



Vorlage an den Grossen Gemeinderat vom 10. Dezember 2002 Nr. 2713

Interpellation

Interpellation Felice Helfenstein, Veronica Hälg-Büchi: Umfahrung der Gallusplatzsperrung; schriftlich

Felice Helfenstein und 24 Mitunterzeichnende haben am 17. September 2002 eine Interpellation: „Umfahrung der Gallusplatzsperrung“ eingereicht (vgl. Beilage). Der Stadtrat beantwortet die Interpellation schriftlich wie folgt:

1. Anlass zu dieser Interpellation ist der nach wie vor zu beobachtende Durchgangsverkehr im Klosterviertel - ein altes und heikles Thema der städtischen Verkehrspolitik: Vor der Eröffnung der Autobahn im Jahr 1987 passierten täglich gegen 18'000 Fahrzeuge den Gallusplatz. Nach der Autobahneröffnung reduzierte sich das Verkehrsvolumen auf 8'000 bis 12'000 Fahrzeuge / Tag. Diese enorme Verkehrsbelastung war für das Klosterviertel mit seinen engen Gassen und kleinräumigen Verhältnissen, insbesondere aber auch für die Kulturbauten und die Wohn- und Arbeitsqualität untragbar. In der städtischen Verkehrspolitik war deshalb seit den 60er Jahren als Bestandteil des übergeordneten Strassennetzes eine Tunnelumfahrung der südlichen Altstadt zwischen dem Bleicheli und der Moosbruggstrasse vorgesehen, die „Südumfahrung“ und später „Umfahrung Gallusplatz“ genannt wurde. Dieser neue Strassentunnel war wegen den damit verbundenen Kapazitäts- und Attraktivitätserhöhungen für den Individualverkehr sowie den Eingriffen in die Baustruktur heftig umstritten und kam trotz verschiedenen Planungsschritten nie zur Realisierung. Schliesslich sollte dem Projekt mit einem Initiativbegehren für die Tunnellösung zum Durchbruch verholfen werden. Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Verkehrsentlastung durch die Autobahn, die zunehmend kritischere Haltung gegenüber neuen Strassenbauten und nicht zuletzt die notfallmässige Sperre des Gallusplatzes nach einem Grossbrand 1993 führten schliesslich zu einer Neubeurteilung der Situation. Der Stadtrat beantragte dem Grossen Gemeinderat schliesslich, auf eine Umfahrungslösung mit dem Tunnel zu verzichten und die Initiative abzulehnen. Stattdessen sollte die Durchfahrt über den Gallusplatz mit verkehrspolizeilichen und einfachen provisorischen Baumassnahmen gesperrt werden. In der Abstimmung vom 26. September 1993 lehnte die Bürgerschaft das



Initiativbegehren ab. Die Verkehrsmassnahmen mit der Durchfahrtsperre über den Gallusplatz konnten schliesslich am 6. Juni 1995 in Kraft gesetzt werden, nachdem der Bundesrat in letzter Instanz die dagegen eingereichten Beschwerden abgewiesen hatte.

2. Nach der Sperrung des Gallusplatzes für den Durchgangsverkehr reduzierte sich die gesamte Verkehrsmenge (gemessen beim Gebäude Gallusstrasse 40) auf 3'000 bis 4'000 Fahrzeuge / Tag, also um etwa zwei Drittel. Die durchgeführten Erhebungen zeigten, dass der grösste Teil des verbliebenen Verkehrs Ziel oder Quelle in der südlichen Altstadt haben, rund 30 % des jetzigen Verkehrsvolumens sind dem Durchgangsverkehr zuzurechnen. Durchschnittlich beträgt der Durchfahrtsverkehr 110 Fahrzeuge / Stunde. Da die direkte Durchfahrt über den Gallusplatz nicht mehr zulässig ist, handelt es sich dabei um den in der Interpellation angesprochenen Schleichverkehr oder um Verkehr mit (teilweise unzulässigen) Wendemanövern. Diese gut 100 Fahrzeuge / Stunde scheinen im Vergleich zu anderen Orten zwar eine geringe Verkehrsmenge, sie sind aber in den engen und verkehrsberuhigten Altstadtgassen, für die Lebens- und Wohnqualität im Klosterviertel sowie für den Schutz der Kulturgüter eine unnötige und schädliche Belastung.
3. Aufgrund eines Postulatsauftrages hat der Stadtrat am 10. August 1999 dem Grossen Gemeinderat eine Vorlage mit einem Konzept für die „weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt“ unterbreitet. Nach intensiven Diskussionen im Grossen Gemeinderat wurde der Konzeptvorschlag des Stadtrates in einer sehr knappen Entscheidung gutgeheissen. Im seinerzeitigen Bericht sowie im Rahmen der damaligen Beratungen wurde mehrmals zugesichert, die konkrete Umsetzung der Verkehrsberuhigungsvorschläge für die verschiedenen Teile der Altstadt in Zusammenarbeit mit den Betroffenen anzugehen. In der Folge hat deshalb der Stadtrat eine erste partizipative Planung für die südliche Altstadt eingeleitet. Im November 2001 wurde die „Altstadtrunde“ eingesetzt, für die alle in Bezug auf die Verkehrssituation der südlichen Altstadt interessierten Kreise eingeladen waren. Diese Runde hat noch im letzten Jahr ihre Arbeit entsprechend dem vom Stadtrat vorgelegten und allseitig akzeptierten Vorgehensmodell aufgenommen. Vertreten waren 21 verschiedene Gruppierungen und Institutionen, zusammengeschlossen in zwölf „Koalitionen“. Nach einer intensiven Arbeit und Diskussion wurde am 17. September 2002 ein Schlussbericht zu Händen des Stadtrates verabschiedet. Dieser Schlussbericht enthält in vier Teilen Massnahmenvorschläge für die weitere Verkehrsberuhigung in der südlichen Altstadt, dazu gehören z.B. die Einführung einer Begegnungszone und eines Nachtfahrverbotes im ganzen südlichen Altstadtbereich, die Aufhebung der Parkplätze auf öffentlichem Grund, wenn dafür naher Ersatz bereitsteht, sowie bauliche und gestalterische Massnahmen für die



