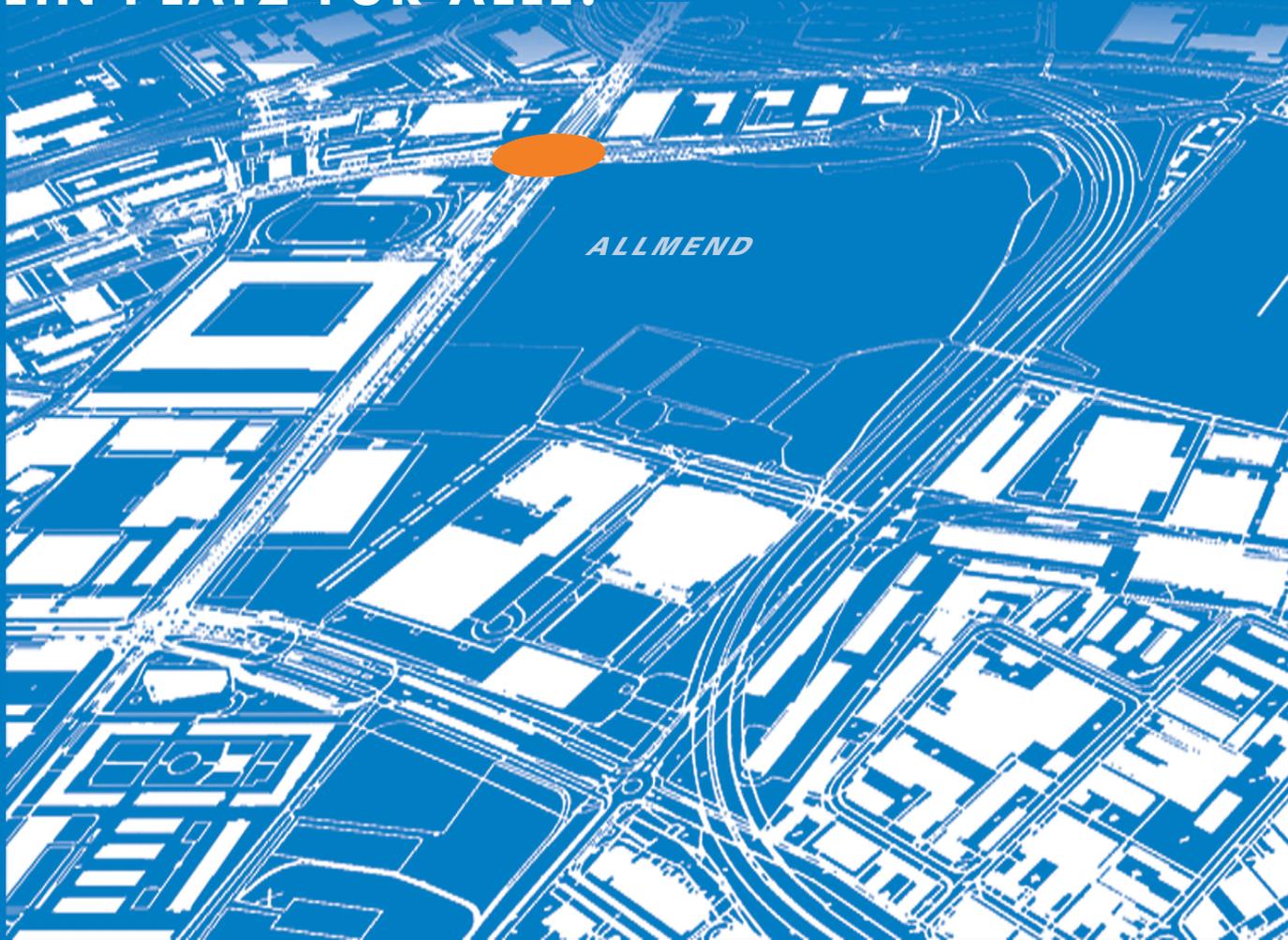


DER NEUE WANKDORFPLATZ

EIN PLATZ FÜR ALLE!



Dokumentation des Auflageprojekts Wankdorfplatz Bern inkl. Tramverlängerung Linie 9

Januar 2007

WWW.WANKDORFPLATZ.CH

IMPRESSUM

Projektpartner Wankdorfplatz



Kanton Bern
Stadt Bern
BERNMOBIL

Planerteam

BE³

Emch+Berger AG Bern, Ingenieure und Planer
Cléménçon und Ernst, Architekten BSA, Bern
Schweingruber Zulauf, Landschaftsarchitekten, Zürich

Herausgeber

Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11
3011 Bern
Tel. 031 634 23 40

Redaktion: Egger Kommunikation, Bern
Fotos: Hansueli Trachsel, Bremgarten
Stills aus Visualisierung: Mathys Partner, Zürich
Gestaltung: atelierwuethrich.ch, Bern-Liebefeld

www.wankdorfplatz.ch

INHALT

SEITE

CREDO DES PROJEKTS «NEUER WANKDORFPLATZ»	3
WANKDORF ZWISCHEN BOOM UND KOLLAPS	4
DER NEUE WANKDORFPLATZ: MEHRERE BAUSTEINE ERMÖGLICHEN DIE LÖSUNG	5
WARUM BRAUCHT ES EINEN NEUEN WANKDORFPLATZ?	7
ZUSTAND 1	8
ZUSTAND 2	9
ZUSTAND 3	10
FAZIT	11
KANTON, STADT UND BERNMOBIL: GEMEINSAM ZUM NEUEN WANKDORFPLATZ	12
BAUABLAUF	13
KOSTEN / TERMINE	14

CREDO DES PROJEKTS «NEUER WANKDORFPLATZ»

● ERFREULICHES FÖRDERN:

Das Projekt ermöglicht die wirtschaftliche Entwicklung im Wankdorf.



