



Rosengartentram & Rosengartentunnel: Mobilität sicherstellen – Wirtschaft stärken

Provisorium seit 1972: Seit bald 45 Jahren kommt es auf der Achse Rosengarten-/Bucheeggstrasse in der Stadt Zürich fast täglich zu Verkehrsüberlastungen, die zu Staus und Wartezeiten führen. Die Belastung auf der Rosengartenstrasse, die einst als Provisorium für den Durchgangsverkehr gebaut wurde, liegt bei rund 56'000 Fahrzeugen pro Tag. Zudem belastet die Achse die angrenzenden Quartiere und behindert deren Weiterentwicklung.

Zentrale Lage im Strassennetz: Die Rosengartenachse bildet mit der Hardbrücke heute die einzige leistungsfähige Strassenverbindung zwischen Zürich Nord, der Flughafenregion sowie dem übrigen nordöstlichen Kantonsgebiet auf der einen, und Zürich West sowie den bevölkerungs- und arbeitsplatzreichen Gebieten südlich des SBB-Gleiskorridors auf der anderen Seite. Gleichermassen stellt sie eine wichtige Verbindung zwischen diesen städtischen Gebieten und der schnell wachsenden Region Limmattal dar.

Grosse volkswirtschaftliche Bedeutung: Die Rosengartenachse hat für einen grossen Teil der Kantonsbevölkerung eine wichtige Verbindungs- oder Erschliessungsfunktion. Allein in ihrem näheren Einzugsgebiet wohnen insgesamt rund 320 000 Menschen. Im selben Gebiet arbeiten zudem 284'000 Personen (30% aller Beschäftigten im Kanton Zürich).

Gesamtprojekt ermöglicht dauerhafte Entlastung und Aufwertung

Das Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel ist der erste gemeinsame, verkehrsträgerübergreifende Ansatz von Stadt und Kanton Zürich zur Lösung der Verkehrsprobleme am Rosengarten.



- Der Rosengartentunnel übernimmt den nicht-lokalen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von der Rosengartenstrasse und gewährleistet den Verkehrsfluss auf dieser wichtigen Achse.
- Oberirdisch entsteht Platz für das Rosengartentram und neues Quartierleben.
- Das Tram stärkt die Achse für den öffentlichen Verkehr und verbindet Zürich Nord und Zürich West auf direktem Wege.
- Flankierende Massnahmen ermöglichen die erwünschte Verlagerung.



Wichtige Achse erhalten: Mit dem Gesamtprojekt wird die Rosengartenachse für die Zukunft fit gemacht. Sie bleibt eine bedeutende und leistungsfähige Verbindung zwischen Quartieren, Stadtteilen und darüber hinaus bis in die Agglomeration. Der Verkehr wird verstetigt und siedlungsverträglich abgewickelt. Die Reisezeiten werden besser planbar. Die Erreichbarkeit sämtlicher von der Rosengartenachse erschlossenen Gebiete ist weiterhin sichergestellt.

Erhöhte öV-Kapazität: Die neue Tramtangente ist deutlich leistungsfähiger als die heutigen Busse und kann das gesamte Mobilitätswachstum auf absehbare Zeit aufnehmen. Zudem entlastet sie in Bezug auf den ÖV das Gebiet um den Hauptbahnhof, was sich positiv auf die Stabilität des gesamten Tramnetzes auswirkt.

Rosengartenachse als quaterverbindende Lebensader: Die getrennten Quartierteile werden wieder miteinander verbunden und es entsteht ein attraktives, lebendiges Stadtbild. Die Belastung der Bevölkerung durch Abgas- und Lärmemissionen verringert sich deutlich und die Lebensqualität in den umliegenden Gebieten wird erhöht.

