



Volksabstimmung vom 13. Juni 2021

**Kreditbegehren in Höhe von brutto
CHF 4'380'000 (netto CHF 3'537'000)
für die Sanierung und Aufwertung
der Löwenstrasse zwischen dem
Löwenplatz und dem Kolosseumplatz**

Inhaltsverzeichnis

1. Worum geht es?	3
2. Ausgangslage	4
3. Projektbeschrieb	5
3.1 Fussverkehr	7
3.2 Veloverkehr	7
3.3 Öffentlicher Verkehr	8
3.4 Motorisierter Individualverkehr	9
3.5 Parkierung	10
4. Gestaltungskonzept	11
4.1 Nordseitige Baumreihe	11
4.2 Vorbereiche/Platzgestaltungen	11
4.3 Gestaltung Vorplatz Rathaus	12
4.4 Beleuchtung	14
4.4 Materialisierung	15
5. Baukosten	16
6. Finanzierung	16
7. Termine	17
8. Zusammenfassung	18
9. Antrag	19

Worum geht es?

Aufgrund des schlechten baulichen Zustands muss die Löwenstrasse zwingend saniert werden. Zudem sind die Werkleitungen (Gas, Wasser und Strom) in einem schlechten Zustand und werden durch die Technische Betriebe komplett erneuert. In ihrer heutigen Ausgestaltung wird die Löwenstrasse den unterschiedlichen Funktionen und Ansprüchen nicht mehr gerecht, sodass neben dem Sanierungsweiterer Handlungsbedarf besteht.

Durch das vorliegende Projekt wird das Zentrum von Kreuzlingen weiter gestärkt und aufgewertet. Die ehemalige verkehrsorientierte Kantonsstrasse wird zu einer siedlungsorientierten Strasse umgestaltet, die den Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden gerecht wird. Die Zufahrt ins Zentrum ist weiterhin problemlos möglich. Mit der Neuordnung der durchgehenden Baumreihe auf der Nordseite wird ein grosszügiger und attraktiver Raum für den Fussverkehr geschaffen, welcher zum Flanieren und Verweilen einlädt, sodass die gesamte Aufenthaltsqualität im bebauten Strassenraum erhöht und somit für das Gewerbe attraktive Voraussetzungen entstehen.

Selbstverständlich werden mit der Sanierung der Löwenstrasse auch die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) erfüllt, welches bis 2023 umgesetzt werden muss. Die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm Kreuzlingen - Konstanz, 2. Generation, werden mit dem vorliegenden Projekt erfüllt. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass der Bund seinen in Aussicht gestellten Beitrag von maximal CHF 740'000 leistet. Ebenfalls stehen aus dem Strassenfond der ehemaligen Kantonsstrassen CHF 103'000 zur Verfügung.

Stadtrat und Gemeinderat beantragen, dem Kreditbegehren zuzustimmen.

Der Gemeinderat stimmte der Botschaft am 21. Januar 2021 mit 23 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

2. Ausgangslage

Die Löwenstrasse zwischen dem Löwenplatz und dem Kolosseumplatz ist mit über 40 Geschäften (Detailhandel, Restaurants, Dienstleistungsbetrieben), neben der Begegnungszone «Boulevard», die wichtigste Geschäftsstrasse in Kreuzlingen. Der maximal gemessene durchschnittliche tägliche Verkehr liegt bei ca. 12'000 Fahrzeugen, und die signalisierte Geschwindigkeit beträgt zurzeit 50 km/h.

Die Löwenstrasse, insbesondere deren Belag, ist baulich in einem schlechten Zustand und sanierungsbedürftig. Zudem müssen die Werkleitungen (Gas, Wasser, Strom) in diesem Bereich saniert werden. Des Weiteren müssen die Bushaltestellen bis zum Jahr 2023 an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden. Nicht zuletzt weist die Strasse verschiedene Sicherheitsdefizite auf, insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr.

