



Stadt
Schlieren



Gemeindeabstimmung vom 7. März 2021

über die beiden Volksinitiativen zum
Bahnhofbereich

Werte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Schlieren

Gestützt auf Art. 10 Abs. 1 der Gemeindeordnung vom 4. März 2018 unterbreitet Ihnen der Stadtrat nachstehende Vorlagen zur Abstimmung:

- 1. Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich"**
- 2. Umsetzungsvorlage zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich"**

Entscheiden Sie mit und nutzen Sie die Gelegenheit, mit Ihrer Stimmabgabe an den demokratischen Prozessen der Stadt Schlieren teilzunehmen.

Die Akten zum Geschäft liegen ab dem 5. Februar 2021 in der Stadtkanzlei, Freiestrasse 6, zur Einsicht auf. Der Beleuchtende Bericht wird allen Stimmberechtigten zugestellt. Zudem können dieser sowie weitere Plangrundlagen im Internet unter www.schlieren.ch heruntergeladen werden. Folgender QR-Code führt Sie direkt zu den Unterlagen auf der Website der Stadt.



Stadtrat Schlieren

Markus Bärtschiger
Stadtpräsident

Janine Bron
Stadtschreiberin-Stv.

Stimmabgabe und Urnenöffnungszeiten

Bitte beachten Sie die Hinweise auf Ihrem persönlichen Stimmrechtsausweis und vergessen Sie nicht, diesen zu unterzeichnen. Denn nur so ist Ihre Stimme gültig.

Die Vorlagen in Kürze

Die beiden Initiativen betreffen das Gebiet um den Bahnhof und verfolgen das Ziel, die heutige Situation zu verbessern. Der Bereich soll sicherer, belebter und attraktiver werden sowie der Gastronomie neue Möglichkeiten zur Aussenraumbewirtschaftung bieten. Wesentliche Unterschiede sind die verschiedenen Perimeter sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Gestaltung.

Die eine Initiative verlangt eine Begegnungszone. In dieser beträgt die erlaubte Maximalgeschwindigkeit 20 km/h. Fussgängerinnen bzw. Fussgänger haben ein Vortrittsrecht gegenüber weiteren Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsflächen werden nicht voneinander abgegrenzt. Sitzbänke, Bäume sowie ein Brunnen laden zum Verweilen ein und strukturieren den Raum.

Die andere Initiative (Gegenvorschlag) verlangt eine Verkehrsberuhigung. Bei dieser beträgt die erlaubte Maximalgeschwindigkeit 30 km/h. Fussgängerinnen bzw. Fussgänger haben kein Vortrittsrecht gegenüber weiteren Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsflächen werden durch Trottoirs von den Fahrbahnen getrennt und zusätzlich durch farbliche Markierungen strukturiert. Sitzbänke, Bäume sowie ein Brunnen werden um den Strassenraum platziert.

Die Haltung von Stadtrat und Gemeindeparlament

Der Stadtrat unterstützt die Initiative mit der Begegnungszone. Das Gemeindeparlament unterstützt mit 17:15 Stimmen den Gegenvorschlag mit der Verkehrsberuhigung.

Vorgeschichte

Am 18. Dezember 2017 genehmigte das Gemeindeparlament, mit Änderungen, ein Projekt des Stadtrats, welches die Schaffung einer Begegnungszone zwischen der Neuen Fossertstrasse und der Grabenstrasse vorsieht. Am 17. April 2018 wurde die Volksinitiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" eingereicht und am 29. Juni 2018 die Volksinitiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich". Sie bieten alternative Vorschläge zum Beschluss vom 18. Dezember 2017. Zu beiden Initiativen erarbeitete der Stadtrat je eine Umsetzungsvorlage.

Weshalb zwei Umsetzungsvorlagen mit Stichfrage?

In Absprache mit den Initiativkomitees und dem Gemeindeparlament beschloss der Stadtrat, den Stimmberechtigten die beiden Umsetzungsvorlagen in einer Abstimmung vorzulegen. Damit dies formell möglich ist, musste der ersten Initiative ein Gegenvorschlag gegenübergestellt werden, welcher inhaltlich der zweiten Initiative entspricht. Dies ermöglichte dem Initiativkomitee, die Initiative am 6. Oktober 2020 zu Gunsten des Gegenvorschlags zurückzuziehen.

