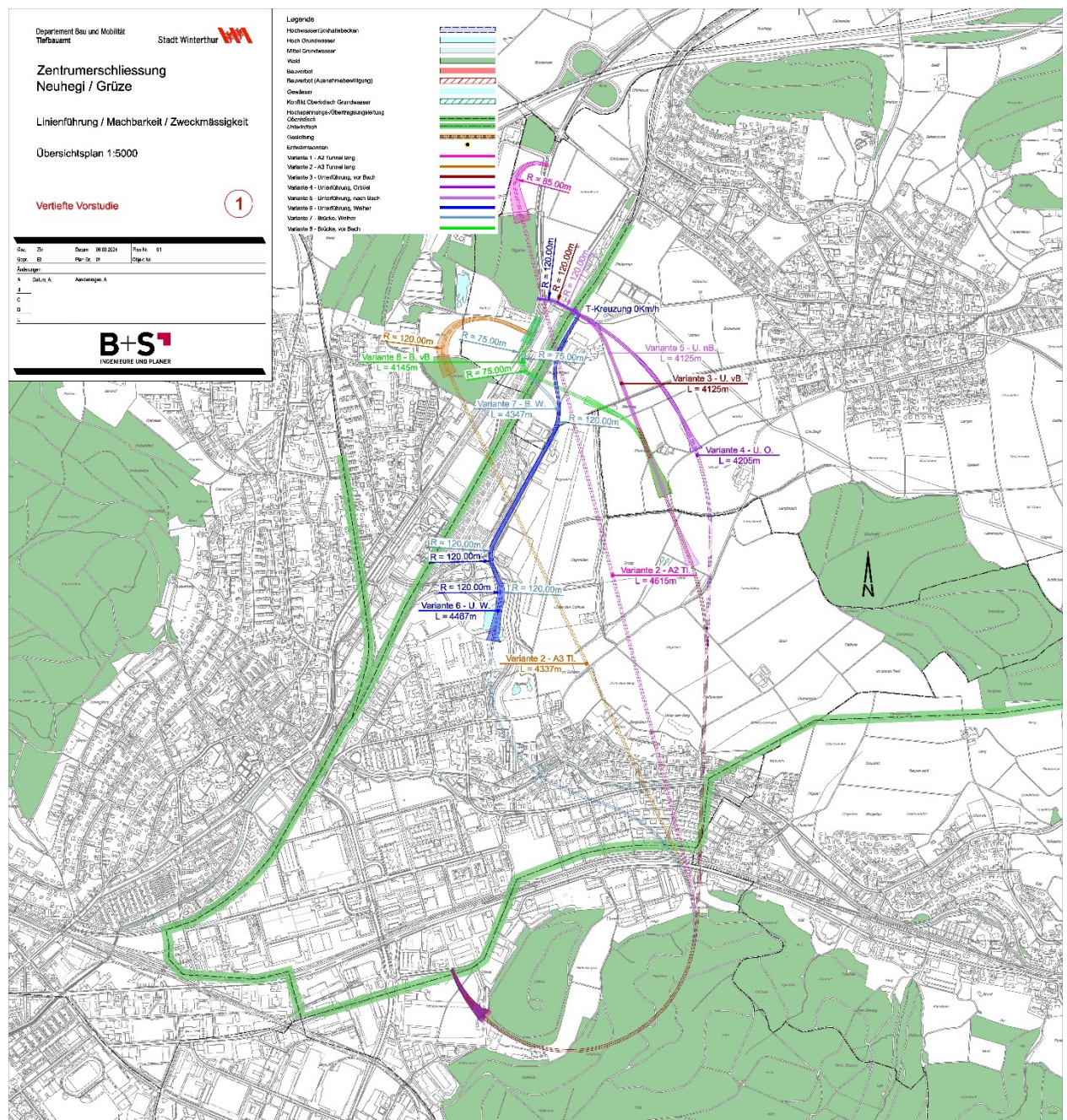


Abbildung 6: Varianten

3.4.3 Verkehrliche Wirkungen – Flankierende Massnahmen

Alle Varianten erzielen eine massgebende Entlastung der Frauenfelderstrasse und auf der Seenerstrasse Nord. Das Abbiegeverbot aus der Frauenfelderstrasse in die Seenerstrasse hat eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf dem südlichen Abschnitt der Frauenfelderstrasse zur Folge. Die Festlegung dieser flankierende Massnahme erfolgte im Hinblick auf eine bestmögliche Entlastung des umliegenden Strassennetzes durch die Zentrumserschliessung. Diesbezüglich wurden mehrere Szenarien mit Hilfe des GVM-ZH¹⁴ untersucht. Dabei zeigte sich, dass bei einem zu starken Eingriff in das bestehende Verkehrssystem durch Abbiegeverbote bzw. -widerstände Umwegfahrten entstehen, die Strassenabschnitte zusätzlich belasten.

3.4.4 Kostenschätzung

Die Grobkostenschätzung basiert auf den Längenprofilen der Varianten und berücksichtigt die Geologie und bautechnischen Risiken.