Das Gesamtprojekt

- Rosengarten tram & Rosengarten tunnel ist ein gemeinsames Grossprojekt von Stadt und Kanton Zürich.
- Es umfasst einen Strassentunnel zwischen Irchelpark und Hardbrücke, eine neue Tramverbindung vom Milchbuck zum Albisriederplatz sowie flankierende Massnahmen im Strassennetz.
- Um den gesamten nicht-lokalen Verkehr aufzunehmen, weist der Tunnel beim Irchelpark, am Wipkinger- und am Bucheggplatz Anschlüsse auf.
- Es sind zwei zusätzliche Tramlinien geplant. Sie bieten direkte Verbindungen zwischen Zürich Nord und Zürich West bzw. Zürich Süd.
- Die Gesamtkosten liegen bei rund 1'078 Mio. Franken (inkl. Projektreserve), wovon der Kanton 1'030 Mio. Franken finanziert. Es wird eine Beteiligung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme angestrebt.
- Der kantonale Strassenfonds ist genügend alimentiert, um den entstehenden Mehraufwand zu tragen, ohne andere Projekte und Aufgaben zu beeinträchtigen. Das Tramprojekt ist im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen jährlichen Einlage in den Verkehrsfonds finanzierbar.

Weitere Informationen und Argumente unter www.rosengarten-zuerich.ch



Fragen & Antworten

Warum ist das Gesamtprojekt Rosengarten tram & Rosengarten tunnel besser als frühere Lösungsvorschläge?

Weil in diesem Projekt MIV, ÖV sowie Velo- und Fussverkehr optimal aufeinander abgestimmt sind: Der Tunnel übernimmt den nicht-lokalen Autoverkehr von der Rosengartenstrasse, sodass dort Platz für das Tram und für neues Quartierleben entsteht. Das Rosengarten tram verbindet die Entwicklungsgebiete in Zürich Nord, Zürich West und Zürich Süd. Es schafft zusätzliche ÖV-Kapazität und kann das Mobilitätswachstum auf absehbare Zeit aufnehmen. Der Autoverkehr wird verflüssigt und kann siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Rosengartenachse bleibt eine bedeutende und leistungsfähige Verbindung zwischen Quartieren, Stadtteilen und Agglomerationen.

Wie wurde das vorliegende Gesamtprojekt als Bestvariante bestimmt?

Im Rahmen der von Stadt und Kanton gemeinsam durchgeführten Gesamtstudie wurde auch ein umfangreicher und ergebnisoffener Variantenvergleich durchgeführt. Das aktuelle Projekt setzte sich klar als Bestvariante durch, weil eine umfassende Entlastung der Rosengartenstrasse ohne nachteilige Auswirkungen auf grosse Teile der Stadt nur mit dem geplanten Strassentunnel erreicht werden kann. Der Projektnutzen liegt bei weitem nicht nur in der Quartieraufwertung, sondern in einer weitreichenden Verbesserung des gesamten Verkehrssystems in der Stadt und im Kanton.

Wieso wurde der – im Richtplan vorgesehene – Waidhaldetunnel verworfen?

Der Variantenvergleich zeigte auf, dass der Waidhaldetunnel trotz höherer Kosten deutliche Nachteile gegenüber dem Rosengarten tunnel aufweist. So würde der Anschluss an das bestehende Strassennetz im Bereich Förrlibuck-/Duttweilerstrasse erfolgen und dort Zürich West zerschneiden, das in den letzten Jahren stadträumlich aufgewertet wurde. Zudem würde die Erschliessung des Duttweilerareals und der angrenzenden Gebiete erschwert. Der Anschluss an die Pfingstweidstrasse wäre sowohl verkehrs- als auch bautechnisch sehr aufwändig. Der Waidhaldetunnel entlastet die Rosengartenstrasse zudem deutlich weniger stark als der Rosengarten tunnel. Darüber hinaus ist die Unterquerung der Limmat mit einem Strassentunnel aufgrund der Hydrologie kaum bewilligungsfähig.

Wieso ist das Projekt aus wirtschaftlicher Sicht interessant?

Für Wirtschaft und Gewerbe ist es wichtig, dass Lieferungen zuverlässig und zeitnah erfolgen können. Die Rosengartenachse verbindet die wichtigen Arbeitsplatzgebiete und Wirtschaftsräume in Zürich Nord, Zürich West und den umliegenden Gemeinden. Eine gute Erschliessung dieser Gebiete ist für den ganzen Kanton von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Das Gesamtprojekt Rosengarten tram & Rosengarten tunnel bringt für diese wichtige Achse zudem die lange ersehnte Entlastung: Der Verkehr am Rosengarten fliesst besser. Dies spart Zeit und minimiert Umwegfahrten.