In ihrer heutigen Ausgestaltung wird die Löwenstrasse den unterschiedlichen Funktionen nur bedingt gerecht. Sie soll deshalb im Zuge des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz, 2. Generation, saniert, umgestaltet und für den Fussverkehr grosszügig aufgewertet werden. Eine Kostenbeteiligung von maximal CHF 740'000 durch den Bund wurde in Aussicht gestellt. Hierfür müssen jedoch die Ziele des Agglomerationsprogramms und dessen Anforderungen an das Strassenbauprojekt erfüllt werden. Auch sind die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Weiter soll der Verkehr verflüssigt und damit quartierverträglicher abgewickelt werden. Um Gefahrenstellen zu eliminieren und Unfälle zu vermeiden, muss der Verkehrssicherheit, insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr, grosse Beachtung geschenkt werden. Für den strassengebundenen, öffentlichen Verkehr sollen ebenfalls Verbesserungen erreicht werden.

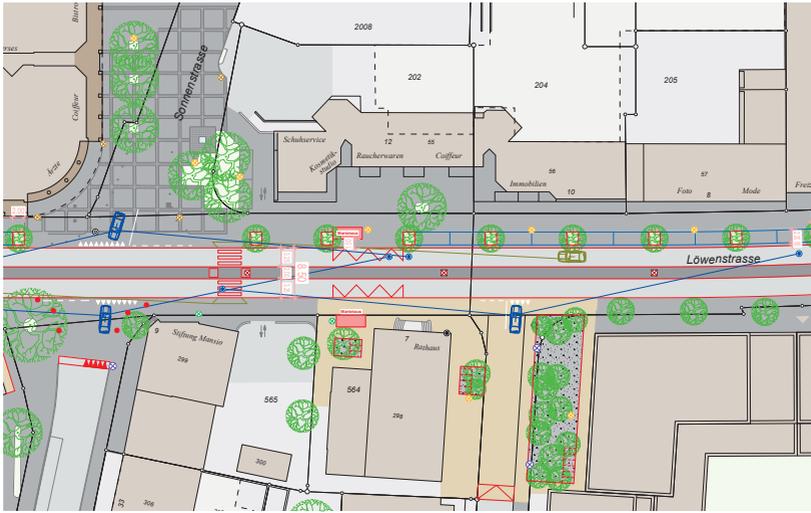
Mit dem vorliegenden Projekt können die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm erreicht werden. So kann damit gerechnet werden, dass der Bund seinen in Aussicht gestellten Beitrag von maximal CHF 740'000 leistet. Ebenfalls stehen weitere CHF 103'000 aus dem Strassenfond der ehemaligen Kantonsstrassen zur Verfügung.

3. Projektbeschreibung

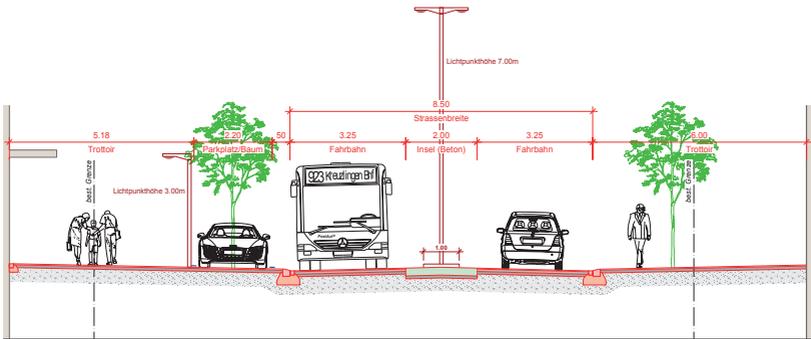
Das beauftragte Planerteam Planimpuls AG, Suter, Von Känel, Wild AG und transcon AG erarbeitete auf Grundlage einer verkehrstechnischen und ortsbaulichen Analyse mehrere Variantenvorschläge. Diese Vorschläge wurden anschliessend in zwei Workshops mit den Anliegen von Quartier-, Verbands- und Gewerbevertretungen verglichen. In der Schlussdiskussion wurde einstimmig beschlossen, die vorliegende Variante mit dem Mehrzweckstreifen zur Weiterbearbeitung zu empfehlen.