Kosten	Variante 1 A2 Tunnel lang	Variante 2 A3 Tunnel lang	Variante 3 Unterführung, vor Bach	Variante 4 Unterführung, Orbühl
Kostenstelle	Kosten [CHF]	Kosten [CHF]	Kosten [CHF]	Kosten [CHF]
Abbrucharbeiten	-	-	54'800	54'800
offene Strecke / Strassenbau	11'065'500	11'503'600	13'327'200	13'496'800
Unterführung	-	-	2'625'000	2'625'000
Brücke	-	-	-	-
Tunnel	332'369'000	316'359'500	237'922'000	239'443'500
Aufwertung-/Ausgleichmassnahmen	541'270	793'132	646'524	601'456
Zwischentotal	343'975'770	328'656'232	254'575'524	256'221'556
Honorar 30 %	103'192'731	98'596'870	76'372'657	76'866'467
Unvorhergesehenes 10 %	34'397'577	32'865'623	25'457'552	25'622'156
Zwischentotal	481'566'078	460'118'725	356'405'734	358'710'178
Mwst. 8.1 %	39'006'852	37'269'617	28'868'864	29'055'524
Landerwerb Wohnzone	-	-	-	-
Landerwerb Landwirtschaftszone	175'000	200'000	230'000	190'000
Gesamtkosten inkl. Mwst.	520'747'930	497'588'342	385'504'598	387'955'703
Gesamtkosten inkl. Mwst. (gerundet)	520'000'000	500'000'000	390'000'000	390'000'000
jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten (ab Inbetriebnahme)	896'392	806'800	676'609	689'995

¹⁴ Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich. [Das Gesamtverkehrsmodell \(GVM-ZH\) | Kanton Zürich](#), besucht am 11. Februar 2025

Kosten	Variante 5 Unterführung, nach Bach	Variante 6 Unterführung, Weiher	Variante 7 Brücke, Weiher	Variante 8 Brücke, vor Bach
Kostenstelle	Kosten [CHF]	Kosten [CHF]	Kosten [CHF]	Kosten [CHF]
Abbrucharbeiten	54'800	62'800	46'400	-
offene Strecke / Strassenbau	14'831'900	16'413'900	12'886'000	11'180'200
Unterführung	2'625'000	2'625'000	-	-
Brücke	-	-	15'528'000	15'528'000
Tunnel	207'688'500	253'352'000	255'663'000	237'163'500
Aufwertung-/Ausgleichmassnahmen	762'178	1'467'358	1'547'100	689'744
Zwischentotal	225'962'378	273'921'058	285'670'500	264'561'444
Honorar 30 %	67'788'713	82'176'317	85'701'150	79'368'433
Unvorhergesehenes 10 %	22'596'238	27'392'106	28'567'050	26'456'144
Zwischentotal	316'347'329	383'489'481	399'938'700	370'386'022
Mwst. 8.1 %	25'624'134	31'062'648	32'395'035	30'001'268
Landerwerb Wohnzone	-	-	-	-
Landerwerb Landwirtschaftszone	250'000	320'000	250'000	190'000
Gesamtkosten inkl. Mwst.	342'221'463	414'872'129	432'583'735	400'577'289
Gesamtkosten inkl. Mwst. (gerundet)	340'000'000	410'000'000	430'000'000	400'000'000
jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten (ab Inbetriebnahme)	614'265	645'929	672'922	686'013

Abbildung 7: Kostenschätzungen

3.4.5 Technische Machbarkeit und umweltrechtliche Bewilligungsfähigkeit

Basierend auf den aktuellen Grundlagen wurde gemäss Fachplanung die technische und umweltrechtliche Machbarkeit nachgewiesen. Einzelne Varianten (6 und 7) weisen dabei allerdings ein erhöhtes bautechnisches Risiko auf. Zudem ist die Bewilligungsfähigkeit dieser Varianten fragwürdig, da sie voraussichtlich nennenswerte Bereiche des Grundwasserleiters durchhörtern.

3.4.6 Bewertung

Die Bewertung der Varianten erfolgte anhand eines Ziel- und Indikatorensystems. Es basiert auf dem vom UVEK¹⁵ entwickelten Ziel- und Indikatorensystem «Einheitliche Bewertungsmethodik Nationalstrassen» (EBen), welches zur einheitlichen Bewertung von neuen Infrastrukturen entwickelt wurde. Das System deckt die drei Nachhaltigkeitsdimensionen ab (Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft). Es besteht aus Oberzielen / Themenbereichen, die mehrere Teilziele bzw. Indikatoren umfassen. Im Gegensatz zu den Projektzielen beschreiben die Teilziele nicht konkrete Projektziele, sondern sie adressieren übergeordnete Ziele. Folgende Ziele wurden der Bewertung zugrunde gelegt:

- Direkten Nutzen für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen (Indikatoren: Reisezeiten, Betriebskosten, Attraktivität Öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Indikatoren: Unfallkosten)