Strassen und Plätze. Vorgeschlagen wird dafür die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens.

4. Ein besonderer Teil befasst sich mit spezifischen Verkehrsmassnahmen, die auf die weitestgehende Eliminierung des verbliebenen Durchgangsverkehrs abzielen. Die Altstadttrunde hat dafür ein quantitatives und messbares Ziel definiert, nämlich die Reduktion des aktuell bestehenden Durchgangsverkehrs um mindestens 85 %. Dazu wird ein Vorgehen in drei Phasen vorgeschlagen:
 - Die Sofortmassnahmen von Phase 1 sollen mit verschiedenen, von einem unabhängigen Experten vorgeschlagenen Einzeleingriffen den „Missbrauch“ der südlichen Altstadt für die Durchfahrt so erschweren bzw. die Fahrtdauer zeitlich verlängern, dass das Ziel einer Reduktion um 85 % erreicht wird. In dieser ersten Phase wird also auf eigentliche Durchfahrtssperren am Gallusplatz verzichtet, das ganze Gebiet bleibt aus Ost und West erreichbar. Unter anderem ist vorgesehen, anstelle der „kleinen Schlaufe“ (Rosengasse / Schmiedgasse / Bankgasse) eine „grosse Schlaufe“ um die St.Laurenzenkirche einzuführen. Diese erhebliche Verlängerung des bisherigen „Schleichweges“ wird mit flankierenden Massnahmen unterstützt, so z.B. der bereits erwähnten Begegnungszone, mit entsprechenden Lichtsignalsteuerungen, wechselseitiger Parkierung sowie baulichen Veränderungen (abgestimmt auf die Gestaltungsverbesserungen).
 - Die Phase 2 sieht eine Durchfahrtssperre am Gallusplatz während den Spitzenzeiten am Abend vor; diese Phase wird eingeführt, wenn Phase 1 die Zielwerte nach einem Jahr Versuchszeit nicht erreicht.
 - Phase 3 schliesslich wird eine permanente Durchfahrtssperre am Gallusplatz beinhalten, wenn auch Phase 2 nicht zum Erfolg führt.

Die Massnahmen der 1. und nötigenfalls der 2. Phase werden von Verkehrserhebungen begleitet, die die verlangten Messergebnisse liefern werden. In der Altstadttrunde sind die Phase 1 einstimmig, die Phasen 2 und 3 ohne Zustimmung einer Koalition beschlossen worden.

5. Der Stadtrat hat sich im Rahmen des Vorgehensmodells für die Altstadttrunde bereit erklärt, Beschlüsse der Altstadttrunde unter bestimmten Voraussetzungen umzusetzen. Zu diesen Voraussetzungen gehören die Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der Finanzkompetenzen des Stadtrates, die Einstimmigkeit innerhalb der Altstadttrunde und die Beurteilung des Stadtrates, dass nicht schwerwiegende Gründe einer Zustimmung entgegenstehen.



Der Stadtrat hat sich nun mit dem Schlussbericht der Altstadttrunde eingehend auseinandergesetzt und mit Genugtuung festgestellt, dass dieses schwierige Verfahren zu einem weitgehenden Konsens und zu interessanten und insgesamt positiv zu wertenden Vorschlägen geführt hat. Der Stadtrat hat deshalb die Verwaltung beauftragt, die Massnahmenvorschläge der Altstadttrunde, soweit sie zum jetzigen Zeitpunkt angegangen werden können, für die konkrete Einführung vorzubereiten. Dazu gehört auch die Phase 1 für die weitestgehende Reduktion des Durchgangsverkehrs, wie sie dargestellt und einstimmig in der Altstadttrunde gutgeheissen wurde. Vorbehalten bleiben selbstverständlich die durchzuführenden Rechtsverfahren für die Verkehrsmassnahmen und allfällige Kreditbeschlüsse für bauliche Massnahmen.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation

