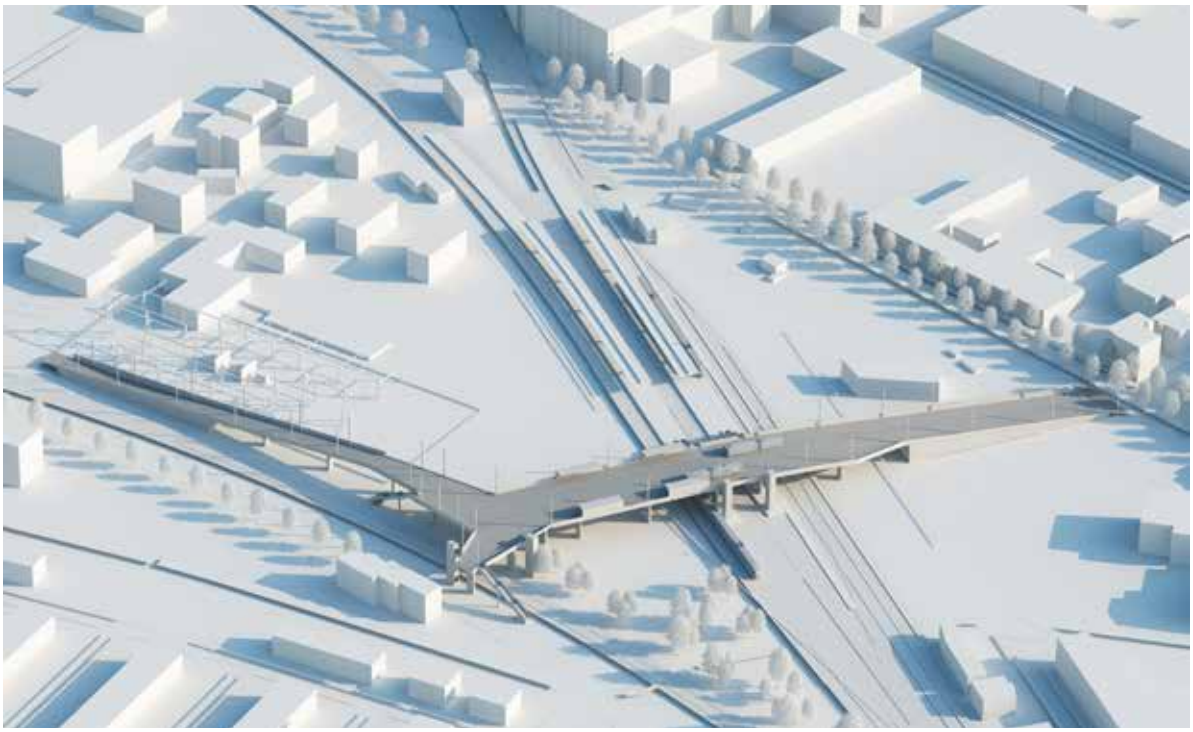
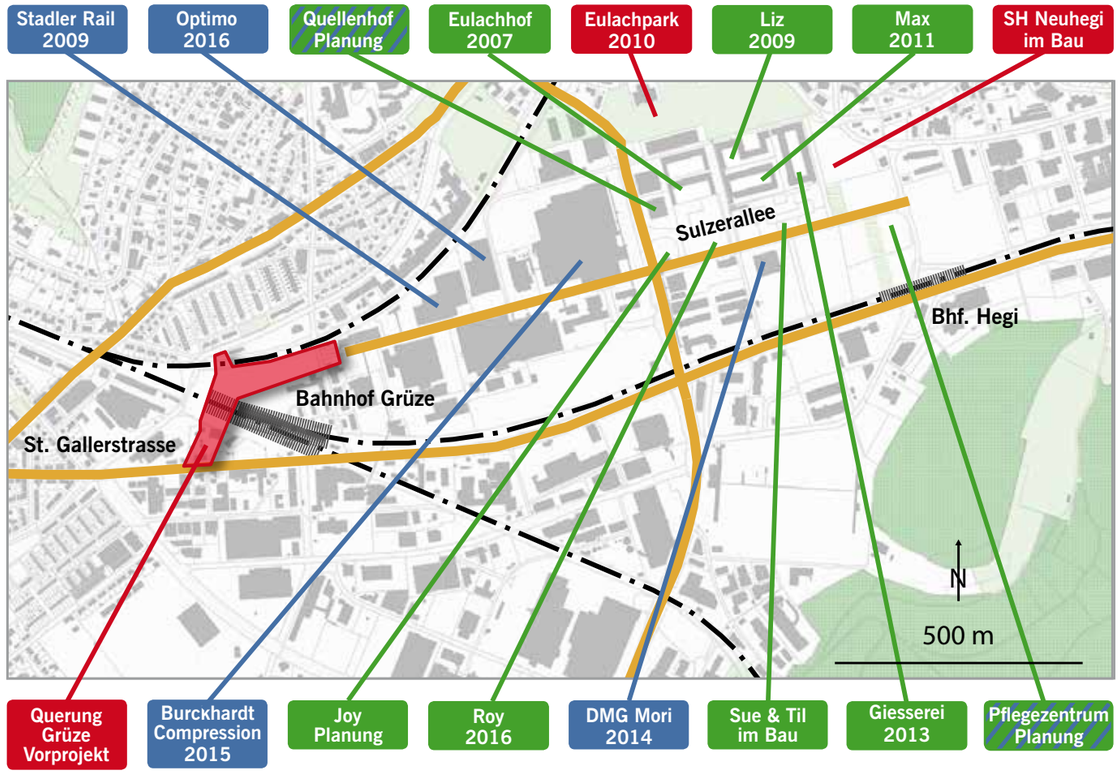
Querung Grüze

Neubau ÖV-Verbindungsbrücke
St. Gallerstrasse – Sulzerallee

Dokumentation
zum öffentlichen Mitwirkungsverfahren
gem. §13 Strassengesetz (StrG) Kanton Zürich

28. Juni 2016





Öffentlich | Arbeiten | Wohnen

Aktuelle städtebauliche Entwicklung
im Gebiet Neuhegi-Grüze

Titelseite:
Modellbild der Querung Grüze
Zustand circa 2022

Die Querung Grüze: ÖV-Brücke, Verkehrsdrehscheibe und Stadtplatz

Die Querung Grüze ist eine neue Brücke über die Bahngleise beim Bahnhof Grüze. Sie verbindet die St. Gallerstrasse mit der Sulzerallee und ist für den öffentlichen Busverkehr sowie den Langsamverkehr (Velo und Fussgänger/innen) vorgesehen. Die Querung ist ein zentrales Element des geplanten ÖV-Hochleistungskorridors zwischen den städtischen Zentren Mitte und Neuhegi. Die Bushaltestellen auf der Querung befinden sich direkt über den S-Bahn-Perrons des Bahnhofs Grüze.

Im Laufe der städtebaulichen Entwicklung übernimmt die Brücke im Bereich des nördlichen Knicks die Funktion eines grosszügigen, urbanen Platzes. Der Gestaltungsplan Grüze sieht vor, hier entstehende Gebäude direkt an die Brückenplattform anzuschliessen. Die Geschosse auf Ebene der Brücke sind für Läden und Dienstleistungsbetriebe vorgesehen.

Aktuelle Entwicklung in Neuhegi-Grüze

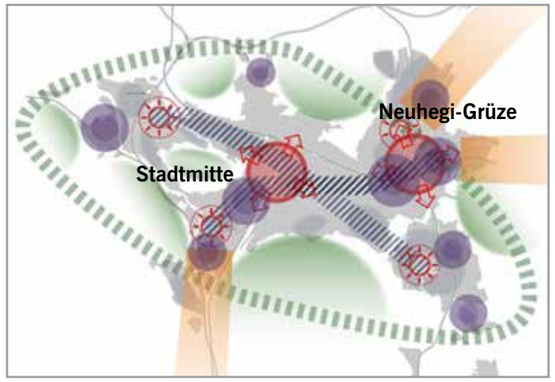
Der Winterthurer Stadtteil Neuhegi-Grüze befindet sich in einer dynamischen Veränderungs- und Wachstumsphase. Neuhegi-Grüze ist das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt Winterthur. Es ist Teil des ‚Zentrumsgebietes Oberwinterthur/Grüze‘, einem von elf ‚Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung‘ im Kanton Zürich.

In Neuhegi-Grüze sind in den letzten Jahren bereits 1‘000 Wohnungen und hunderte von neuen Arbeitsplätzen entstanden. Das Gebiet verfügt über weitere Entwicklungsflächen für alle Nutzungen, insbesondere für tausende zusätzliche Arbeitsplätze. Entlang der Eulach realisiert die Stadt Winterthur seit 2010 auf einer Fläche von sechs Hektaren etappenweise den Eulachpark. Die Bauarbeiten am neuen Schulhaus Neuhegi laufen seit 2015.

Siedlung und Verkehr

Zentrale Voraussetzung für die geplante Entwicklung in Neuhegi-Grüze ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Als Grundlage dazu hat Winterthur im Jahre 2011 das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) mit dem Zukunftsbild der Stadt im Jahre 2030 erarbeitet. 2011 hat der Grosse Gemeinderat das Konzept einstimmig gutgeheissen.

Das Zukunftsbild zeigt Winterthur als Stadt mit zwei starken, urbanen Zentren. Wie Winterthur Mitte soll sich Neuhegi-Grüze – wenn auch mit unterschiedlichem Charakter – zu einem intensiv und gemischt genutzten Stadtteil mit vielfältigen urbanen Funktionen entwickeln. Die Querung Grüze ist ein zentrales Schlüsselprojekt auf dem Weg zu diesem Ziel.



Urbanes Zentrum
Quartierzentrum

Zukunftsbild 2030 der Stadt Winterthur mit den beiden urbanen Zentren Mitte und Neuhegi-Grüze sowie vier starken Quartierzentren Oberwinterthur, Wülflingen, Seen und Töss

Ziele der Querung Grüze

Das Projekt Querung Grüze erfüllt folgende Entwicklungsziele für den Stadtteil Neuhegi-Grüze. Die Querung

- verbindet die St. Gallerstrasse mit der Sulzerallee und erschliesst Neuhegi für den Busverkehr
- ist ein Kernelement des geplanten ÖV-Hochleistungs-Korridors zwischen Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze
- bietet Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn und Bus und bildet damit eine zweite attraktive ÖV-Verkehrsdrehscheibe neben dem Hauptbahnhof
- ist integraler Bestandteil der öffentlichen Räume und Erschliessungsflächen im Gestaltungsplan Grüze
- schafft die Voraussetzung für die geplante Siedlungsentwicklung beim Bahnhof Grüze sowie im gesamten Stadtteil Neuhegi-Grüze.

S-Bahn-Angebot 2018

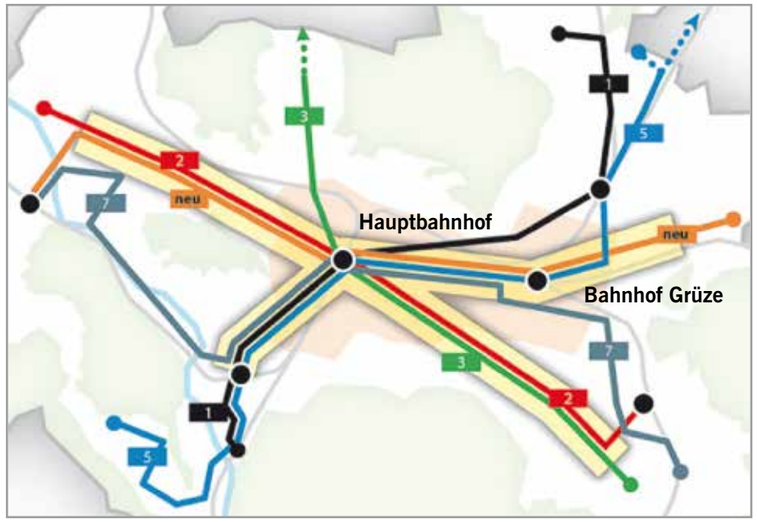
Ab dem Fahrplanwechsel 2018 erhält der Bahnhof Grüze vier S-Bahn-Linien, zwei davon mit direkten Verbindungen nach Zürich.
Zusätzlich wird zurzeit eine Erweiterung des Bahnhofs ab 2030 um zwei Aussenperrons an der Bahnlinie Winterthur-Frauenfeld geprüft (Option Haltestelle Grüze Nord).

Busangebot

Heute ist der Bahnhof Grüze nicht an das städtische und regionale Busnetz angebunden. Ab Inbetriebnahme der Brücke verkehrt die mit der Linie 14 verknüpfte Stadtbuslinie 7 über die Querung Grüze und verbindet so Neuhegi-Grüze direkt mit Winterthur Mitte. In späteren Ausbauschritten sind weitere städtische Durchmesserlinien über die Querung Grüze möglich. Zusätzlich sollen auch neue Tangential- und Regionalbuslinien die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Grüze bedienen und den Hauptbahnhof damit entlasten.

Konzept Busbetrieb

Das Haltestellen-Konzept auf der Querung Grüze ist auf ein flexibel und bedarfsorientiert ausbaubares Busangebot ausgerichtet. Pro Richtung stehen je ein Halteplatz für Doppelgelenkbusse und je zwei Halteplätze für Gelenkbusse zur Verfügung. Die Warteräume bieten Platz für ca. 80 Personen pro Bus. Die Elektrifizierung zu einem späteren Zeitpunkt ist möglich.



