



Sitzung vom 25. Oktober 2022

BESCHLUSS NR. 429 / V4.04.71

Petition «Sicherheit – Alte Riedikerstrasse» Beantwortung

Ausgangslage

Am 4. Mai 2022 hat ein Petitionskomitee beim Stadtrat die Petition «Sicherheit – Alte Riedikerstrasse» eingereicht. Die Petition hat die drei Anliegen

- «Mehr Sicherheit» (Tempo 30 Zone, Gestaltung der Fusswege und Einfahrten)
- «Kein zusätzlicher Verkehr» (Anlieferungsfahrten; Erschliessung weiterer Häuser)
- «Kein Bauverkehr» (Bauverkehr im Zusammenhang mit geplanten Mehrfamilienhäusern)

auf der Alten Riedikerstrasse in Uster zum Inhalt.

Gemäss Art. 16 der Kantonsverfassung (KV) sind Behörden verpflichtet, Petitionen zu prüfen und innert sechs Monaten dazu Stellung zu nehmen.

Die Petition wurde zur Vorlage einer Petitionsantwort der Abteilung Sicherheit unter Mitbericht der Abteilung Bau zugewiesen (vgl. Beschluss Nr. 213 vom 17. Mai 2022).

Der Stadtrat nimmt zum Antrag der Petition und deren Begründung wie folgt Stellung:

A «Mehr Sicherheit» (Tempo 30 Zone, Gestaltung der Fusswege und Einfahrten)

1. Tempo 30 Zone i.e.S.

a) Ablauf / Formelle Gültigkeit der Petition

Mit Beschlüssen vom 3. Dezember 2013 und 11. Februar 2014 hat der Stadtrat festgelegt, wie mit Gesuchen aus der Bevölkerung für die Einführung von Tempo-30 Zonen umzugehen ist. Zusammengefasst gelten hierfür folgende Grundsätze:

- Die Gesuche für Tempo-30 müssen von der Mehrheit der Wohnbevölkerung (mindestens 50 Prozent) einer beantragten Tempo-30 Zone unterzeichnet sein, um genügend legitimiert zu sein.
- Gesuche um punktuelle Verbesserungen der Verkehrssicherheit mit Tempo-30 (Schulen, Heime) behandelt der Stadtrat im Rahmen seiner Finanzkompetenz selbständig.
- Gesuche mit flächendeckendem Charakter, die nicht in die Kompetenz des Stadtrates fallen, sind zu sammeln und gemeinsam dem Stadtrat vorzulegen, welcher sie an den Gemeinderat weiterleitet.

Die vorliegende Petition wurde von 305 Personen unterzeichnet. Insgesamt haben 65 anstössige Anwohner und Anwohnerinnen der Alten Riedikerstrasse im Alter von 12 Jahren oder mehr die Petition unterschrieben. Total berechtigt waren 116 Personen. Die notwendige Anzahl Unterschriften für eine Petition den Teilbereich «Tempo-30» betreffend kamen somit formell zusammen.

Am 5. September 2022 hat der Gemeinderat Uster dem Bericht und Antrag zum Postulat «Mehr Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren» zugestimmt. Darin wird festgehalten, dass der Prozess zur Einführung von Tempo 30 Zonen angepasst werden soll. Konkret kann der Stadtrat von sich aus im

Rahmen von Strassensanierungsprojekten, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder Lärmbelastung oder in Abstimmung mit kantonalen Projekten Tempo 30 Zonen einführen.

b) Räumliche Ausgangslage

Auf der Alten Riedikerstrasse ist gemäss Verfügung der Direktion der Polizei des Kantons Zürich vom 27. Juli 1970, der Verkehr mit Motorfahrzeugen auf dem Teilstück zwischen der Seestrasse und dem Beginn des Flurweges verboten. Der Zubringerdienst ist allerdings gestattet. Vor Ort ist das Verbot mit dem Signal Nr. 2.13 «Verbot für Motorwagen und Motorräder» beschildert. Eine zusätzliche Signalisation «Sackgasse» ist, da gesetzlich nicht vorgeschrieben, nicht vorhanden.

