



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 20. September 2023

GR Nr. 2023/447

Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Seestrasse/Mythenquai, Neugestaltungsmassnahmen, neue einmalige Ausgaben

1. Ausgangslage

Der Projektperimeter umfasst auf einer Länge von rund 1,8 km die Seestrasse, Abschnitt Hoffnungsweg bis Mythenquai, und den Mythenquai, Abschnitt See- bis Alfred-Escher-Strasse. Projektbestandteil ist auch die überkommunal klassierte Personenunterführung Strandbadweg, die den Mythenquai zwischen dem Strandbad Mythenquai und dem Belvoirpark quert.

Die Strassen sind überkommunal klassiert und mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahrbar. Der Projektperimeter ist im regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) festgesetzt, heute verläuft beidseitig ein Radstreifen. Entlang des Mythenquais im Abschnitt Alfred-Escher-Strasse bis zur Bachstrasse verläuft zudem ein Zweirichtungsrad- und Fussweg im Mischverkehr. Die Strassen sind Bestandteil des Alleenkonzpts und sind beidseitig von Park-, Bade- und Sportanlagen flankiert (Belvoirpark, Strandbad Mythenquai, Landiwiese, Tennisanlage Mythenquai). Auf der Strecke Seestrasse/Mythenquai verkehren die Buslinien 161 und 165. Im Projektperimeter bestehen die vier Haltestellen «Sukkulentensammlung», «Landiwiese», «Bahnhof Wollishofen» und «Rote Fabrik». Entlang des Mythenquais verläuft ein regionaler Fuss- und Wanderweg sowie eine Ausnahmetransportroute II. Im Projektperimeter führen in beide Fahrtrichtungen je eine gemeinsame Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Busverkehr. Bergseitig ist im Projektperimeter grösstenteils ein Trottoir vorhanden, welches teilweise untermässig ist. Seeseitig steht den Zufussgehenden durchgehend entweder ein Trottoir oder der kombinierte Zweirichtungsrad- und Fussweg zur Verfügung.

Projektauslöser ist das Tiefbauamt (TAZ), da die Strassen, Trottoirs und Wege im gesamten Projektperimeter in einem schlechten baulichen Zustand sind. Die Fahrbahn-, Trottoir- sowie Rad- und Fusswegbreiten sind uneinheitlich. Die Haltestellen sind nicht hindernisfrei ausgebaut. Die Kanalisation ist schadhaft und hydraulisch ungenügend. Die Strassenentwässerung entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Wasserverteilleitungen sind alt und korrosionsgefährdet. Das Verteilnetz des Elektrizitätswerks (ewz) ist veraltet und die öffentliche Beleuchtung hat ihre Lebensdauer erreicht. Die Personenunterführung Strandbadweg, die den Mythenquai unterquert, befindet sich in einem baulich schlechten Zustand. Eine statische Überprüfung der Deckenplatte ergab, dass die Tragsicherheit nicht den aktuell gültigen Normen entspricht. Die öffentliche Beleuchtung in der Unterführung ist zudem alt und erneuerungsbedürftig.

Im Rahmen des Sanierungsprojekts wird die Strassenoberfläche teilweise neugestaltet und die Strassenraumaufteilung optimiert. Insbesondere soll die bestehende Fuss- und Radführung optimiert und teilweise ausgebaut werden, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.



2/14

Im Mythenquai, Abschnitt Mythenquai Nr. 85 bis rund 55 m vor der Personenunterführung Strandbadweg, werden nur die zwingend nötigen Sanierungsmassnahmen umgesetzt. Auf Neugestaltungsmassnahmen wird in diesem Abschnitt verzichtet im Hinblick auf ein Projekt im Bereich der Sukkulentsammlung (Bau-Nr. 23045), das diesen Abschnitt des Mythenquais beinhaltet und dessen Umsetzung für in ein paar Jahren vorgesehen ist. Das vorliegende Projekt beeinträchtigt und beeinflusst das folgende Projekt Bau-Nr. 23045 nicht. Das Projekt Bau-Nr. 23045 befindet sich noch in der Machbarkeitsprüfung und die Kosten für dieses Projekt sind noch nicht bestimmbar. Mit den Sanierungsmassnahmen im Mythenquai kann nicht zugewartet werden, weshalb sie mit dem vorliegenden Projekt bereits umgesetzt werden. Eine gesonderte Betrachtung (Splitting) ist somit möglich, weshalb vorliegend nur die für das vorliegende Projekt benötigten Ausgaben bewilligt werden.

2. Lärmschutz

Der Projektperimeter ist von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) i. S. v. Anhang 3 Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) betroffen.

Im Auftrag von Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich wurde im November 2020 der Bericht «Akustisches Projekt Seestrasse/Mythenquai, Wesentliche Änderung der Strassenanlage, Bericht mit Erleichterungsantrag», erstellt, der mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt öffentlich aufgelegt wurde. An diversen Gebäuden im Perimeter werden die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten. Das Lärmschutzrecht sieht vor, dass bestehende Anlagen, die umgebaut oder erweitert werden, gleichzeitig saniert werden müssen (Art. 18 Abs. 1 Umweltschutzgesetz [USG, SR 814.01]). Die wesentlich geänderten oder erweiterten Anlagen müssen dabei soweit saniert werden, dass die IGW eingehalten sind. Ist das nicht möglich oder bleiben die IGW weiterhin überschritten, können gemäss Art. 14 LSV Sanierungserleichterungen gewährt werden. Die Stadt hat als Anlageeigentümerin in solchen Fällen Ersatzmassnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern) zu finanzieren, wenn an der Anlage eine wesentliche Änderung vorgenommen wird (Art. 8 Abs. 2 i. V. m. Art. 10 und 11 LSV; Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 Abs. 1 USG; § 43 Strassengesetz [StrG, LS 722.1], § 27 Kantonale Signalisationsverordnung [KSigV, LS 741.2]). Vorliegend stellen die geplanten baulichen Massnahmen aufgrund der umfangreichen Erneuerung des gesamten Strassenoberbaus eine wesentliche Änderung i. S. v. Art. 8 Abs. 2 LSV dar, da die Bausubstanz stark verändert wird: Die Fundations-, Trag-, Binder- und Deckschicht werden vollständig ersetzt. Die Kosten für diese Massnahmen sind zudem erheblich, da sie jenen für einen Neubau nahekommen.

