



Verkehr

Fussgängerverbindungen vom Bohl zum Kulturviertel

1 Ausgangslage

Am 20. November 2001 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat betreffend eine oberirdische Fussgänger Verbindung vom Bohl zum Kulturviertel erheblich erklärt. Der Auftrag des Postulates lautet:

„Der Stadtrat wird beauftragt, Bericht und Antrag zu stellen, wie im Bereich Brühltor / Torstrasse ein oberirdischer Fussgängerübergang verwirklicht werden kann.“

Seit der Beschlussfassung 2001 haben sich in baulicher Beziehung wesentliche neue Rahmenbedingungen ergeben. So steht die Erweiterung der Parkgarage Unterer Brühl mit der neuen Ein- und Ausfahrt an der Torstrasse vor dem Abschluss. Für die Unterführung Brühltor ist ein Sanierungsprojekt ausgearbeitet worden, das massgeblich verbesserte Verhältnisse auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger bringen wird. Sodann konnten seit 2001 verschiedene verkehrliche Zusammenhänge im Hinblick auf den Postulatsauftrag näher untersucht werden. Im folgenden Postulatsbericht werden die entsprechenden Erkenntnisse zusammengefasst, die möglichen neuen Fussgängerübergänge dargestellt und der mit dem Postulat gewünschte Fussgängerstreifen beurteilt.

2 Verkehrsverhältnisse am Brühltor

2.1 Motorisierter Individualverkehr (mIV)

Der Verkehrsknoten Brühltor wird seit 1974 mit einer Lichtsignalanlage gesteuert, also seit der Inbetriebnahme der Fussgängerunterführung. Diese Lichtsignalanlage gehört zur ebenfalls seit damals bestehenden zentral koordinierten Verkehrsregelung (ZKV), deren technische Zentrale in der Unterführung installiert ist und mit der seither alle Lichtsignalanlagen im



städtischen Strassennetz gesteuert werden. Zunächst hatte die Verkehrssteuerung die Aufgabe, die vor der Eröffnung der Autobahn sehr hohen Verkehrsmengen auf dem innerstädtischen Netz mit der geforderten guten Verkehrssicherheit zu bewältigen und gleichzeitig den Fussgängerinnen und Fussgängern und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr ein Durchkommen zu ermöglichen.

Mit der Inbetriebnahme der A1 konnte auch das Brühltor vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Entlastungswirkung wurde entsprechend den Zielsetzungen des Realisierungsplanes 1985/90 einerseits für eine optimale Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, andererseits für die zusätzliche Steuerung von nunmehr drei separaten Velozufahrten am Knoten Brühltor genutzt.

Im Jahre 1993 erfolgte der erste Schritt der Sperre der Bohlzufahrt für den motorisierten Individualverkehr, indem die Zufahrt von der Rorschacher Strasse her unterbunden wurde. Der zweite Schritt zu einer gänzlichen Sperre der Bohlzufahrt über das Brühltor wurde zehn Jahre später, im Jahre 2003, umgesetzt: Auch aus Richtung Burggraben und Torstrasse sind die Zufahrten seither für den allgemeinen Verkehr – mit gewissen Ausnahmen – verboten.

Die erfolgten Teilsperren der Bohlzufahrt haben zwar die Verkehrsströme auf der Brühltorkreuzung, nicht aber die Verkehrsbelastungen verändert. Die Torstrasse weist für die jeweiligen Betriebszustände die folgenden Verkehrsmengen (Fahrzeug / Tag, DTV) auf:

Torstrasse (Querschnitt bei der Museumstrasse)	Fahrtrichtung Platztor	Fahrtrichtung Brühltor
vor Teilsperre 1993	7'500	11'500
vor Totalsperre 2003	6'500	11'400
im Jahre 2005	7'900	10'000

Die Verkehrszahlen zeigen, dass die verkehrlichen Randbedingungen für zusätzliche Fussgängerübergänge im Bereiche des Brühltor trotz der schrittweisen Sperre nicht günstiger geworden sind.

2.2 Öffentlicher Verkehr (öV)

Das Brühltor ist neben dem Schibenertor der von den öffentlichen Verkehrsmitteln am stärksten beanspruchte Verkehrsknoten. Auf engsten Verhältnissen verkehren nicht weniger als 13 Trolley- und Autobuslinien sowie die Trogenerbahn über den Platz. Der Knoten wird durchschnittlich über den Tag jede Minute, während den Spitzenstunden sogar alle 30 Sekunden von einem öV-Kurs überquert. Insgesamt fahren somit jeden Tag über 1'400 Busse und Züge der Trogenerbahn über die Strassenkreuzung.