● WERTVOLLES ERHALTEN:

Das Projekt gewährleistet die Wohn- und Lebensqualität im Nordquartier.



● NOTWENDIGES ANPASSEN:

Das Projekt sieht einen massvollen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor.



WANKDORF ZWISCHEN BOOM UND KOLLAPS

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf boomt. Stade de Suisse, BernArena, BEAexpo, Zentrum Paul Klee – wie nirgendwo sonst im Kanton werden hier Grossprojekte realisiert und neue Unternehmungen angesiedelt. Bereits heute befinden sich über 20'000 Arbeitsplätze im Raum Wankdorf. Bis ins Jahr 2020 sollen 10'000 bis 15'000 weitere dazu kommen. Diese für Stadt und Kanton erfreuliche Entwicklung birgt jedoch auch grosse Herausforderungen, denn eines steht fest: Die heutigen Verkehrswege und -angebote sind diesem Ansturm nicht gewachsen. Kommt dazu, dass sich der ESP in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem der beliebtesten Wohnquartiere der Stadt Bern befindet und die Lebensqualität im Quartier nicht beeinträchtigen darf.

Ohne Ausbau der Verkehrswege droht dem Wankdorf und dem Nordquartier bald der Kollaps. Unter Federführung des Kantons haben deshalb Stadt, Kanton und Bernmobil gemeinsam das Projekt neuer Wankdorfplatz erarbeitet. Das Projekt umfasst die Neugestaltung des Wankdorfplatzes mit unterirdischem Kreislauf und die Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz zur S-Bahn-Station Wankdorf. Eng verknüpft mit dem Projekt Wankdorfplatz ist das separate Projekt zum Umbau des Autobahnanschlusses Bern-Wankdorf.

Um die verschiedenen Anforderungen des ESP, des Wohnquartiers und des Verkehrs unter einen Hut zu bringen, ist die Kombination aller Projektelemente erforderlich. Der erwartete Mehrverkehr kann nur dann verträglich bewältigt werden, wenn ein Grossteil davon durch S-Bahn, Tram und Bus sowie durch den Velo- und Fussverkehr abgedeckt wird. Dazu muss das heutige Angebot mitsamt den Infrastrukturen ausgebaut werden:

- Für Tram und Bus muss auf den Strassen zusätzlicher Raum geschaffen werden, damit der öffentliche Verkehr ohne Behinderungen zirkulieren kann.
- Der Autoverkehr muss fließen, um Schleichwege durchs Quartier zu verhindern.
- Das Wegnetz für den Velo- und Fussverkehr muss deutlich verbessert werden, um eine attraktive Alternative zu sein.

Die beiden Projekte zum neuen Wankdorfplatz und zum Umbau des Autobahnanschlusses berücksichtigen alle Ansprüche in ausgewogener Weise. Sie erlauben eine angemessene Weiterentwicklung im ESP Wankdorf und erhalten die Lebensqualität im Nordquartier.



DER NEUE WANKDORFPLATZ: MEHRERE BAUSTEINE ERMÖGLICHEN DIE LÖSUNG

SO VIELSCHICHTIG UND KOMPLEX DIE ANFORDERUNGEN AN DAS VERKEHRSSYSTEM IM RAUM WANKDORF SIND, SO KOMPLEX IST AUCH DIE LÖSUNG. SIE SETZT SICH AUS MEHREREN BAULICHEN UND BETRIEBLICHEN MASSNAHMEN ZUSAMMEN.

Neugestaltung des Platzes und seiner Zufahrten

Mit der Neugestaltung des Wankdorfplatzes und der angrenzenden Hauptachsen wird bezweckt, dass Tram und Bus, Autos und Velos flüssig fahren können. Nur wenn der gesamte Verkehr auf und um den Wankdorfplatz funktioniert, können Rückstaus und Ausweichverkehr ins Quartier vermieden werden.

Der neue Wankdorfplatz ist zweigeschossig angelegt. Ebenerdig verkehren geradeaus fahrende Autos sowie Tram, Bus, Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger. Tram und Bus fahren auf eigenen Spuren und werden an den Ampeln bevorzugt. Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger werden zu gleichberechtigten Verkehrsteilnehmenden. Auf dem Wankdorfplatz sowie auf den Zufahrten werden Radstreifen und kurze, sichere Querungswege für Fussgängerinnen und Fussgänger

erstellt. Der unterirdische Kreislauf nimmt den abbiegenden Autoverkehr auf und schafft dadurch die nötigen Kapazitäten für einen störungsfreien Tram- und Busbetrieb auf dem Platz.

Auch gestalterisch sind Verbesserungen vorgesehen: Der Wankdorfplatz erhält wieder menschengerechte Dimensionen. Die funktionale und spartanische Gestaltung unterstreicht die wichtige Torfunktion des Wankdorfplatzes im Norden der Stadt und schafft ein neues städtebauliches Orientierungsmerkmal in Bern.

Von den umfassenden Änderungen im Strassenraum rund um den Wankdorfplatz sind auch die Werkleitungen für Wasser, Gas, Strom und Telekommunikation betroffen. Sie müssen teilweise verlegt und erneuert werden. Zudem müssen die beiden Brücken über die SBB-Gleise angepasst bzw. komplett ersetzt werden.