Zur Lärmsanierung sind Massnahmen an der Quelle (Reduktion der Höchstgeschwindigkeit oder Einbau eines lärmarmen Belags) gemäss bundesrechtlichen Vorgaben Priorität einzuräumen. Mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1217/2021 wurde das «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe» durch den Stadtrat verabschiedet. Der darin enthaltene Geschwindigkeitsplan sieht in der Seestrasse die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor. Der Beschluss des Stadtrats Nr. 1217/2021 vom 1. Dezember 2021 zum Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe sieht zwar eine Temporeduktion im betreffenden Projektperimeter vor. Das Projekt wurde jedoch bereits vom 20. November bis 21. Dezember 2020 nach §16 StrG öffentlich aufgelegt und soll nun nicht rückwirkend neu beurteilt



3/14

bzw. abgeändert werden. Deshalb wird die Temporeduktion nicht mit dem vorliegenden Projekt, aber innerhalb der vorgegebenen Zeit später separat umgesetzt. Lärmarme Beläge sind neben Tempo 30 zurzeit die einzige weitere Möglichkeit für die Anlagenhalterin, den Lärm direkt auf einem Strassenabschnitt zu reduzieren.

Der Einbau von lärmarmen Belägen im gesamten Projektperimeter und auch die geplante Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h führen zwar zu einer wahrnehmbaren Lärmreduktion, die Immissionsgrenzwerte werden jedoch nach wie vor nicht eingehalten. Für den fraglichen Abschnitt müssen daher Sanierungserleichterungen beantragt werden.

Der Stadtrat hat daher das Tiefbauamt im Rahmen der Projektfestsetzung mit Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1237/2021 beauftragt, für die von Sanierungserleichterungen betroffenen Gebäude mit verbleibenden Überschreitungen der Lärmgrenzwerte die Verfahren betreffend den Einbau von Schallschutzfenstern auszulösen. Dieser Beschluss ist rechtskräftig. Die auf Schätzungen und Berechnungen beruhenden Ausgaben für Lärmschutzfenster an den Gebäuden von rund Fr. 1 424 000.– sind in der vorliegenden Ausgabenbewilligung enthalten.

3. Projekt

3.1 Mythenquai/Seestrasse

Im gesamten Projektperimeter werden die Fahrbahn, das Trottoir und die Wege ersetzt inklusive des dazugehörigen Oberbaus und den Randsteinen. Zudem wird die Strassenentwässerung erneuert. In der Seestrasse, Abschnitt Seestrasse 426 bis vor dem Hoffnungsweg, werden die Fahrbahn und das Trottoir an alter Lage erneuert. Zwei bestehende Trottoirüberfahrten im Bereich Hornrainweg werden normgemäss erneuert. Bei der Einmündung der Bachstrasse in den Mythenquai wird im Zuge der Strassensanierung eine neue Trottoirüberfahrt erstellt.

Zur Umsetzung einer einheitlichen Linienführung bzw. Optimierung des Strassenverlaufs wird die heute unregelmässige Linienführung der Fahrbahn im Mythenquai angepasst und um bis zu 1,30 m auf beidseitig der Mittellinie je 3,25 m verschmälert, lediglich im Bereich der Bachstrasse beträgt die Fahrbahnbreite stadtauswärts 5,50 m, damit ein Linksabbiegen möglich ist, ohne dass es zu einem Rückstau kommt bzw. sodass ein Überholen möglich ist. Dies hat in mehreren Abschnitten Trottoiranpassungen zur Folge: Im Mythenquai, Abschnitt See- bis Bachstrasse, wird das bergseitige Trottoir leicht, um 50 cm, auf rund 2 m und somit immer noch normgemäss verschmälert. Zwischen der Bachstrasse und der Personenunterführung Wollishofen wird das bergseitige 1,10 m breite und somit untermässige Trottoir aus Platzgründen aufgehoben. Die Zufussgehenden benutzen daher künftig das seeseitige, rund 2,5 m breite Trottoir. Ab der Personenunterführung Wollishofen bis zur Haltestelle Landiwiese wird das bergseitige Trottoir um rund 40 cm auf 1,80 m verbreitert. Ab der Haltestelle Landiwiese bis zur Haltestelle Personenunterführung Strandbadweg wird das bergseitige rund 1,40 m breite Trottoir aufgehoben. In der Seestrasse bleibt die Fahrbahn unverändert beidseitig 4,50 m (einschliesslich beidseitige 1,50 m Radspur) breit.

Der im Abschnitt Mythenquai 321 bis Alfred-Escher-Strasse bestehende, durch einen Grünstreifen vom Mythenquai getrennte, 4 m breite Zweirichtungsrad- und Fussweg wird künftig nur noch als Fussweg signalisiert. Als Massnahme zur Hitzeminderung wird die Oberfläche auf einer Länge von 700 m (Abschnitt Landiwiese bis Personenunterführung Strandbadweg)



4/14

chaussiert und nicht wie bisher asphaltiert. Im Bereich der Chaussierung wird der Weg mit der zusätzlichen Signalisation «Velo gestattet» umgesetzt.