Im nachstehenden Beleuchtenden Bericht wird nun die Umsetzungsvorlage der zuerst eingereichten Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" als "Initiative" bezeichnet. Die Umsetzungsvorlage zur Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" wird zum "Gegenvorschlag".

Abstimmungsfragen

Wollen Sie folgende Vorlagen annehmen?

1. Umsetzungsvorlage zur Volksinitiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich"
2. Umsetzungsvorlage zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich"
3. Stichfrage: Falls beide Vorlagen angenommen werden, bevorzugen Sie dann die Initiative (gem. Ziff. 1.) oder den Gegenvorschlag (gem. Ziff. 2.)?

Beleuchtender Bericht des Stadtrats

1. Ausgangslage

Mit SRB 95 vom 14. August 2017 unterbreitete der Stadtrat dem Gemeindep arlament eine Vorlage zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Güterstrasse, im Abschnitt Grabenstrasse bis Güterstrasse 15. Mit Beschluss 219 vom 18. Dezember 2017 (Vorlage Nr. 11/2017) genehmigte das Gemeindep arlament den Antrag des Stadtrats mit einer erheblichen Änderung. Die Begegnungszone sollte verkürzt realisiert werden, nämlich lediglich auf dem Abschnitt östlich der Neuen Fossertstrasse bis hin zur Grabenstrasse.

Am 17. April 2018 wurde die Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" eingereicht, welche mit Gemeindep arlamentsbeschluss 42 vom 12. November 2018 (Vorlage 9/2018) für gültig erklärt wurde. Das Initiativbegehren entsprach dem am 14. August 2017 gestellten Antrag des Stadtrats und enthielt zusätzlich die Forderung, die Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse bis hin zur Ringstrasse zu verlängern. Am 29. Juni 2018 wurde die Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" eingereicht, welche mit Gemeindep arlamentsbeschluss 67 vom 8. April 2019 (Vorlage Nr. 2/2019) für gültig erklärt wurde. Beide Initiativen betreffen den selben Bereich und verfolgen ähnliche Ziele. Wesentlicher Unterschied ist das Tempo-Regime für den motorisierten Verkehr. In Begegnungszone n gilt Tempo 20, während die zweite Initiative nach einer Tempo-30-Zone verlangt.

Der Stadtrat wurde mit Beschluss 67 vom 8. April 2019 vom Gemeindep arlament beauftragt, ausgehend von den beiden Initiativen, zwei gleichwertige Umsetzungsvorlagen auszuarbeiten und dem Gemeindep arlament Bericht und Antrag zu unterbreiten. Auf diese Weise sollte sichergestellt werden, dass die Stimmberechtigten die Möglichkeit erhalten, sich – sofern sie eine Verkehrsberuhigung wünschen – zwischen zwei unterschiedlichen Realisierungsmöglichkeiten zu entscheiden.

2. Umsetzungsvorlagen

Im Anschluss an den Beschluss des Gemeindep arlaments vom 8. April 2019 wurde ein Vorprojekt für eine Errichtung einer Tempo-30-Zone ausgearbeitet. Die Pläne konnten in enger Zusammenarbeit mit dem Initiativkomitee entwickelt werden. Dies erschien als angezeigt, weil das Initiativkomitee mit schriftlicher Bestätigung in Aussicht gestellt hatte, dass diese Initiative zurückgezogen wird, sobald die Weisung des Stadtrats mit zwei gleichwertigen Umsetzungsvorlagen zuhanden Gemeindep arlament verabschiedet sein wird.

Die Umgestaltung zur Begegnungszone mit einer Tempobeschränkung auf 20 km/h und grundsätzlichem Fussgängervortritt wurde gemäss der Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" mit dem Perimeter der Bahnhofstrasse ergänzt. Dies wurde dem entsprechenden Initiativkomitee ebenfalls vorgestellt.