¹⁵ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

- Minimierung der Investitions- und Betriebskosten
- Minimierung der Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Indikatoren: Luftbelastung, Treibhausgase, Beeinträchtigung von Lebensräumen und Schutzgebieten, Flächenbeanspruchung, Beeinträchtigung Grundwasser und Oberflächengewässer)
- Siedlungsgebiete aufwerten (Indikatoren: Reduktion Verkehrslärmbelastung, Trennwirkung von Strassen, Potenzial für Siedlungsentwicklung, Verkehrsentlastung untergeordnetes Netz)
- Wirtschaftsentwicklung fördern (Indikatoren: Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte)

Für die Bewertung wurden die Themenbereiche / Oberziele und Indikatoren gewichtet. Damit die Belastbarkeit bzw. Stabilität der Ergebnisse überprüft werden kann, wurde die Hauptgewichtung variiert. Die Bewertung wurde jeweils mit einer stärker verkehrsorientierten und umweltorientierten Gewichtung durchgeführt.

Die Bewertung mittels Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) erlaubt den Einbezug aller Indikatoren, ob nun ihre Wirkungen in quantitativer Form messbar oder berechenbar sind oder qualitativ eingeschätzt werden. In der KWA ergibt sich aus der Summe der gewichteten Nutzenpunkte der Gesamtnutzwert einer Variante. Der auf diese Weise bilanzierte Nutzen wird den jährlichen direkt anfallenden Kosten gegenübergestellt (Annuitäten der Investitionskosten und der Betriebs- und Unterhaltskosten). Das KWA-Diagramm aller Varianten zeigt das bilanzierte Nutzenniveau in Abhängigkeit zu den direkt anfallenden jährlichen Kosten.

Alle Wirkungen, welche sich in monetären Grössen messen, bzw. umrechnen lassen, werden in einer Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) erfasst. Dabei werden diejenigen Projektwirkungen monetarisiert, für welche Kostenansätze bekannt sind (z.B. Franken je emittierter Tonne CO₂ oder Reisezeitersparnis). Die so ermittelten volkswirtschaftlichen Kostenveränderungen (Nutzen) und die anfallenden direkten Kosten (Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten) werden einander gegenübergestellt. Bei einem Verhältnis von ≥ 1 resultiert ein volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen, Projekte mit einem Verhältnis < 1 sind volkswirtschaftlich nicht zweckmässig.

3.4.7 Gesamtbewertung

Die Bewertung wurde mit der Hauptgewichtung sowie der verkehrs- und umweltorientierten Gewichtung durchgeführt. Die folgende Abbildung 8 zeigt das Ergebnis mit der Hauptgewichtung. Für jede Variante wird dargestellt, welche Nutzenbeiträge welcher Indikator beisteuert. Gut ersichtlich ist, welche Nutzenbeiträge positiv oder negativ sind. Auffallend dabei ist, dass die Unterschiede zwischen den Varianten mehrheitlich bei den negativen Nutzenbeiträgen liegen und in Bezug auf die positiven Nutzen die Linienführungsvarianten sich sehr ähnlich sind – mit Aus-

nahme der Erreichbarkeit. Die grössten positiven Nutzenbeiträge entstehen durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte, der Verkehrsentslastung des untergeordneten Netzes sowie der Verbesserung der Attraktivität des ÖV. Die grössten negativen Nutzenbeiträge entstehen durch die Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes und der Naherholungsgebiete, die Beeinträchtigung von Grundwasser und von Oberflächengewässern, der Flächenbeanspruchung und der Beeinträchtigung von Lebensräumen und Schutzgebieten.

Werden die Gesamtnutzen pro Variante den jährlichen Kosten gegenübergestellt, so ergeben sich die Kostenwirksamkeits-Diagramme (folgende Abbildung) für die Hauptgewichtung.

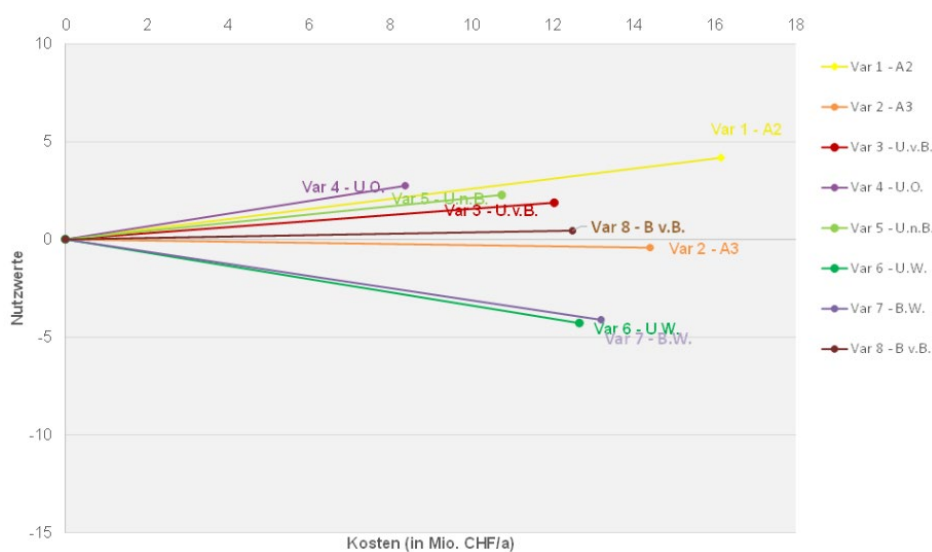


Abbildung 8: Kostenwirksamkeits-Diagramme

In der KNA wurden die monetarisierbaren Indikatoren berücksichtigt. Basierend auf den Wertgerüsten der einzelnen Indikatoren resultiert für alle Varianten ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis (<1) und sie sind damit volkswirtschaftlich nicht begründbar. Am besten schneidet die Variante 1 ab.