Die Dichte des öffentlichen Verkehrs wird zukünftig weiter zunehmen. Es sind im Rahmen des für den Richtplan zu erarbeitenden öV-Konzeptes der kommenden Jahre weitere Buslinien und / oder eine Verdichtung bestehender Verbindungen absehbar. Da auch die allgemeine Verkehrsentwicklung von einer weiteren jährlichen Zuwachsrate des mIV ausgehen muss, wird der Verkehrsdruck auf dem Knoten Brühltor und auch auf die Verbindungsachse Torstrasse weiter zunehmen.

2.3 Verkehrssteuerung

Die sich aufgrund der beschriebenen Verkehrsverhältnisse ergebenden Anforderungen an die Verkehrssteuerung sind nicht nur für die Bohlzufahrt, sondern auch für die Ausfahrt aus dem Bohl äusserst komplex. Sie haben einen optimalen Verkehrsablauf primär für VBSG-Busse, Postautos und Trogenerbahn mit möglichst geringen Selbstbehinderungen des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. In zweiter Linie muss der übrige Verkehr geregelt werden, wobei als sehr wesentliche Randbedingung die Koordination mit den Nachbarknoten Spiserter und Platzter zu beachten ist.

Zur wesensgerechten Privilegierung des öV sind einerseits Anmeldeanlagen und andererseits Busspuren notwendig, damit der öV unabhängig von den Einflüssen des mIV und damit störungsfrei verkehren kann. Diese Voraussetzung ist am Brühlter nur auf der Rorschacher Strasse, nicht aber auf der Torstrasse und in ungenügender Länge auf dem Burggraben vorhanden.

3 Sanierung der Fussgängerunterführung Brühlter

Die etwas über 30 Jahre alte Fussgängerunterführung unter dem Brühlter muss umfassend saniert werden. Nachdem in einer ersten Phase dringende Sofortmassnahmen (Reinigung, Entfernung von Sprayereien, Malerarbeiten, Instandsetzung von Decke und Beleuchtung, Reparaturen Rolltreppe, Behebung von Dichtigkeitsschäden) ausgeführt worden sind, ist nun eine Gesamtsanierung des Bauwerkes vorgesehen. Dem Stadtparlament wird die entsprechende Vorlage noch dieses Jahr unterbreitet. Mit dem Projekt sollen die Auf- und Abgänge und die öffentlichen Flächen in der Unterführung neu gestaltet werden. Der Benutzungscomfort ist zu erhöhen, die Attraktivität zu verbessern und die subjektive Sicherheit zu gewährleisten. Die Ladenflächen und das Restaurant sind im Hinblick auf eine verbesserte Wirtschaftlichkeit zu optimieren und allenfalls neu zu gestalten. Treppen- und Liftanlagen müssen grosszügiger angelegt, modernisiert und als einladendere und sicherere öffentliche Räume umgestaltet werden. Den Anforderungen von Rollstühlen und Kinderwagen sowie von geh- und sehbehinderten Menschen ist Rechnung zu tragen. Insgesamt wird damit die



Fussgängerunterführung, die einen Anlageteil der über das Bauwerk führenden Kantonsstrasse bildet, wesentlich und langfristig aufgewertet.

Die Fussgängerunterführung stellt die sicherste Querungsart der verkehrlich stark belasteten Kantonsstrasse und des Verkehrsknotens Brühltor dar. Mit ihrer Sanierung ist ein wichtiger Schritt für die bessere Akzeptanz dieser unterirdischen Strassenquerung durch die Bevölkerung getan. Die Unterführung bildet auch den Hauptzugang von der Altstadt zur Parkgarage Brühltor. Diese ist als Parkierangebot für die östliche Altstadt ein sehr wichtiger Bestandteil der Altstadterschliessung.

Es ist grundsätzlich festzustellen, dass die bestehende Fussgängerunterführung eine hinreichende, sichere und komfortable Querung von Torstrasse, Burggraben und Rorschacher Strasse gewährleistet. Aus Sicht des zusammenhängenden Fusswegnetzes und der Anforderungen an eine von allen Verkehrsteilnehmenden wesensgerecht benutzbare Strassenanlage ist damit die Bedürfnislage grundsätzlich abgedeckt.