Die Bushaltestellen «Sukkulentensammlung», «Landiwiese», «Bahnhof Wollishofen/Werft» und «Rote Fabrik» werden beidseitig mit je einer 22 cm hohen Haltekante über die gesamte Haltekantenlänge von je mindestens 20 m hindernisfrei ausgestaltet. Infolge der hindernisfreien Ausgestaltung der Haltestellen muss die Haltestelleninfrastruktur ersetzt werden. Im Bereich der Roten Fabrik verläuft entlang der Grundstücksgrenze eine unter kantonalem Denkmalschutz stehende städtische Mauer, die aus zwei Abschnitten von 30 bzw. 60 m besteht. Diese muss aufgrund der Umsetzung der dort hindernisfrei auszubauenden Bushaltestelle abgetragen und um rund 1,20 m in Richtung See verschoben werden. Hierfür wird dem TAZ von Immobilien Stadt Zürich auf einer Fläche von 77 m² (Kat.-Nr. WO4772; aktuell Verwaltungsvermögen) eine unentgeltliche Dienstbarkeit eingeräumt (Fuss-/Fahrwegrecht). Zur Umsetzung der hindernisfreien Ausgestaltung der Haltestelle «Rote Fabrik» wird zudem das beidseitige Trottoir der Seestrasse im Abschnitt Seestrasse 426 bis zur Abzweigung Seestrasse / Mythenquai leicht, um rund 40 cm, verschmälert. Neu wird es zwischen 1,80 m und 2 m breit und somit nach wie vor normgemäss ausgestaltet. Die seeseitig bestehende Bushaltestelle «Bahnhof Wollishofen/Werft» wird zudem um 80 m stadteinwärts verschoben, damit sie von der Personenunterführung Wollishofen besser erreichbar ist. Alle Haltestellen stadteinwärts sowie die Haltestelle «Bahnhof Wollishofen/Werft» stadtauswärts werden neu mit Wartehallen ausgestattet. Zur Erstellung eines neuen Fusswegs von der Bushaltestelle «Sukkulentensammlung» zur Tennisanlage des Tennisclub Belvoir wird dem TAZ von Immobilien Stadt Zürich auf einer Fläche von 67 m² (Kat.-Nr. EN2389; aktuell Verwaltungsvermögen) eine unentgeltliche Dienstbarkeit (Fuss-/Fahrwegrecht) eingeräumt.

Bei der Bushaltestelle «Landiwiese» wird stadteinwärts angrenzend an die bestehende Haltestelle eine neue, ebenfalls hindernisfreie Haltestelle (22 cm hohe Haltekante über die gesamte Haltestellenlänge von 20 m) umgesetzt, die bei grösseren Veranstaltungen benutzt wird. Zwischen den beidseitigen Haltestellen «Landiwiese», «Rote Fabrik» und «Bahnhof Wollishofen/Werft» wird jeweils ein neuer Fussgängerübergang mit Schutzinsel erstellt.

Mit STRB Nr. 219/2021 verabschiedete der Stadtrat die «Velostrategie 2030», um die Veloförderung in der Stadt gezielt weiterzuentwickeln. Mit den folgenden Massnahmen wird die Velostrategie umgesetzt:

Im Abschnitt Alfred-Escher- bis Bachstrasse wird der Radweg neu seeseitig als strassenbegleitender, baulich abgetrennter Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4 bis 4,5 m erstellt. Nur im Bereich der hindernisfrei auszubauenden Bushaltestellen ist die Wegbreite des Zweirichtungsradwegs punktuell auf 2,50 m eingeschränkt. Der Zweirichtungsradweg führt im Bereich der Haltestellen «Sukkulentensammlung», «Landiwiese» und «Bahnhof Wollishofen/Werft» jeweils in einem seeseitigen Bogen um die Haltestellen herum. Der Zweirichtungsradweg wird mit einem Randstein baulich von der Fahrbahn getrennt, um Konflikte zwischen dem MIV und den Velofahrenden zu vermeiden. Im Abschnitt Alfred-Escher-Strasse bis Landiwiese wird neben dem Zweirichtungsradweg wie heute ein 6–7 m breiter Grünstreifen bestehen, im übrigen Abschnitt verläuft das Trottoir neben dem Zweirichtungsradweg und wird mit einem 4 cm hohen, schrägen Bordstein vom Zweirichtungsradweg getrennt. Im Abschnitt Bachstrasse bis zum Knoten Seestrasse/Mythenquai wird der beidseitig bestehende Radstreifen von



5/14

1,50 m auf 1,80 m verbreitert, lediglich im Knotenbereich Seestrasse/Mythenquai ist aufgrund der Platzverhältnisse ein Velostreifen von 1,25 m möglich, was nach wie vor normgemäss ist. Ab dem Ende des Zweirichtungsradwegs auf Höhe der Bachstrasse gelangt man stadtauswärts über eine neue Radquerung mit Schutzinsel auf den stadtauswärts führenden Radstreifen auf dem Mythenquai in Richtung Seestrasse. Zusätzlich zu den im Projektperimeter bestehenden elf Zweiradparkplätzen werden an selbst Lage fünf neue ergänzt. Im Abschnitt Bushaltestelle «Rote Fabrik» bis Hoffnungsweg werden die beidseitig bestehenden Radstreifen von 1 m auf 1,50 m verbreitert, lediglich im Bereich des Hoffnungswegs wird aus Platzgründen ein Velostreifen von normgemässen 1,25 m angeboten. Infolgedessen wird dort das bergseitige Trottoir auf einer Länge von rund 30 m um maximal 1 m weiter bergwärts verlegt. Hierfür und für den Zweirichtungsradweg sind unentgeltliche, innerstädtische Landübertragungen innerhalb des Verwaltungsvermögens (bisher Verwaltungsvermögen Immobilien Stadt Zürich, neu Verwaltungsvermögen TAZ) von 23 m² (Kat.-Nrn. WO4384, WO4648, WO4382) bzw. 49 m² (Kat.-Nr. WO4326) nötig. Die Umsetzung des Zweirichtungsradwegs und des vorstehend genannten Radstreifens erfordern zudem Landerwerb des TAZ von den SBB von rund 110 m² (Kat.-Nr. WO6632), von der KIBAG Immobilien AG von insgesamt rund 5 m² (Kat.-Nrn. WO6407, WO6465) und von der Karmon AG von rund 11 m² (Kat.-Nr. WO5337) zu insgesamt Fr. 219 490.—.