Variante	Var 1 - A2	Var 2 - A3	Var 3 - U.v.B.	Var 4 - U.O.	Var 5 - U.n.B.	Var 6 - U.W.	Var 7 - B.W.	Var 8 - B v.B.
1 Direkte Nutzen für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen	-2.58 Mio	-3.39 Mio	-2.48 Mio	-2.69 Mio	-2.48 Mio	-3.66 Mio	-3.26 Mio	-2.56 Mio
1.1 Reisezeiten MIV	-0.23 Mio	-1.28 Mio	-0.29 Mio	-0.48 Mio	-0.29 Mio	-1.38 Mio	-1.09 Mio	-0.39 Mio
1.2 Betriebskosten MIV	-2.35 Mio	-2.11 Mio	-2.19 Mio	-2.22 Mio	-2.19 Mio	-2.28 Mio	-2.17 Mio	-2.17 Mio
2 Verkehrssicherheit erhöhen	1.59 Mio	1.01 Mio	1.61 Mio	1.49 Mio	1.61 Mio	0.99 Mio	1.12 Mio	1.38 Mio
2.1 Anzahl der Unfälle	1.59 Mio	1.01 Mio	1.61 Mio	1.49 Mio	1.61 Mio	0.99 Mio	1.12 Mio	1.38 Mio
3 Investitions- und Betriebskosten minimieren	-16.16 Mio	-14.41 Mio	-12.05 Mio	-8.38 Mio	-10.76 Mio	-12.67 Mio	-13.21 Mio	-12.50 Mio
3.1 Investitionskosten (inkl. Landerwerb)	-15.26 Mio	-13.60 Mio	-11.37 Mio	-7.69 Mio	-10.14 Mio	-12.03 Mio	-12.53 Mio	-11.81 Mio
3.2 Betriebs- und Unterhaltskosten	-0.90 Mio	-0.81 Mio	-0.68 Mio	-0.69 Mio	-0.61 Mio	-0.65 Mio	-0.67 Mio	-0.69 Mio
4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch minimieren	-0.28 Mio	-0.34 Mio	-0.38 Mio	-0.40 Mio	-0.38 Mio	-0.44 Mio	-0.42 Mio	-0.34 Mio
4.1 Luftbelastung	0.02 Mio	-0.05 Mio	-0.09 Mio	-0.11 Mio	-0.09 Mio	-0.13 Mio	-0.12 Mio	-0.06 Mio
4.2 Treibhausgasemissionen	-0.29 Mio	-0.26 Mio	-0.26 Mio	-0.27 Mio	-0.26 Mio	-0.28 Mio	-0.27 Mio	-0.26 Mio
4.5 Flächenbeanspruchung	-0.02 Mio	-0.03 Mio	-0.02 Mio	-0.02 Mio	-0.03 Mio	-0.03 Mio	-0.03 Mio	-0.02 Mio
5 Siedlungsgebiete aufwerten	0.50 Mio	0.41 Mio	0.46 Mio	0.39 Mio	0.46 Mio	0.46 Mio	0.38 Mio	0.45 Mio
5.1 Verkehrslärmbelastung	0.50 Mio	0.41 Mio	0.46 Mio	0.39 Mio	0.46 Mio	0.46 Mio	0.38 Mio	0.45 Mio
Total	-16.93 Mio	-16.71 Mio	-12.84 Mio	-9.58 Mio	-11.54 Mio	-15.32 Mio	-15.38 Mio	-13.58 Mio
Nutzen	-0.77 Mio	-2.30 Mio	-0.79 Mio	-1.20 Mio	-0.79 Mio	-2.65 Mio	-2.17 Mio	-1.08 Mio
Kosten	-16.16 Mio	-14.41 Mio	-12.05 Mio	-8.38 Mio	-10.76 Mio	-12.67 Mio	-13.21 Mio	-12.50 Mio
Nutzen-Kosten-Verhältnis	-0.05	-0.16	-0.07	-0.14	-0.07	-0.21	-0.16	-0.09
Nettoanwert	-16.93 Mio	-16.71 Mio	-12.84 Mio	-9.58 Mio	-11.54 Mio	-15.32 Mio	-15.38 Mio	-13.58 Mio

Abbildung 9: Kosten-Nutzen-Verhältnis (ist der Wert < 1 , gibt es keinen volkswirtschaftlichen Nutzen)

4. Zusammenfassung Variantenbewertung

Die Bewertungsergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Variante 4 weist mit der Hauptgewichtung das beste Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis auf.
- Die Variante 1 erreicht mit der Hauptgewichtung zwar die höchsten bilanzierten Nutzen (um fast 50 % höher als Variante 4), schneidet aber hinsichtlich Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis aufgrund der hohen Kosten schlechter als Variante 4 ab.
- Bei der verkehrorientierten Gewichtung schneidet ebenfalls Variante 4 am besten ab und erreicht höhere Nutzen als bei der Hauptgewichtung – allerdings nicht aufgrund des verkehrlichen Nutzens, sondern weil die negativen Umweltauswirkungen geringer gewichtet werden.
- Bei der umweltorientierten Gewichtung weisen alle Varianten ein negatives Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis aus. Variante 1 schneidet deutlich am wenigsten negativ ab.
- Die Nutzen der Varianten unterscheiden sich primär durch unterschiedlich starke negative Nutzenbeiträge. In Bezug auf die positiven Nutzen sind sich die Varianten sehr ähnlich – mit Ausnahme der Erreichbarkeit.
- Aufgrund der Kostenwirksamkeitsanalyse stehen die Varianten 1 und 4 im Vordergrund. Die übrigen Varianten schneiden vergleichsweise schlechter ab.
- Aufgrund der hohen Erstellungskosten weisen sämtliche Varianten ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis aus. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist demnach keine der Varianten begründbar respektive zweckmässig.

4.1 Fazit Planungsteam

Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze hat eine lange und komplexe Planungsgeschichte. Die bisher untersuchten Varianten sind mit hohen bau- und verfahrenstechnischen Risiken verbunden, was eine Umsetzung unwahrscheinlich macht. Mit der vorliegenden Studie wurden neue technisch machbare Linienführungen bestimmt und bewertet.

Die Detailbewertung der Varianten zeigt, dass keine der Varianten ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis oder Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis erzielt. Die Variante 1 (komplett unterirdisch) und 4 (teilweise oberirdisch) wurden als mögliche Bestvarianten identifiziert. Variante 1 bietet den höchsten Nutzen, bringt jedoch extrem hohe Kosten und damit verbunden Verfahrensrisiken mit sich. Variante 4 hat das beste Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis, weist jedoch ebenfalls beträchtliche Verfahrensrisiken aufgrund der weitgehend oberirdischen Linienführung und der damit verbundenen Konflikte auf. Nachfolgend werden zum besseren Verständnis die Varianten 1 und 4 kurz beschrieben.

4.2 Variante 1 – Tunnel lang, Anschluss Stationsstrasse

Bei der Variante 1 schliesst die neue Strasse bereits im Gebiet Tägerlen an die Frauenfelderstrasse an und verläuft auf der ganzen Länge in einem Tunnel. Das Tunnelportal Nord tangiert einen belasteten Standort sowie den Waldbereich, liegt jedoch mehrheitlich ausserhalb des Grundwasserstroms bzw. tangiert diesen nur am Rande. Beim Anschluss an die Frauenfelderstrasse kann auf Grund des Radius nur 50 km/h gefahren werden. Beim Anschluss an den Ohrbühlkreisel bzw. an die Ohrbühlstrasse sind grundsätzlich verschiedene Anschlusskonfigurationen denkbar, welche für die erfolgte Bewertung (noch) nicht berücksichtigt werden.

Länge total: 4 620 Meter

Länge Tunnel (Tagbau und TBM¹⁶): 4 350 Meter

Kostenschätzung: 520 Millionen Franken



Abbildung 10: Variante 1

¹⁶ Tunnelbohrmaschine)

4.3 Variante 4 – Unterführung Ohrbühl

Die Variante 4 schliesst am heutigen Knoten Riestrasse an die Frauenfelderstrasse an und quert das SBB-Trasse auf Höhe der bestehenden Unterführung Rietstrasse (bedingt Ausbau der Unterführung). Die Strasse verläuft in offener Führung. Das Tunnelportal Nord befindet sich beim Ohrbühl und liegt im Randbereich des Grundwasserleiters. Beim Anschluss an den Ohrbühlkreis sel bzw. an die Ohrbühlstrasse sind grundsätzlich verschiedene Anschlusskonfigurationen denkbar, welche für die erfolgte Bewertung (noch) nicht berücksichtigt werden.