Die Sanierung und Aufwertung der Löwenstrasse sieht einen mittigen Mehrzweckstreifen von 2 m und anschliessend je eine Fahrbahn mit 3.25 m Breite vor. Auf der Nordseite schliesst die Baumreihe mit dazwischenliegenden Parkfeldern mit einer Breite von insgesamt 2.7 m an. Bei einer anzustrebenden Breite des Gehbereichs auf der Nordseite von 4 m und auf der Südseite von 2 m ergibt sich insgesamt ein Mindestraumbedarf von 16.2 m. Allfällige zusätzliche Flächen können dem Fussverkehr zugeschlagen werden. Daraus ergeben sich folgende Vor- und Nachteile:

- Siedlungsorientierte Gestaltung, einprägsamer Charakter mit Wiedererkennungswert.
- Sicherheitsdefizite können behoben werden.
- Relativ breite Bereiche für den Fussverkehr sind möglich.
- Der Mehrzweckstreifen kann als Querungshilfe für den Fussverkehr oder als Abbiegehilfe für Autos und Velos genutzt werden.
- Die Mittelzone kann für Gestaltungselemente/Beleuchtung verwendet werden.
- Busse und Lastwagen müssen aufgrund der mittig angeordneten Kandelaber über längere Strecken hinter dem Veloverkehr herfahren (Effekt abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit).



Ausschnitt Situation Löwen-/Sonnen-/Kirchstrasse und Löwenschanz



Schnitt durch Löwenstrasse auf Höhe Kirchstrasse

3.1 Fussverkehr

Durch die Beschränkung der Fahrbahnbreiten auf konstant 3.25 m und den Mehrzweckstreifen von 2 m bleiben die Trottoirbreiten grundsätzlich unverändert. Aufgrund der Neupflanzung der Baumreihe kann der tatsächlich verfügbare Raum jedoch deutlich erhöht werden. Auf der Nordseite steht ein Fussgängerbereich von generell 4 bis 5 m Breite zur Verfügung (an Engstellen in Richtung Kolosseumkreisel vereinzelt 2.7 m). Auf der Südseite beträgt die Breite mindestens 2 m. Auf beiden Seiten kann das Fusswegtrasse auf der ganzen Länge ohne Unterbrücke passiert werden. Die seitlichen Einmündungen werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet. Einzig bei der Sonnenstrasse (Rondo) und beim Rathaus ist durch den platzartigen Charakter der Gestaltung eine Signalisation («Kein Vortritt» oder «Stop») notwendig.

Die Anzahl Fussgängerstreifen wird von sechs auf vier reduziert. Neben den Fussgängerstreifen bei den beiden Kreiseln wird ein Übergang auf der Achse Sonnenstrasse beim Rondo und einer bei der Querung Alleeweg markiert. Alle markierten Querungsstellen werden mit Inseln gesichert. Der Mehrzweckstreifen kann auf der ganzen Länge ebenfalls als Querungshilfe genutzt werden.