Verlängerung der Tramlinie 9

Den zweiten grossen Baustein bildet die Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz bis zur S-Bahn-Station Wankdorf. Sie ist nötig, damit der erwartete Mehrverkehr grösstenteils mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abgedeckt werden kann. Das Tram erschliesst die grossen Sport- und Freizeitanlagen und bringt viele tausend Pendlerinnen und Pendler an ihren Arbeitsplatz im Wankdorf. Zugleich wird dadurch der Hauptbahnhof Bern vom Pendlerverkehr entlastet.



Umbau des Autobahnanschlusses

Der Umbau des Autobahnanschlusses ist Gegenstand eines separaten Nationalstrassenprojekts. Der Verkehr von Zürich Richtung Ostermundigen/Worbental und umgekehrt soll den Wankdorfplatz nicht mehr belasten. Dazu ist am Schermenweg eine zusätzliche Autobahneinfahrt und -ausfahrt Richtung Zürich vorgesehen. Die bestehende Ein- und Ausfahrt an der Papiermühlestrasse bleibt erhalten. Zum Umbau des Autobahnanschlusses Wankdorf gehört auch die Umgestaltung des Knotens Schermenweg/Bolligenstrasse.



Flexibles Betriebskonzept

Angesichts des sehr unterschiedlichen Verkehrsaufkommens im Wankdorf ist ein flexibles Betriebskonzept im Wankdorf gefragt. Auch in Spitzenstunden und bei Grossanlässen im Nordquartier muss der Verkehr fließen, damit die Quartierstrassen vor Zusatzverkehr verschont bleiben. Zu diesem Zweck sind eine dynamische Wegweisung mit Wechseltexttafeln, die Stauerfassung an sensiblen Stellen und eine Dosierung an den Systemgrenzen sowie punktuell innerhalb des Systems vorgesehen.

Das Betriebskonzept (vgl. Grafik) gehorcht folgenden Grundsätzen:

- Die Fahrt über den Wankdorfplatz muss attraktiver sein als Schleichwege durch das Quartier.
- Im Viereck der Strassen um die Grosse Allmend muss der Verkehr fließen, d. h. das Verkehrssystem Wankdorf muss als Ganzes funktionieren.
- Es darf nur so viel Verkehr ins System hineinfahren, wie dieses verarbeiten kann.
- Der öffentliche Verkehr wird bevorzugt.

Ganzheitlicher Ansatz

Das Projekt ist Bestandteil des geltenden Richtplanes ESP Wankdorf (1996, revidiert 2003) und des Agglomerationsprogrammes Siedlung und Verkehr der Region Bern. Es ist weder ein reines Strassenprojekt noch ein eigenständiges ÖV-Projekt. Seit Beginn der Bearbeitung wurden die Ausbaumöglichkeiten der Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr, den Autoverkehr und den Langsamverkehr gemeinsam als Ganzes betrachtet und behandelt. Eingeflossen sind die Anliegen der Quartierverträglichkeit und der Grundsatz der angebotsorientierten Planung. Nur dank diesem ganzheitlichen Vorgehen können Synergien genutzt und ein Maximum an Bedürfnissen berücksichtigt werden.



Im Viereck der Strassen um die Allmend muss der Verkehr fließen, damit die Quartierstrassen vor Ausweichverkehr verschont bleiben.

WARUM BRAUCHT ES EINEN NEUEN WANKDORFPLATZ?

**IST DAS PROJEKT NEUER WANKDORFPLATZ NÖTIG UND WAS BRINGT ES?
IST EINE ETAPPIERUNG MÖGLICH?
WAS GESCHIEHT BEI EINEM VERZICHT AUF EINZELNE BESTANDTEILE DES PROJEKTS?**

Zu diesen Fragen sind eingehende Untersuchungen angestellt worden.
Folgende Zustände wurden mittels Verkehrssimulation beurteilt:

ZUSTAND 1: • Heutiger Wankdorfplatz

ZUSTAND 2: • Heutiger Wankdorfplatz
• Tramverlängerung
• Umbau Autobahnanschluss

ZUSTAND 3: • Neuer Wankdorfplatz
• Tramverlängerung
• Umbau Autobahnanschluss

Abgeklärt wurde ferner, ob der alleinige Umbau des Autobahnanschlusses ausreichen würde bzw. ob darauf verzichtet werden könnte. Resultat: Weder die eine noch die andere Variante vermag den künftigen Verkehr zu bewältigen. Es käme zu ähnlichen Stausituationen wie in den Zuständen 1 und 2.

Die Realisierung nur einzelner Bestandteile des Projekts bringt keine Lösung im Nordquartier!

Für jeden Zustand gelten folgende gleiche Annahmen:

- Betriebskonzept bzw. dessen Philosophie gemäss Auflageprojekt, d.h. die Dosierung wird so gehandhabt, dass der Verkehr innerhalb des Systems rund um den Wankdorfplatz fließen kann.
- Verkehrsaufkommen 2017, gemäss geltendem Richtplan 1996 mit Ergänzungen 2003; massgebend für die Verkehrsbetrachtung ist der Verkehr während der Abendspitze.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, der Velofahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger aus den neuen Nutzungen beträgt im Umfeld der S-Bahn-Station 70%, in weiter entfernten Gebieten 60%. Der Autoverkehr weist demzufolge noch einen Anteil von 30% resp. 40% auf.