4 Erweiterung der Parkgarage Brühltor

Die Bauarbeiten für die Erweiterung der Parkgarage Brühltor sind in der Endphase. Die Inbetriebnahme der neuen Garagenteile erfolgt Ende April 2006; die Eröffnung der gesamten Parkierungsanlage ist im August 2006 vorgesehen. Mit der Garagenerweiterung wird eine neue Ein- und Ausfahrt ab der Torstrasse realisiert und die heutige Ausfahrt in die Museumstrasse aufgehoben. Damit wird die verkehrliche Situation im Museumsquartier verbessert und somit ein Anliegen des Postulats „Kulturplatz am Stadtpark“ umgesetzt. Die neuen Zufahrtswege zur Parkgarage Brühltor und die Erweiterung des Angebotes führen auf der Torstrasse zu Veränderungen der Verkehrsbelastungen (Fahrzeug / Tag, DTV).

Torstrasse (Querschnitt bei der Museumstrasse)	Fahrtrichtung Platztor	Fahrtrichtung Brühltor
im Jahre 2005	7'900	10'000
künftig mit neuer Ein-/Ausfahrt	8'200	10'400

Diese Verkehrszunahmen erhöhen den Druck auf die bereits in Punkt 2 ausführlich beschriebene Verkehrssituation.

Im Bereich der künftigen Ein- und Ausfahrt wird nun ein neuer Fussgängerstreifen über die Torstrasse angelegt, der eine oberirdische Fussgängerverbindung zwischen dem angrenzenden Altstadtbereich und dem Unteren Brühl bzw. dem Kulturviertel schafft. Er ist mit einer Schutzinsel gesichert, die gleichzeitig als Verkehrsteiler für den linksabbiegenden Zu- und Wegfahrtsverkehr der Garage dient. Die Lage des neuen Überganges wurde so ge-



wählt, dass einerseits die entsprechenden Spurlängen vor den Knoten Brühltor bzw. Platztor noch ausreichen und andererseits eine Steuerung mit Lichtsignalen nicht notwendig ist, das heisst, ein freier Verkehrsablauf sicherheits- und leistungsmässig vertreten werden kann. Die Fussgängerverbindung ist an dieser Stelle ideal auf den Zugang zum Unteren Brühltor und zum Parkgaragenzugang bei der Turnhalle ausgerichtet und wird eine ideale Anbindung des in der Parkgarage Brühltor zusätzlich realisierten Parkierangebotes für Besuchende der nördlichen Altstadt sicherstellen. Damit wird es vertretbar, im Sinne eines zweckmässigen, gleichwertigen Angebotsersatzes Parkplätze in der nördlichen Altstadt aufzuheben. Dies ist die Voraussetzung für eine gestalterische und betriebliche Attraktivitätserhöhung auch dieses Altstadtteiles. In der Vorlage des Grossen Gemeinderates für die Erweiterung der Parkgarage Brühltor wurde diese Absicht denn auch ausdrücklich festgehalten. Das Verfahren für Aufhebung der in zumutbarer Fussgängerdistanz zur Parkgaragenerweiterung bzw. zum neuen Fussgängerstreifen liegenden Parkplätze wird nun eingeleitet. Ohne weitere Rechtsmittelverfahren kann die Aufhebung der Parkplätze noch dieses Jahr umgesetzt werden.

5 Neuer Fussgängerübergang am Burggraben

Es ist vorgesehen, die Wegführungen im Kantonsschulpark aufzuwerten und gestalterisch zu verbessern. Insbesondere soll im Bereich des Aufgangs der Brühltorunterführung der Parkbereich gelichtet und eine offene Platzgestaltung realisiert werden. Ein neuer Übergang über den Burggraben als direkte Verbindungsachse zwischen Waaghausweg und Kantonsschulpark würde diesen Parkbereich zusätzlich beleben und neue Wegführungen ermöglichen.

Die Anordnung eines gesteuerten Fussgängerstreifens über den Burggraben hätte weniger gravierende Leistungseinbussen zur Folge als ein Übergang über die Torstrasse direkt beim Knoten Brühltor, denn er quert nicht den Verkehrs-Hauptstrom Torstrasse – Rorschacher Strasse, sondern den geringer belasteten Nebenstrom Burggraben – Torstrasse.