Die Alte Riedikerstrasse befindet sich innerorts und es handelt sich um eine Nebenstrasse mit einer Erschliessungsfunktion für Wohngebäude, als Zufahrt zu landwirtschaftlichen Flächen sowie für das Durchleiten des Veloverkehrs. Die Alte Riedikerstrasse ist gemäss Richtplan seit 1984 als überkommunaler Radweg ausgeschieden. Dies wurde im Jahre 2016 im kantonalen Velonetzplan (blau) mit der Ausscheidung als Nebenverbindung bestätigt. Durch letzteres soll die Seestrasse als Hauptstrasse vom Veloverkehr entlastet werden.



Das Spielen auf der Fahrbahn von verkehrarmen Nebenstrassen, ist unabhängig vom Temporegime grundsätzlich erlaubt. Die übrigen Verkehrsteilnehmenden dürfen dadurch aber weder behindert noch gefährdet werden (Art. 22b Abs. 1 Signalisationsverordnung, SSV; resp. Art. 46 Verkehrsregelnverordnung, VRV).

Bereits im Rahmen der Bewilligung der Baugesuche Nr. 135-2012 und 78-2016 wurde seitens der Stadtverwaltung diskutiert, ob für Lieferwagen und Umzugswagen eine gesicherte Aufstellfläche geschaffen werden könnte. Im Rahmen der Gesamtbetrachtung wurde etwas in der Art schlussendlich nicht mittels baurechtlicher Auflage verfügt, da die gesetzlichen Vorgaben eingehalten waren.

Hinsichtlich der Thematik Sichtzonen, so bei der Tiefgaragenausfahrt der Liegenschaften Alte Riedikerstrasse 5, 5a, 5b, 5c und 5d bleibt festzuhalten, dass die freizuhaltenden Sichtlinien der Tiefgaragenausfahrt zur Nachbarliegenschaft Richtung Seestrasse per se mit dessen Umgebungsplan korrespondieren müssen. Im Falle einer Einfriedung ist diese auf das nötige Mass (Höhe max. 80 cm) zurückzustutzen, was die Aufgabe der jeweiligen Grundstückbesitzer (und in einer ersten Phase nicht die Aufgabe des Staates; behördlich anzuordnende Ersatzvornahmen bleiben vorbehalten) ist.



c) Voraussetzungen für Tempo 30-Zone, Verkehrszählungen, Analyse

Der Antrag der Petitionäre beinhaltet eine Strasse (Alte Riedikerstrasse) und keine Zone. Eine Zone muss definitionsgemäss aus mehreren Strassen bestehen. Es entspricht der Praxis der Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, bei einer sog. Stichstrasse ein Zonenbegehren (z.B. Tempo 30) abzulehnen. Dieser Praxis schliesst sich auch der Stadtrat Uster an, jüngst festgehalten im Beschluss Nr. 302 vom 12. Juli 2022, Beantwortung des Postulats 658/2021, «Mehr Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren!», Seite 4 unten, der Weisung an den Gemeinderat Uster. Entsprechend ist eine Tempo 30-Zone an der Alten Riedikerstrasse aus verkehrspolizeilicher Sicht – Stand per heute – nicht möglich, resp. nicht bewilligungsfähig.

Diesen Praxisaspekt einmal ausklammernd, bleibt anzufügen, dass gemäss Art. 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit nur unter den vier Literae a-d herabgesetzt werden könnte:

¹ Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Zumindest bei dauernden Verkehrsanordnungen wird immer ein Gutachten verlangt, welches den Sinn und Zweck einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit beschreibt (Art. 32 Strassenverkehrsgesetz, SVG). Ab 1. Januar 2023 soll das Strassenverkehrsgesetz angepasst werden, und die Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens auf untergeordneten Strassen entfällt.

Die Kantonspolizei Zürich verlangt daher für die Verfügung von Tempo 30-Zonen je nach Strassencharakteristik und je nach gemessenem Geschwindigkeitsniveau V85 bei signalisierten «Generell 50 km/h» unterstützende Massnahmen. Bei einer Tempo 30-Zone genügen gemäss den Erfahrungen, resp. Massstäben der Kantonspolizei Zürich auf Strassenzügen, welche einen V85 %-Wert von 36-40 km/h aufweisen, markierungstechnische Massnahmen, wie zum Beispiel wiederholte Bodenmarkierungen «30». Bei einem V85%-Wert von 41 km/h und höher sind zwingend bauliche Massnahmen notwendig.

Die Stadtpolizei Uster, Bereich Verkehrstechnik, führte im Zeitraum vom 6. Mai bis 12. Mai 2022 eine Verkehrszählung mittels Seitenradar an der Alten Riedikerstrasse durch. Dabei wurden folgende Resultate ermittelt (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr, d.h. durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge/24 h):

Total Messungen: 5218

Total Messungen gefiltert: 1780 (mind. 5 km/h und mind. Länge 4.0 Meter)

DTV	254	Fz (ab Grösse PKW, ohne Velos)
V50	15.0	km/h
V85	23.0	km/h
Vmax	50.0	km/h



Für die Beurteilung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist Wert V85 relevant. V85 ist die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wurde. Die V85 von 23.0 km/h an der alten Riedikerstrasse zeigt auf, dass bereits heute deutlich langsamer gefahren wird, als erlaubt. Auffallend ist, dass 42 von 50 Fahrzeugen, die mit über 30 km/h unterwegs waren, aus der Seestrasse in die alte Riedikerstrasse hineinfuhren. Lediglich 8 Fahrzeuge waren von der alten Riedikerstrasse in die Seestrasse hineinfahrend, schneller als mit 30 km/h unterwegs.

Die Verkehrserhebung weist zudem keine Anzeichen auf überhöhte Geschwindigkeiten bei Radfahrenden auf. Die Kategorie Fahrzeuge 1.5 bis 2.5 Meter weist ebenfalls einen V85 von 23 km/h und eine V 50 von 16 km/h auf. Die Vmax dieser Kategorie beträgt lediglich 39 km/h. Das bedeutet, dass 50 % der Radfahrenden langsamer als 16 km/h fahren.

Die entsprechenden Messungen lassen somit die Schlussfolgerung nicht zu, dass die Voraussetzungen im Sinne von Art. 108 lit. a und/oder lit. b SSV als erfüllt anzusehen wären.

d) Flankierende Massnahmen

Im Zusammenhang mit der Schulwegüberwachung (Schulwegsicherheit im weiteren Sinne) bietet das Kommando der Stadtpolizei Uster die Möglichkeit, die Verkehrsinstruktion und Patrouillen zu beauftragen, welche ein zusätzliches Augenmerk auf die Situation auf der Alten Riedikerstrasse, Seestrasse, Seefeldstrasse, bis hin zum Schulhaus Niederuster richten. Dabei werden einerseits Verkehrsteilnehmende (Autolenker, Fahrradlenker) und andererseits Kinder (in Anwesenheit von deren Eltern) vor Ort sensibilisiert. Schliesslich besteht die Option, künftig zur subjektiven Erhöhung der Verkehrssicherheit ein Geschwindigkeitsdisplay (sog. «Speedy») zu montieren.

e) Kantonales Bauprojekt Seestrasse, Tempo 30 als Option, gesamtheitliche Lösung

Hinsichtlich der im Eigentum des Kantons Zürich stehenden Seestrasse ist aktuell ein Strassenbauprojekt, umfassend als Teilbereich auch die Einführung von Tempo 30 als Streckensignalisation – primär aus lärmtechnischen Überlegungen – hängig. Es ist davon auszugehen, dass die Seestrasse im Jahre 2024/2025 entsprechend umgestaltet und die Geschwindigkeit gesamthaft auf «30» reduziert wird. Dies eröffnet in Bezug auf sämtliche anliegenden Strassen – so auch der Alten Riedikerstrasse – die Möglichkeit, im Rahmen einer **ganzheitlichen** Auslegung und Umsetzung eine Tempo 30-**Zone** zu signalisieren, resp. in die bestehenden Tempo 30-Zone(n) zu integrieren.

f) Fazit:

Basierend auf den obigen Ausführungen und Erkenntnissen sowie der räumlichen Ausgestaltung der Alten Riedikerstrasse bleibt zusammenfassend festzuhalten, dass eine Tempo 30-Zone auf der Alten Riedikerstrasse zum jetzigen Zeitpunkt weder sinnvoll noch aus verkehrstechnischer/-polizeilicher Sicht bewilligungsfähig ist.