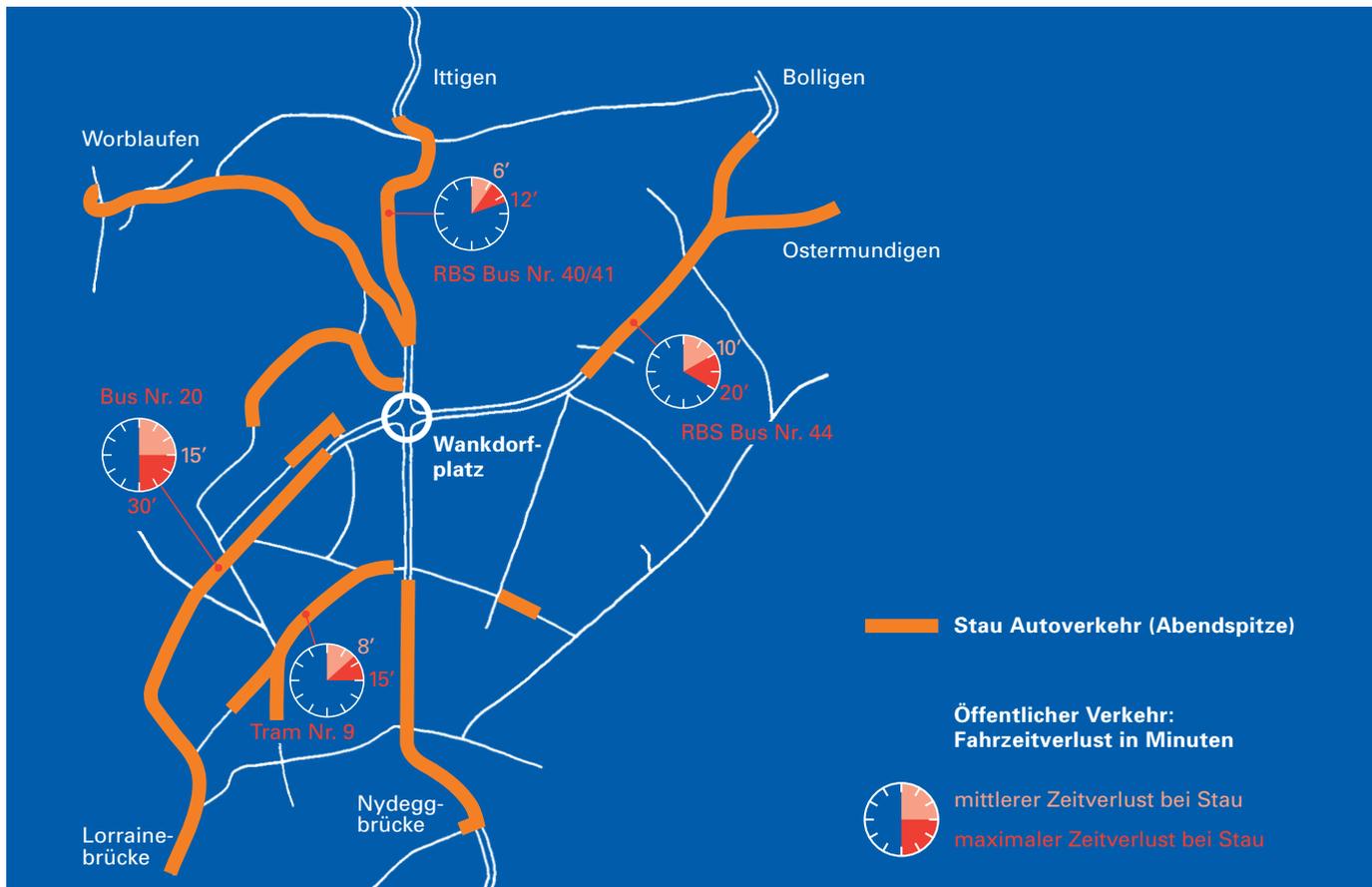
Die Grafiken auf den Seiten 8-10 sind aufbereitete Darstellungen aus der Verkehrssimulation (VISSIM).