Im Projektperimeter stehen heute 191 Bäume. Mindestens 19 Bäume müssen aufgrund der Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs, der in den Wurzelbereich der Bäume eingreift, gefällt werden. Dafür sind an leicht veränderter Lage 19 Ersatzpflanzungen vorgesehen. Mindestens 30 Bäume müssen aufgrund der nötigen Kanal-, Werkleitungs- und Strassensanierung, aufgrund der hindernisfreien Ausgestaltung der Haltestellen oder weil sie krank sind, gefällt und wieder ersetzt werden. Die Baumbilanz bleibt durch die neuen Ersatzpflanzungen unverändert.

Die alten und schadhafte Schmutz- und Regenabwasserkanäle von Entsorgung + Recycling Zürich (ERZ) werden ersetzt und teilweise gemäss Generellem Entwässerungsplan (GEP) vergrössert.

Die Wasserversorgung (WVZ) sieht im ganzen Projektperimeter den Ersatz der bestehenden Verteilleitungen vor. Gleichzeitig werden die Hausanschlussleitungen erneuert bzw. an die geänderten Verhältnisse angepasst. Zur Verbesserung des Brandschutzes werden die vorhandenen Unterflurhydranten durch vier Überflurhydranten ersetzt. Die Signalkabel (Informationstransportkabel) im Abschnitt Alfred-Escher-Strasse bis Seestrasse 455 haben ihre Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Hierfür muss ein Leerrohr verlegt werden.

Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) wird ein Kabel zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Lichtsignalanlage im Fall eines Ausfalls des bestehenden Kabels und für die zukünftige Infrastruktur des Parkleitsystems verlegen. Hierfür ist ebenfalls ein Leerrohr nötig.

Das ewz muss im ganzen Projektperimeter die öffentliche Beleuchtung, die ihre Lebensdauer erreicht hat, sowie die Kabelleitungen erneuern.

Zwischen dem Bahnhof Wollishofen und der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft ZSG liegt ein altes und unbenutztes, den Mythenquai querendes Industriedienstgleis der Stadt teilweise auf Grund der SBB und teilweise auf öffentlichem (städtischem) Grund. Um die nötigen Strassen-



6/14

und Werkleitungssanierungen vornehmen zu können, muss das Gleis entfernt werden. Da es nicht mehr gebraucht wird, wird es zulasten der Stadt (TAZ) rückgebaut.

Die DAV bringt nebst den neuen Markierungen für die Aufwertungsmassnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten auch die übrigen Markierungen und Signalisationen wieder an.

Koordiniert mit den vorliegenden Massnahmen wird die Energie 360° AG im Abschnitt Rote Fabrik bis Personenunterführung Wollishofen auf eigene Kosten eine neue Wärmeverbundleitung erstellen.

3.2 Personenunterführung Strandbadweg

Die Personenunterführung Strandbadweg unterquert den Mythenquai auf der Höhe Mythenquai 95 und dient als Fuss- und Radweg. Sie ist über drei Rampen erschlossen: Eine Rampe führt zum Strandbad Mythenquai, eine Rampe zum Belvoirpark und eine Rampe verläuft bergseitig parallel zum Mythenquai. Die Personenunterführung Strandbadweg muss wie folgt instandgesetzt werden: Der Belag in der Unterführung und im Bereich der Rampen sowie die Deckenplatte werden ersetzt und die Entwässerung sowie die Geländer der Rampen werden instandgesetzt. Die Decken- und die Bodenplatte werden im Zuge der Sanierung verstärkt und dadurch den aktuellen Normen betreffend die Tragsicherheit angepasst (vgl. Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA), SIA 269 Grundlagen der Erhaltung von Tragwerken). Die schadhafte und poröse Oberfläche der Wände der Personenunterführung entlang der Rampen wird ersetzt.

Im Rahmen der Instandsetzung der Personenunterführung wird die zum Mythenquai parallel verlaufende Rampe abgebrochen. Die Mulde wird mit Kies und Splitt aufgefüllt. Zudem wird die Personenunterführung neu nur noch für Zufussgehende und nicht mehr für Radfahrende zugänglich sein. Dies aus den folgenden Gründen: Für den Strandbadweg gilt bereits heute ein Fahrverbot zwischen der Personenunterführung und der Seestrasse (bergseitig). Gemäss kommunalem Richtplan (Kapitel Veloverkehr) ist eine Veloroute durch den Belvoirpark geplant. Heute besteht jedoch im Belvoirpark ein Fahrverbot. Die Verbindung via Unterführung endet somit zwangsläufig in einem Fahrverbot auf dem Strandbadweg und für diese Radverbindung besteht nach der Unterführung keine Fortsetzung, weshalb deren Aufhebung angezeigt ist. Die unterirdische Verbindung ist weder im kommunalen noch im regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) eingetragen, daher wird die Querung zukünftig oberirdisch via eine Velofurt ermöglicht. Die Personenunterführung ist zu schmal für einen kombinierten Fuss- und Radweg. Die abzubrechende Rampe führt rechtwinklig und mit einer relativ starken Neigung zur Personenunterführung, was aus Sicherheitsgründen bzw. aufgrund der Kollisionsgefahr sehr schlecht ist. Durch den Abbruch der Rampe kann die Zufahrt per Rad vom Mythenquai zur Personenunterführung unterbunden werden. Die Rampe wäre sowieso sanierungsbedürftig. Anstatt sie zu sanieren, wird sie im Zuge der Instandsetzung der Personenunterführung aus den genannten Gründen abgebrochen. Die seitliche Mauer zum Belvoir-Park bleibt aus Wurzelschutzgründen und als Parkumrandung mit dem historischen Geländer erhalten. Für Zufussgehende bleibt die Personenunterführung über die zwei weiterhin bestehenden Rampen zugänglich.