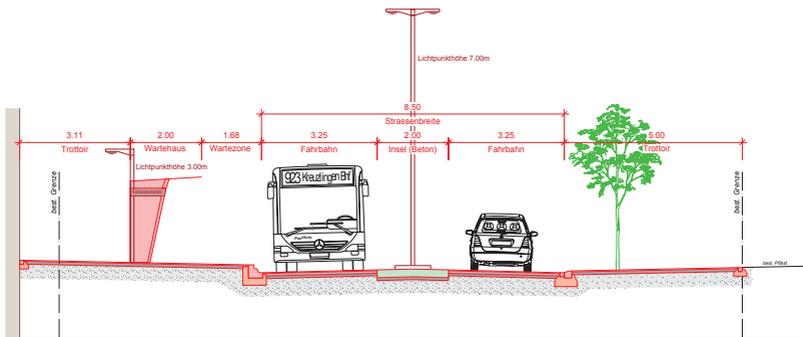
3.2 Veloverkehr

Die Löwenstrasse ist eine wichtige Ost-West-Verbindung für den Veloverkehr in Kreuzlingen. Von der Kirchstrasse über die Löwenstrasse in den Alleeweg führt zusätzlich eine nationale Veloroute. Auch die Sonnenstrasse wird häufig von Personen mit Velo benutzt. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr geführt. Bei einer angestrebten Projektierungsgeschwindigkeit von 30 bis 35 km/h ist dies problemlos möglich. Der Autoverkehr kann die Velofahrerin oder den Velofahrer zwischen den Kandelabern überholen. Der Mehrzweckstreifen dient zudem als Abbiegehilfe. Die Velofahrerin oder der Velofahrer kann zum Beispiel vom Kolosseumkreisel kommend auf dem Mehrzweckstreifen halten, bevor sie oder er in den Alleeweg abbiegt. Um die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen, werden die Parkplätze 0.5 m vom Fahrbahnrand entfernt markiert. Dadurch wird eine Kollision mit Autotüren, die sich plötzlich öffnen, faktisch ausgeschlossen.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestelle Löwenstrasse wird wie bisher beidseitig als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet. Die Haltekanten werden gemäss Behindertengleichstellungsgesetz auf 22 cm erhöht. Die Bushaltestelle Kolosseumplatz in Richtung Bärenplatz wird auf die andere Seite des Kolosseumskreisels in die Unterseestrasse verschoben. Eine Fahrbahnhaltestelle an dieser Stelle, die aufgrund der Buspriorisierung nötig wäre, hätte zu einem Rückstau in den Kreisel geführt. Dafür wird die Bushaltestelle Kolosseumplatz in Fahrtrichtung West neu vor der Liegenschaft Löwenstrasse 26 platziert. Aufgrund der engen Platzverhältnisse wird auf einer Länge von nur 8 m die Haltekante auf 22 cm erhöht.

Wie bereits erwähnt, wird durch die Fahrbahnhaltestellen eine Buspriorisierung erreicht, da der Bus aufgrund der Anordnung der Kandelaber nicht überholt werden kann. Somit fährt dieser als «Pulkführer» an den nächsten Knoten heran. Diese Bevorzugung führt zu einer Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs. Für den motorisierten Individualverkehr entsteht durch die nicht überholbaren Fahrbahnhaltestellen ein geringer, vertretbarer Zeitverlust. Des Weiteren kann durch diese Haltestellen das Unfallrisiko reduziert werden, da der Bus nicht wieder in den Verkehr einfädeln muss. Die drei im Perimeter liegenden Haltekanten werden jeweils mit einem Witterungsschutz ausgestattet.



Schnitt durch Löwenstrasse Höhe Bushaltestelle Kolosseumplatz



Ausschnitt Situation Bushaltestelle Kolosseumplatz (Löwenstrasse 26)