ZUSTAND 1

• HEUTIGER WANKDORFPLATZ

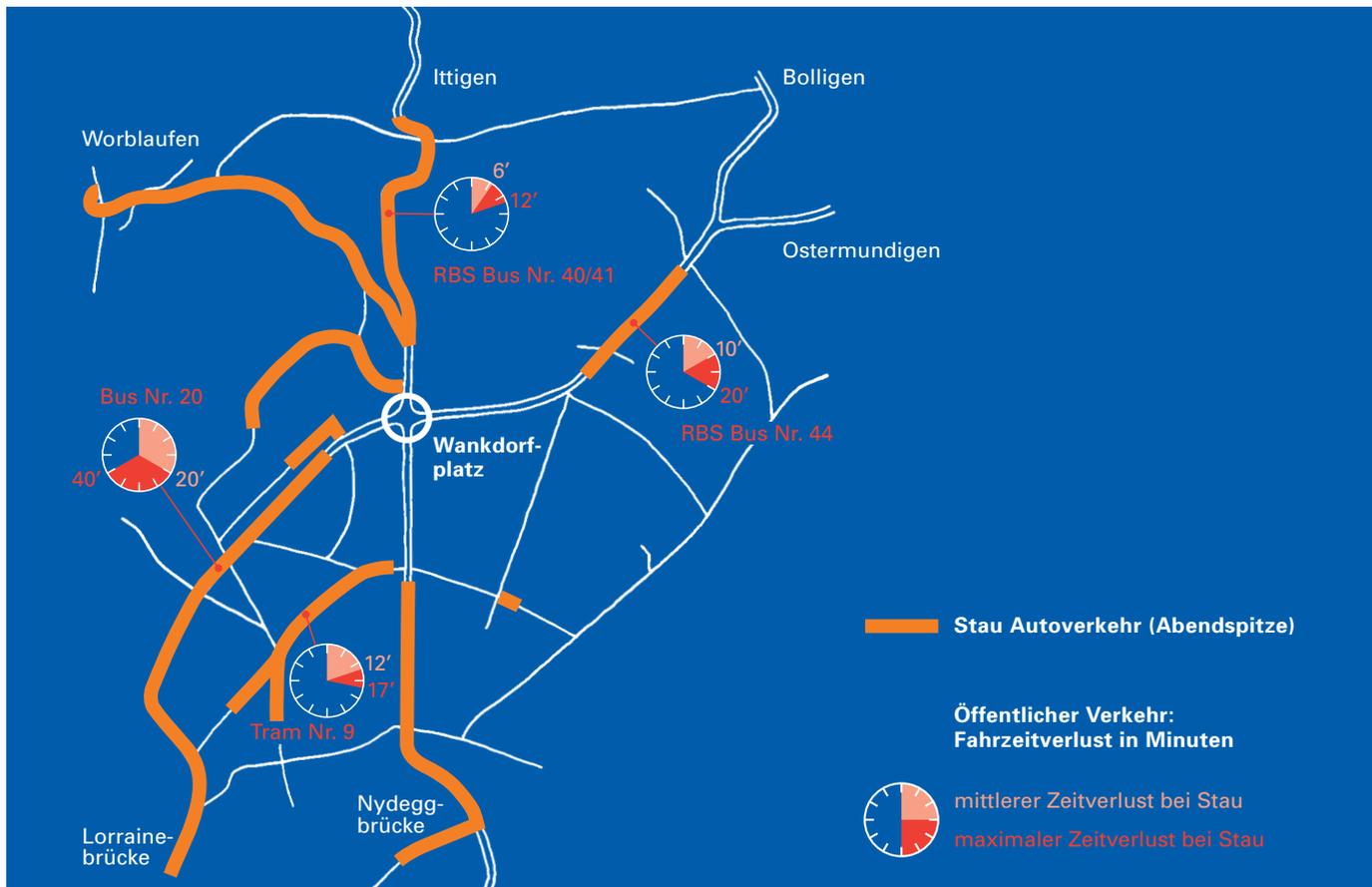
Auf allen Zufahrten zum Wankdorfplatz staut sich am Abend der Autoverkehr. Das Stauende befindet sich bei der Lorraine- und bei der Nydeggbücke. Auch auf der Rodtmatt-, Breitenrain- und Moserstrasse steht der Autoverkehr. Eine Busfahrt von der Lorrainebrücke ins Wankdorf wird im Durchschnitt 22 Minuten, im Maximum gar 37 Minuten (anstatt rund 7 Minuten heute) dauern. Es ist also mit einem Fahrzeitverlust von 15 bis 30 Minuten zu rechnen. Zwischen Breitenrainplatz und Guisanplatz benötigt das Tram 11 bis 18 Minuten statt 3 Minuten. Der öffentliche Verkehr wird im ganzen Stadtteil erheblich geschwächt. Es ist zu befürchten, dass immer mehr Leute aufs Auto umsteigen. Wegen den Staus auf den Hauptachsen suchen die Autofahrenden kürzere und schnellere Wege via Quartierstrassen. Der Druck auf diese steigt gewaltig. Auch für die Wegfahrt aus dem Stauffacherareal wird nicht der direkte Weg via Papiermühlestrasse auf die Autobahn gesucht, sondern eine Stauumfahrung via Winkelriedstrasse und Quartierstrassen (wie z.B. Tellstrasse). Unter diesen Verkehrsverhältnissen leiden die Wohnqualität und der Langsamverkehr.



ZUSTAND 2

- HEUTIGER WANKDORFPLATZ
- TRAMVERLÄNGERUNG
- UMBAU AUTOBAHNANSCHLUSS

Die Stausituationen für den Autoverkehr und damit auch für den Tram- und Busverkehr bleiben bestehen. Eine Verbesserung ergibt sich einzig für die Beziehungen zwischen der Autobahn und dem Worblental. Die Situation für Tram und Bus wird sogar noch schlechter. Eine Busfahrt zwischen der Lorrainebrücke und der S-Bahn-Station dauert 27 Minuten im Durchschnitt und im Maximum 47 Minuten, die Tramfahrt vom Breitenrain zum Guisanplatz 15 Minuten resp. max. 20 Minuten. Das Tram reduziert die Kapazität auf dem Wankdorfplatz und führt sogar zu einem grösseren Rückstau als beim Zustand 1. Der anvisierte Anteil des öffentlichen Verkehrs kann trotz Tramverlängerung nicht erreicht werden. Tram und Bus stecken im Stau, haben lange Fahrzeiten und können die Anschlüsse nicht gewährleisten. Es ist zu befürchten, dass immer mehr Leute aufs Auto umsteigen. Wegen den Staus auf den Hauptachsen steigt der Druck auf die Quartierstrassen. Unter diesen Verkehrsverhältnissen leiden die Wohnqualität und der Langsamverkehr. Der Bau der Tramverlängerung ohne Ausbau des Wankdorfplatzes hat noch gravierendere Folgen für den öffentlichen Verkehr und das Quartier als der Zustand 1.