Der Vollständigkeit halber anzuführen ist, dass eine der im jüngst abgehandelten Postulat «Mehr Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren» aufgeführten Optionen, welche dem Stadtrat von sich aus die Einführung von Tempo 30 Zonen ermöglicht, konkret

- im Rahmen von Strassensanierungsprojekten,
- zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- im Falle von Lärmbelastung
- in Abstimmung mit kantonalen Projekten



vorliegend entfallen (ungeachtet der Tatsache, dass es sich bei der Alten Riedikerstrasse um eine Strecke und keine Zone handelt).

Im Zusammenhang mit dem kantonalen Strassenbauprojekt «Seestrasse» (im Raum stehende Tempo 30-Sreckensignalisation) ist das Tempo 30-Anliegen der Petitionäre, die Alte Riedikerstrasse betreffend, im Rahmen einer gesamtheitlichen Projektbetrachtung (Kanton Zürich / Stadt Uster) indes erneut aufzunehmen und in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu beurteilen.

2. Gestaltung der Fusswege und Einfahrten

Bei jedem Baugesuch¹ werden die Ein- und Ausfahrten sowie Sichtbereiche gemäss der Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) untersucht. Diese Verordnung regelt die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung im Bereich von öffentlichen als auch privaten Strassen der Fein- und Groberschliessung als Zufahrt resp. Ausfahrt sowie die Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen. Im Anhang 3 und 4 werden die erforderlichen Sichtbereiche vertikal als auch nach Geschwindigkeit definiert.

Für jedes neue Bauprojekt müssen die jeweiligen Zufahrten aufs Neue beurteilt werden. Insbesondere bei Überbauungen mit vielen Tiefgaragenplätzen kann dies zu einer Mehrbelastung auf der Strasse führen.

a) Trottoir

Aus der Petition geht mitunter hervor, dass sich die Petitionäre, resp. Anwohnende ein Trottoir wünschen, dabei jedoch auf die Herausforderung wegen der beengten Platzverhältnisse hinweisen. Wegen letzterem Faktum ist ein Trottoir an der Alten Riedikerstrasse nur schwer umsetzbar, resp. an diverse Bedingungen geknüpft: Erst durch entsprechende Landerwerbe (gegebenenfalls sog. Enteignungen) könnte ein Gehbereich zum Beispiel als verbreitertes Bankett oder Trottoir, welches teilweise befahrbar ist, gestaltet werden. Vorausgesetzt wäre eine Machbarkeitsstudie in Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes. Mit einer Umgestaltung des Strassenraums könnten wiederum weitere Varianten in Betracht bezogen werden. In Berücksichtigung der konkret vorliegenden Verhältnisse steht für die Stadt Uster kein Landerwerb als Option im Raum.

b) Begegnungszone

In einer Begegnungszone ist Mischverkehr anzustreben. Das besagte Teilstück der Alten Riedikerstrasse ist mit einem zweiteiligen Fahrverbot («Zubringer gestattet») belegt, welches der anzustrebenden «Mischkultur» einer solchen Zone per se nicht dienlich ist. Da die Durchfahrt für Motorwagen und Motorräder nicht erlaubt ist, spielen letztgenannte Geführte in der Praxis eine untergeordnete Rolle. Der Strassenraum muss sich durch klar erkennbare Aufenthaltsbereiche auszeichnen. Dies könnte in der vorliegenden Konstellation an der Alten Riedikerstrasse nur mittels Umgestaltung des Strassenraumes unter Einbezug der privaten Flächen bewirkt werden. Dabei müsste erreicht werden, eine niveaugleiche Fläche zu schaffen, welche eine «Verschmelzung» von motorisiertem Verkehr und Fussverkehr anstrebt sowie die nebenstehenden Flächen miteinbezieht. Schlussendlich kann die Frage der Verschmelzung jedoch aus folgenden Überlegungen offen bleiben:

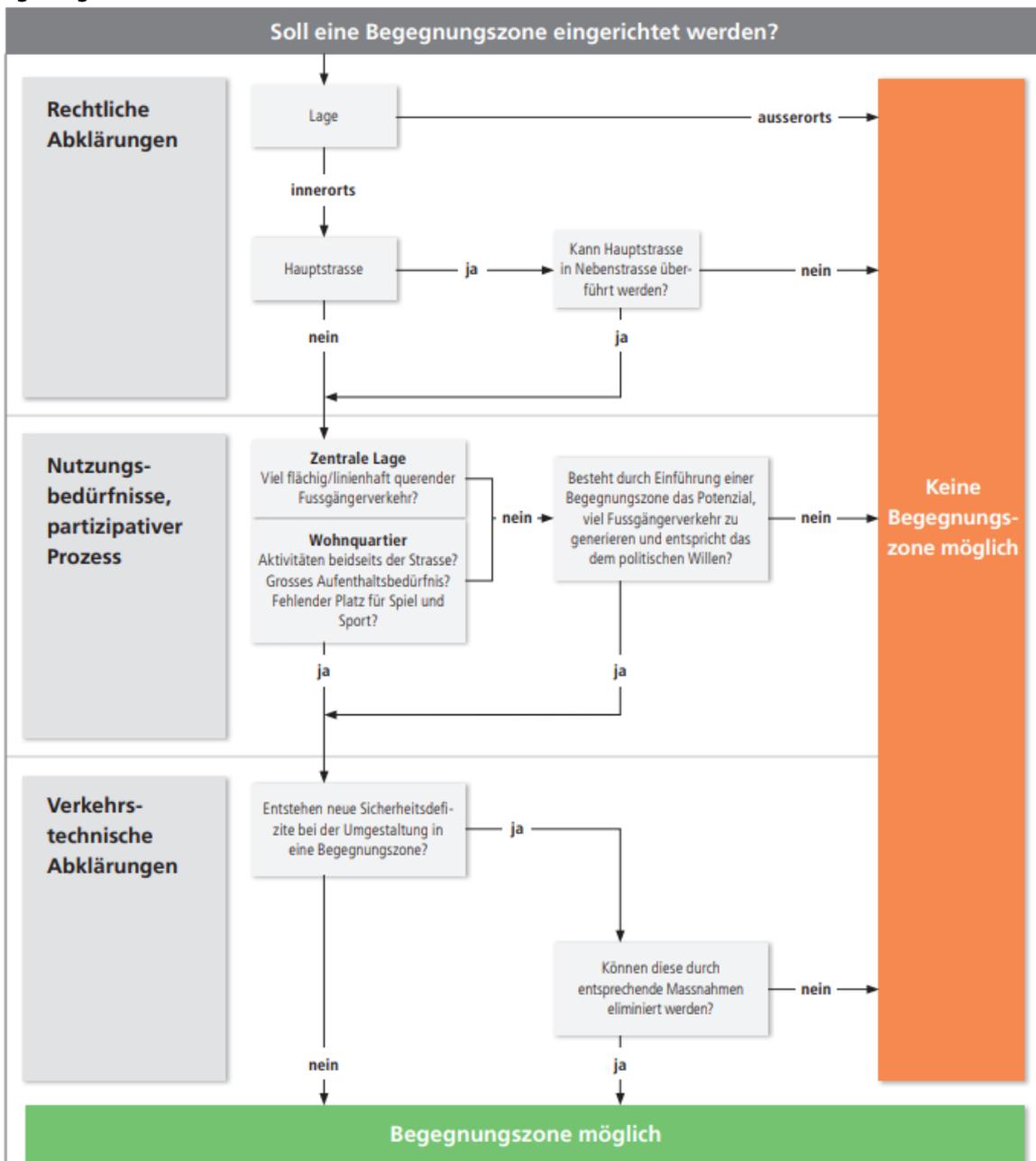
Die Alte Riedikerstrasse befindet sich innerorts und es handelt sich um eine Nebenstrasse. Bei der Strasse handelt es sich jedoch weder um eine zentrale Lage mit viel flächig/linienhaft querenden Fussverkehr noch um ein Wohnquartier mit Aktivitäten beidseits der Strasse mit fehlendem Platz für Spiel und Sport. Weiter ist nicht zu erwarten, dass durch die Einführung einer Begegnungszone viel Fussgängerkehr generiert würde. Um die Wirkung der Begegnungszonen zu erhalten, ist es nicht

¹ so war dies auch der Fall hinsichtlich der Baugesuche 135-2012 und 78-2016 die Alte Riedikerstrasse in Uster betreffend



dienlich, eine solche «Zone», resp. de facto eben «Strecke» an der Alten Riedikerstrasse zu signalisieren.

Vgl. folgende Grafik:



(Quelle: bfu Beratungsstelle für Unfallverhütung, Fachbroschüre Begegnungszonen)

Entsprechend ist eine Begegnungszone an der Alten Riedikerstrasse aus verkehrspolizeilicher Sicht – Stand auch per heute – nicht möglich, resp. nicht bewilligungsfähig.

**B «Kein zusätzlicher Verkehr» (Anlieferungsfahrten; Erschliessung weiterer Häuser)**

Die verkehrstechnische Erschliessung von Grundstücken wird im Wesentlichen durch das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG; LS 700.1) und die Verkehrserschliessungsverordnung (VErV; LS 700.4) geregelt. Die sich daraus ableitenden Erschliessungsgrundsätze sind öffentliches und somit zwingend anwendbares Recht. Ein Handlungsspielraum für die anwendende Behörde diesbezüglich besteht grundsätzlich nicht.

Für die zur Diskussion stehenden, letzten noch unbebaut verbliebenen Grundstücke Kat. Nrn. C2842 und C3518 ergeben sich aufgrund der aktuellen Strassenlage grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur verkehrstechnischen Erschliessung. Diese kann Wahlweise über die Alte Riedikerstrasse (Gemeindestrasse, Zufahrtsart gem. VErV: Zufahrtsweg 1) und/oder über die Seestrasse (Staatsstrasse, Zufahrtsart gem. VErV: Erschliessungsstrasse) erfolgen.

Bei der Seestrasse handelt es sich um eine wichtige Ortszufahrt nach Niederuster. Verkehrserschliessungen im Bereich von wichtigen öffentlichen Strassen haben nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung von mehreren Ausfahrten zu erfolgen (§ 240 Abs. 3 PBG). Es gilt somit das Prinzip der rückwärtigen Erschliessung. Eine direkte Erschliessung erfordert die Bewilligung der Baudirektion und wird in der Regel nur dann erteilt, wenn sich keine Alternativen für eine rückwärtige Erschliessung ergeben. Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall.

Mit der Alten Riedikerstrasse existiert ein kommunaler Verkehrsträger, welcher den technischen Anforderungen an Zufahrten gemäss Anhang 1 der VErV vollumfänglich entspricht. Diese sehen für einen solchen Verkehrsträger (Zufahrtsweg 1) einen maximalen Erschliessungsumfang von bis zu 150 Wohneinheiten vor, was vorliegend, auch unter Einbezug der Neubauten, bei Weitem nicht erreicht wird. Selbst die vorherrschende Strassenbreite von aktuell 4.50 m entspricht den Anforderungen, wie auch der dafür nötige Ausbaugrad des Strassentyps (Typ 2: Kombinierte Fahrbahn für Fahrzeuge und FussgängerInnen).