3.4 Motorisierter Individualverkehr

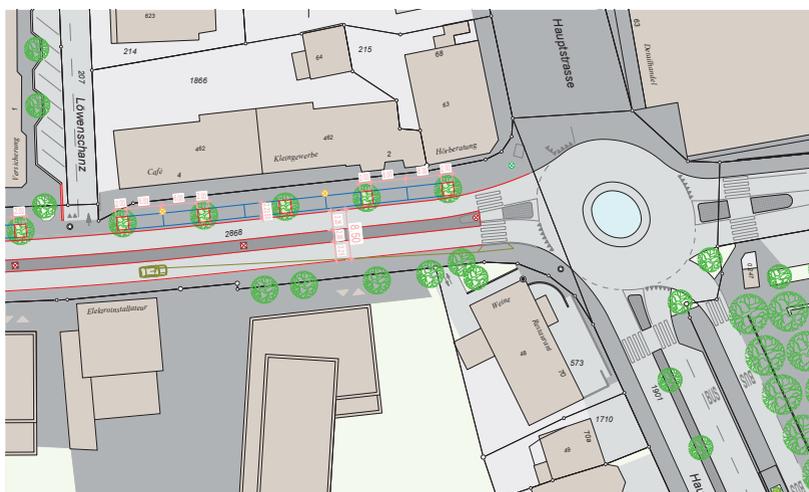
Der motorisierte Individualverkehr wird weiterhin flüssig abgewickelt. Auf der Löwenstrasse gilt nach wie vor eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Beschränkung der Fahrbahnbreite auf optisch je 3,25 m (tatsächliche Durchfahrtsbreite 3,75 m), kombiniert mit dem Mehrzweckstreifen und der somit siedlungsorientierten Gestaltung, führt insgesamt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und einer langsameren, den örtlichen Verhältnissen angepassten Fahrweise. Falls zu einem späteren Zeitpunkt gewünscht, lässt das vorgesehene Konzept auch die Einführung einer Tempo-30-Zone zu. Damit die Lärmemissionen gesenkt werden, ist der Einbau eines lärmindernden Belags vorgesehen.

Der Mehrzweckstreifen kann befahren werden und dient auch als Abbiegehilfe für den Auto- und Veloverkehr oder als Querungshilfe für den Fussverkehr. Die vorhandene Durchfahrtsbreite lässt das Überholen eines Velos durch einen Personewagen zu. Busse und Lastwagen fahren in der Regel hinter den Velofahrerinnen und Velofahrern. Aufgrund der Kandelaberabstände von ca. 38 m können sehr langsame

Velofahrerinnen und Velofahrer mit Hilfe des Mehrzweckstreifens auch von Bussen oder Lastwagen überholt werden. Alle einmündenden Strassen werden als Platz- oder Trottoirüberfahrten gestaltet. Einzig bei den Platzbereichen Sonnenstrasse (Rondo) und Rathaus wird «Kein Vortritt» signalisiert und markiert. Die Sichtweiten können an allen Knoten und Fussgängerquerungen eingehalten werden.

3.5 Parkierung

Es wurde darauf geachtet, dass möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben. Durch die neue Anordnung der Bäume entlang der seitlichen Parkplätze reduziert sich auf der Nordseite die Fläche für parkierende Fahrzeuge. Durch die klare Anordnung der Plätze (Doppelstellplätze im Wechsel mit der Baumanordnung) entstehen jedoch keine Verlustflächen. Die Reduktion der heute maximal möglichen 43 Abstellplätze auf 34 neu ausgewiesene Stellplätze entlang des nördlichen Strassenraums wird dank dieser Anordnung und verlässlicherer Nutzbarkeit zu einem grossen Teil kompensiert. Die 10 Parkplätze auf der Südseite beim Sonnenhof bleiben unverändert bestehen. Im Zuge der Detailplanung sind zudem Veloabstellplätze im Bereich der privaten Vorbereiche vorgesehen. Ebenfalls wird noch geprüft, wo Parkplätze für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung angeordnet werden können.



Ausschnitt Situation Parkierung (zwischen Löwenschanz und Hauptstrasse)

4. Gestaltungskonzept

Neben den verkehrstechnischen Verbesserungen können mit den gestalterischen Elementen auch Verbesserungen im Bereich des Ortsbilds erzielt werden, sodass die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm auch in diesem Punkt erfüllt werden. Mit gestalterischen Elementen wird jedoch zurückhaltend umgegangen, da einerseits die Löwenstrasse nicht überladen wirken soll und andererseits spielen auch Kostenüberlegungen eine Rolle.