Mit diesem Vorgehen ist eine gleichwertige Behandlung beider Initiativen sichergestellt, mit der Absicht, dem Gemeindep arlament und den Stimmberechtigten eine echte Wahlmöglichkeit zu geben bezüglich Verbesserung der heute unbefriedigenden Situation auf der Südseite des Bahnhofs.

Die zu den beiden Umsetzungsvorlagen ausgearbeiteten Vorprojekte sind durch die Kantonspolizei vorgeprüft und grundsätzlich als bewilligungsfähig beurteilt worden.

3. Vorprojekt "Begegnungszone im Bahnhofsbereich"

Die Begegnungszone im Bahnhofsbereich verläuft zwischen dem östlichen Eingangstor bei der Grabenstrasse/Engstringerbrücke bis zum Eingangstor bei der Liegenschaft Güterstrasse 15 (Areal Kohler) und umfasst auch die Bahnhofstrasse bis zum Stadtplatz.

In einer Begegnungszone beträgt das maximale Tempo 20 km/h, die Fussgänger haben Vortritt und das Parkieren ist nur auf den markierten Parkfeldern erlaubt. In der Begegnungszone gibt es keine Randabschlüsse, welche den Fussgängerbereich von der Fahrbahnfläche abgrenzen. Parkplätze, Bäume mit begrünten Baumscheiben sowie die chaussierten Plätze bilden eine leicht mäandrierende Fahrspur. Gleichzeitig ergibt sich mit der Anordnung dieser Elemente ein sicherer Bereich für Fussgängerinnen bzw. Fussgänger neben dem Fahrbereich. Die Gestaltung unterstützt die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion, erhöht die Aufenthaltsqualität und insbesondere auch die Sicherheit der Passantinnen und Passanten, Kundinnen und Kunden sowie Anwohnerinnen und Anwohner. Gleichzeitig wird die Lärmbelastung durch den Verkehr reduziert.

Das Herzstück der Begegnungszone ist der grosszügige Bahnhofplatz mit einem markanten Baum, welcher sich zwischen dem Treppenaufgang der Personenunterführung der SBB und der Bahnhofstrasse befindet. Besonderer Wert wird bei der Gestaltung auf die Aufenthaltsqualität gelegt. Dies wird mit dem grosszügigeren Platz an der Bahnhofstrasse vor der Bibliothek mit Brunnen und Bänken erreicht sowie den Flächen vor den bestehenden Restaurants, welche als Strassencafés genutzt werden können. Weitere Sitzgelegenheiten entstehen bei der SBB-Unterführung West. Die besonders grüne Umsetzung mit vielen Bäumen und grosszügigen Pflanzflächen berücksichtigt die anstehenden Veränderungen im Stadtklima. Insbesondere im Sommer kann so für ein kühleres Klima gesorgt werden.

Mit fast 70 neuen Veloabstellplätzen wird zudem auch der Stärkung des Zweiradverkehrs Rechnung getragen.

Bei einer Umsetzung der Variante Begegnungszone, welche einen deutlich kleineren Perimeter als die Tempo-30-Lösung umfasst, werden die angrenzenden Strassen im Bahnhofsgebiet, welche nicht im Perimeter der Initiative liegen, mittelfristig ebenfalls als Tempo-30-Zone umzugestaltet sein. Der Perimeter umfasst in diesem Fall zusätzlich die Güterstrasse bis zur Goldschlängistrasse, die Bachstrasse, die Neue Fossertstrasse sowie die Grabenstrasse bis zur Zürcherstrasse.

4. Vorprojekt "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsgebiet"

Der Perimeter dieser Initiative beinhaltet die gesamte Güterstrasse von der Goldschlängistrasse bis zur Bahnhofstrasse, die Bachstrasse, die Neue Fossertstrasse, die Bahnhofstrasse sowie die Grabenstrasse bis zur Zürcherstrasse.

In der Tempo-30-Zone gilt Rechtsvortritt, die Fussgänger können grundsätzlich überall die Fahrbahn überqueren, haben jedoch keinen Vortritt. Im gesamten Perimeter wird die Tempo-30-Zone mit Gehwegen und Fahrbahn gestaltet. So wird eine möglichst eindeutige Zuweisung respektive Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sichergestellt. Zur Temporeduktion werden die erforderlichen seitlichen Einengungen erstellt. Die Strassenflächen in den Kreuzungsbereichen werden auf das Gehwegniveau angehoben sowie farblich mit einem Blauton gestaltet und hervorgehoben. Die Parkplätze werden neu ebenfalls auf das Gehwegniveau angehoben.

Auf die Aufenthaltsqualität wird besonderen Wert gelegt. Das erfolgt auch bei diesem Ansatz mit einem grosszügig gestalteten Platz mit Brunnen und Sitzgelegenheiten vor der Bibliothek. Vor den bestehenden Restaurants besteht die Möglichkeit, die entstehenden Flächen als Strassencafé zu nutzen.

Entgegen des ursprünglichen Initiativtexts konnten jedoch zwei Grundsätze mangels Genehmigungsfähigkeit nicht weiter vertieft werden. Zum einen ist die Trennung von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr mit separat ausgedehnten, getrennten Verkehrsflächen nicht möglich, da dies keine Massnahme ist, welche das Tempo der Autofahrenden reduzieren würde, sondern in der Tendenz meist sogar gegenteilige Wirkung erzeugt. Zum anderen ist das Anbringen von Fussgängerstreifen nicht genehmigungsfähig, da das Gesetz dies in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt. Als Alternative zu den Fussgängerstreifen werden daher die Bereiche mit einer farbigen Oberfläche markiert.

5. Kostenschätzungen

Für beide Umsetzungsvorlagen liegen Kostenschätzungen vor. Aufgrund der unterschiedlichen Perimeter sind die Kosten nicht einfach zu vergleichen. Da die Variante Begegnungszone den kleineren Perimeter aufweist, wirkt sie zunächst deutlich kostengünstiger. Mit Umsetzung der Begegnungszone werden aber auch weitere Massnahmen im angrenzenden Strassenraum notwendig, weshalb diese Kosten ebenfalls berücksichtigt sind, um so die Vergleichbarkeit der Kosten zu ermöglichen. Die Kostengenauigkeit liegt bei beiden Vorprojekten bei +/-25 %. Für den Vergleich der zwei Ansätze wurden die Baukosten ohne MWST, ohne Planungskosten und ohne Werkleitungen (da bei beiden Varianten anfallend) ausgewiesen. Die Beträge sind gerundet.

5.1 Begegnungszone (Tempo 20)

	Nicht Gebunden	Gebunden	Total
Baumeisterarbeiten			
Vorarbeiten und Abbrüche	34'000.00	149'000.00	183'000.00
Strassenarbeiten	47'000.00	357'000.00	404'000.00
Möblierungen und Baumgruben	237'000.00	1'000.00	238'000.00
Total Baumeisterarbeiten	318'000.00	507'000.00	825'000.00
Nebenarbeiten			
Gärtnerarbeiten	140'000.00		140'000.00
Markierungen	5'000.00	5'000.00	10'000.00
Möblierungen	82'000.00	39'000.00	121'000.00
Total Nebenarbeiten	227'000.00	44'000.00	271'000.00
Gesamtsumme	545'000.00	551'000.00	1'096'000.00

Die Kosten für die Gestaltung der Begegnungszone gemäss dem Perimeter der Volksinitiative, welche den Strassenbau, die Gärtnerarbeiten mit Baumpflanzungen sowie die Möblierung mit Bänken, Brunnen und Veloabstellplätzen beinhaltet, belaufen sich auf rund Fr. 1'096'000.00.

Bei Umsetzung der Begegnungszone würden die angrenzenden Strassen mittelfristig zu einer Tempo-30-Zone umzugestaltet sein. Zusätzlich zu den vorstehend ausgewiesenen Kosten, die auf dem kleineren Perimeter unmittelbar gemäss Initiative anfallen, wäre demzufolge mit weiteren Kosten zu rechnen. Diese zukünftigen Kosten werden zusätzlich etwa Fr. 1'080'000.00 betragen.

5.2 Tempo-30-Zone

	Nicht Gebunden	Gebunden	Total
Baumeisterarbeiten			
Vorarbeiten und Abbrüche	42'000.00	343'000.00	385'000.00
Strassenarbeiten	34'000.00	1'017'000.00	1'051'000.00
Möblierungen und Baumgruben	317'000.00	4'000.00	321'000.00
Total Baumeisterarbeiten	393'000.00	1'364'000.00	1'757'000.00
Nebenarbeiten			
Gärtnerarbeiten	175'000.00		175'000.00
Markierungen	103'000.00	6'000.00	109'000.00
Möblierungen	83'000.00	55'000.00	138'000.00
Total Nebenarbeiten	361'000.00	61'000.00	422'000.00
Gesamtsumme	754'000.00	1'425'000.00	2'179'000.00

Die Kosten für die Gestaltung der Tempo-30-Zone gemäss dem grösseren Perimeter der Volksinitiative, welche den Strassenbau, Markierungsarbeiten, die Gärtnerarbeiten mit Baumpflanzungen sowie die Möblierung mit Bänken und dem Brunnen beinhalten, belaufen sich auf Fr. 2'179'000.00.

5.3 Kostenvergleich

Die Kosten für die Umsetzung der Tempo-30-Zone erscheinen mit Blick auf den Gesamtbetrag bedeutend höher als diejenigen für die Realisierung der Begegnungszone. Werden die Kosten der beiden Umsetzungsvorlagen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Perimeter verglichen, ist jedoch festzustellen, dass sich die Kosten pro Laufmeter Strasse bei beiden Umsetzungsvorlagen auf einem ähnlichen Niveau bewegen.

6. Empfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass an dieser zentralen Lage beim Bahnhof mit einer Begegnungszone den anstehenden Herausforderungen sehr gut und umfassend Rechnung getragen werden kann. Daher empfiehlt der Stadtrat den Stimmberechtigten die Umsetzung der Tempo-20-Vorlage anzunehmen. Den klimatischen, räumlichen, städtebaulichen und sicherheitstechnischen Herausforderungen kann so am besten begegnet und eine moderne Adressbildung für den Bahnhof Schlieren sichergestellt werden. Ebenso kann der kommunale Verkehrsrichtplan, der explizit einen Fussgängerbereich vorsieht, mit dieser Variante optimal umgesetzt werden.

7. Rechtliches

Werden beide Umsetzungsvorlagen bzw. Initiativen vom Stimmvolk verworfen, ist der Beschluss des Gemeindeparlaments vom 18. Dezember 2017 (Vorlage 11/2017) umzusetzen.

8. Empfehlung des Gemeindeparlaments

Das Gemeindeparlament empfiehlt mit 17 zu 15 Stimmen den Gegenvorschlag zur Annahme.

8.1 Die Haltung der Mehrheit des Gemeindeparlaments

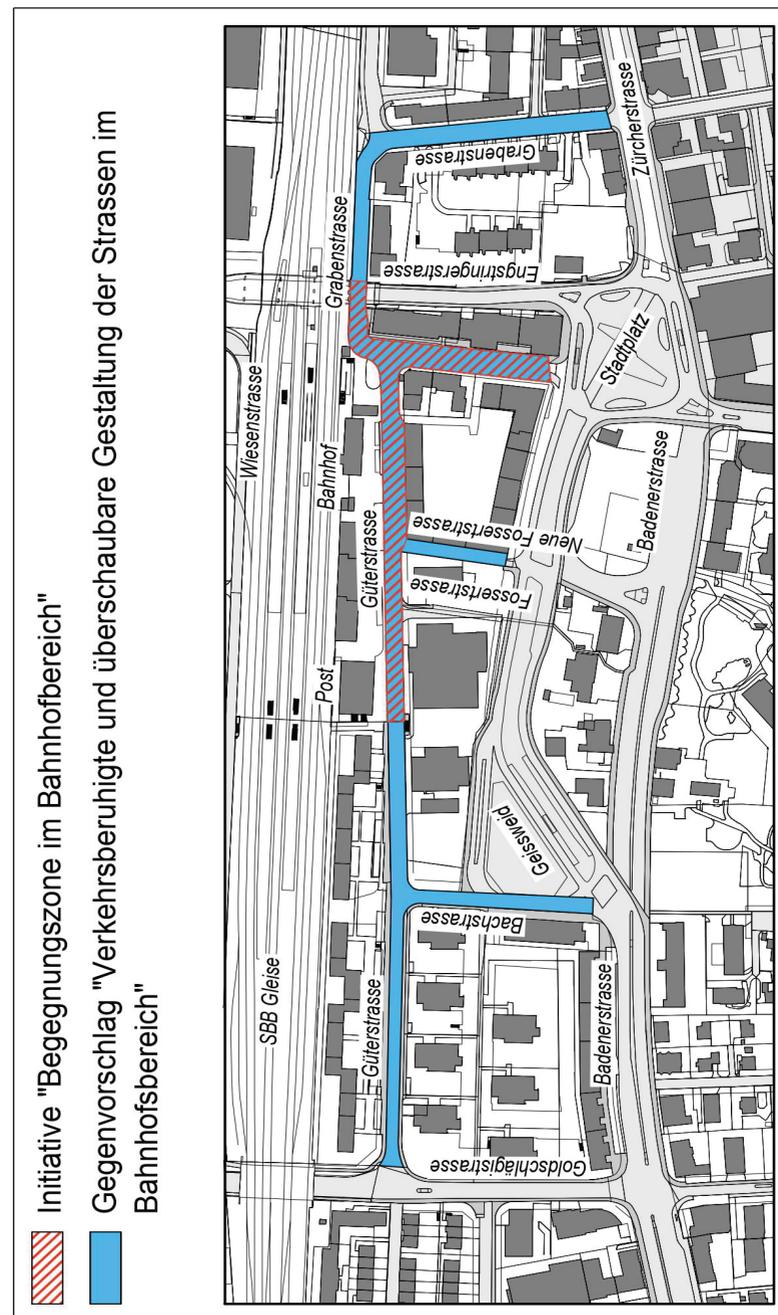
Die Mehrheit des Gemeindeparlaments macht deutlich, dass sich die beiden Vorlagen zwar durch das unterschiedliche Tempo-Regime einfacher unterscheiden lassen, dass aber eminent wichtig ist zu beachten, dass die Gründe, weshalb der Gegenvorschlag unterstützt wird, nicht beim Tempo zu suchen sind. Die Frage lautet vielmehr, welche Eigenschaften der Verkehrsraum im Bahnhofsbereich aufweisen soll. Während ansonsten unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten vor allem die Sicherheit beeinflussen, hat eine Begegnungszone mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ganz andere und sehr vielfältige Auswirkungen, die die Mehrheit des Gemeindeparlaments ungeeignet für den Bahnhofsbereich hält. Die Sicherheit ist nämlich schon heute, mit erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, gegeben. Die Stadtpolizei Schlieren/ Urdorf bestätigt, dass es sich beim Planungspereimeter um keinen Unfall-schwerpunkt handelt und bei Geschwindigkeitsmessungen die durchschnittliche gemessene Geschwindigkeit bei 35 km/h liegt. Rund 99 % der gemessenen Fahrzeuge sind nicht zu schnell unterwegs. Somit besteht kein Bedarf nach einer massiven Verbesserung der Sicherheit, sondern es geht um all die weiteren Aspekte, welche die Umgestaltung mit sich bringt. Die Mehrheit des Gemeindeparlaments ist überzeugt, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleichwertig sind und ein Miteinander statt ein Gegeneinander anzustreben ist. Den motorisierten Verkehr gegen den Langsamverkehr auszuspielen, bringt niemandem einen Nutzen. Bei Umsetzung des Gegenvorschlags gibt es weiterhin Trottoirs und markierte Bereiche mit Fussgängerübergängen, was aufgrund der engen Platzverhältnisse im Bahnhofsbereich wichtig ist. Wenn in eben diese engen Platzverhältnisse noch Hindernisse wie Bäume oder Sitzbänke platziert würden, so wie dies für die Begegnungszone vorgesehen ist, verleitet das zu gefährlichen Ausweichmanövern. Mit Trottoirs sind die schwächsten Verkehrsteilnehmenden geschützt, indem sie ihren eigenen Bereich haben. Im Bahnhofsbereich gibt es fünf Betriebe, unter anderen die Post oder den Denner, bei denen regelmässig Zu- und Wegfahrten erfolgen müssen. Mit dem Gegenvorschlag ist gewährleistet, dass diese Fahrten auch in Zukunft erfolgen