Länge total: 4 210 Meter

Länge Tunnel (Tagbau und TBM¹⁷) 3 221 Meter

Kostenschätzung: 388 Millionen Franken

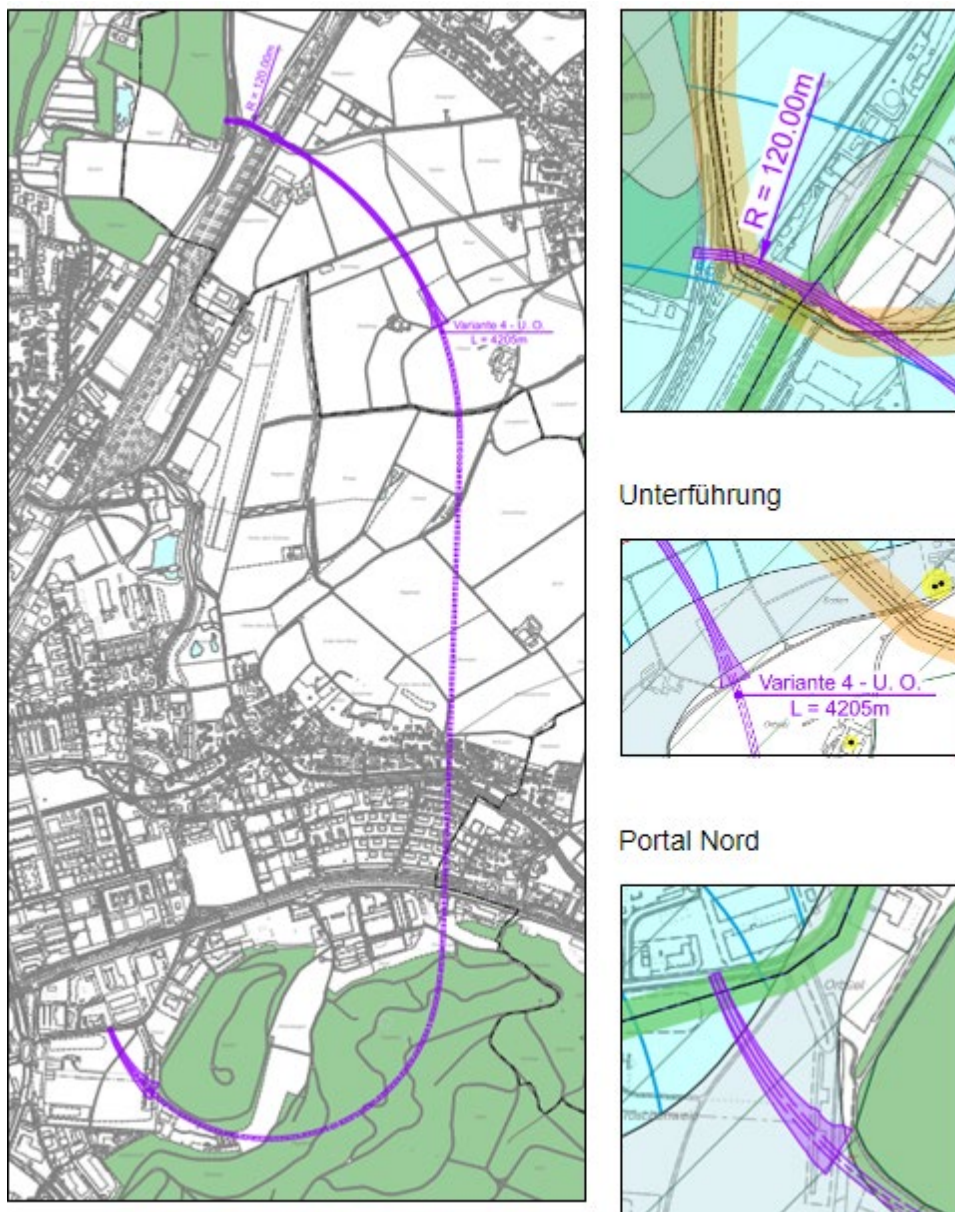


Abbildung 11: Variante 4

¹⁷ Tunnelbohrmaschine

5. Fazit Zweckmässigkeitsbeurteilung

5.1 Keine Variante ist volkswirtschaftlich zweckmässig

Das Steuerungsgremium der vertieften Vorstudie (STASS ZSNHG), bestehend aus Vertretern der Stadt Winterthur, dem Kanton Zürich sowie den Gemeinden Wiesendangen und Elsau hat sich mit den Ergebnissen intensiv befasst und kommt unter Berücksichtigung zusätzlich ausgelöster Abwägungen (unter anderem anhand einer zusätzlichen unabhängigen Kostenplausibilisierung, einer historischen Betrachtung des Planungsprozesses sowie Analyse der vergangenen Entwicklungen des Zentrumsgebietes) zu folgenden Schlüssen:

- Die Suche nach einer machbaren und bewilligungsfähigen Lösung konnte im Rahmen der vertieften Vorstudie grundsätzlich abgeschlossen werden.
- Die Variante 1 hat den grössten Nutzen, ist jedoch am teuersten. Die Variante 4 überzeugt unter den Gesichtspunkten der Genehmigungsfähigkeit und Akzeptanz nicht.
- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist jedoch für beide Varianten schlecht. Keine der Varianten ist volkswirtschaftlich zweckmässig (Nutzen und Kosten).
- Stadt und Kanton beurteilen generell die Finanzierbarkeit einer Tunnellösung in der Größenordnung einer halben Milliarde Franken - und damit die Realisierungschancen - als fraglich.
- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung schafft Klarheit, indem zwei Varianten von geprüften acht Varianten für eine Zentrumserschliessung die Zielsetzungen gemäss Ziffer 3.2 am besten erfüllen würden und machbar sind, aber volkswirtschaftlich nicht zweckmässig sind.