4.1 Nordseitige Baumreihe

Bereits heute ist in Teilen der Löwenstrasse eine nordseitige Baumreihe vorhanden. Dieses gestalterische Element wird aufgegriffen und verstärkt. Dazu werden bestehende Bäume ersetzt und in einem regelmässigen Abstand von ca. 14 m als Baumreihe gestaltet. Diese wird durchgehend auf die gesamte Löwenstrasse verlängert. Ziel dieser Massnahme ist, die Strassenraumgestaltung zu vereinheitlichen und die Strasse besser in das Ortsbild einzuordnen. Zudem unterstützt die Baumreihe den siedlungsorientierten Charakter der Strasse. Der Bereich zwischen den Bäumen kann multifunktional genutzt werden. In der Regel sind jeweils zwei Parkfelder zwischen den Bäumen auf Trottoirhöhe vorgesehen. Ebenfalls wird die Bushaltestelle Löwenstrasse in die Baumreihe integriert.

4.2 Vorbereiche/Platzgestaltungen

Der Strassenraum der Löwenstrasse wird von Hausfassade zu Hausfassade respektive von vorgelagerter Hecke oder Mauer betrachtet und fügt sich harmonisch in den Siedlungsraum ein. Dabei ist grundsätzlich eine durchgehende Materialisierung bis an die Fassaden vorgesehen. Speziell zu erwähnen ist die Gestaltung des Vorbereichs des Sonnenhofs. Im Rahmen des Variantenstudiums wurde diskutiert, die bestehende Baumreihe in gleicher Art und Weise zu ersetzen wie auf der Nordseite der Strasse und die Parkfelder zwischen den Bäumen anzuordnen. In den Workshops wurde aber entschieden, die Bäume zu belassen, da diese gemeinsam mit dem Bau des Sonnenhofs gepflanzt wurden und somit gestalterisch zum Vorbereich des Gebäudes und nicht zur Strasse gehören. Der Vorplatz soll sich mit einer Pflasterung vom Trottoirbereich gestalterisch abheben.



Ausschnitt Situation Überbauung «Sonnenhof»

4.3 Gestaltung Vorplatz Rathaus

Der bestehende Vorbereich des Rathauses ist zur Kirchstrasse hin mit einer Natursteinpflasterung befestigt, die den heutigen Anforderungen des Langsamverkehrs und des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht entspricht. Auf der gegenüberliegenden Seite wird mit der Umsetzung des Gestaltungsplans Löwen/Sallmann der Raum neu gefasst. Die Gestaltung des Vorplatzes erfolgte in Abstimmung mit dieser Planung. Die Bauausführung des Vorbereichs des Rathauses wird mit der Umsetzung des Gestaltungsplans Löwen/Sallmann koordiniert.

Die Bestvariante sieht einen sich von Fassade zu Fassade erstreckenden Platz vor und reagiert so auf die neuen, publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen der Löwen-Überbauung. Im Grundsatz wird der ganze Bereich mit einer neuen Natursteinpflasterung befestigt. Dabei wird ein geschliffener und geflammt Pflasterstein verwendet, sodass die neue Oberfläche behindertengerecht und