ZUSTAND 3

- NEUER WANKDORFPLATZ
- TRAMVERLÄNGERUNG
- UMBAU AUTOBAHNANSCHLUSS

Mit dem unterirdischen Kreislauf kann die Kapazitätsbeanspruchung durch das Tram ausgeglichen werden. Der Autoverkehr fließt ab und staut sich nicht mehr zurück ins Quartier. Tram und Bus funktionieren problemlos. Es bestehen beste Voraussetzungen, um den anvisierten hohen Anteil an öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr zu erreichen. Die Autofahrt auf den Hauptachsen und von diesen auf die Autobahn ist flüssig und bequem. Es besteht kein Anlass, die Quartierstrassen zu benutzen. Der Mehrverkehr aus der Entwicklung im ESP Wankdorf kann aufgefangen werden. Auch aus dem Neubaugebiet Stauffacherareal gelangt der Verkehr auf kürzestem Wege via Papiermühlestrasse auf die Autobahn. Mit der Verkehrsdosierung im ganzen System und insbesondere an der Winkelriedstrasse und am Guisanplatz entsteht auch kein Mehrverkehr in Richtung Stadtzentrum. Das Projekt wirkt sich positiv auf die Verhältnisse für Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger sowie auf die Wohnqualität aus.



ALLEINE DIE KOMBINATION DER PROJEKTE NEUER WANKDORFPLATZ UND UMBAU AUTOBAHN-ANSCHLUSS BERN-WANKDORF GEWÄHRLEISTET DIE BALANCE ZWISCHEN DER ENTWICKLUNG IM ESP WANKDORF, DEM VERKEHR UND EINER HOHEN WOHNQUALITÄT IM NORDQUARTIER.

Nur beide Projekte zusammen vermögen den komplexen Verkehrsfragen im Norden der Stadt Rechnung zu tragen. Nur so funktioniert der Autoverkehr, und zwar nach wie vor gemäss den Grundsätzen der angebotsorientierten Planung. Die direkte Fahrt auf das Basisnetz und über dieses auf die Autobahn ist attraktiver als jene via Schleichrouten durch das Quartier. Die Verhältnisse für die Velofahrenden und den Fussgängerverkehr werden verbessert. Einwand-

frei, zuverlässig und rasch verkehren Tram und Bus. Dank des attraktiven Angebotes und der guten Verhältnisse darf damit gerechnet werden, dass der hohe Anteil an öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr von bis zu 70% erreicht wird. Der Verkehrsdruck auf die Quartierstrassen nimmt nicht zu. Vielmehr werden die Voraussetzungen geschaffen für Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Quartier und damit für die Erhaltung einer hohen Wohnqualität.



KANTON, STADT UND BERNMOBIL: GEMEINSAM ZUM NEUEN WANKDORFPLATZ

Ideenwettbewerb 2001 / 2002

Um Lösungsvorschläge für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen inkl. die Tramverlängerung vom Guisanplatz zur neuen S-Bahn-Station Wankdorf zu erhalten, wurde 2001 / 2002 ein offener Ideenwettbewerb durchgeführt. Von den eingereichten 23 Projektvorschlägen wählte eine qualifizierte Jury aus Vertreterinnen und Vertretern von Stadt und Kanton unter Beachtung des Prinzips der angebotsorientierten Planung und der Quartierverträglichkeit vier unterschiedliche Projektansätze für die Weiterbearbeitung in einem begleiteten Studienauftrag aus.

Studienauftrag 2003

Die vier im Ideenwettbewerb ausgewählten Projektansätze wurden im Rahmen eines begleiteten Studienauftrags vertieft. Eine neutrale Stelle prüfte, ob die Verkehrsabwicklung bei allen vier Lösungsansätzen funktioniert. Dabei zeigte sich, dass nur der Lösungsansatz der Planergemeinschaft BE³ den Anforderungen des Autoverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs genügt. Die Lösung sieht vor, den Verkehr auf dem Wankdorfplatz auf zwei Ebenen abzuwickeln. Teil des Vorschlages ist auch der Umbau des Autobahnanschlusses Bern-Wankdorf. Alle anderen Vorschläge vermochten weder den zukünftigen Bedürfnissen zu genügen noch bezüglich der Quartierverträglichkeit zu befriedigen.