7/14

Die öffentliche Beleuchtung in der Personenunterführung Strandbadweg hat ihre Lebensdauer erreicht und muss gleichzeitig mit dem Strassenbau erneuert werden. Die Erneuerung hat gemäss den aktuellen Normen und Anforderungen zu erfolgen.

Die DAV bringt nach Abschluss der Bauarbeiten die Markierungen und Signalisationen wieder an.

4. Bauausführung

Die Bauausführung der Personenunterführung Strandbadweg und der Massnahmen beim Mythenquai und der Seestrasse erfolgen gestaffelt, weil die Arbeiten aus technischen Gründen nicht parallel ausgeführt werden können. Bevor die Arbeiten an der Strasse gestartet werden können, muss die Unterführung statisch verstärkt werden. Die provisorischen Verkehrsführungen für die beiden Projekte können zudem schlecht kombiniert werden. Die Personenunterführung wird in drei Etappen saniert, was seitliche Verschenkungen der Fahrspuren im Mythenquai zur Folge hat. Für die Arbeiten am Mythenquai und an der Seestrasse wird die Verkehrsführung grossräumig über die Autobahn A3 geführt, sodass der Verkehr während des Baus nur stadtauswärts erfolgen wird. Bei gleichzeitiger Umsetzung würde mit grosser Wahrscheinlichkeit die Leistungsfähigkeit des Verkehrsflusses vermindert, was zu Rückstau des MIV führen würde. Der Baubeginn für die Personenunterführung Strandbadweg ist für Frühjahr 2024 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Anfang 2025. Der Baubeginn für die Massnahmen im Mythenquai und in der Seestrasse ist für Frühjahr 2025 geplant. Die Arbeiten dauern voraussichtlich bis Herbst 2026.

5. Mitwirkung der Bevölkerung, Planaufgabe und Einspracheverfahren

Nach Durchführung der Mitwirkung gemäss § 13 StrG wurde das Strassenbauprojekt Mythenquai einschliesslich der Personenunterführung Strandbadweg vom 20. November bis 21. Dezember 2021 öffentlich aufgelegt und das Einspracheverfahren eröffnet. Das Projekt wurde soweit darstellbar ausgesteckt bzw. markiert (§§ 16 und 17 StrG). Ebenso wurde das Akustische Projekt «Seestrasse/Mythenquai, Wesentliche Änderung der Strassenanlage, Bericht mit Erleichterungsantrag» vom November 2020 während derselben Frist öffentlich i. S. v. §§ 16 und 17 StrG aufgelegt.

Zudem wurden die neuen Verkehrsvorschriften Kreis 2 im Städtischen Amtsblatt ausgeschrieben (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2020/0691 im Amtsblatt der Stadt Zürich vom 18. November 2020).

6. Einsprachen und separate Projektfestsetzung

Gegen das Strassenbauprojekt und gegen den Erlass funktioneller Verkehrsvorschriften sind innert Frist zwei Einsprachen und Begehren um Neubeurteilung eingegangen. Mit STRB Nr. 1237/2021 setzte der Stadtrat das Projekt fest und entschied über die Einsprachen gegen das Strassenbauprojekt und über die Begehren um Neubeurteilung. Die Projektfestsetzung und die Verkehrsvorschriften sind rechtskräftig.



8/14

7. Zustimmung SBB nach Eisenbahngesetz

Das Projekt beansprucht ein Bahngrundstück der SBB, weshalb es deren Zustimmung nach Art. 18m Eisenbahngesetz (SR 742.101) bedarf. Das Projekt wurde der SBB zur Stellungnahme vorgelegt. Mit Schreiben vom 15. Dezember 2020 haben die SBB dem Vorhaben zugestimmt. Das teilweise auf dem SBB-Areal bestehende Industriedienstgleis wird bis zur Weiche im Bereich des Bahnhofs Wollishofen zulasten der Stadt zurückgebaut.

8. Begehrensäusserung kantonales Amt für Mobilität

Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG gestellt. Das Amt für Mobilität hat keine Begehren geäussert.

9. Kosten

Die auf der Lohn- und Preisbasis vom 1. April 2023 errechneten Kosten für das Projekt Seestrasse/Mythenquai belaufen sich insgesamt auf Fr. 78 085 000.–. Mit STRB Nr. 230/2018 wurde vom Stadtrat für das Strassenbauprojekt Seestrasse/Mythenquai ein Projektierungskredit von Fr. 1 800 000.– bewilligt. Mit Verfügung Nr. 321 vom 15. Dezember 2016 wurde vom Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements für die Personenunterführung Strandbadweg ein Projektierungskredit von Fr. 300 000.– bewilligt. Da sich nachträglich Abhängigkeiten zwischen beiden Projekten ergeben haben, wird für die Ausführung ein gemeinsamer Kredit beantragt. Die Projektierungskosten sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten.

9.1 Neue einmalige Ausgaben

Insgesamt werden für das Projekt neue einmalige Ausgaben von Fr. 9 493 000.– bewilligt, die sich wie folgt zusammensetzen:

Für die Neugestaltungsmassnahmen bestehend aus dem Einbau der lärmarmen Beläge, der Optimierung des Strassenverlaufs und den dafür nötigen Trottoiranpassungen, der neuen Trottoirüberfahrt, dem neuen Zweirichtungsradweg, den neuen Zweiradabstellplätzen, der neuen Radquerung, dem Abbruch der Rampe der Personenunterführung Strandbadweg und der Aufschüttung, den neuen Fussgängerübergängen mit Schutzinseln, dem neuen Fussweg zur Tennisanlage, der neuen Haltestelle bei der Bushaltestelle «Landiwiese», der hindernisfreien Ausgestaltung und Verschiebung der Bushaltestelle «Bahnhof Wollishofen/Werft» stadteinwärts, der Chaussierung und dem damit zusammenhängenden Neuaufbau des Oberbaus, dem neuen Kabel der DAV und dem hierfür nötigen Leerrohr, der infolgedessen erforderlichen Ersatzpflanzung und Landerwerben von insgesamt rund 126 m² (SBB rund 110 m², KIBAG Immobilien AG insgesamt rund 5 m², Karmon AG rund 11 m²) und den damit einhergehenden Markierungen und Signalisationen werden Fr. 9 051 000.– wie folgt bewilligt:



9/14

	TAZ Fr.	GSZ Fr.	DAV Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	5 671 187		31 000	5 702 187
Landerwerb*	219 490			219 490
Ersatzpflanzung Bäume		78 000		78 000
diverse Anlagen DAV			1 420 000	1 420 000
Zwischentotal	5 890 677	78 000	1 451 000	7 419 677
MWST 8,1 %	459 366	6 306	117 531	583 203
Verwaltungskosten überkommunal* 9,5 %	582 403			582 403
Zwischensumme	6 932 446	84 306	1 568 531	8 585 283
Reserven 10 %	303 554	8 694	153 469	465 717
Total	7 236 000	93 000	1 722 000	9 051 000

* Die Kosten für den Landerwerb von insgesamt rund 126 m² von den SBB, der KIBAG Immobilien AG und der Karmon AG beruhen auf dem Schätzungsprotokoll der städtischen Schätzungskommission vom 5. Februar 2020 (GV-Nr. 58/2020).

Für die Haltestelleninfrastruktur der neuen Haltestelle «Landiwiese», den Ersatz der Haltestelleninfrastruktur der Bushaltestelle «Bahnhof Wollishofen/Werft» stadteinwärts und die neuen Wartehallen werden zulasten der VBZ Fr. 442 000.– wie folgt bewilligt:

	Fr.
Hochbau	372 000
MWST 8,1 %	30 132
Zwischensumme	402 132
Reserven 10 %	39 868
Total einschl. MWST	442 000
Abzüglich davon MWST	36 000
Total ohne MWST	406 000

Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Ausgaben werden deshalb gemäss § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ über die laufenden Betriebskosten ersetzt. Die Folgekosten werden im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts vom ZVV entschädigt.

Folgekosten (ohne VBZ)

	Fr. (gerundet)
Kapitalfolgekosten:	
1,375 % von Fr. 9 051 000.– (gemäss STRB Nr. 298/2022)	125 000
Abschreibungen	
TAZ Neu-/Ausbauten (2,5 % von Fr. 7 236 000.–, 40 Jahre)	181 000
GSZ (2,5 % von Fr. 93 000.–, 40 Jahre)	2 400
DAV (5 % von Fr. 1 722 000.–, 20 Jahre)	86 100
Betriebliche Folgekosten: 1,5 % von Fr. 9 051 000.–	136 000
Total	530 500

9.2 Gebundene einmalige Ausgaben

Insgesamt fallen für das Projekt gebundene einmalige Ausgaben von Fr. 68 592 000.– an, die sich wie folgt zusammensetzen:



10/14

Für den Kanal-, Werkleitungs- und Strassenbau bestehend aus der Strassen-, Trottoir- und Wegsanierung inkl. Strassenentwässerung, der Verbreiterung der untermassigen Radstreifen im Abschnitt Bushaltestelle «Rote Fabrik» bis Hoffnungsweg und der infolgedessen nötigen Trottoirverlegung, der Verbreiterung der untermassigen Radstreifen im Abschnitt Bachstrasse bis Knoten Seestrasse/Mythenquai, dem Rückbau des bestehenden Industriegleises, der Anpassung der bestehenden Trottoirüberfahrten, der hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestellen (exklusive Bushaltestelle «Bahnhof Wollishofen/Werft» stadteinwärts) sowie der dadurch ausgelösten Verschiebung einer Mauer und der Trottoiranpassung, den Lärmschutzfenstern, der Erneuerung der Schmutz- und Regenabwasserkanäle, der Instandsetzung der Wasserleitungen einschliesslich der Hausanschlussleitungen, dem Ersatz der Unterflur- durch Überflurhydranten, dem Ersatz der Signalkabel und dem hierfür nötigen Leerrohr, der Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung und der Kabelleitungen, der infolgedessen nötigen Ersatzpflanzung, der Instandsetzung der Personenunterführung Strandbadweg exklusive Abbruch der Rampe sowie der infolgedessen nötigen Markierungen und Signalisationen werden Fr. 68 248 000.– wie folgt bewilligt:

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	GSZ Fr.	ewz Fr.	WVZ Fr.	DAV Fr.	Gesamtkosten Fr.
Strassenbau	21 731 409	761 000		76 000	397 000		22 965 409
Kanalbau		27 840 669			284 000		28 124 669
Ersatzpflanzung Bäume			140 000				140 000
Netz				891 000			891 000
öffentliche Beleuchtung				1 817 000			1 817 000
diverse Anlagen WVZ					1 015 000		1 015 000
diverse Anlagen WVZ: Elektro					710 000		710 000
diverse Anlagen DAV						171 000	171 000
Zwischensumme	21 731 049	28 601 669	140 000	2 784 000	2 406 000	171 000	55 834 078
MWST 8,1 %	1 760 244	2 316 735	11 328	159 313	194 886	13 851	4 456 357
Verwaltungskosten 10,5 %	2 252 533	3 003 175					5 255 708
Zwischensumme	25 744 186	33 921 579	151 328	2 943 313	2 600 886	184 851	65 546 143
Reserven 10 %	906 814	1 284 421	14 672	292 687	185 114	18 149	2 701 857
Total	26 651 000	35 206 000	166 000	3 236 000*	2 786 000	203 000	68 248 000

*Die Gesamtleistungen des ewz (Fr. 3 236 000.–) bestehen aus wesentlichen Eigenleistungen i. S. v. Art. 13 Abs. 1 lit. b Finanzhaushaltverordnung (AS 611.101) von Fr. 818 404.– (nicht der MWST unterstehend) und Fremdleistungen von Fr. 2 418 596.– (einschliesslich MWST).