Der Übergang ist in der Planung der kommenden Jahre berücksichtigt. Dessen Realisierung wird im Zusammenhang mit den erwähnten Wegverbesserungen im Kantonsschulpark aus städtischer Sicht angestrebt und dem Kanton zur Realisierung vorgeschlagen. Diese neue Fusswegverbindung wird eine alternative Fusswegverbindung zwischen der Altstadt und den östlich angrenzenden Stadtquartieren sein. Über den bereits bestehenden oberirdischen Übergang über die Rorschacher Strasse bei der Jugendmusikschule und zum Stadttheater wird dann auch so die Verbindung zum Kulturviertel hergestellt.



6 Neuer Fussgängerübergang über die Torstrasse beim Brühltor

Bereits bei der Erheblicherklärung des Postulates wurde auf die Folgen eines Fussgängerüberganges an diesem Standort in Bezug auf die Verkehrssteuerung hingewiesen: Die Realisierung eines Fussgängerüberganges am Knoten Brühltor benötigt Steuerungssekunden und reduziert die Knotenkapazität für den mIV. Der Zeitbedarf für den zusätzlich gesteuerten Fussgängerstreifen beträgt pro Grünphase 10 bis 15 Sekunden, dies entspricht etwa 15 bis 20 % der durchschnittlichen Umlaufzeit. Dadurch sinkt die Verkehrsqualität im mIV beträchtlich; die Staulängen nehmen zu. Die anfänglich lokale und knotenbezogene Verschlechterung kann sich schnell und unkontrolliert flächenhaft auf die umliegenden Knoten und schliesslich auf das Innenstadtnetz ausbreiten. Dies ist dann der Fall, wenn insbesondere während den verkehrlichen Spitzenstunden die Rückstaulängen nicht abgearbeitet werden können. Die grossen Staulängen und die langen Stauzeiten führen dann auch zu massiven Behinderungen des öffentlichen Verkehrs.

In ausgelasteten Strassennetzen wirken sich bereits geringe Überlastungen oder Reduktionen des Leistungsangebotes massiv auf die Verkehrsqualität aus. Staulängen und Anhaltvorgänge können plötzlich in ihrer Häufigkeit stark zunehmen; die Folge sind Verkehrszusammenbrüche, die rasch über das ganze gegenseitig abhängige Strassennetz wachsen. Die Reisezeiten können in derartigen Situationen um ein Mehrfaches zunehmen, und die Konzentration von umweltmässig unerwünschten Emissionsspitzen steigt an.

Die Anordnung eines oberirdischen Fussgängerüberganges beim Brühltor über die Torstrasse wurde deshalb bereits bei der Erheblicherklärung des Postulates als massgebender und substantieller Eingriff in das Verkehrssystem beurteilt. Betroffen von der damit verbundenen Leistungseinbusse und Qualitätsminderung wären alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmende. Für den nun geforderten Postulatsbericht wurden zusätzliche und einlässliche Untersuchungen durchgeführt.

6.1 Ergebnisse aus einem durchgeführten Versuch

Die Auswirkungen eines neuen Fussgängerstreifens auf den Verkehrsablauf können in kritischen Verhältnissen im Voraus rechnerisch nur unzureichend bestimmt werden. Daher erschien es zweckmässig, einen Versuch mit simulierten Fussgängergrünzeiten im Steuerungsablauf ohne realen Übergang bei den massgebenden Belastungs- und Netzbetriebszuständen zu untersuchen. Die vorhandene Gerätetechnik der Verkehrssteuerung ermöglichte es, die notwendigen Grün-, Gelb- und Zwischenzeiten für diesen simulierten Fussgängerstreifen im wirklichen Phasenablauf am Knoten zu berücksichtigen, ohne dass Ampeln auf-



gestellt und angesteuert werden mussten. Die Anpassungen an der Koordination im Netzbe-
reich Platztor – Brühltor – Spisertor und die Bevorzugung des öV wurde dabei in gleicher
Weise berücksichtigt, wie wenn tatsächlich ein neuer Fussgängerübergang vorhanden wäre.
Die versuchsweise Steuerung erfolgte wie stadtweit üblich für einen „ungebrochenen
Fussgängerstreifen“, also ohne erzwungenen Aufenthalt auf der Fussgängerschutzinsel in
Fahrbahnmitte und mit der Anzeige von Grün in jedem Phasenumlauf.