Mitwirkung 2004

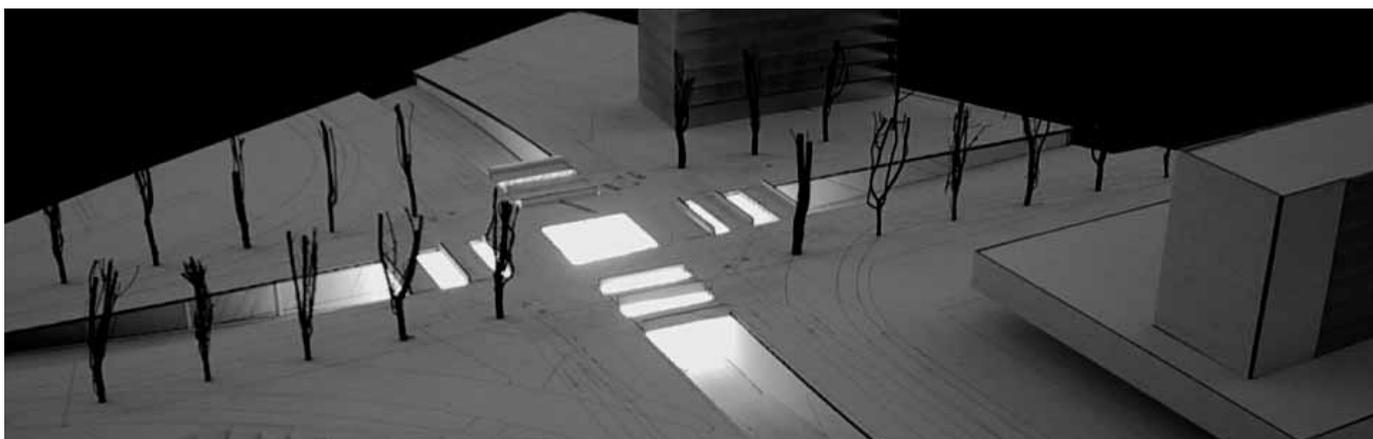
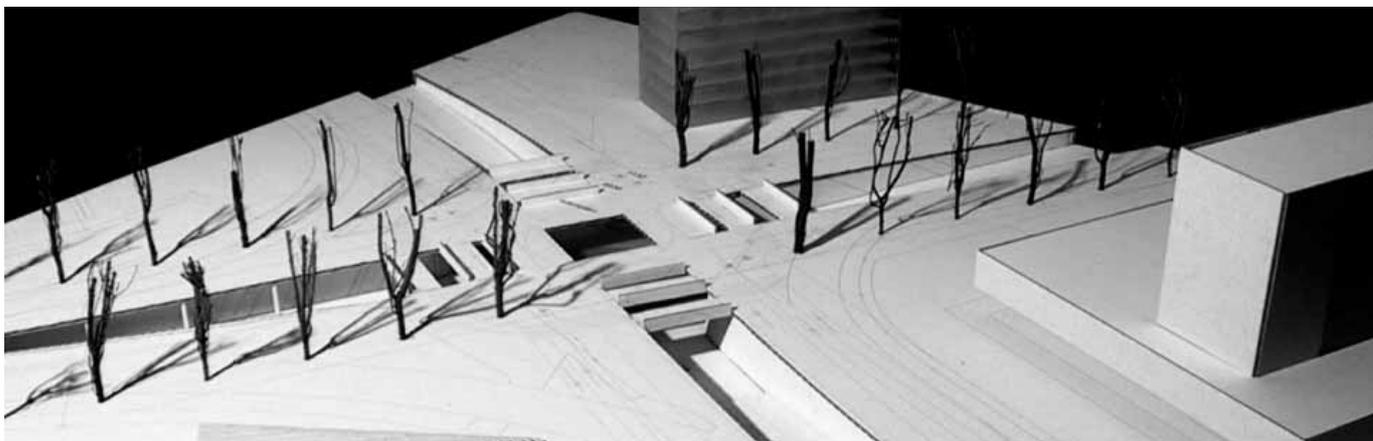
In der Folge erarbeiteten Kanton, Stadt und Bernmobil zusammen mit der Planergemeinschaft BE³ das Mitwirkungsprojekt. Die Mitwirkung wurde vom 23. Januar bis 5. März 2004 durchgeführt. Die Auswertung ergab eine breite Unterstützung für das Projekt: 70% der Mitwirkenden befürworteten den neuen Wankdorfplatz. Die wesentlichsten Eingaben aus der Mitwirkung sind eingehend bearbeitet worden und so weit möglich in das vorliegende Auflageprojekt eingeflossen.

Auflage 2007

Die Pläne für das Projekt neuer Wankdorfplatz werden gleichzeitig mit den Plänen zum Umbau des Autobahnanschlusses öffentlich aufgelegt.

Richtplan ESP Wankdorf

Verbindliche Grundlage für die Neukonzeptionierung des privaten und öffentlichen Verkehrssystems im Raum Wankdorf bildet der im Dezember 1996 verabschiedete und seither zweifach teilrevidierte Richtplan für den ESP Wankdorf. Um der raschen Entwicklung im Wankdorf und den sich verändernden Bedürfnissen gerecht zu werden, hat die Behördendelegation ESP Wankdorf 2003 eine Gesamtrevision des Richtplans beschlossen. Diese soll im Februar 2007 in die Mitwirkung gelangen. Die Gesamtrevision und die Projekte Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung und Umbau des Autobahnanschlusses sind aufeinander abgestimmt.



