

Auszug aus dem Protokoll der Bau-, Planungs- und Umweltkommission

Sitzung Nr. 6

vom 22. September 2025

trü *Beschluss Nr. 45*

Aufwertung Lindenstrasse und Bahnhofplatz Grenchen Nord: Studienauftrag und 1. Vernehmlassung Variantenstudium

1 Ausgangslage

1.1 Beschlüsse

GRB 2672 / 15.09.2020

Postulat Peter Brotschi (CVP): Aufwertung der Lindenstrasse: Beschluss über Erheblicherklärung

- 1.2 Das Schul- und Kulturzentrum entlang der Lindenstrasse stellt mit seinen Schulhäusern, Schul- und Sportplätzen, Parkanlagen, Kirchen sowie der Stadtbibliothek und dem Parktheater ein einzigartiges Ensemble dar. Jedoch genügt die Lindenstrasse den heutigen Anforderungen an das Schul- und Kulturzentrum nicht mehr und befindet sich auch ästhetisch und baulich in einem schlechten Zustand. Ebenfalls entspricht die ursprünglich als Durchgangsstrasse erstellte Lindenstrasse nicht mehr der aktuellen Verkehrserschliessung.
- 1.3 Angrenzend an die Lindenstrasse ist auch das heutige Erscheinungsbild des Bahnhofplatzes Grenchen Nord unattraktiv. So besteht keine einheitliche Gestaltung des Strassenraumes und die Organisation der einzelnen Verkehrsteilnehmer ist unübersichtlich und betrieblich nicht optimal. Eine Verkehrsentflechtung fehlt heute gänzlich. Auch können die bestehenden Bushaltekanten «Grenchen Nord» mit der heutigen Strassenführung nicht behindertengerecht ausgebildet werden und kommen ihrer Bedeutung nicht nach (u.a. teilweise keine geschützten Wartebereiche).
- 1.4 Mit GRB Nr. 2672 vom 15.09.2020 hat der Gemeinderat ein Postulat als erheblich erklärt, wonach die Lindenstrasse unter Einbezug des Bahnhofplatzes Grenchen Nord aufgewertet werden soll. In der Folge wurden die Bedürfnisse der Projektbetroffenen abgeklärt und ein Studienwettbewerb durchgeführt. Auf der Basis des Studienwettbewerbs wurden anschliessend die Varianten zum Verkehrsregime beim Bahnhofplatz Grenchen Nord erarbeitet.
- 1.5 Vorliegend soll über den durchgeführten Studienwettbewerb orientiert, eine 1. Vernehmlassung zum Variantenstudium durchgeführt sowie das weitere Vorgehen aufgezeigt werden.

2 Aufgabe und Projektperimeter

- 2.1 Der Bahnhofplatz Grenchen Nord und die Lindenstrasse sind so aufzuwerten, dass diese ihrer Bedeutung für Grenchen als wichtiger Ankunftsort sowie als bedeutendes Schul- und Kulturzentrum gerecht werden. Der Bahnhof Grenchen Nord ist analog dem

Bahnhof Grenchen Süd zur multimodalen Drehscheibe zu entwickeln und die angrenzende Lindenstrasse attraktiv daran anzubinden. Entlang der Lindenstrasse sind die verschiedenen Schul- und Kultureinrichtungen gewinnbringend zu verbinden und die jeweiligen Plätze zu stärken.

- 2.2 Entsprechend dem Postulat erstreckt sich der Projektperimeter vom Bahnhof Grenchen Nord entlang der gesamten Lindenstrasse und beinhaltet ebenfalls den südseitig angrenzenden Lindenpark. Bewusst nicht Bestandteil des Projektperimeters sind grösstenteils die Schulanlagen der Schulhäuser. Diese unterliegend den Bedürfnissen des Schulbetriebs und sollen nicht zur Aufwertung der Lindenstrasse herangezogen werden.