können, ohne andere in Gefahr zu bringen. Eine schöne Gestaltung, namentlich mit Bäumen, Sitzbänken und Brunnen, erfolgt auch mit dem Gegenvorschlag. Sie werden nur nicht auf die Fahrbahn gestellt, sondern an passender Stelle am Rand platziert. Die Begegnungszone gemäss Initiative birgt also einige Gefahren, die der Gegenvorschlag nicht mit sich bringt. Der Gegenvorschlag ist sicher, ebenfalls schön gestaltet und darüber hinaus für alle zweckmässig. Aus diesen Gründen empfiehlt eine Mehrheit des Gemeindeparlaments den Gegenvorschlag zur Annahme.

8.2 Die Haltung der Minderheit des Gemeindeparlaments

Eine Minderheit des Gemeindeparlaments empfiehlt die Annahme der Initiative. Die Initiative ist die einzige Lösung die im Bahnhofsbereich wirklich Sinn ergibt. Zu Hauptverkehrszeiten halten derzeit acht S-Bahnen innerhalb von 60 Minuten. Rund 200 Personen steigen pro Bahn aus. Die meisten davon verlassen den Bahnhof beim Ausgang Bahnhofstrasse. In Tempo-30-Zonen gibt es keine Fussgängerstreifen, obwohl die Fussgänger kein Vortrittsrecht haben. Nur die Initiative schafft es, diese Fussgängerströme sinnvoll zu bewältigen. Damit entsteht eine hohe Aufenthaltsqualität und wenn diese gegeben ist, wird der Bahnhofsbereich nachhaltig belebt. Mit Annahme der Initiative entfallen Niveauunterschiede, was vor allem auch mobilitätseingeschränkten Menschen das Leben leichter macht. Weiter bieten sich damit viele Möglichkeiten, den Langsamverkehr, Menschen die zu Fuss unterwegs sind, Sitzgelegenheiten, Ladenlokale, Gartenrestaurants und Strassenkunst ineinander verschmelzen zu lassen. Mehrere Parlamentsmitglieder sehen die Begegnungszone als ersten Schritt zu einem autofreien Zentrum, in dem man geniesst, sich entspannt, aufhält und gerne trifft. Mit der Initiative werden merklich mehr Bäume, deren Wichtigkeit mit den künftigen Hitzesommern noch an Bedeutung gewinnen wird, gepflanzt. Prägendes Herzstück der Begegnungszone soll ein zentral platzierter grosser Baum sein. Zudem sind die Veloabstellplätze seit langer Zeit überlastet. Mit Annahme der Initiative werden fast doppelt so viele Veloabstellplätze entstehen wie mit dem Gegenvorschlag und nur zwei Autoparkplätze wegfallen. Die Minderheit des Gemeindeparlaments ist überzeugt, dass dieses Angebot die Nachfrage erfüllt. Mit der Initiative erhält der Bahnhofsbereich endlich ein urbanes Gesicht, dringend benötigten Platz für Velos, eine sinnvolle und sichere Lösung für Verkehrsteilnehmende und eine ökologische Aufwertung durch eine ansprechende Bepflanzung mit vielen Bäumen. Aus diesen Gründen empfiehlt eine Minderheit des Gemeindeparlaments die Annahme der Initiative.

9. Übersichtsplan Perimeter



10. Visualisierungen

Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich"



Gegenvorschlag "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich"