Weshalb ist die Rosengartenachse so wichtig für den Wirtschaftsraum Zürich?

Im Einzugsgebiet der Achse pulsiert das städtische Leben. Allein in den Quartieren Zürich West und Zürich Nord sowie in den Stadtkreisen 3, 6 und 10 wohnen 320'000 Personen. Das ist mehr als ein Fünftel der Kantonsbevölkerung und mehr als in den Städten Basel und Winterthur zusammen. Im selben Gebiet arbeiten zudem über 284'000 Personen, was knapp 30 Prozent aller Beschäftigten im Kanton entspricht. Diese konzentrierte Nutzung für Wohnen und Arbeiten löst täglich unzählige Verkehrsbewegungen mit Ziel oder Ausgangspunkt in diesen Gebieten aus. Die Rosengartenachse hat somit für einen grossen Teil der Kantonsbevölkerung eine wichtige Verbindungs- oder Erschliessungsfunktion.



Warum wird die MIV-Kapazität nicht erhöht?

Aufgrund der gegebenen Kapazität der Anschlussbauwerke (z.B. Hardbrücke) ist keine Erhöhung der MIV-Kapazität möglich. Das Rosengartentram schafft hingegen zusätzliche Kapazität und kann das Mobilitätswachstum auf absehbare Zeit aufnehmen.

Für eine Entlastung der Rosengartenstrasse und die Realisierung des Trams wird kein Tunnel benötigt. Da reichen eine Spurreduktion und flankierende Massnahmen.

Ein solches Tramprojekt wurde im Jahre 2010 von der Stadtzürcher Stimmbevölkerung in allen Stadtkreisen deutlich abgelehnt. Bemängelt wurde in der politischen Diskussion vor allem, dass die Vorlage keine Lösung für den motorisierten Individualverkehr vorsah. Trotzdem wurde in der Gesamtstudie erneut eine Tramlösung ohne Tunnel geprüft – und abermals verworfen, da sie mit erheblichen Nachteilen verknüpft wäre. Das Tramtrasse würde die MIV-Kapazität der bestehenden Strasse um rund 40% auf 36'000 Fahrzeuge/Tag reduzieren. Um angesichts der enormen Bedeutung der Achse für den Autoverkehr überhaupt eine signifikante Reduktion der Nachfrage zu erreichen, wären drastische verkehrspolitische Massnahmen nötig. Viele davon sind aus heutiger Sicht weder umsetzbar noch mehrheitsfähig. Zudem wäre die Rosengartenachse nach wie vor stark belastet und somit keine Neugestaltung der Strassenräume und keine Verbesserung der Lebensqualität möglich.

Braucht es wirklich ein Tram auf der Rosengartenachse?

Ja. Die geplanten Tramlinien sind deutlich leistungsfähiger als die heute verkehrenden Busse und können die wachsende Nachfrage auf diesem Abschnitt auf absehbare Zeit abdecken. Es entsteht eine leistungsfähige, umsteigefreie und zuverlässige Tramverbindung zwischen Zürich Nord bis über das Gleisfeld der SBB, die eine positive und stabilisierende Auswirkung auf das gesamte städtische Tramnetz hat. Insbesondere wird durch diese leistungsfähige Tangente der stark ausgelastete ÖV-Knoten um den Hauptbahnhof entlastet und so eine Weiterentwicklung des städtischen öffentlichen Verkehrs ermöglicht. Durch die direkte Anbindung an den Bahnhof Hardbrücke wird das gesamte öV-Angebot in der Region noch attraktiver.

Reicht ein Bauwerk mit nur einer Tunnelröhre ohne Zwischenanschlüsse nicht aus?

Eine solche Variante wurde ebenfalls geprüft. Wegen der fehlenden Anschlüsse bringt sie jedoch eine deutlich geringere Entlastung für die heutige Rosengartenachse. Diese müsste auch in Zukunft als Hauptverkehrsstrasse betrieben werden. Der Nutzen der Variante ist somit trotz hoher Kosten (rund 780 Mio. Franken) deutlich beschränkt.

Weshalb wird nicht einfach die Rosengartenstrasse untertunnelt/ingehaust? Das wäre billiger.

Schon bei der Studie für den Waidhaldetunnel hat sich gezeigt, dass bei der Variante mit direkter Untertunnelung der Rosengartenstrasse die Nachteile überwiegen. Einerseits wäre das Gefälle im Tunnel zu gross, was ein Sicherheitsrisiko bergen würde. Andererseits käme es während der langen Bauzeit zu grossen Störungen des Verkehrs auf der Rosengartenstrasse. Für eine Einhausung ist der Platz zwischen den Gebäuden nicht ausreichend.

Wird hier nicht ein Schleichweg zur Nordumfahrung gebaut?

Nein. Die Nordumfahrung wird bis zur Inbetriebnahme von Rosengartentunnel & Rosengartentram bereits ausgebaut sein und die notwendige Kapazität aufweisen. Zudem wird die Kapazität der Strasse durch den Bau des Tunnels nicht erhöht, da diese grösstenteils nicht durch den Tunnel an sich definiert wird, sondern durch die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Bauwerke (z.B. Hardbrücke). Diese können gar nicht mehr Fahrzeuge als heute aufnehmen. Es ist davon auszugehen, dass dank des Ausbaus der Nordumfahrung der Durchgangsverkehr (heute rund 6 Prozent) aus der Rosengartenstrasse noch stärker zurück auf die Nordumfahrung verlagert wird.

Was geschieht nach dem Bau mit der Rosengartenachse?

Die Rosengarten-/Bucheggstrasse zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz wird zur kommunalen Achse abklassiert. Entsprechende flankierende Massnahmen sind Bestandteil des Projektes.



Was geschieht mit der Rosengartenbrücke?

Mit dem Bau des Rosengartentunnels kann die Rosengartenbrücke abgebrochen werden. Die Nordstrasse wird mit einer ebenerdigen Einmündung an die Rosengartenstrasse angebunden.

Wie viele Autos werden nach dem Bau des Tunnels noch über die Rosengartenstrasse fahren?

Gemäss heutigen Prognosen werden es rund 3'000 Fahrzeugen pro Tag sein – was einem ganz normalen Quartier-Binnenverkehr entspricht. Diese Verkehrsmenge ist als Projektziel und in der Vorlage enthalten und wird als Bestandteil des Gesamtprojekts durch flankierende Massnahmen sichergestellt.

Was wird für das Velo geplant?

Das Projekt berücksichtigt die im Richtplan enthaltenen Velorouten. In der ganzen Rosengartenstrasse und Bucheggstrasse sind Veloinfrastrukturen vorgesehen. Ebenfalls kann die Verknüpfung der Masterplanroute in der Röschibachstrasse mit jener über die Wipkingerbrücke im Rahmen dieses Projektes in beiden Richtungen angeboten werden. Eine Veloroute auf der Hardbrücke ist aufgrund von beschränkten Platzverhältnissen weiterhin nicht vorgesehen.

Gibt es Alternativen zum geplanten Tunnelportal auf dem Wipkingerplatz?

Das Gesamtkonzept beinhaltet keine Alternative zum Tunnelportal Wipkingerplatz. Das Portal ist zwar eine städtebauliche Herausforderung, die aber zugunsten der damit zu erreichenden Aufwertung der ganzen Rosengartenstrasse in Kauf genommen wird. Der sorgfältigen Planung und möglichst quatiervetraglichen Gestaltung des Portalbereichs wird in Rahmen der Projektierung durch Stadt und Kanton Zürich grosse Beachtung geschenkt.

Welche Geschwindigkeit wird im Tunnel gefahren?

Da es sich um einen innerstädtischen Tunnel handelt, soll eine Geschwindigkeit von 50km/h signalisiert werden. Dies entspricht der heutigen Tempolimite auf der Rosengartenstrasse.

Welche flankierenden Massnahmen sind geplant?

Es ist sicher notwendig, den Schleich- und Ausweichverkehr in den umliegenden Quartieren zu unterbinden. Welche verkehrsberuhigenden Massnahmen wo zum Einsatz kommen, muss noch festgelegt werden. Das ist auch noch Gegenstand der weiterführenden Gespräche zwischen Stadt und Kanton. Die flankierenden Massnahmen im direkten Projektperimeter sind in den Kosten enthalten.

Wird es ein Tempo-30-Regime auf der Rosengartenstrasse geben?

Im Rahmen der Neugestaltung der Rosengartenstrasse ist auch eine Temporeduktion als Massnahme angedacht. Die genaue Ausgestaltung des Strassenraums wird im weiteren Projektverlauf abgeklärt.

Weshalb wird das Tram erst nach dem Tunnel gebaut?

Ohne die Ersatzmassnahme für den MIV, den Rosengartentunnel, kann kein Rosengarten tram gebaut werden. Das hat auch das Stadtzürcher Stimmvolk 2010 so gesehen und eine Initiative, die ein Tram ohne MIV-Lösung wollte, abgelehnt. Für die Planung, Projektierung und den Bau des Tunnels braucht es aber die entsprechende Zeit, sodass der Tunnel erst ab 2030 für den MIV befahrbar sein wird und die Rosengartenstrasse frei ist für den zweijährigen Bau des Rosengarten trams.

Können die Trams die Steigung der Rosengartenstrasse problemlos bewältigen?

Ja. Im steilsten Abschnitt des Tramprojekts beträgt die Steigung knapp acht Prozent und erfordert eine Ausnahmegenehmigung des Bundeamts für Verkehr (BAV). Diese Steigung ist vergleichbar mit den Strecken zum Albisgütli oder zum Zoo. Um das zulässige Gefälle einhalten zu können muss im Bereich der Haltestelle Rosengartenstrasse etwa 25 cm Boden abgetragen werden.



Kann der Bahnhof Hardbrücke die zusätzliche Passagierkapazität bewältigen?

Die Bewältigung der grossen Verkehrsströme bei engen Platzverhältnissen am Bahnhof Hardbrücke ist sicherlich eine Herausforderung. Die besseren Verbindungen zwischen Zürich West und Zürich Nord mit den VBZ ermöglichen es jedoch auch, für innerstädtische Verbindungen die S-Bahn und damit auch den Bahnhof Hardbrücke zu entlasten. Zudem werden derzeit im Zusammenhang mit dem Projekt Tramverbindung Hardbrücke auch diverse Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigesituation zwischen Tram und S-Bahn ergriffen. Bis zur Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke im Dezember 2017 werden diverse bauliche Verbesserungen umgesetzt. So werden unter anderem beidseitig der Hardbrücke die bestehenden Plattformen vergrössert und ein zusätzlicher Treppenzugang je Brückenseite zum Mittelperron erstellt.

Ist es garantiert, dass die Bevölkerung beim Gesamtprojekt und bei der Gestaltung mitwirken kann?

Mit dem Gesamtprojekt soll nicht zuletzt das Quartier entlastet werden. Es soll daher bewusst unter Einbezug der Anwohnerinnen und Anwohner realisiert werden. Die erneute Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss §13 des Strassengesetzes vorgesehen, Direktbetroffene und berechnete Institutionen können auch bei der Auflage des Bauprojekts (§16) Einsprachen einreichen.

Wie wird die Stadt sicherstellen, dass die Mietpreise im Quartier nicht übermässig steigen?

Wenn die entsprechenden Quartiere an Beliebtheit gewinnen, kann auch das Angebot an günstigem Wohn- und Gewerberaum unter Druck geraten. Dies wird aber nicht von heute auf morgen geschehen: Wir haben es rund um die Rosengartenachse erstens mit einem grossen Anteil von kleinparzelliertem Privateigentum und mit Stockwerkeigentum zu tun. Zweitens gibt es in den betroffenen Gebieten viele Baugenossenschaften, welche mit ihrem Kostenmietprinzip Verteuerungstendenzen abfedern und für eine gewisse Stabilität in der Bevölkerungsstruktur sorgen. Darüber hinaus hat die Stadt den Auftrag, für gemeinnützige Wohnbauträgerschaften im Stadtgebiet Land und Liegenschaften zu kaufen, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und eine gute soziale Durchmischung sicherzustellen. Diese aktive Wohnpolitik wird im gesamten Stadtgebiet verfolgt, auch am Rosengarten.

Kann sich der Kanton Zürich die Kosten für dieses Projekt in Anbetracht der angespannten Finanzlage überhaupt leisten?

Tatsächlich hat der Regierungsrat Mitte April 2016 ein Sparpaket vorgelegt. Rosengarten tram & Rosengartentunnel liegen jedoch ausserhalb dieser Sparmassnahmen. Die von der Leistungsüberprüfung betroffenen Projekte haben einen anderen Planungshorizont. Es ist trotz der angespannten finanziellen Situation des Kantons wichtig, dass Grossprojekte mit einer langen Realisierungsphase heute angegangen werden.

Ist es nicht irrwitzig, fast eine Milliarde Franken auszugeben, ohne dass sich die Verkehrssituation für den MIV verbessert?

Die Rosengartenstrasse wurde vor 40 Jahren als Provisorium in Betrieb genommen. Eine Lösung für eine der meistbefahrenen Strassen der Schweiz in einem Wohnquartier muss gefunden werden. Der Nutzen für den MIV liegt in der Verstetigung des Verkehrsflusses und der besseren Planbarkeit der Reisezeiten. In Bezug auf den Gesamtverkehr erhöht das Tram die Gesamtkapazität erhöht. So kann das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Zukunft bewältigt werden. Angesichts des damit verbundenen grossen volkswirtschaftlichen, städtebaulichen und gesamtverkehrlichen Nutzens ist das Geld sehr gut investiert.

Weshalb zahlt der Kanton so viel bzw. die Stadt so wenig ans Projekt?

Das Spezialgesetz und der Rahmenkredit ermöglichen eine klar geregelte und einheitliche Finanzierung der Projektkosten. Dieses Vorgehen hat aber keinen Einfluss auf den Kostenteiler: Dieser entspricht im Ergebnis der Regelfinanzierung gemäss Strassen- und Personenverkehrsgesetz. Das heisst, der Kanton bezahlt nicht mehr oder weniger, als er ohne Spezialgesetz bezahlen würde. Geändert werden lediglich die Zuständigkeiten für das Vorhaben. Aus Sicht des Regierungsrats bestehen angesichts der grossen Bedeutung der Rosengartenachse für den gesamten



Kanton keine Gründe, um in diesem Fall von den gesetzlichen Finanzierungsvorgaben abzuweichen.

Warum wird wieder nur in der Stadt investiert? Bleibt genug für Projekte ausserhalb der Stadt?

Die Rosengartenachse ist für den ganzen Wirtschaftsraum Zürich von zentraler Bedeutung. Aber selbstverständlich ist er nur eines von vielen Projekten, die nötig sind, um die Mobilität im Kanton Zürich auch in Zukunft zu gewährleisten und weiterzuentwickeln. Der Kanton steht hier in der Pflicht, seine Verkehrsnetze entsprechend dem kantonalen Richtplan und in Abstimmung auf die Entwicklung der übergeordneten Verkehrsnetze auszubauen. Dazu plant und realisiert er verschiedene Vorhaben im ganzen Kantonsgebiet, sei es für den öffentlichen Verkehr (z.B. Limmattalbahn, Tram Hardbrücke, Verlängerungen Glattalbahn) oder für die Strasse (z.B. Verbesserungen im Limmattaler Strassennetz, Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach, Umfahrung Eglisau, Uster West). In den städtischen Agglomerationen, in denen die Verkehrsnetze häufig an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gelangen, besteht aber besonderer Handlungsdruck

Weshalb wird dem Kantonsrat die Vorlage bereits auf Stand einer Projektstudie vorgelegt?

Angesichts der jahrzehntelangen Vorgeschichte mit zahlreichen gescheiterten Lösungsversuchen und des dringenden Handlungsbedarfs drängt es sich auf, möglichst früh einen politischen Grundsatzenscheid über das Gesamtprojekt Rosengartentunnel & Rosengartentram zu fällen. Das Spezialgesetz definiert die Kernelemente des Projekts und regelt die Zuständigkeiten, während Detailfragen zur konkreten Ausführung und Umsetzung oder Gestaltung einzelner Teile des Projekts in den folgenden Phasen geklärt werden. Das ist auch aus finanzieller Sicht sinnvoll, da die Ausarbeitung eines detaillierten Vorprojekts gut 20 Mio. Franken kosten würde.