3 Bedürfnisabklärung

- 3.1 Als Grundlage wurden im Sommer 2023 in einem ersten Schritt die Bedürfnisse der betroffenen Akteure rund um den Bahnhof Grenchen Nord und der Lindenstrasse abgeklärt. Die zur Stellungnahme eingeladenen Akteure sind:

- Transportunternehmen
 - o BLS AG, Bern
 - o Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG, Grenchen
 - o Jura-Taxi, Grenchen
- Institutionen
 - o Römisch-katholische Pfarrei St. Eusebius Grenchen
 - o Christkatholische Kirchgemeinde Grenchen
 - o Kindertagesstätte Teddybär

- ISG Kinder- und Jugendförderung Grenchen
- Firmen und Betriebe
 - Fortis Watches AG, Grenchen
 - Parktheater Grenchen
- Behörden und Kommissionen
 - Bau-, Planungs- und Umweltkommission, Grenchen
 - Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr, Grenchen
 - Kulturkommission, Grenchen
- Verwaltungen
 - Amt für Verkehr und Tiefbau, Solothurn
 - Amt für Denkmalpflege und Archäologie, Solothurn
 - Schulverwaltung Grenchen
 - Standortförderung Grenchen
 - Polizeiinspektorat Grenchen
 - Baudirektion Grenchen

3.2 Im Rahmen der Bedürfnisabklärung wurden die Meinungen zu Verkehrserschliessung, Busbetrieb, Parkierung, Grünflächen, Nutzungen Freiflächen und der Kunst im öffentlichen Raum eingeholt. Die wichtigsten Eingaben bezeichnen:

- Begegnungszone Tempo 20 km/h
- Verkehrsentflechtung
- Stärkung Platzsituationen und Umgebungen unter Erhalt des charakteristischen Umfelds
- Bahnhofplatz Grenchen Nord mit Freiflächen von hoher Aufenthaltsqualität
- Stärkung Umsteigebeziehungen beim Bahnhof Grenchen Nord
- Sichere und attraktive Fussgänger-Querungsmöglichkeiten beim Bahnhof Grenchen Nord
- Stärkung Fuss- und Veloverkehr mit komfortablen und sicheren Anlagen
- Sichere Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl beim Bahnhof Grenchen Nord und den diversen Schul- und Kulturstätten
- Zentrale Parkieranlage
- Möglichst Erhalt der bestehenden Baumbestände
- Erhalt und Auffrischung der bestehenden Kunstwerke
- Bepflanzung Lindenpark
- Mehr Events auf Freiflächen

4 Studienwettbewerb

- 4.1 Aufgrund der abgeholten Bedürfnisse wurde im Frühling 2024 in einem zweiten Schritt ein Studienwettbewerb mit drei interdisziplinären Planungsteams, bestehend aus Architekt, Ingenieur (u.a. Verkehrsplaner) und Landschaftsarchitekt, durchgeführt. Im Studienauftrag ist anhand einer Konzeptidee aufzuzeigen, wie eine qualitativ hochwertige Aufwertung des Bahnhofplatzes Grenchen Nord und der Lindenstrasse möglich ist. Die Konzeptidee hat Aufschluss zu geben über die generelle Verkehrserschliessung und Strassenführung inkl. allfälliger Verkehrsentflechtungen, den Standort der behindertengerechten Bushaltekanten, der Anordnung der Parkierung (MIV, Velo, Taxi) und den Gestaltungsgrundsätzen. Dazu gehören auch mögliche Platzgestaltungen (Bahnhofplatz, Stadtbibliothek / Lindenpark) und allfällige zusätzliche Nutzungen sowie der Umgang mit dem bestehenden Baumbestand und den bestehenden Kunstwerken im öffentlichen Raum.
- 4.2 Die von den Planungsteams eingereichten Konzeptstudien wurden vom Beurteilungsgremium, bestehend aus einem Architekten, einem Landschaftsarchitekten, Vertretern der Baudirektion sowie beratend der BLS und der BGU, beurteilt. Die eingereichten Konzeptstudien und ihre Bewertung sind im beigelegten Jurybericht zum Studienauftrag (vgl. Beilage 1) ersichtlich.
- 4.3 Dem gemäss Jurybericht zur Weiterbearbeitung empfohlenen Beitrag gelingt es, vom Bahnhofplatz Grenchen Nord bis zur Eusebiuskirche entlang der Lindenstrasse eine aussenräumlich attraktive und abwechslungsreiche Promenade zu etablieren und gleichzeitig die notwendigen Parkplätze in die Gesamtanlage zu integrieren. Zudem wird die begrünte Promenade für einen möglichst attraktiven Ankunftsort möglichst nahe an den Bahnhof Grenchen Nord gebracht und die Fläche für den Verkehr beim Bahnhofplatz und der Lindenstrasse kompakt gehalten. Die räumliche und funktionale Aufteilung in mehrere parallele Streifen entlang eines kräftigen Staudenbands schafft im neu organisierten Parkplatzbereich eine attraktive Verbindung vom Bahnhofplatz zum zentralen Bereich bei der Stadtbibliothek. Dort wird im Freiraumabschnitt quer zur Lindenstrasse die ursprünglich angedachte Terrassierung der drei Plateaus über der Bielstrasse – Freiraumterrasse zwischen Kindergarten und Schulhaus II, Terrasse zum «Obrecht-Denkmal», Schulhof Schulhaus III – mit präzisen Baumneupflanzungen wieder besser lesbar gemacht und damit die Eigenheiten der einzelnen Plätze/Freiräume gestärkt. Mit einem weiteren Staudenband wird auch der Strassenraum von der Stadtbibliothek bis zur Eusebiuskirche neu gegliedert. Durch eine geschickte Aufteilung der heutigen Strassenfläche, Ergänzung und gute Positionierung von schattenspendenden Baumneupflanzungen, geschickter Integration der Parkplätze und teilweiser Neupositionierung der bestehenden Kunstwerke wird eine hohe Aufenthaltsqualität für Durchgang, Aufenthalt, Schule und Kultur in Aussicht gestellt, die gleichzeitig auch auf die Geschichte des Ortes hinweist.
- 4.4 Die Konzeptideen der weiteren Beiträge beinhalten eine ähnliche Grundidee mit teilweise den gleichen Elementen. Jedoch gelingt es diesen Beiträgen insbesondere bei der Lindenstrasse mehrheitlich nicht, die aussenräumliche Gestaltung qualitativ zu verbessern und neue Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Durch die teils räumliche Ausdehnung der Verkehrsflächen und Widersprüchen zur historisch angedachten Gliederung überzeugen die Aufwertungen gemäss der Jury weniger.

5 Variantenstudium

- 5.1 In einem dritten Schritt wurde der siegreiche Beitrag des Studienwettbewerbs gemäss den Empfehlungen der Jury durch das Planerteam weiterbearbeitet. Das nun abschliessende Konzept sieht die Erschliessung der Lindenstrasse bis zum Schulhaus III resp. der Stadtbibliothek wie bisher vom Bahnhof Grenchen Nord von Westen her vor. Die Erschliessung der Schulhäuser I und II erfolgt neu direkt von Osten über die Robert Luterbacher-Strasse. Die Durchgängigkeit von der Lindenstrasse bis zur Robert Luterbacher-Strasse ist wie heute nur für den Langsamverkehr resp. mittels Poller auch zu Unterhaltungszwecken, Kehrrichtentsorgung oder Anlieferung der Holzschnitzel zur Fernwärmezentrale gewährleistet. Die Verkehrsanlagen werden entsprechend der geringen Verkehrsbelastung kompakt gehalten. Durch die räumliche und funktionale Aufteilung in mehrere parallelen Streifen (Verkehrs- und Fusswege), abgetrennt durch Staudenbänder und Grünflächen, wird die gesamte Lindenstrasse zu einer attraktiven, abwechslungsreichen und begrünten Promenade aufgewertet.
- 5.2 Der zentrale Bereich der Lindenstrasse sind die Plätze/Freiräume in der Verlängerung vom Schulhaus III bis zur Bielstrasse flankiert vom Lindenpark und von der Stadtbibliothek. Durch gezielte Neubepflanzungen soll der zentrale Bereich gemäss der historisch angedachten Gliederung wieder klar als drei in der Höhe gestaffelte Plateaus gestärkt und mit Sitzelementen, Brunnen, usw. aufgewertet werden. Vor der Stadtbibliothek ergibt sich so ein attraktiver Platz. Beim Schulhaus III sind die heutigen Veloabstellplätze vor die Doppelturnhalle zu verschieben. Zudem sind bei den verschiedenen Schulhäusern und ihren Zugängen wie auch beim Bahnhof Grenchen Nord neue Veloabstellplätze, verteilt im gesamten Projektperimeter, geplant.
- 5.3 Zwischen dem Bahnhofplatz Grenchen Nord und dem Schulhaus III ist eine zentrale Parkierungsanlage vorgesehen. Diese ersetzt die heute entlang der gesamten Lindenstrasse verteilten Parkplätze sowie die Lehrerparkplätze beim Schulhaus III, welche Teil der neuen Parkierungsanlage sein sollen. Mit Schrägparkfeldern und getrennter Zu- und Wegfahrt werden die Wendemanöver bei der neuen Parkierungsanlage minimal gehalten. Durchsetzt mit einzelnen neuen Bäumen und als Rasenliner ausgebildet, werden die Parkplätze schonend in die Gesamtsituation integriert. Die Parkierungsanlage liegt teilweise im Bereich der heute selten genutzten und mittlerweile vermoosten Laufbahn. Bei weiterem Bedarf einer Laufbahn könnte diese verkürzt an das nördliche Ende des Rasenfeldes versetzt werden. Neben der neuen zentralen Parkierungsanlage verbleiben die heutigen Parkplätze beim Schulhaus I erhalten. Auch direkt neben dem Bahnhofsgebäude ist weiterhin eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen für den Betrieb rund um den Bahnhof Grenchen Nord vorgesehen. Zudem sind direkt vor dem Bahnhofsgebäude drei «Kiss&Ride»-Parkplätze (heute: 2 Stk. resp. 4 Stk. auf dem Grundstück der BLS) sowie gemäss Konzession ein Taxi-Standplatz vorgesehen. Insgesamt gibt es innerhalb des Projektperimeters weiterhin eine sehr grosse Anzahl von 123 Parkplätzen (heute: 174 inkl. 14 Lehrerparkplätze). Bei Grossanlässen können zudem die verschiedenen Schulhausplätze als Überlaufparkplätze genutzt werden.
- 5.4 Innerhalb des gesamten Projektperimeters ist Tempo 20 km/h vorgesehen. Beim Bahnhof Grenchen Nord verbleiben Beginn und Ende der Tempo-20-Zone an den heutigen Standorten an der Nordbahnhof- resp. der John Harwood-Strasse. Entsprechend den

vorgesehenen Aufwertungen soll neu auch entlang der Linden- und Robert Luterbacher-Strasse Tempo 20 km/h gelten.

- 5.5 Der bestehende, wertvolle Baumbestand innerhalb des Projektperimeters soll möglichst erhalten bleiben sowie mit neuen Grünflächen und Anpflanzungen ergänzt werden. Auch die bestehenden Kunstwerke bleiben erhalten. Das «Obrecht-Denkmal» von Ernst Suter verbleibt an seinem heutigen Platz beim Lindenpark. Das «Langiewicz-Denkmal» von Zygmunt Stankiewicz muss aufgrund der zentralen Parkieranlage bei der Nordbahnhofturnhalle leicht verschoben werden. Das «Buch der Weisheit» von B. Zumstein / M. Niederhauser könnte neu vor der Stadtbibliothek installiert werden und die Skulptur «Tag und Nacht» von Marc Reist auf dem neuen Bahnhofplatz Grenchen Nord.
- 5.6 Zur Verkehrserschliessung von Öffentlichem Verkehr (Bus) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) beim Bahnhof Grenchen Nord wurden zwei Varianten ausgearbeitet. Gemäss dem Buskonzept 2026 müssen für den Bus inkl. Reserven beidseitig je zwei Halteketten vorgesehen werden. Bei der Variante «Busbucht» (vgl. Beilage 2) werden die Bushalteketten beidseitig der Strasse als Busbucht angeordnet und der MIV dazwischen geführt. Die einzelnen Busse können unabhängig voneinander wegfahren. Die Fussgängerquerungen erfolgen an drei Stellen vor, hinter und zwischen den einzelnen Halteketten. Bei der Variante «Verkehrsentflechtung» (vgl. Beilage 3) werden Bus und MIV vor dem Bahnhofsgebäude auf jeweils separaten Fahrspuren, getrennt durch das Fussgängerperron der Bushaltestelle, geführt. Die Bushaltestellen grenzen direkt an den Bahnhof an, die Strasse für den MIV wird um die Bushaltestellen herumgeführt. Die einzelnen Busse können nur bei maximal drei gleichzeitig wartenden Bussen unabhängig voneinander wegfahren. Bei vier gleichzeitig wartenden Bussen können die beiden hinteren Busse nicht mehr unabhängig wegfahren. Gemäss der BGU kann dies toleriert werden. Nach dem Buskonzept 2026 verkehren die einzelnen Busse im Regelfall zeitversetzt beim Bahnhof. Die Fussgängerquerungen erfolgen an zwei Stellen vor und hinter den Halteketten und sind leicht weiter vom heutigen Ausgang der Personenunterführung entfernt. Durch den grösseren Platzbedarf der «Verkehrsentflechtung» fällt der Vorplatz beim Bahnhofsgebäude zudem etwas kleiner aus und die «Kiss&Ride»-Parkplätze sind von der Strasse leicht zurückversetzt. Bei beiden Varianten ist ein überdachtes Buswartehaus resp. das Anbringen eines Vordaches am bestehenden Bahnhofsgebäude vorgesehen.
- 5.7 Die Grobkostenschätzung des Planerteams im Rahmen des Studienauftrags beläuft sich für die Aufwertung der Lindenstrasse inkl. der diversen Plätze/Freiräume auf rund CHF 5.1 Mio. ($\pm 30\%$) und für den Bahnhofplatz Grenchen Nord auf rund CHF 2.9 Mio. ($\pm 30\%$). Zusätzliche Landerwerbe sind dabei nicht vorgesehen.