Liniennetz und ÖV-Hochleistungskorridore gemäss Angebotsstrategie 2020/30 Stadtbus Winterthur

Velo und Fussgänger/innen

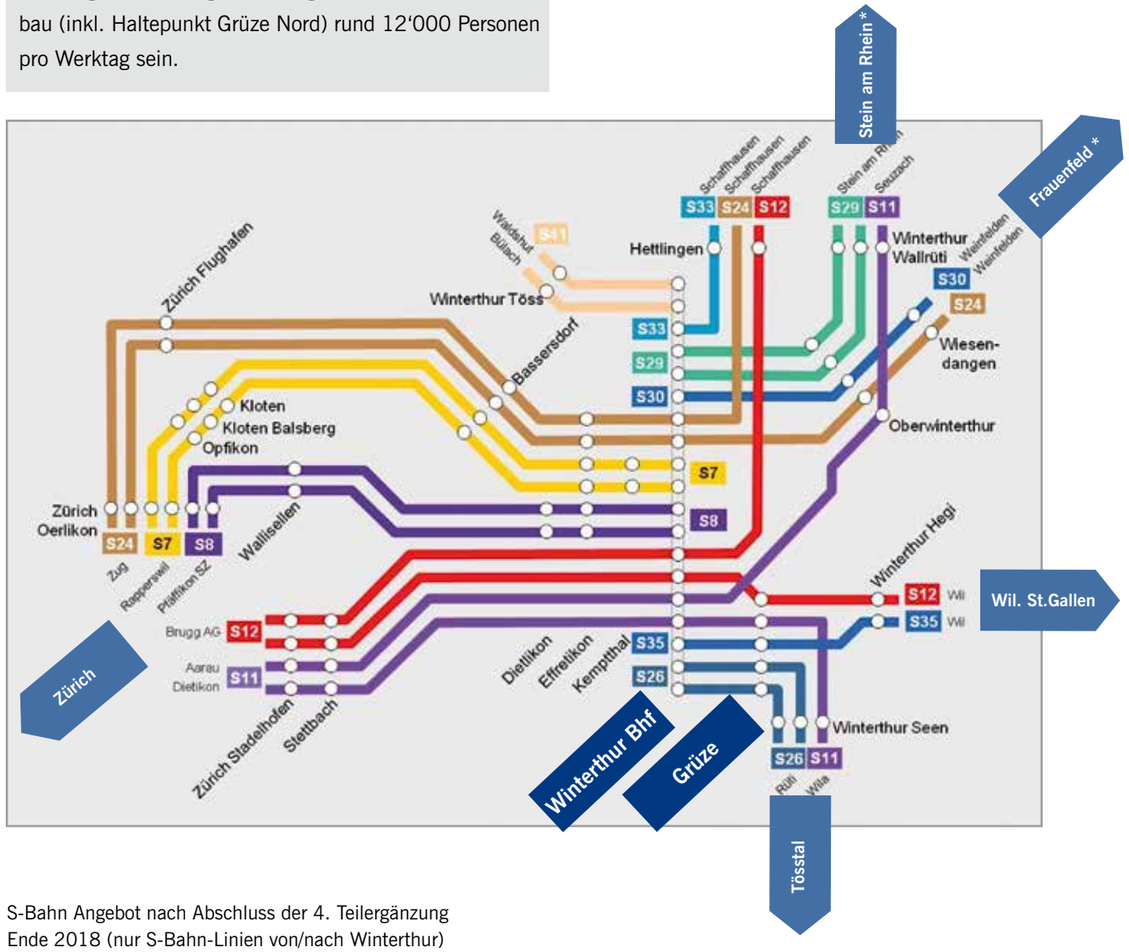
Die Querung Grüze ist auch eine attraktive Fussgängerinnen- und Fussgängerverbindung. Auch Velofahrende können das Brückenbauwerk überqueren. Ein Veloabstellplatz an der Hegistrasse mit direktem Zugang zur Brücke ist Teil des Projekts. Weitere Abstellplätze unter der Brücke sind geplant. Im Zusammenhang mit der geplanten Veloschnellroute Winterthur Mitte – Neuhegi ist beim Bahnhof Grüze zudem eine Velounterführung vorgesehen.

Fahrgastaufkommen

2013 nutzten an Werktagen 2‘900 Personen den Bahnhof Grüze. Mit dem Ausbau des ÖV-Angebots und der Siedlungsentwicklung in Neuhegi werden es im Endausbau (inkl. Haltepunkt Grüze Nord) rund 12‘000 Personen pro Werktag sein.

Städtebauliche Integration und Funktion

Die Querung Grüze ist nahtlos auf die angestrebte städtebauliche Entwicklung und Nutzung im Umfeld des Bahnhofs Grüze abgestimmt. Das Projekt berücksichtigt insbesondere die Anbindung des Fuss- und Radwegnetzes an die ÖV-Drehscheibe, die Veloparkierung, die Aufenthaltsqualität für die Nutzenden der Querung sowie die Fundationen, Zugänge und Zufahrten der im Gestaltungsplan dargestellten Hochbauten. Bau und Nutzung der Querung entsprechen zudem den Vorgaben und Anforderungen aus dem laufenden S-Bahn-Betrieb, der optionalen Haltestelle Grüze Nord sowie dem Betrieb des SBB-Unterwerks.



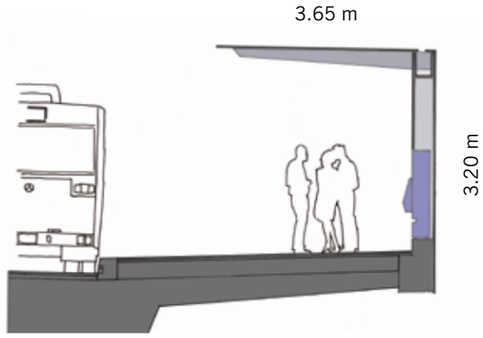
S-Bahn Angebot nach Abschluss der 4. Teilergänzung
Ende 2018 (nur S-Bahn-Linien von/nach Winterthur)
* Direkte Verbindungen ab Grüze mit optionaler Haltestelle Grüze Nord

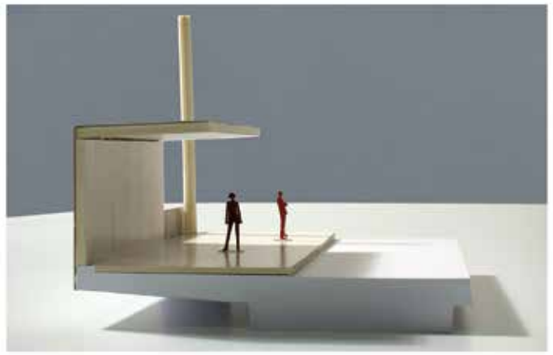
Gestaltungskonzept

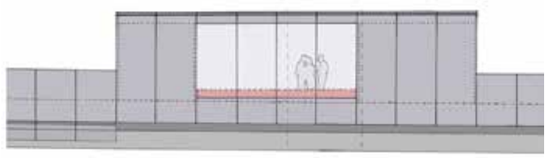
Die Querung Grüze ist ein zentraler Baustein für die städtebauliche Entwicklung von Neuhegi. Neben ihrer Funktion als ÖV-Drehscheibe setzt sie den Anfangs-, resp. Endpunkt der Quartier-Hauptachse durch die Sulzerallee. Entsprechend dem Gestaltungsplan Grüze werden neue Gebäude direkt an die Brücke angebaut. Nach und nach entsteht damit ein belebter Stadtplatz über den Gleisen. Anbauten und Verbindungen sind ohne aufwändige konstruktive Anpassungen der Brücke möglich.