Für den Ersatz der Haltestelleninfrastruktur bei den Bushaltestellen «Sukkulentensammlung», «Landiwiese», «Bahnhof Wollishofen/Werft» stadtauswärts und «Rote Fabrik» werden zulasten der VBZ Fr. 344 000.– wie folgt bewilligt:

	Fr.
Hochbau	291 000
MWST 8.1 %	23 571
Zwischensumme	314 571
Reserven 10 %	29 429
Total einschli. MWST	344 000
Abzüglich davon MWST	28 000
Total ohne MWST	316 000



11/14

Die Aufwendungen der VBZ dienen der Erfüllung des Leistungsauftrags des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Die Ausgaben werden deshalb gemäss § 25 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) vom ZVV im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung vollumfänglich anerkannt und den VBZ über die laufenden Betriebskosten ersetzt. Die Folgekosten werden im Rahmen des ordentlichen Leistungsentgelts vom ZVV entschädigt.

Folgekosten (ohne VBZ)

Kapitalfolgekosten	Fr. (gerundet)
1,375 % von Fr. 68 248 000.– (gemäss STRB Nr. 298/2022)	939 000
Abschreibungen	
TAZ-Erneuerung (10 % von Fr. 26 651 000.–, 10 Jahre)	2 666 000
ERZ (2 % von Fr. 35 206 000.–, 50 Jahre)	705 000
GSZ (2,5 % von Fr. 166 000.–, 40 Jahre)	4 200
WVZ (2 % von Fr. 2 786 000.–, 50 Jahre)	56 000
ewz öB (4 % von Fr. 2 106 000.–, 25 Jahre*)	85 000
ewz Netz (2,5 % von Fr. 1 130 000.–, 40 Jahre)	29 000
DAV (5 % von Fr. 203 000.–, 20 Jahre)	10 200
Total	4 494 400

Betriebliche Folgekosten: Da es sich um die Erneuerung bestehender Anlagen handelt, entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Die Sanierungsarbeiten einschliesslich der Anpassungsmassnahmen gemäss Kapitel 9.2 dienen der Erneuerung vorhandener Anlagen bzw. der Anpassung an die heutigen Anforderungen und Gegebenheiten.

Mit der behindertengerechten Ausgestaltung der bestehenden Bushaltestellen «Sukkulentensammlung», «Landiwiese», «Bahnhof Wollishofen/Werft» und «Rote Fabrik» werden die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34) umgesetzt. Die Verschiebung der denkmalgeschützten Mauer im Bereich der Roten Fabrik ist nötig, um die bestehende, seeseitige Bushaltestelle hindernisfrei auszubauen. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse und aus verkehrlichen Gründen besteht vorliegend keine verhältnismässige, minimalere Alternative als die Verschiebung der Mauer. Die Verschmälerung des Trottoirs um rund 40 cm im Abschnitt Seestrasse 426 bis zur Abzweigung Seestrasse / Mythenquai ist ebenfalls nötig zur Umsetzung der hindernisfreien Ausgestaltung der Haltestelle «Rote Fabrik».

Wie in der Beschreibung zur Ausgangslage der Lärmsanierung (Kapitel 2) ausgeführt, lassen die Bestimmungen des Bundesrechts den Vollzugsbehörden betreffend die Lärmschutzfenster weder in Bezug auf den Zeitpunkt (Lärmsanierung anlässlich eines Strassenbauprojekts bei wesentlichen Änderungen), den Gegenstand der zu treffenden Massnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern), noch in Bezug auf den Ort (Gebäude im Projektperimeter mit Lärmimmissionen über dem IGW) einen Entscheidungsspielraum.

Beim Ersatz der beiden bestehenden Trottoirüberfahrten beim Hornrainweg im Zuge der Strassen- und Trottoirsanierung bei der Einmündung der Bachstrasse in den Mythenquai handelt



12/14

es sich um Anpassungen an die geltenden Normen im Zuge der Sanierung (vgl. Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), VSS 40242 «Querungen für den Langsamverkehr, Trottoirüberfahrten»)

Bei der Erweiterung der schadhaften und hydraulisch zu klein dimensionierter Kanalisation handelt es sich um Anpassungen gemäss GEP im Zuge der ohnehin nötigen Sanierung. Das Leerrohr der WVZ dient dem Ersatz der bestehenden Signalkabel und somit der Erneuerung einer bestehenden Anlage.

Die Verbreiterung der heute beidseitig untermassigen 1 m breiten Radstreifen in der Seestrasse, Abschnitt Bushaltestelle «Rote Fabrik» bis Hoffnungsweg, auf 1,50 m im Zuge der ohnehin nötigen Sanierung dient der Anpassung an die heutigen Standards (vgl. VSS 640 201 «Geometrisches Normalprofil, Grundabmessungen und Lichtraumprofil»). Die Trottoirverlegung ist nötig zur normgemässen Trottoiranpassung. Auch die Verbreiterung der beidseitig untermassigen Radstreifen im Mythenquai, Abschnitt Bachstrasse bis zum Knoten Seestrasse/Mythenquai, von 1,50 m auf 1,80 m dient der Anpassung an die heutigen Standards: Der Radstreifen stadteinwärts führt bergwärts, was bei den Velofahrenden zu einem Ausschwenken führt, und der Radstreifen stadteinwärts liegt zwischen zwei MIV-Fahrspuren. In beiden Fällen ist eine Mindestbreite von 1,80 m gefordert (vgl. VSS 640 201 «Geometrisches Normalprofil, Grundabmessungen und Lichtraumprofil»). Ein weitergehender Spielraum besteht daher nicht.

Die Entfernung des Industriegleises ist nötig für die Strassen- und Werkleitungssanierungen. Aufgrund fehlender Notwendigkeit wird es nicht wieder angebracht. Dies löst keine Mehrkosten aus und es handelt sich um eine untergeordnete Anpassung im Rahmen der Strassen- und Werkleitungssanierung.