Fazit:

Somit ergibt sich, dass ein zusätzlicher Verkehr per Petition durch die Behörde nicht einfach unterbunden werden kann. Die vorgängigen Darlegungen erfolgten in grundsätzlicher Weise. Die Bauvorhaben auf den besagten Parzellen befinden sich gegenwärtig im baurechtlichen Bewilligungsverfahren. Den Ergebnissen aus der entsprechenden Prüfung kann in diesem Rahmen nicht vorgegriffen werden.

C «Kein Bauverkehr» (Bauverkehr im Zusammenhang mit geplanten Mehrfamilienhäusern)

Eine Baustelle zur Errichtung eines Bauwerks im Siedlungsgebiet stellt immer eine Ausnahmesituation dar. Die verkehrlichen Verhältnisse zu dessen möglichst sicheren Abwicklung werden im Rahmen der Baustelleninstallationsplanung überprüft und genehmigt. Die Ausführung unterliegt dabei der strengen Aufsicht der Bauinspektionsbehörde.

Jeder betroffene Anwohner kann sich dabei im Rahmen des baurechtlichen Bewilligungsverfahrens im Zeitraum der öffentlichen Auflage des Bauvorhabens einbringen (Rechtliches Gehör) und gegebenenfalls seine allfällig durch den diesbezüglichen Bauentscheid beschlagenen Rechte gerichtlich überprüfen lassen (Rechtsmittelverfahren).

Bei Vorliegen einer rechtskräftigen Baubewilligung werden alsdann die Abteilungen Bau (Bauinspektion) und Sicherheit (Verkehrstechnik) unter Berücksichtigung sämtlicher Akten und Fakten eine gesetzeskonforme, so auch für die Petitionäre bestmögliche Variante erarbeiten und umsetzen (lassen). Eine Erschliessung über den Hosenlupfweg wird im Detail geprüft werden, so konkret unter Einbezug der bestehenden Herausforderungen (u.a. Einverständniserklärung der Eigentümerschaft im Sinne der Unterhaltsgenossenschaft; bestehender Veloweg auf der Alten



Riedikerstrasse bis über die Kreuzung Hosenlupfweg; für Baufahrzeuge/Lastwagen zu fahrender Radius im Bereich Alte Riedikerstrasse/Hosenlupfweg; Ausfahrt Hosenlupfweg auf Seestrasse als Kantonsstrasse).

Fazit:

Aufgrund der noch vielen offenen Fragestellungen kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorweg ausgeschlossen werden, dass die Alte Riedikerstrasse vom zu erwartenden Baustellenverkehr gänzlich freigehalten werden kann. Die zuständigen Vollzugsorgane werden jedoch bemüht sein, im Rahmen des rechtlichen Handlungsspielraums ein möglichst schonungsvolles und sicheres Verkehrsregime einzurichten.

Gesamtfazit:

Die vorliegende Petition ist im Sinne des nachfolgenden Dispositivs als erledigt abzuschreiben.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Die Petition wird als erledigt abgeschrieben.
2. Die Abteilung Sicherheit wird beauftragt, den Vertreter der Petenten mit separatem Schreiben zu informieren.
3. Die Abteilung Sicherheit wird beauftragt, das Petitionsanliegen (Tempo 30) die Alte Riedikerstrasse betreffend, im Zusammenhang mit dem kantonalen Bauprojekt Seestrasse (im Raum stehende Tempo 30 Signalisation), als Zone erneut aufzunehmen und als Gesamtpaket – in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Abteilung Bau – zu beurteilen.
4. Mitteilung als Protokollauszug an
 - Abteilung Sicherheit, Abteilungsvorsteherin Beatrice Caviezel
 - Abteilung Bau, Abteilungsvorsteher Stefan Feldmann
 - Abteilung Sicherheit, Abteilungsleiter Enrico Quattrini
 - Abteilung Bau, Abteilungsleiterin Fabienne Chappuis
 - Abteilung Bau, Stadtingenieur Marcel Kauer
 - Abteilung Bau, GF Infrastrukturbau und Unterhalt
 - Abteilung Sicherheit, LG Stadtpolizei

öffentlich