Noch ohne die geplanten Gebäude präsentiert sich das Bauwerk als markante, eigenständige Brücke. Brücken- und Treppengeländer bestehen aus stehenden Stahlplatten. Im Bereich der Bushaltestellen sind sie bis zur Dachkante hochgezogen.

Darin eingelassene, grosse Fenster eröffnen den Fahrgästen den Blick auf die Stadt. Die nachts beleuchteten Lifttürme aus Beton, Stahl und Glas wirken als Blickfang und unverkennbare Orientierungspunkte. Alle Möblierungselemente und Masten sind entlang der Brückenkonsolen angeordnet.







13.5 m

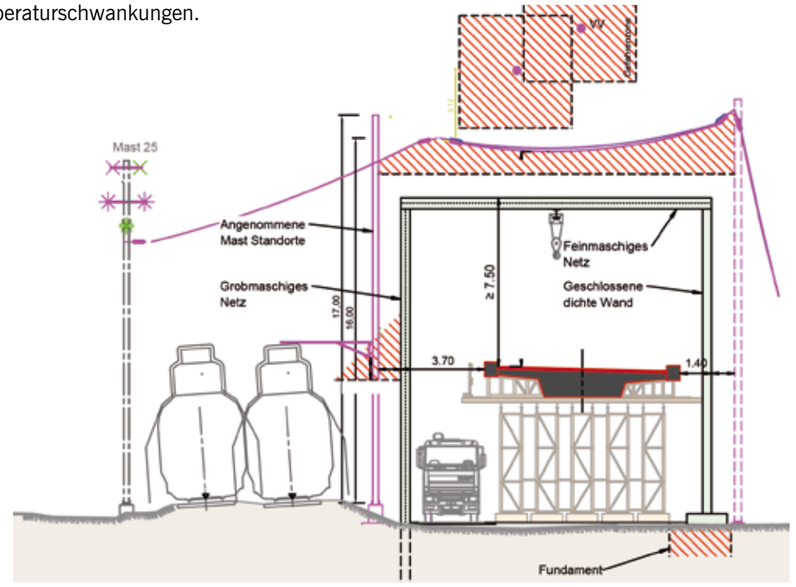
Bushaltestellen als Teil der Brückenkonsole

Ingenieurkonzept

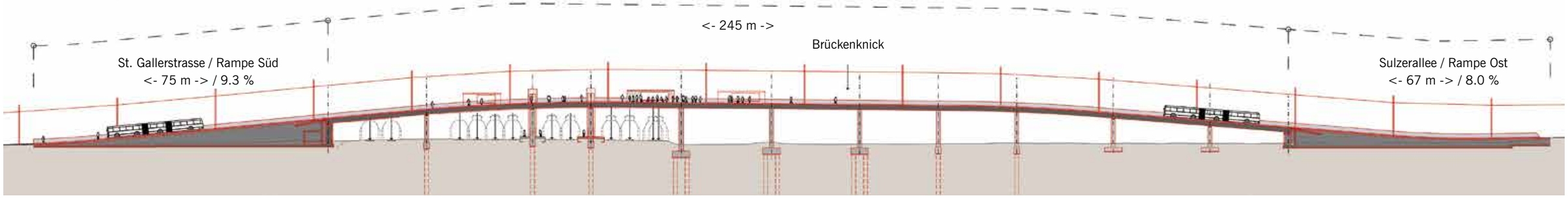
Die Spannbetonbrücke hat eine Länge von 245 Metern, unterteilt in Spannweiten von 15 bis 27 Meter. Sie weist zwei Hauptträgerachsen auf, welche beim Knick der Brücke stumpfwinklig zusammenstossen. Die Achse zur St. Gallerstrasse ist in zwei Trägern mit Doppelstützen aufgeteilt, während der schmalere Querschnitt Richtung Sulzerallee auf Einzelstützen liegt.
Die meisten Stützen sind mit je zwei Bohrpfählen fundiert. Diese Bauweise spart Platz im Bahnbereich und erlaubt, zu einem späteren Zeitpunkt die geplanten Gebäude unterirdisch unter der Brücke zu verbinden. Horizontal auf die Brücke wirkende Kräfte wie z.B. Wind und Erdbeben werden im Bereich des Knicks über acht Stützen auf je vier Pfählen in den Baugrund übertragen. Von diesem Festpunkt aus kann sich die Brücke entlang der Hauptträgerachsen verformen, so z.B. bei Temperaturschwankungen.

Der Festpunkt liegt nahe bei den geplanten Gebäuden. Verbindungen mit der Brücke sind deshalb ohne aufwändige Dilatationsfugen möglich. Der seitliche Brückenabschluss ist statisch unabhängig konstruiert und kann im Laufe der städtebaulichen Entwicklungen flexibel entfernt und angepasst werden.