6 Weiteres Vorgehen und Termine

- 6.1 Nach der vorliegenden 1. Vernehmlassung durch die politischen Behörden soll die Koordination mit den betroffenen Akteuren rund um den Bahnhof Grenchen Nord und der Lindenstrasse vorgenommen sowie eine Mitwirkung mit der Grenchner Bevölkerung durchgeführt werden. Nach einer allfälligen Überarbeitung der Varianten auf Basis der erfolgten Eingaben aus Politik, Projektbetroffenen und der Bevölkerung ist im Rahmen einer 2. Vernehmlassung der Variantenentscheid zum Gesamtkonzept und der

Verkehrerschliessung rund um den Bahnhof Grenchen Nord durch die politischen Behörden zu treffen. Auf dieser Grundlage kann anschliessend die Projektausarbeitung (Vor- und Bauprojekt) erfolgen.

- 6.2 Mit der Entwicklung des Bahnhofs Grenchen Nord zur multimodalen Drehscheibe und den Aufwertungen entlang der Lindenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentlichen Räume sollte die vorliegende Aufwertung als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 6. Generation eingegeben werden, um von entsprechenden Beiträgen profitieren zu können. Mit der Einreichung des Agglomerationsprogramms (Anfang 2029) und dessen Umsetzungshorizonts (2032 – 2035) ergeben sich die nachfolgenden Termine:

<u>Phase, Leistung</u>	<u>Termin</u>
- 1. Vernehmlassung durch die politischen Behörden	Herbst 2025
- Koordination mit den direktbetroffenen Akteuren	Winter 2025
- Mitwirkung in der Bevölkerung	Frühling 2026
- Ev. Überarbeitung Variantenstudium	Sommer 2026
- 2. Vernehmlassung / Variantenentscheid / Genehmigung	Herbst 2026
Projektkredit durch die politischen Behörden	
- Vor- und Bauprojekt	2027
- Genehmigung Projekt- und Ausführungskredit durch die politischen Behörden / Urnenabstimmung	2028
- Eingabe Agglomerationsprogramm 6. Generation	Anfang 2029
- Baubewilligungsverfahren / Ausführungsprojekt / Ausschreibung	2029 – 2030
- Ausführung (ev. vorzeitiger Baubeginn Agglomerationsprogramm)	ab 2031

7 Koordination

- 7.1 Die Koordination mit der BGU als beratendem Teilnehmer des Studienwettbewerbs ist erfolgt.

Die BGU bevorzugt die Variante «Verkehrsentflechtung» mit separaten Fahrspuren für Bus und MIV. Ein Ausscheren des nachfolgenden Busses ist nicht zwingend nötig, da die Bushaltestelle nicht als Warteort für Zeitausgleiche fungiert. Bei der Variante «Busbucht» werden die zu erwartenden Fussgängerquerungen innerhalb der Haltekanten und zwischen den Bussen kritisch gesehen.

- 7.2 Die Koordination mit der BLS als beratendem Teilnehmer des Studienwettbewerbs ist erfolgt.

Die BLS bevorzugt die Variante «Busbucht», da die Sichtachse Personenunterführung – Fussgängerquerung – gegenüberliegende Strassenseite direkter ist und die Orientierung der Reisenden dadurch besser erscheint.

- 7.3 Die Koordination mit dem Stadtschreiber ist erfolgt.

8 Erwägungen der Baudirektion

- 8.1 Die Eingaben aus der Bedürfnisabklärung zeigen den Wunsch nach einer klaren Verkehrsführung mit direkten und sicheren Wegen für alle Verkehrsteilnehmer. Zudem wird eine Stärkung der verschiedenen Plätze und Freiräume gewünscht. Die Anlagen sind dabei in die bestehende Umgebung zu integrieren.
- 8.2 Dass beim Studienwettbewerb jeweils ähnliche Grundideen mit teilweise den gleichen Elementen eingegeben wurden, spricht für das ausgearbeitete Konzept. Mit der vorliegenden Planung werden die Lindenstrasse und der Bahnhofplatz Grenchen Nord stark aufgewertet. Mit klarer Verkehrsführung, zentraler Parkierung, Verbindungen für den Langsamverkehr, zusätzlicher Begrünung und gestalteten Plätzen wird den aufgeführten Bedürfnissen entsprochen. Die Anlagen werden dabei schonend in den Bestand integriert.
- 8.3 Analog der gelungenen Neugestaltung beim Bahnhof Grenchen Süd kann auch beim Bahnhofplatz Grenchen Nord eine Verkehrsentsflechtung zwischen Bus und Individualverkehr erreicht und so jedem Verkehrsteilnehmer seinen Platz zugewiesen werden. Eingeschränkt werden die Möglichkeiten durch die begrenzten Platzverhältnisse zwischen den Bahnhofsgebäuden und der Nordbahnhofturnhalle. Aufgrund der eher geringen Verkehrsbelastung vor dem Bahnhof Grenchen Nord sind als Variante auch Busbuchten denkbar. Gegenüber heute werden diese baulich und gestalterisch klarer akzentuiert. Durch die Busbuchten fallen die Verkehrsflächen gegenüber der Verkehrsentsflechtung etwas geringer aus, die Vermischung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer bleibt jedoch grösser.
- 8.4 Mit der Vernehmlassung durch die politischen Behörden, der Koordination mit den direktbetroffenen Akteuren und der Mitwirkung in der Bevölkerung soll die geplante Aufwertung möglichst breit abgestützt werden. Anhand dessen sind anschliessend das Gesamtkonzept und die grundsätzliche Verkehrserschliessung verbindlich durch die politischen Behörden festzulegen. Erst dann soll eine kosten- und zeitintensive Projektarbeit (Vor- und Bauprojekt) in Angriff genommen werden.
- 8.5 Die gewünschte Aufwertung des Bahnhofplatzes Grenchen Nord und der Lindenstrasse enthält diverse Elemente, für welche im Rahmen eines Agglomerationsprogramms namhafte Beiträge zu erwarten sind. Projekterarbeitung und -umsetzung sollten deshalb terminlich so abgestimmt werden, dass eine Umsetzung als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 6. Generation erfolgen kann. Die bestehende Infrastruktur ist bis dahin mit kleineren Instandstellungsmassnahmen zu erhalten.

9 Erwägungen der Bau-, Planungs- und Umweltkommission

- 9.1 Die Bau-, Planungs- und Umweltkommission unterstützt die Erwägungen der Baudirektion. Der Erhalt von Parkplätzen direkt beim Bahnhofsgebäude wird als notwendig erachtet. Eine zusätzliche Bespielung der Plätze könnte der Aufwertung dienlich sein.

10 Beschluss (einstimmig) und Anträge an den Gemeinderat

- 10.1 Vom Projektstand (u.a. Bedürfnisabklärung, Studienauftrag) wird Kenntnis genommen.
- 10.2 Dem weiteren Vorgehen wird zugestimmt.
- 10.3 Die Erwägungen zur 1. Vernehmlassung werden bei der Weiterbearbeitung des Projekts, wenn möglich, berücksichtigt.

Vollzug: BD

Beilagen: 1. Jurybericht Studienauftrag
2. Variante «Busbucht»
3. Variante «Verkehrsentflechtung»

GR
BD (TB2)