5.2 Keine Vertiefung der Bestvariante – Sistierung Tunnelvarianten

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung gemäss Stand vom 6. Februar 2025 ist nach Auffassung der Fachleute und des Steuerungsausschusses robust und die Aussagen zu den Kosten haben sich mit einer Plausibilisierung erhärtet. Die ursprünglich vorgesehene Vertiefung der Bestvariante (im Rahmen des dritten Arbeitspakets und damit eine kostenintensive Weiterentwicklung der Planungen wird aufgrund dieser Ergebnisse und Erkenntnisse nicht empfohlen, weil sie nicht verhältnismässig und zielführend ist.

Die Projektierungsarbeiten für eine Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze mit grossräumigen unterirdischen Tunnelvarianten sollen deshalb mit dem Stand des Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung sistiert und der Projektierungskredit abgerechnet werden.

5.3 Bedarf an einer hohen MIV-Erreichbarkeit bleibt bestehen

Der Bedarf einer hohen Erreichbarkeit des Zentrumsgebietes Neuhegi-Grüze auch durch den MIV bleibt somit weiterhin bestehen. Unter Berücksichtigung der bisherigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (vergangene rund 15 Jahre), lässt sich jedoch durchaus auch ein differenziertes Bild feststellen:

- Die Siedlungsentwicklung hat schwerpunktmässig bei den Einwohnenden stattgefunden, das angestrebte Wachstum der Beschäftigten fand bisher nicht in dem vorgesehenen Mass statt. Neue Industrie- und Gewerbebetriebe haben sich kaum angesiedelt, entsprechend gab es nur wenig zusätzlichen Wirtschaftsverkehr; gleichzeitig existieren grosse Verdichtungsreserven für Arbeitsplatznutzungen.
- Trotz des starken Siedlungswachstums sind die MIV-Belastungen stagniert bzw. haben teilweise sogar abgenommen (z.B. hat er auf der Frauenfelderstrasse zwischen 2004 und 2023 um rund 10 % abgenommen). Beim ÖV ist eine deutliche Nachfragezunahme zu verzeichnen. Das Angebot und die Priorisierung des ÖV sowie die Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs wurden deutlich verbessert.
- Während im städtischen Gesamtverkehrskonzept 2010 (sGVK 2010)¹⁸ noch eine bipolare Stadt im Vordergrund stand, wird im Entwurf der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans das künftige Wachstum viel breiter auf das urbane Rückgrat abgestützt.
- Das Energie- und Klimakonzept / Netto Null 2040¹⁹, die Gegenvorschläge zu den Stadtklimainitiativen²⁰ und der Entwurf der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans²¹ fordern eine stärkere Reduktion des MIV.

6. Neue Mobilitätsstrategie Neuhegi / Grüze / Oberwinterthur

Anstelle einer Zentrumserschliessung mit grossräumigen unterirdischen Tunnelvarianten soll geprüft werden, ob und wie das bestehende Verkehrsnetz im Hinblick auf eine hohe Erreichbarkeit des Zentrumsgebiets Neuhegi-Grüze optimiert werden kann. Als Grundlage dazu soll eine neue Mobilitätsstrategie erarbeitet werden. Diese soll eine Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen und aller Verkehrsträger vornehmen und die Handlungsspielräume im bestehenden Netz ohne eine dem kantonalen Richtplan entsprechende grossräumige Netzergänzung ausloten. Die Entwicklungsziele als Zentrumsgebiet von kantonomer Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan sollen bestehen bleiben:

- Entwicklung und Verdichtung vorwiegend für Industrie und Gewerbe

¹⁸ Parl-Nr. 2011-082 vom 3. Oktober 2011

¹⁹ Klimaziel Netto-Null — Stadt Winterthur

²⁰ SR.24.777-1 vom 20. November 2024, Inkraftsetzung der Verordnungen per 1. Januar 2025

²¹ Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024 (der kommunale Richtplan wird in der vorberatenden Spezialkommission Richtplan (SRP) des Stadtparlaments behandelt)

- Umstrukturierung des Nahbereichs der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze zu durchmischten städtischen Quartieren

6.1 Auswirkungen der Sistierung der Tunnelvarianten

- Die Entwicklung der Gebiete im Umfeld der Bahnhöfe Grüze und Hegi ist kaum tangiert. Sie sind primär auf Wohn- und Dienstleistungsnutzungen ausgerichtet und entsprechend sehr gut mit ÖV und Fuss-/Veloverkehr zu erschliessen.
- Grüze Plus: Verdichtung im Gewerbegebiet südlich St. Gallerstrasse erzeugt zusätzlichen Wirtschaftsverkehr. Die Möglichkeiten zu dessen Optimierung müssten geklärt werden.
- Verdichtung in den Gebieten ausserhalb der Bahnhofsumfelder kann viel Personen-, aber auch Wirtschaftsverkehr auslösen. Es ist zu klären, wie der Wirtschaftsverkehr effizient gewährleistet werden kann und ob die Entwicklungen planerisch stärker gelenkt werden müssen (z.B. durch Massnahmen bei reinen Dienstleistungsnutzungen).
- Der Beitrag zur Entlastung des bestehenden Strassennetzes, insbesondere Frauenfelderstrasse im Bereich des Bahnhofs Oberwinterthur, fällt weitgehend weg. Die Aufwertung dieser Strassenräume ist ohne diese Entlastungswirkungen umzusetzen.