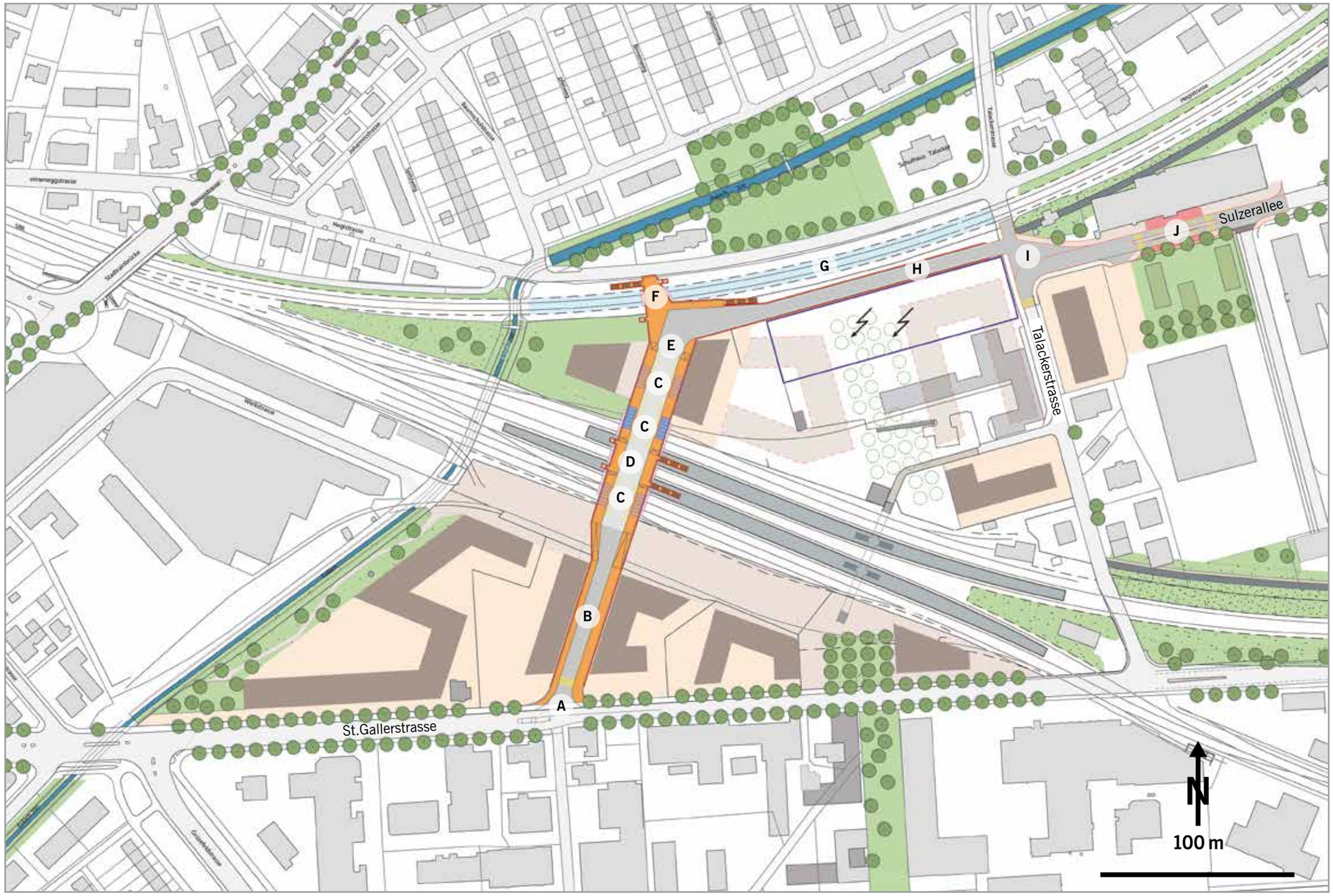
Neben den erwähnten Besonderheiten handelt es sich bei der Querung Grüze um eine konventionelle Spannbetonkonstruktion. Die besonderen Herausforderungen liegen nicht in der Bauweise sondern in der Erstellung des Bauwerks. Gebaut wird bei laufendem Bahnbetrieb und in unmittelbarer Nähe von Hochspannungsleitungen. Dies stellt hohe Anforderungen an Bauablauf, Bauinstallation und Baulogistik sowie die Abstimmung auf den Bahnbetrieb.



Baustelleninstallation entlang der Rampe Ost



Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau



A Knoten St. Gallerstrasse
B Rampe Süd
C Gleisquerung / Bushaltestellen
D Perronzugänge / Treppen / Lifte
E Brückenplatz
F Quartieranbindung Nord / Ost Treppen / Lifte
G Option S-Bahn-Haltestelle Grüze Nord
H Rampe Ost
I Knoten Sulzerallee / Talackerstrasse
J Bushaltestelle Sulzerallee

Mögliche Bebauung (Zeithorizont ca. ab 2022)
Unterwerk
Perron
Freiflächen
Mögliche Bebauung (Zeithorizont ca. ab 2040)
Baufelder

Konzept Busbetrieb

Die Querung Grüze schafft zwischen St. Gallerstrasse (**A**) und Sulzerallee (**J**) eine neue Verbindung für öffentliche Busse, Fussgänger/innen und Velos. Ab dem neuen Anschlussknoten an der St. Gallerstrasse führt sie mit einer Steigung von 9.3 Prozent über die 75 Meter lange Rampe Süd (**B**) zum Anfang der Brücke. Die doppelspurige Fahrbahn samt Velostreifen ist 8 Meter breit. Hinzu kommen beidseits 3, resp. 5 Meter breite Trottoirs.

Zwischen den Rampen Süd (**B**) und Ost (**H**) spannt sich die Brücke auf einer Länge von 245 über die Bahngleise der Tösstaler- und St. Galler-Linie sowie das nördlich angrenzende Gelände. Der Querschnitt weitet sich markant auf. Die Fahrbahn ist nun mit den Bushaltestellen 12.5 Meter breit. Busse können die verschiedenen Haltestellen unabhängig voneinander erreichen und sich bei Bedarf überholen. Die Fahrgäste erreichen die Bushaltestellen ab den Liften und Treppen zu den S-Bahn-Perrons über je 5 Meter breite Trottoirs (**D**).

Im Bereich des Knicks überquert ein Ast der Brücke (**F**) die Gleise der Frauenfelderlinie. Er erschliesst das nördlich gelegene Quartier für Fussgänger/innen. Die beidseits der Gleise angeordneten Treppen und Lifte stellen zudem den Zugang zur optionalen S-Bahn-Haltestelle Grüze Nord sicher.

Die Rampe Ost (**H**) führt mit einem Gefälle von 8 Prozent am SBB-Unterwerk vorbei zum Knoten Talackerstrasse / Sulzerallee (**I**). Die Rampe ist 67 Meter lang. Aufgrund der engen Platzverhältnisse entlang des SBB-Unterwerks ist die Fahrbahn hier 6.50 Meter breit. Hinzu kommt ein Bankett von je 0.5 Meter Breite.

Der Knoten Talackerstrasse / Sulzerallee wird neu gestaltet. Der Bahnübergang über die Frauenfelder-Linie wird für den MIV geschlossen. Die Verkehrsbelastung beim Bahnübergang ist heute sehr gering. Die Ausnahmetransportroute bleibt gewährleistet.