BAUABLAUF

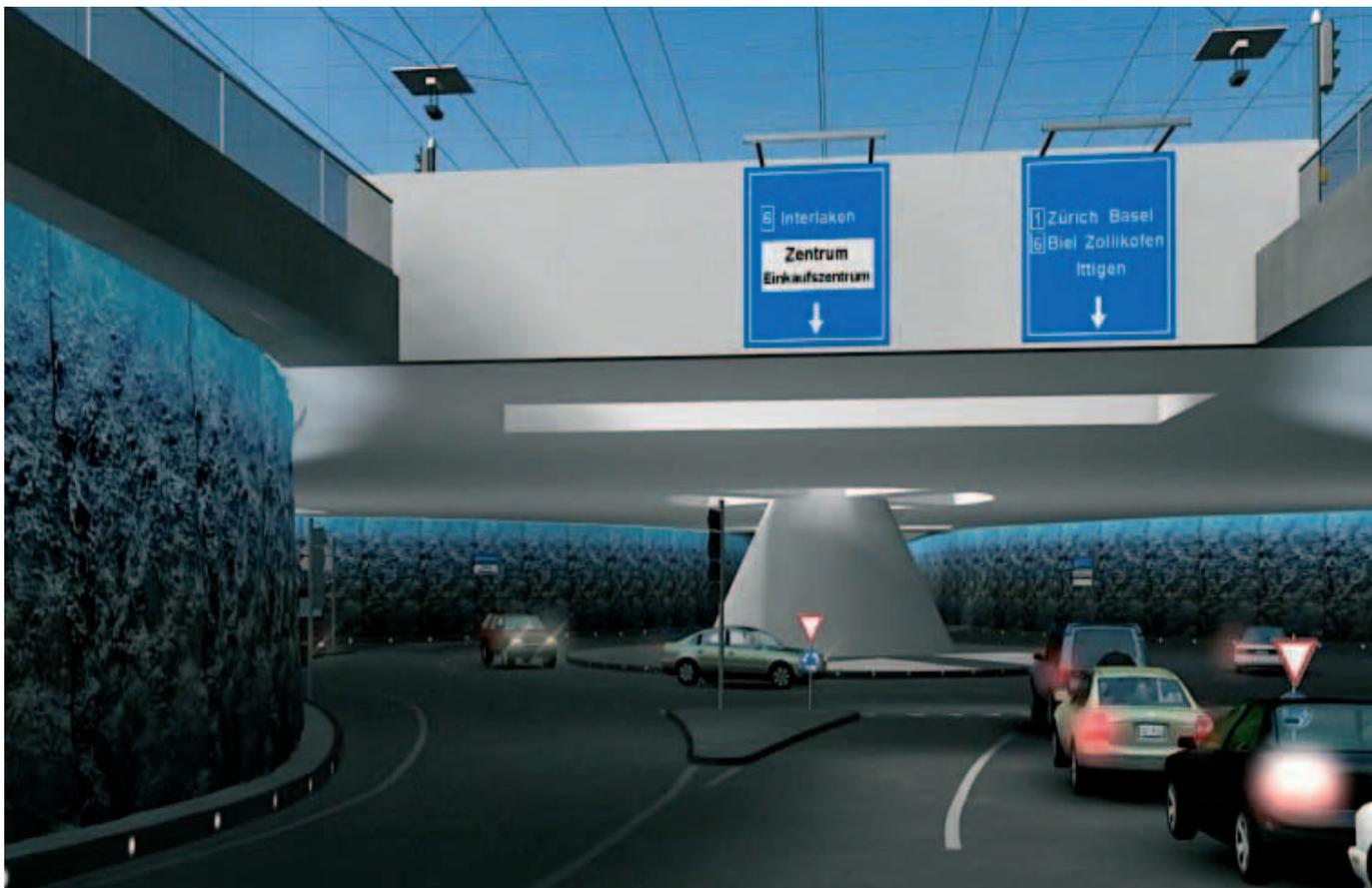
Phase	Bauarbeiten	Dauer
Vorphase	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Werkleitungen • Papiermühlestrasse Nord mit Brücken über SBB • Knoten Schermenweg/Bolligenstrasse • Umfahrungsstrassen für Hauptbauphase • Papiermühlestrasse Süd (Strassen- und Gleisarbeiten) 	ca. 2 Jahre Start Sommer 2008
Hauptbauphase (konzentrierte Bauweise)	<ul style="list-style-type: none"> • Bau des zweigeschossigen Wankdorfplatzes inkl. Rampen in einer offenen Baugrube • Gleisbau 	ca. 2 Jahre
Fertigstellungsphase	<ul style="list-style-type: none"> • Rückbauarbeiten • Anpassungsarbeiten, Platzgestaltung • Umgebungsgestaltung • Markierung und Signalisation 	ca. 1 Jahr

BAUEN UNTER VERKEHR

Seine Funktion als wichtiger Verkehrsknoten muss der Wankdorfplatz auch während der Bauzeit erfüllen können. Das Vorhaben wird deshalb so weit als möglich in konzentrierter Bauweise erstellt und so koordiniert, dass der Bau unter Verkehr erfolgen kann. Die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs, des Autoverkehrs, des Velo- und Fussgängerverkehrs und die Anbindung der lokalen Nutzungen sind sichergestellt. Das Verkehrskonzept für die Bauphase sieht

vor, unter vorübergehender Benützung der Wölflistrasse sämtlichen Verkehr innerhalb des Projektperimeters zu verarbeiten. Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen im Gebiet Wankdorf kann deshalb weitgehend unabhängig von anderen Vorhaben realisiert werden.

Angestrebt wird die möglichst frühzeitige Inbetriebnahme der Tramverlängerung.



KOSTEN / TERMINE

Kosten

(Preisbasis 31.12.2005)

Projekt Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung _____	80 Mio. CHF
- zulasten Tram	20 Mio. CHF
- zulasten Strasse	60 Mio. CHF
Werkleitungen _____	14,7 Mio. CHF
Neubau SBB-Brücke (Linie Bern-Thun) _____	7,7 Mio. CHF
Instandsetzung SBB-Brücke (Linie Bern-Zürich) _____	1 Mio. CHF

Der Bund beabsichtigt, aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr einen Beitrag von 40 Mio. Franken (exkl. MwSt.) an das Projekt Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung zu leisten. Die verbleibenden Kosten werden gemäss derzeitiger einschlägiger Gesetzgebung durch den Kanton (Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr / ÖV-Fonds), die Stadt, die SBB und die Werkleitungseigentümer getragen. Vorbehalten bleiben allfällige neue gesetzliche Vorgaben, so z.B. infolge des neuen kantonalen Strassengesetzes.

Termine

Planaufgabe _____	15. Januar - 14. Februar 2007
Genehmigung Strassenplan _____	Mitte 2007
Grossratsvorlage Baukredit _____	Zweite Hälfte 2007
Voraussichtlicher Baubeginn _____	August 2008
Voraussichtliches Bauende _____	2012