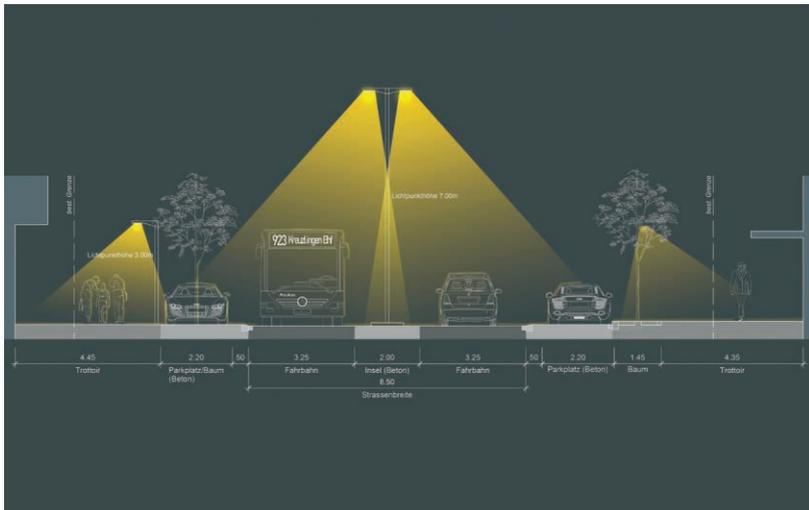
rollstuhlgängig wird. Der Vorbereich der Löwen-Überbauung differenziert sich mit einer chaussierten Fläche mit einheimischen Bäumen. Unter der lockeren Baumpflanzung dient der Platz einerseits einem möglichen Bistro als Aussenraum und beinhaltet andererseits auch Sitzbereiche ohne Konsumationszwang. Die Fläche mit einer Baumgruppe wird durch ein kleineres Pendant beim Eingang ins Rathaus komplettiert. Dort finden sich ebenfalls einige Sitzgelegenheiten. Die angrenzenden Garagenzufahrten beim Feuerwehrmuseum werden freigehalten. Der Bereich hinter dem neuen Buswartehäuschen wird ebenfalls neu gestaltet. Die Strasse wird wie bereits heute auf Trottoirniveau geführt. Zudem wird die Fahrbahn durch eine Wasserrinne gefasst.



Ausschnitt Situation «Gestaltung Vorplatz Rathaus» neben der neuen Löwen-Überbauung

4.4 Beleuchtung

Die Kandelaber der Strassenbeleuchtung werden in der Mittelzone angeordnet und stellen so ein wichtiges Gestaltungselement dar. Sie erzeugen dank einer moderaten Höhe von 7 m eine angenehme, urbane Stimmung. Durch die grosszügigen Abstände der Kandelaber kann die Mittelzone auch andere verkehrstechnische Aspekte erfüllen. Die Bereiche für den Fussverkehr können, bedingt durch die Baumallee, nicht aus der Mittelzone beleuchtet werden. Dieser Bereich ist mit separaten Kandelabern auszuleuchten.



Schnitt durch Löwenstrasse Höhe Überbauung Sonnenhof (©LICHTGOLD GmbH)

4.5 Materialisierung

Der Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn wird in Beton ausgeführt. Damit hebt er sich vom Asphalt der Fahrbahnen ab und bewirkt für den querenden Fussverkehr oder abbiegende Fahrzeuge ein stärkeres Sicherheitsgefühl. Als Randstein wird derselbe breite und abgeflachte Bordstein verwendet, der bereits in der Bahnhofstrasse eingebaut wurde. Damit wird ein Wiedererkennungswert geschaffen. Für diese Vereinheitlichung wird auch die Materialisierung der Betonabdeckungen der Baumgruben im Strassenraum übernommen.



Visualisierung Blickrichtung Rathaus

5. Baukosten

Baukosten	CHF
Strassenbaukosten	2'625'000
Nebenkosten	920'000
Projekt und Realisation	520'000
Mehrwertsteuer	315'000
Gesamtkosten inkl. MWST (brutto)	4'380'000

6. Finanzierung

Kostenaufstellung	CHF
Gesamtkosten Aufwertung und Sanierung	4'380'000
Beitrag Agglomerationsprogramm (Bundesbeitrag)	740'000
Beitrag Strassenfond «Unterhalt ehemalige Kantonsstrassen»	103'000
Total (netto)	3'537'000

Unmittelbar aus den Investitionen ergeben sich die Kapitaldienstkosten (Abschreibung und Verzinsung). Diese präsentieren sich wie folgt:

Basis der Abschreibung	CHF
Erstellungswert	3'537'000
Abschreibung auf 40 Jahre (2.5 %)	88'425

Basis der Verzinsungen	
Erstellungswert	3'537'000
Zinsaufwand pro Jahr (4 % vom halben Betrag = CHF 1'768'500.–)	70'740

Total Abschreibung und Zinsaufwand pro Jahr	159'165
--	----------------

7. Termine

Die öffentliche Planaufgabe ist 2022 vorgesehen. Der Baubeginn kann erst nach Abschluss der Sanierung der Romanshorerstrasse erfolgen und ist ab 2023 vorgesehen. Aufgrund der umfangreichen Werkleitungssanierungen und damit der Zugang zu den Geschäften entlang der Löwenstrasse bestmöglich sichergestellt werden kann, ist mit einer Bauzeit von rund 1 ½ Jahren zu rechnen.

8. Zusammenfassung

Die Löwenstrasse zwischen dem Löwenplatz und dem Kolosseumplatz ist mit über 40 Geschäften (Detailhandel, Restaurants, Dienstleistungsbetrieben), neben der Begegnungszone «Boulevard», die wichtigste Geschäftsstrasse in Kreuzlingen. Neben dem schlechten baulichen Zustand wird die Löwenstrasse den unterschiedlichen Funktionen und Ansprüchen nur bedingt gerecht, sodass zwingender Handlungsbedarf besteht.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen - Konstanz, 2. Generation, ist daher eine gestalterische Aufwertung der Löwenstrasse vorgesehen, um die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität im bebauten Strassenraum zu erhöhen, den Verkehr zu verstetigen und verträglicher abzuwickeln. Mit dem vorliegenden Projekt können die Ziele aus dem Agglomerationsprogramm erreicht werden. Es ist davon auszugehen, dass der Bund seinen in Aussicht gestellten Beitrag von maximal CHF 740'000 leisten wird. Ebenfalls stehen CHF 103'000 aus dem Strassenfond der ehemaligen Kantonsstrassen zur Verfügung.

Die Sanierung und Aufwertung der Löwenstrasse sieht einen mittigen Mehrzweckstreifen vor, welcher als Querungs- und Abbiegehilfe genutzt werden kann. Mit den zentral angeordneten Kandelabern wirkt der Streifen auch räumlich prägend. Auf der Nordseite ist eine durchgehende Baumreihe mit dazwischenliegenden Parkfeldern vorgesehen. Durch die neue Anordnung der Bäume werden zwar Parkplätze auf der Nordseite reduziert. Durch die klare Ausweisung der einzelnen Parkfelder (Doppelstellplätze im Wechsel mit der Baumanordnung) entstehen jedoch keine Verlustflächen, sodass aufgrund der verlässlicheren Nutzbarkeit die Reduktion zu einem grossen Teil kompensiert werden kann. Zudem wird ein attraktiver Fussgängerbereich geschaffen.

Durch den seitlich angeordneten Rondoplatz sowie den neugestalteten Vorplatz des Rathauses wird die siedlungsorientierte Gestaltung der Löwenstrasse unterstützt. Mit dem Einbau von lärmindernden Belägen und gestalterischen Massnahmen werden einerseits die Lärmemissionen reduziert und andererseits eine Senkung des generellen Geschwindigkeitsniveaus erreicht – auch ohne Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.

9. Antrag

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Stadt- und Gemeinderat beantragen Ihnen, dem Kreditbegehren von brutto CHF 4'380'000 (netto CHF 3'537'000) für die Sanierung und Aufwertung der Löwenstrasse zwischen dem Löwenplatz und dem Kolosseumplatz zuzustimmen.

Der Gemeinderat stimmte der Botschaft am 21. Januar 2021 mit 23:10 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

gedruckt in der
schweiz

 **myclimate**
neutral
Drucksache
myclimate.org/01-21-473493



Stadt Kreuzlingen

Hauptstrasse 62

8280 Kreuzlingen

Tel. 071 677 61 11

stadt@kreuzlingen.ch

www.kreuzlingen.ch