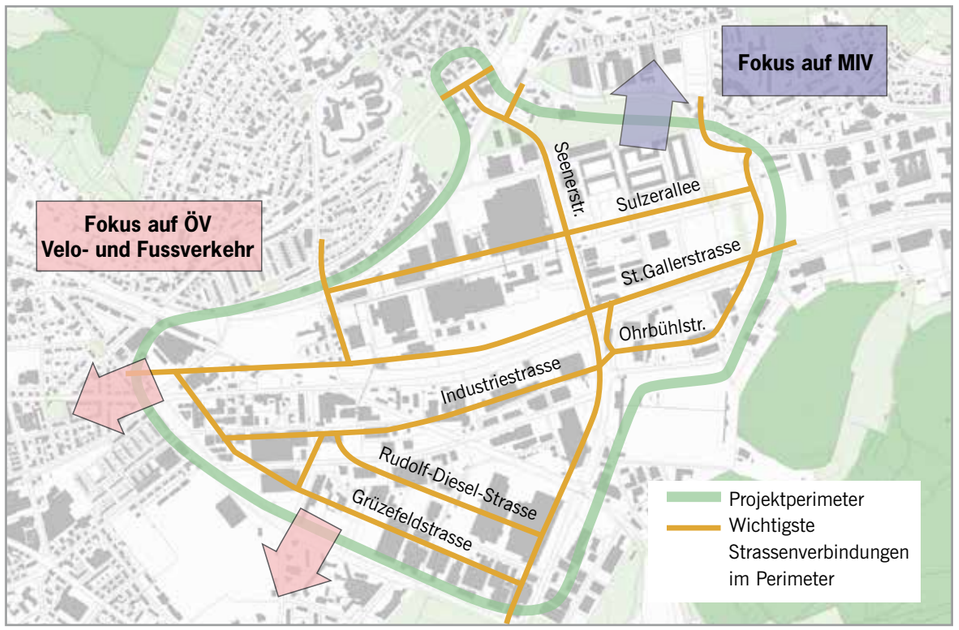
Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze

Gemäss der aktuellen Bau- und Zonenordnung sind in Neuhegi-Grüze wesentlich intensivere Nutzungen möglich als heute. Die Nahbereiche der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze werden sich zu durchmischten städtischen Quartieren entwickeln. Die übrigen Flächen sind schwerpunktmässig für industrielle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Das Verkehrssystem in diesem Gebiet ist während der Hauptverkehrszeiten bereits heute überlastet. In den nächsten 10 - 20 Jahren könnten sich die Personenbewegungen im Gebiet verdoppeln. Die Gesamtverkehrslösung für Neuhegi-Grüze sieht deshalb vor, die Bewegungen möglichst optimal auf die Verkehrsträger MIV, ÖV und Langsamverkehr (Velo-und Fussverkehr) zu verteilen. Stadteinwärts muss infolge des ausgelasteten Verkehrsnetzes der Fokus auf den ÖV und LV gerichtet sein, stadtauswärts wird zusätzliche MIV-Kapazität geschaffen. Die Gesamtverkehrslösung sieht ein Bündel von Verkehrsprojekten vor.

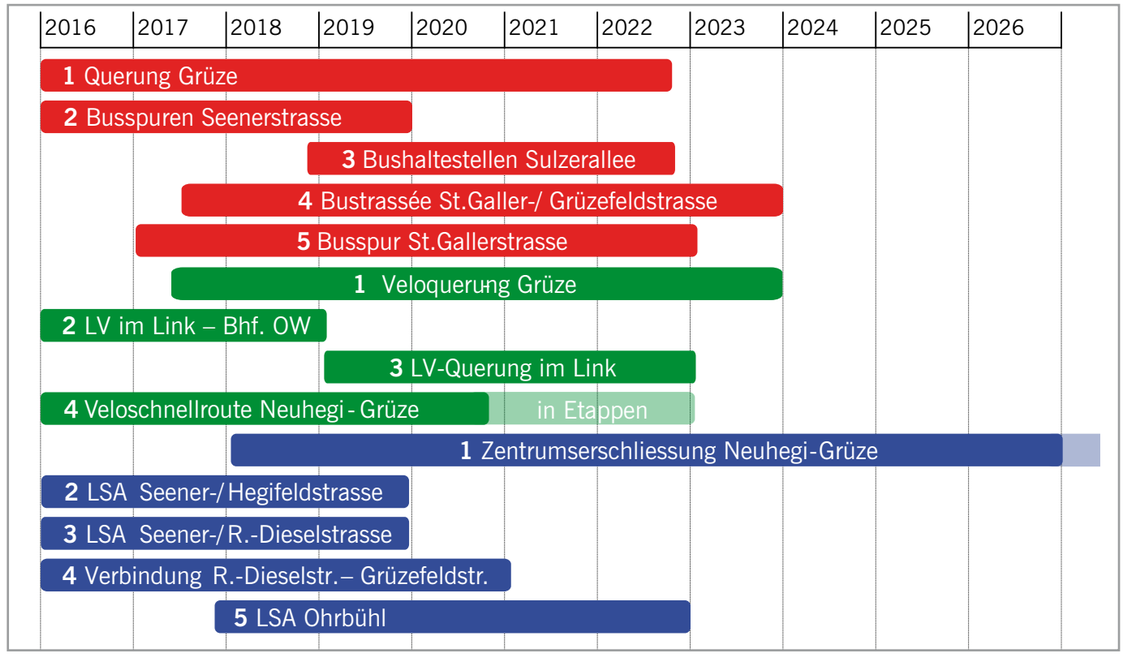
Zu den Hauptmassnahmen zählen:

- Die Anbindung an den geplanten ÖV-Hochleistungskorridor (ÖV-HLK) auf der Achse Töss – Hauptbahnhof – Neuhegi. Auf dem ÖV-HLK profitieren Fahrgäste von stabilen Fahrzeiten und attraktiven Taktfolgen. Die Querung Grüze ist ein zentraler Bestandteil dieses ÖV-HLK.
- Die geplanten Veloschnellrouten (breite, sichere und hindernisfreie Velowege) samt einer neuen Velounterführung beim Bahnhof Grüze. Die Veloschnellrouten erhöhen die Attraktivität der Velostadt substanziell.
- Die neue Zentrumserschliessung Neuhegi vom Ohrbühlkreisel über die Hegmatten zur Frauenfelderstrasse. Deren vorgesehener Linienführung hat der Grosse Gemeinderat 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die neue Strassenerschliessung soll den MIV möglichst auf direkten Weg zum übergeordneten Strassennetz (Autobahn) führen.
- Optimierung des bestehenden Strassennetzes mittels neuen Lichtsignalanlagen (Verkehrsmanagement)