Die Ergebnisse und Hochrechnungen des Versuches sind eindrücklich:

- Die täglichen Stauzeiten des motorisierten Individualverkehrs (miV) nehmen auf allen
Streckenabschnitten im Bereich des Brühltors zu. Beispielsweise erhöhte sich vom Platz-
tor zum Brühltor die tägliche Staudauer von einigen wenigen Minuten auf etwa 30 Minu-
ten, während der gesperrten Sonnenstrasse (OLMA, OFFA, Zirkus Knie) sogar von 30
Minuten um mehr als 2 Stunden auf 2 Stunden 50 Minuten.
- Die Reisezeiten für den miV erhöhen sich durch den Zeitbedarf für den vorgeschlagenen,
ungebrochen gesteuerten Fussgängerstreifen massiv. Beispielsweise wurde zwischen
Spisertor und Platztor während 7 und 18 Uhr eine Erhöhung der durchschnittlichen Rei-
sezeit um mehr als 1 Minute von 1 Minute 40 Sekunden auf 2 Minuten 50 Sekunden und
während der geschlossenen Sonnenstrasse um fast 2 Minuten von 2 Minuten
10 Sekunden auf 4 Minuten gemessen. Diese Behinderungen des Verkehrsflusses füh-
ren zu einer zeitlichen und örtlichen Verlagerung des miV insbesondere während den
Spitzenstunden. Solche Schleichwegfahrten widersprechen den verkehrspolitischen
Zielsetzungen der Stadt St.Gallen und sind zu verhindern.
- Für den öffentlichen Verkehr wurde die öV-Privilegierung zulasten des miV steuerungs-
technisch durchgesetzt. Trotzdem verursachte der Fussgängerstreifen bei den 900 aus-
gewerteten täglichen Fahrten Erhöhungen der Reisezeiten. Am stärksten betroffen dabei
sind die öV-Linien ohne eigenes Trassee bzw. eine eigene Busspur. Beispielsweise er-
höht sich zwischen Linsenbühl (Höhe Hafnerstrasse) und Bohl die Reisezeit der Troge-
nerbahn an einem gewöhnlichen Werktag (ohne gesperrte Sonnenstrasse) in der Abend-
spitzenstunde um rund 1 Minute von 2 Minuten auf 3 Minuten 10 Sekunden. Um die ge-
plante Haltestelle Birnbäumen der Trogenerbahn unter Beibehaltung des 30 min- resp.
15 min- Taktes ohne den Einsatz zusätzlicher Zugkompositionen bedienen zu können, ist
aber eine Reduktion der Reisezeit um 2 Minuten erforderlich. Zusätzliche Reisezeitver-
luste am Brühltor könnten den geplanten Fahrplan gefährden.

Die Auswirkungen eines ungebrochen gesteuerten Fussgängerstreifens über die Torstrasse
auf dem Verkehrsknotenbereich Brühltor sind gross und problematisch. Die Folgen sind



massiv erhöhte Verweilzeiten, Stauzeiten auf den Netzzufahrten, erhöhte Emissionen in den Stauabschnitten, fahrplangefährdende Zeitverluste im öV, was gegebenenfalls zur Notwendigkeit des Einsatzes zusätzlicher öV-Kurse und damit zusätzlichen Personals führen könnte. Insbesondere im Abendspitzenverkehr und bei geschlossener Sonnenstrasse sind diese negativen Auswirkungen besonders gross. Der Knoten Brühltor wäre in einem derartigen Betriebszustand während den Verkehrshauptzeiten überlastet, aber auch tagsüber an der Leistungsgrenze zu steuern.

Die Versuche mussten wegen den ausserordentlich grossen Rückstauerscheinungen – teilweise bis zum Blumenbergplatz – und Wartezeiten beim Brühltor sowie den durch den Rückstau ebenfalls beeinträchtigten Nachbarknoten Platztor und Singenberg wegen der Gefahr von Verkehrszusammenbrüchen im gesamten Innenstadtnetz vorzeitig abgebrochen werden. Die Gesamtbeurteilung ergibt, dass aus verkehrstechnischer Sicht ein ungebrochen gesteuerter Fussgängerübergang über die Torstrasse beim Brühltor nicht verantwortet werden kann.

Die Versuchsanordnung erlaubte auch gezielte Untersuchungen für einen gebrochenen Fussgängerübergang. Bei dieser Anordnung des Übergangs müssten die Fussgängerinnen und Fussgänger bei jeder Überquerung auf der Schutzinsel in Fahrbahnmitte warten, bis auch Grün für die zweite Fahrbahnhälfte angezeigt werden kann. Diese Betriebsart für gesteuerte Fussgängerstreifen ist in Einzelfällen auf überlasteten Netzen nötig, birgt aber ein grosses Sicherheitsrisiko. Die Benutzenden überqueren oft nicht nur die erste Fahrbahnhälfte bei Grün, sondern anschliessend auch sofort den zweiten Fahrbahnteil unter Missachtung des angezeigten Rotlichtes. Dieses Verhalten ist ausserordentlich gefährlich, weil dann in der Regel Verkehr naht und ein Konflikt unausweichlich wird. Ein gebrochener Fussgängerübergang über die Torstrasse ist daher grundsätzlich und an der vorgesehenen Stelle eine gefährliche Anlage. Die Auswertung des Versuchs hat ergeben, dass bei einer derartigen Überquerung bei minimalsten Komfortansprüchen der Verkehr gerade noch möglich wäre, ohne die Knotenleistungsfähigkeit wesentlich zu beeinträchtigen. Die Steuerung des Übergangs hätte bei minimalen Grünzeiten zu erfolgen, nur auf Anforderung und nur mit einer wesentlich verbreiterten Mittelinsel, damit die Wartezeit dort auf einer sicheren und genügend grossen Fläche verbracht werden könnte.

6.2 Fahrleitungsprobleme

Das Anlegen eines neuen Fussgängerüberganges über die Torstrasse behindert den öffentlichen Verkehr. Beim Knoten Brühltor handelt es sich mit Kreuzungen Trolleybus – Trolleybus und Trolleybus – Trogenerbahn um einen der heikelsten Knoten im städtischen Fahrlei-



tungsnetz. Die Fahrleitungsanlage Richtung Heiligkreuz weist ab Mitte Knoten in Richtung Torstrasse aus stromspeisungstechnischen Gründen einen etwa 15 Meter langen stromlosen Abschnitt auf. Bei der Steuerung eines Fussgängerstreifens in diesem stromlosen Abschnitt, insbesondere bei einer Lösung mit gebrochener Führung, besteht ein grosses Risiko, dass sich Fussgängerinnen und Fussgänger trotz Rotphase auf dem Fussgängerstreifen befinden und ein fahrender Bus im Knoten anhalten muss. Ein Weiterfahren des Trolleybusses ist nur noch mit dem Hilfsmotor möglich. Dies ist in einem vernünftigen Buslinienbetrieb nicht akzeptierbar.

Im Weiteren besteht wegen der Lage der neu notwendigen Schutzinsel, erst recht bei einer besonders breiten Ausführung, ein Fahrspurenproblem für die Trolleybusse. Der heute bestehende Radius der Fahrleitungsführung wird mit der neuen Fahrgeometrie so knapp, dass mit regelmässigen Entdrahtungen (Stromabnehmer der Trolley klinkt aus) sowie mit Streifungen an den Inselköpfen zu rechnen ist.

Zusätzlich fallen bei Regen Wassertropfen ab der bestehenden Fahrleitung auf zirkulierende Fussgängerinnen und Fussgänger herunter. Infolge Graphitkonzentrationen in den Wassertropfen aus der Fahrleitung entstehen Verschmutzungen an den Kleidern. Wegen solcher Graphitverschmutzungen musste seinerzeit die Schutzinsel im Neudorf verlegt werden. Aus diesem Grund ist darauf zu achten, dass Fahrdrähte ausserhalb von Fussgängerflächen, insbesondere von Wartebereichen, liegen.

Die erwähnten Probleme können nur umgangen werden, wenn entweder die Fahrleitungsanlage inklusive Stromeinspeisung umgebaut oder der Fussgängerstreifen auf die Nordseite der Museumsstrasseneinmündung so weit wie möglich aus dem Knoten heraus verlegt wird. Die Verschiebung des Übergangs nach Norden ist jedoch wegen erheblicher zusätzlicher Leistungseinbussen für die Verkehrssteuerung nicht möglich. Ein nicht gesteuerter Übergang an dieser Lage würde die Leistungsfähigkeit zwar weniger verschlechtern, ist aber an dieser Stelle sicherheitsmässig nicht zu verantworten. Ein Fussgängerübergang über die Torstrasse als gebrochene Lösung mit breiter Schutzinsel am einzig möglichen Ort in der Verlängerung des Abganges bei der Bank Wegelin würde somit die Anpassung der Fahrleitungen für die VBSG-Trolleybusse bedingen. Im Interesse einer behinderungsfreien Zirkulation der Busse bei diesem neuralgischen Punkt, der höchste Aufmerksamkeit der Fahrer und Fahrerinnen der VBSG und der Reisepost erfordert, ist deshalb auch aus dieser Sicht die Einrichtung eines Fussgängerüberganges an dieser Stelle negativ zu beurteilen.



6.3 Anlagekosten

Die Kosten für das Anlegen des im Postulat gewünschten neuen Fussgängerüberganges (gebrochene Lösung) wären hoch. Sie lassen sich nach grober Schätzung wie folgt beziffern:

	CHF
– Strassenbau; bauliche Anpassungen und Fussgängerschutzinsel ca.	50'000
– Verkehrssteuerungsanlage; Ergänzung des Steuergerätes und der Aussenanlagen ca.	120'000
– Fahrleitungsanlage; Anpassung der Fahrleitungsführung inkl. Stromspeisung ca.	<u>210'000</u>
Gesamtkosten	<u>380'000</u>

Die Kosten für die zusätzlichen Lichtsignale sind besonders hoch, weil die Masten eine spezielle Verankerung auf der Betondecke der Fussgängerunterführung bedingen. Diese Verankerungen sind im Übrigen wegen der nötigen Gewährleistung der Bauwerksdichtigkeit sehr heikel.

6.4 Stellungnahme des Kantons

Die Brühlorkreuzung ist ein Kantonsstrassenknoten. Die öffentlichen Teile der Fussgängerunterführung sind somit auch ein Teil der Kantonsstrassenanlage. Die Betriebs- und Unterhaltskosten für die Fahrbahn-, Trottoir- und Unterführungsflächen sind demnach entsprechend den strassenrechtlichen Zuständigkeiten und den privaten Nutzungen der Stadt in der Unterführung zwischen Kanton und Stadt aufzuteilen.

Der Kanton ist an der Sanierung der Fussgängerunterführung Brühltor interessiert und wird sich an den Aufwendungen für die als Strassenanlageteile geltenden Bauwerkselemente angemessen beteiligen. Aus Sicht des Kantons ist auf den Kantonsstrassenabschnitten den Interessen eines flüssigen und leistungsfähigen Fahrverkehrs gezielt und mit grossem Gewicht nachzuleben. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind mit der Unterführung verkehrssichere Überquerungen der Kantonsstrassen und sinnvolle Wegführungen gewährleistet.

Der Kanton ist nicht bereit, einen oberirdischen Übergang auf der Torstrasse an der geforderten Lage und mit den dargelegten Auswirkungen zu bewilligen. Ohne Zustimmung des Kantons als Staatsstrasseneigentümer kann eine solche Massnahme aber nicht umgesetzt werden.



6.5 Fazit

Aus den dargelegten Gründen – den eindrücklichen Ergebnissen des Versuches, den verkehrlichen Problemen insbesondere für den öffentlichen Verkehr sowie auch den Kosten – und aufgrund der fehlenden Zustimmung des Kantons kann ein oberirdischer Fussgängerübergang zwischen der Bank Wegelin und der Museumstrasse nicht realisiert werden. Die in diesem Bericht ebenfalls aufgezeigten, bereits bestehenden oder neuen und zusätzlichen Fussgängerverbindungen zwischen der Altstadt und dem Kulturviertel stellen insgesamt aber ein gutes und ausreichendes Angebot dar, und zwar sowohl für oberirdische Strassenüberquerungen nördlich und südlich der Brühlortkreuzung wie auch für die unterirdische Passage durch eine neu gestaltete Unterführung.

7 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Von den vorstehenden Ausführungen wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat betreffend Oberirdische Fussgänger Verbindung vom Bohl zum Kulturviertel wird als erledigt am Protokoll abgeschrieben.

Der Stadtpräsident:
Hagmann

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Verkehrsknoten Brühlort
künftige Fussgängerübergänge