6.2 Vorgesehene Schwerpunkte der Mobilitätstrategie

- Die Entwicklung ist noch stärker auf die ÖV-Erschliessung im Umfeld der Bahnhöfe auszurichten. Dazu sind auch Massnahmen im Bereich der Nutzungsplanung zu prüfen [z.B. Ausschluss reiner Dienstleistungsnutzungen ausserhalb von mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen, Anpassung Parkplatzverordnung (PPVO)].
- Gewährleistung/Optimierung effiziente Abwicklung Wirtschaftsverkehr; mittels Mobilitätsmanagement verlagerbaren MIV auf andere Verkehrsträger bringen, sodass Kapazitäten für Wirtschaftsverkehr geschaffen werden.
- Handlungsspielraum des Verkehrsmanagements ausschöpfen, um Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und ÖV-Priorisierung zu verbessern (ggf. mit kleinen baulichen Massnahmen, vgl. bestehendes Steuerungs- und Dosierungskonzept), konsequente Kanalisierung auf übergeordnetem Netz.
- Stadträumliche Aufwertung der Strassenräume, um Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen.
- Klärung / Behebung Einschränkungen Ausnahmetransportrouten (Umlegung aufgrund Bahnhof Grüze Nord nötig).

6.3 Projektorganisation und Termine

- Die Strategie wird unter Federführung des Tiefbauamts und unter Einbezug der städtischen Amtsstellen, dem Kanton sowie der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) und den angrenzenden Gemeinden Wiesendangen und Elsau erarbeitet.
- Das Zusammenspiel mit der geplanten städtischen Mobilitätsstrategie ist noch zu klären.
- Die Erarbeitung des Pflichtenhefts ist im 2025 und die Erarbeitung der Strategie in den Jahren 2026/27 vorgesehen.

Das Tiefbauamt wird für das Erarbeiten der Mobilitätsstrategie Neuhegi / Grütze / Oberwinterthur im Budget 2026 und in der Finanzplanung entsprechende Mittel beantragen. Damit kein Zeitverlust entsteht, wird das Tiefbauamt versuchen, Vorbereitungsarbeiten etc. über das bestehende Budget zu finanzieren. Sollten zusätzliche Mittel nötig werden, wird das Tiefbauamt dem Stadtrat entsprechend Antrag stellen.

7. Flankierende Massnahmen

Mit der geplanten Zentrumserschliessung Neuhegi-Grütze waren auch verschiedene flankierende Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf die neue Zentrumserschliessung (resp. zur Sicherung der Entlastungswirkung auf der Frauenfelder- und Seenerstrasse) sowie zur Vermeidung von Ausweichverkehr vorgesehen. Auch hat die Stadt grundsätzlich den Wunsch der Gemeinde Wiesendangen²²²³ nach Sperrung der Birchwaldstrasse (Kistenpass) für den Autoverkehr im Rahmen einer Realisierung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grütze unterstützt. Der Steuerungsausschuss Kistenpass, in welchem neben der Stadt Winterthur die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), die Gemeinden Wiesendangen und Elsau sowie verschiedene Amtsstellen des Kantons Zürich Einsitz haben, hat am 21. November 2022 beschlossen, dass die verantwortlichen Stellen die nötigen Schritte zur Sperrung des Kistenpasses für den MIV (sowie für flankierende Massnahmen auf der Wiesendanger- und Rümikerstrasse) vornehmen. Diese Beschlüsse haben grundsätzlich nach wie vor Gültigkeit, jedoch wurde an einer Gemeindeversammlung in Wiesendangen im November 2023 aufgrund einer Initiative beschlossen, den Kistenpass für den MIV nicht zu schliessen. Seither sind alle Arbeiten zur Sperrung wie auch die flankierenden Massnahmen auf Eis gelegt.

Im Rahmen der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie Neuhegi / Grütze / Oberwinterthur soll auch die Sperrung des Kistenpasses inklusive flankierender Massnahmen behandelt werden.

²² SR.20.297-2 vom 9. September 2020

²³ Parl-Nr. 2023.7 vom 14. Juni 2023 Beantwortung Interpellation betreffend Sperrung der Birchwaldstrasse (Kistenpass)

8. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen.

9. Veröffentlichung

Das Departement Bau und Mobilität informiert die SBK und die SRP über diesen Beschluss. Der Beschluss wird nach dieser Information und koordiniert mit der Publikation der Medienmitteilung veröffentlicht. Der Kanton, die Gemeinden Wiesendangen und Elsau werden vorgängig informiert. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen:

1. Technische Bericht für die Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (Entwurfsstand vom 6. Februar 2025)
2. Medienmitteilung