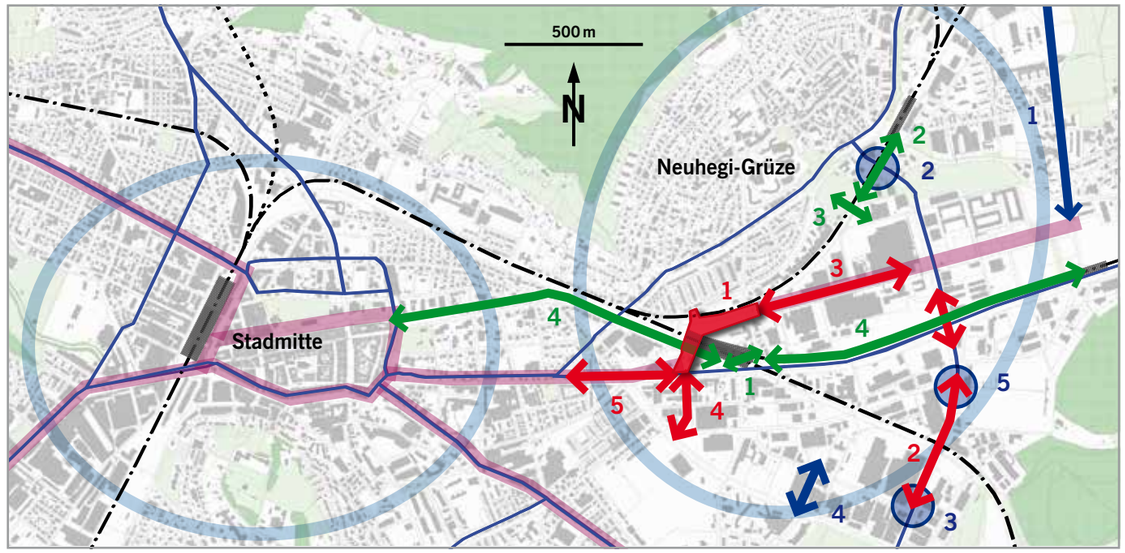
Die Projekte im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrslösung Neuhegi-Grüze befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien. Für die Gewährleistung eines langfristig funktionsfähigen Verkehrsnetzes braucht es alle Verkehrsprojekte.



Ausgangslage und Grundprinzip des Gesamtverkehrskonzepts Neuhegi-Grüze



Grobterminplan Verkehrsprojekte
(vorbehältlich Kreditgenehmigung und Rechtsweg)



Übersicht Verkehrsprojekte im Raum Neuhegi-Grüze

ÖV-Hochleistungskorridore
Querung Grüze
Massnahmen ÖV
Massnahmen LV (Fuss- und Veloverkehr)
Massnahmen Strassenverkehr (MIV und ÖV)

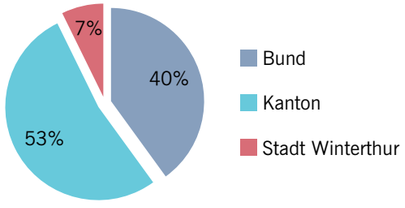
Kosten und Finanzierung

Die Projektkosten belaufen sich auf rund 55 Mio. Franken. Dies basierend auf einem Preisstand vom Oktober 2015. Die Genauigkeit liegt beim aktuellen Planungsstand bei plus/minus 20 Prozent.

Projektkosten

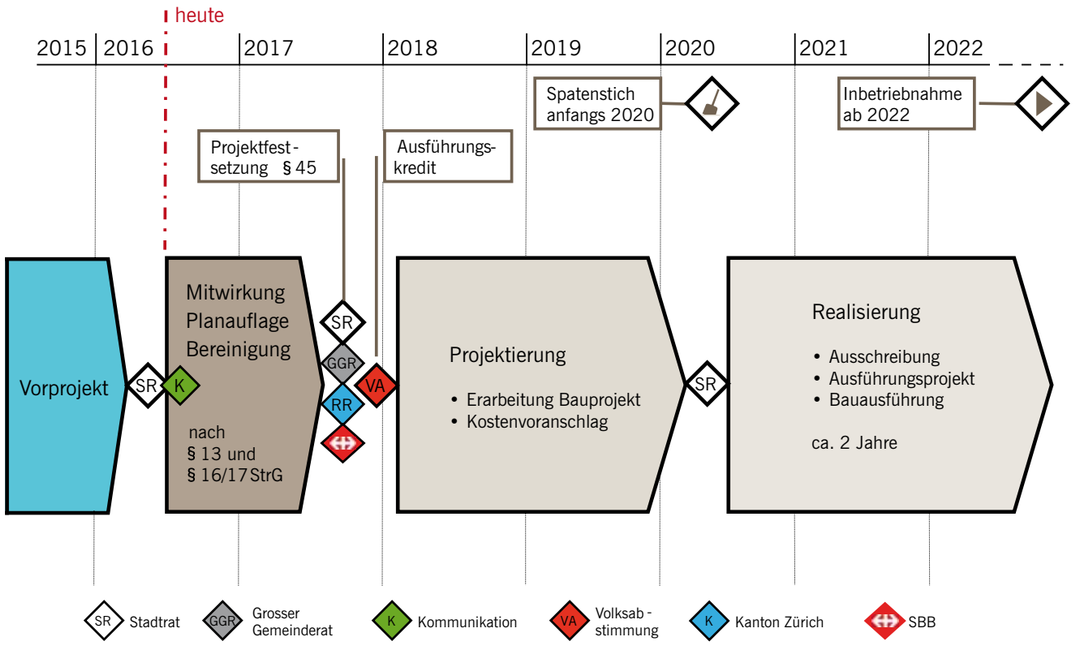
Grundstücke	1
Bauwerke	38
Diverses	1
Projektierung und Bauleitung	9
Reserve und Rundung	6
Total (inkl. MWST)	**55 Mio. Fr.**

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms Winterthur mit 40 Prozent Anteil an den Projektkosten. Weitere grosse Anteile werden als gebundene Ausgaben aus dem Strassenfonds des Kantons Zürich finanziert. Der Netto-Kostenbeitrag der Stadt Winterthur beläuft sich voraussichtlich auf rund 4 Mio. Franken.



Grobtermine Projektierung und Realisierung

Gemäss aktuellem Planungsstand starten die Bauarbeiten an der Querung Grüze im Jahre 2020. Ziel ist, die Brücke nach einer rund zweijährigen Bauzeit auf den Fahrplanwechsel Ende 2022 in Betrieb zu nehmen. Vorbehalten bleiben die Kreditgenehmigung und der erfolgreiche Abschluss des Rechtswegs.



Politischer Entscheidungsprozess

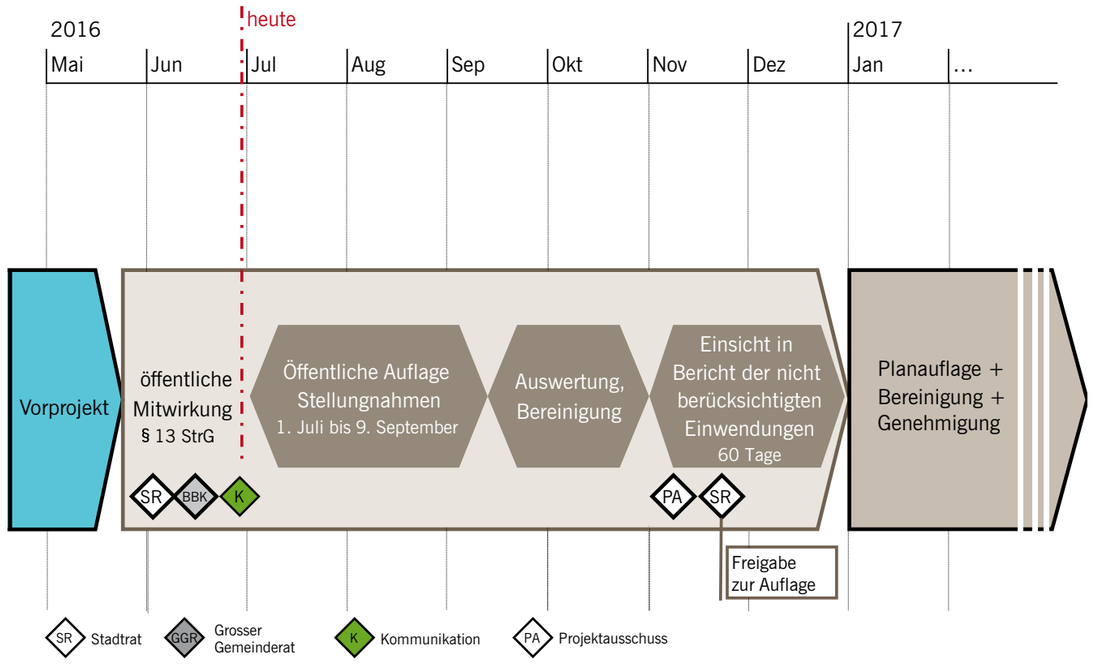
Die Plangenehmigung für das Projekt Querung Grüze erfolgt nach den Vorgaben des Strassengesetzes (StrG) des Kantons Zürich.

Die Entscheidungskompetenz über den Bruttokredit von 55 Mio. Franken liegt beim Stimmvolk der Stadt Winterthur.

Gemäss §18 Gemeindeordnung erfordert der Beschluss über einen Bruttokredit in dieser Höhe eine obligatorische Volksabstimmung. Diese findet circa anfangs 2018 statt.

ÖV-Drehscheibe auf der Brücke, circa 2022 (Blick Richtung Nord)

Termine politischer Entscheidungsprozess



Öffentliches Mitwirkungsverfahren

§13 des Strassengesetzes des Kantons Zürich (StrG) sieht vor, Verkehrsprojekte von übergeordneter Bedeutung der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten. Die Stadt Winterthur führt ein solches öffentliches Mitwirkungsverfahren zum Vorprojekt der Querung Grüze durch. Dies als Grundlage für die Ausarbeitung des Bauprojekts und die Kreditvorlage zuhanden des Winterthurer Stimmvolks. Zu Anregungen und Einwendungen aus dem Mitwirkungsverfahren, die im Projekt nicht berücksichtigt werden können, erstellt die Stadt Winterthur einen Bericht.

Das komplette Vorprojektdossier liegt von Freitag, 1. Juli bis Freitag, 9. September 2016 im Amt für Städtebau öffentlich auf. Bei Bedarf kann die Zusendung eines elektronischen Dossiers angefordert werden.

Die öffentliche Informationsveranstaltung vom 28. Juni 2016 hat lediglich orientierenden Charakter. Die dort gestellten Fragen und Antworten fliessen nicht in den Bericht zum Mitwirkungsverfahren ein.

Die Mitwirkung ist für jedermann möglich, eine besondere Betroffenheit ist nicht erforderlich. Eingeladen sind Einzelpersonen und Organisationen. Es besteht kein Anspruch darauf, dass eingebrachte Vorschläge aufgenommen werden müssen. Im Gegensatz zum späteren Auflageverfahren gibt es keine Einsprachemöglichkeiten oder andere Rechtsmittel.

Zukunftsbild des Brückenplatzes auf der Querung Grüze
(Blick Richtung Süd)

Beispiele für Fragen, zu welchen Sie im Mitwirkungsverfahren Stellung nehmen können:

- Sehen Sie Probleme, resp. problematische Einschränkungen für Sie beim Bau der Brücke?
- Sehen Sie Vor- oder Nachteile, resp. problematische Einschränkungen für Sie durch den Betrieb der Brücke?
- Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Massnahmen für einen Verkehrsträger?
- Sehen Sie Bedarf für die sofortige Umsetzung von flankierenden Massnahmen?

Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung sind schriftlich bis spätestens 9. September 2016 an die untenstehende Adresse zu richten, dies bitte mit Angaben zur Person, respektive Organisation (Politische Partei, Verkehrsverband, Umweltverband, Wirtschaftsverband, Quartierverein, Einzelperson, kantonale / städtische Instanz, Andere) sowie der Kontaktadresse.

Wir danken Ihnen bestens für Ihre Beteiligung Beteiligung an der Vernehmlassung.

Amt für Städtebau, Winterthur

Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau
Bau 2
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Telefon: +41 52 267 54 62
www.staedtebau.winterthur.ch

Facts und Figures zur Querung Grüze

Länge Gesamtbauwerk	387 m
Länge Brücke	245 m
Länge Rampe Süd	75 m
Länge Rampe Ost	67 m
Breite Rampe Süd	16 m
Breite Rampe Ost	7.5 m
Breite Brücke / Brückenplatz	22.5 m
Breite Brückenplatz (2030)	32.5 m
Stärke Brückenplatte	1.1 m
Anzahl Brückenfelder	11
Anzahl Stützen	20
Spannweiten	14.8 – 27 Meter
Anzahl Bushaltestellen (2022)	2
Anzahl Bushaltestellen (2030)	6
Anzahl Treppen	4
Anzahl Lifte	4

Planungsgeschichte

1997	Kantonaler Richtplan: Eintrag von Oberwinterthur/Grüze als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung
2007	Entwicklungsstrategie Oberwinterthur
2010	Festsetzung der Planungszone Neuhegi-Grüze
2011	Genehmigung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) mit dem Zukunftsbild 2030
2013	Festsetzung des Gesamtpakets an Planungsinstrumenten für Neuhegi
2014	Genehmigung der revidierten Richt- und Nutzungsplanung in Neuhegi
2015	Inkraftsetzung Gestaltungsplan Hegi
2015	Verabschiedung Verkehrskonzept Neuhegi
2016	Inkraftsetzung Gestaltungsplan Grüze
2016	Mitwirkungsverfahren

Bauherrschaft

Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau / Tiefbauamt

Kontakt
Michael Boogman
Tel +41 52 267 50 72
Mail michael.boogman@win.ch

Planergemeinschaft Querung Grüze

Gesamtleitung
Andreas Flury GmbH, Zürich

Bauingenieurwesen
dsp Ingenieure & Planer AG, Greifensee

Gestaltung / Städtebau
Feddersen & Klostermann, Zürich

Verkehr
Klaus Zweibrücken, Rapperswil SG

Licht
Wiederkehr und Partner, Spiez

Text/Gestaltung
rennhardcom, Laupen ZH / koko.ch, Zürich

Visualisierungen
raumgleiter gmbh, Zürich

Abkürzungen / Glossar

MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
LV	Langsamverkehr – zu Fuss und per Velo
Bhf	Bahnhof
LSA	Lichtsignalanlage

Rückseite:
Modellbild der Querung Grüze
mit möglicher Überbauung im Jahre 2040