Die Verstärkung der Decken- und Bodenplatten der Personenunterführung, die den Mythenquai quert, ist erforderlich zur Anpassung der Personenunterführung an den heutigen technischen Standard betreffend Tragsicherheit (vgl. Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA), SIA 269 Grundlagen der Erhaltung von Tragwerken). Die Deckenplatte wird durch die Verkehrseinwirkungen des Mythenquais belastet, und daher gelten die Normeinwirkungen aus Verkehr für Strassenlasten der aktuellen Tragsicherheitsnormen. Die unter Auftrieb stehende Bodenplatte (Grundwasser) muss für diese Einwirkung verstärkt werden. Die Anpassung der Markierungen und Signalisationen im Zuge der ohnehin nötigen Instandsetzung der Unterführung ist aufgrund des im Anschluss signalisierten Fahrverbots, der fehlenden Verkehrssicherheit und der nicht der Norm (vgl. VSS 40 246 «Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs, Unterführungen») für kombinierte Fuss- und Radwege entsprechenden Breite der Personenunterführung angezeigt. Ein weitergehender sachlicher Entscheidungsspielraum besteht aus den genannten Gründen nicht.

Mit den Sanierungsmassnahmen kann aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Anlagen nicht zugewartet werden. Im Sinne des koordinierten Bauens sind die vorgenannten Anpassungsmassnahmen zeitgleich mit den Sanierungsmassnahmen umzusetzen. Die anzupassenden Anlagen sind zudem ortsgebunden, die Massnahmen sind deshalb im Projektperimeter umzusetzen.



13/14

Sachwerte sind stets so zu unterhalten, dass ihre Substanz und Gebrauchsfähigkeit erhalten bleiben (§ 5 Gemeindeverordnung [LS 131.11]). Es besteht für die vorgenannten Massnahmen weder sachlich, zeitlich noch örtlich ein erheblicher Entscheidungsspielraum. Die Kosten gemäss Kapitel 9.2 sind deshalb gebundene Ausgaben i. S. v. § 103 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1).

9.3 Kreditsplitting

Die gebundenen Ausgaben, die für die Sanierungsmassnahmen anfallen (Kapitel 9.1), können auch ohne die neuen Ausgaben für die Neugestaltungsmassnahmen (Kapitel 9.2) ausgeführt werden. Die gebundenen und die neuen Ausgaben bedingen sich also gegenseitig nicht. Die gebundenen Ausgaben lassen sich dabei von den neuen Ausgaben nicht nur rechnerisch, sondern tatsächlich trennen, womit eine Aufteilung in gebundene und neue Ausgaben (Kreditsplitting) zulässig ist.

10. Umwidmung

Aufgrund der vorgesehenen Nutzungsänderung entsprechen 23 m² der Grundstücke Kat.-Nrn. WO4384 (5 m²), WO4648 (5 m²) und WO4382 (13 m²) sowie 49 m² des Grundstücks Kat.-Nr. WO4326 nicht mehr dem bisherigen Zweck und sollen deshalb per 1. Januar 2027 umgewidmet werden. Sie werden indes weiterhin von der Verwaltung beansprucht, indem sie der Erstellung von Veloinfrastruktur und somit weiterhin dem öffentlichen Interesse dienen. Die Zuteilung dieser Grundstücksflächen zum Verwaltungsvermögen des TAZ ist daher sachgerecht.

Bei Vermögensübertragungen innerhalb des städtischen Verwaltungsvermögens handelt es sich um eine Umwidmung von Verwaltungsvermögen. Diese schafft keine neuen ausgaben- bzw. kreditrechtlich relevanten Tatsachen und erfolgt zum Buchwert. Der Buchwert der Grundstücksanteile (je 5 m² von Kat.-Nrn. WO4384 und WO4648, 13 m² von Kat.-Nr. WO4382 und 49 m² von Kat.-Nr. WO4326) beträgt aktuell Fr. 0.–.

11. Zuständigkeit und Budgetnachweis

Für die Bewilligung von gebundenen einmaligen Ausgaben von mehr als zwei Millionen Franken ist der Stadtrat zuständig (§ 105 GG i. V. m. Art. 65 lit. a Reglement über Organisation, Aufgaben und Befugnisse der Stadtverwaltung [ROAB, AS 172.101]). Für die Bewilligung neuer einmaliger Ausgaben von mehr als 2 bis 20 Millionen Franken für einen bestimmten Zweck ist der Gemeinderat zuständig (Art. 59 lit. a Gemeindeordnung [AS 101.100]).

Die stadtinterne Vermögensübertragung (Umwidmung) innerhalb des städtischen Verwaltungsvermögens von Immobilien Stadt Zürich zum TAZ ist nicht ausgabenrelevant und erfolgt budgetneutral. Für die Umwidmung ist gestützt auf Art. 83 Abs. 2 ROAB der Stadtrat zuständig, sofern eine solche wie vorliegend mehr als ein Departement betrifft.

Da es sich um ein departementsübergreifendes Geschäft handelt, bestimmt der Stadtrat gemäss Art. 45 Abs. 2 ROAB das für die Umsetzung zuständige Departement. Vorliegend ist das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement mit der Umsetzung zu beauftragen.



14/14

Die Ausgaben des TAZ, ERZ, WVZ, DAV und ewz sind im Budget 2023 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2023–2026 vorgemerkt. Die Ausgaben der VBZ sind nur teilweise im Budget 2023 und im Finanz- und Aufgabenplan 2023-2026 enthalten, die übrigen Ausgaben können durch Umlagerungen sichergestellt werden.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Für die Neugestaltungsmassnahmen im Strassenbauprojekt Seestrasse/Mythenquai werden neue einmalige Ausgaben von Fr. 9 493 000.– bewilligt, davon Fr. 442 000.– nach PVG (Preisbasis: 1. April 2023, Schweizerischer Baupreisindex, Tiefbau, Grossregion Zürich).

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti