



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 160. Ratssitzung vom 25. August 2021

4271. 2021/86

**Weisung vom 10.03.2021:**

**Tiefbauamt, Verkehrsarme Langstrasse, Langstrasse, Abschnitt Stauffacher- bis Diererstrasse, Ankerstrasse und Kanonengasse, Abschnitt Molken- bis Lagerstrasse, Neugestaltungsmassnahmen, Lärmschutz, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

Für die Neugestaltungsmassnahmen und den Lärmschutz im Projekt Verkehrsarme Langstrasse, Langstrasse, Abschnitt Stauffacher- bis Diererstrasse, Ankerstrasse und Kanonengasse, Abschnitt Molken- bis Lagerstrasse, wird ein Objektkredit von Fr. 5 058 000.– bewilligt.

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsmehrheit:

**Markus Knauss (Grüne):** *Im Jahr 2003 verlangte eine gut unterzeichnete Petition eine durchgehende Veloverkehrsachse im Kreis 4. Im selben Jahr reichten Daniel Leupi (Grüne) und Robert Schönbächler (CVP) die Motion GR Nr. 2003/306 mit der gleichen Forderung ein. Die Forderung macht heute mehr denn je Sinn, weil die Langstrasse eine Zulaufstrecke zur Langstrassenunterführung ist. An der Langstrassenunterführung werden mit über 8000 Personen pro Tag die grössten Veloverkehrszahlen gemessen. Es ging sehr lange, bis die politisch stets mehrheitsfähige Forderung endlich umgesetzt werden konnte, weil es sich nicht um ein isoliertes Strassenprojekt, sondern ein komplexes, historisch gewachsenes Verkehrsregime handelt. Damit sind Verkehrsverlagerungen verbunden, die sehr unterschiedliche Strassenräume betreffen. Wir haben drei parallele Achsen: Die Langstrasse ist kommunal klassiert; die Feldstrasse–Neufrankengasse ist regional klassiert; die Ankerstrasse–Kanonengasse und die Lagerstrasse sind regional klassiert. Das heisst, dass alle notwendigen baulichen Anpassungen um die Langstrasse für die Velofahrenden zu öffnen, stets vom Kanton abgesegnet werden müssen. Auf den Segen des Kantons mussten wir äusserst lange warten. Verschiedene Planungsanläufe wurden unternommen, aber der Kanton war nie zufrieden. Nach 18 Jahren haben wir heute endlich ein Projekt «Verkehrsarme Langstrasse». Es geht um die Umsetzung der Forderung der Petition und der Motion: Die Langstrasse wird für die Velofahrenden in beide Richtungen geöffnet. Der Bus soll nach wie vor über die Langstrasse in beide Richtungen verkehren können. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gibt es ein komplett neues Verkehrsregime. Es gibt ein Tag- und ein Nachtregime. Von 5.30 Uhr bis 22 Uhr gilt das Tagregime. Die Erschliessung für die Anwohnenden ist selbstverständlich*



stets gewährleistet, aber der Auto-Durchgangsverkehr soll tagsüber auf die beiden Parallelachsen verlegt werden. Im Nachtregime soll die Langstrasse für alle Verkehrsteilnehmenden unbeschränkt befahrbar sein. Auch die bestehenden Nachtfahrverbote für die Anwohnenden in den Seitenachsen bleiben bestehen. Ziel ist auch, dass die Autos in der Nacht vor allem über die Langstrasse fahren, weil mehr Personen an der Kanonengasse–Ankerstrasse und der Neufrankengasse–Feldstrasse wohnen. Das Verkehrsregime wird vor allem signalisiert, baulich wird relativ wenig gemacht. Es gibt zwei Belagsrampen an der Langstrasse im Bereich zwischen Diener- und Brauerstrasse; sie sollen den Verkehr optisch und physisch bremsen. Eigentliche Barrieren sind nicht vorgesehen. Tagsüber gibt es Verkehrsverlagerungen. Das heisst, dass die Achse Ankerstrasse–Kanonengasse umgestaltet werden muss. Der Kanton beharrte darauf, damit die Verkehrskapazität gewährleistet werden kann. Neu gibt es drei Linksabbieger: der im letzten Jahr realisierte Linksabbieger Molkenstrasse, der vor zwei Jahren realisierte Abbieger von der Kanonengasse in die Lagerstrasse und der noch vorgesehene Linksabbieger von der Ankerstrasse in die Militärstrasse. Es gibt noch weitere bauliche Massnahmen. Auf der Achse Ankerstrasse–Kanonengasse werden zwei Parkplätze aufgehoben, die bereits kompensiert wurden. Weil strassenbaulich umgebaut wird, muss auch lärmtechnisch saniert werden. Es braucht also Lärmschutzmassnahmen an der Quelle: Tempo 30. Aber auch das reicht nicht aus, weil die Verkehrsmengen heute bereits relativ gross sind, und es müssen Lärmschutzfenster eingebaut werden. Der Kanton sagte Ja zu allem und beteiligt sich an der Finanzierung für die Anpassung der Velorouten an der Langstrasse und bei der Umgestaltung der regionalen Strasse. Er übernimmt auch die Kosten für die Lärmschutzfenster. Der Objektkredit beläuft sich auf 5 Millionen Franken. Baulich geschieht relativ wenig. Für die Rampen werden 400 000 Franken gebaut. Es gibt Trottoiranpassungen, es werden Bäume gepflanzt und es entstehen zusätzliche Veloabstellplätze. Das alles kostet nicht viel Geld. Rund 1 Million Franken wird für die Verkehrssteuerung gebraucht. Für 1,775 Millionen Franken müssen Lärmschutzfenster eingebaut werden. Der grösste Posten der Weisung, die 1,8 Millionen Franken für den Umbau der Kanonengasse bei der Lagerstrasse, wurde bereits realisiert. Weil das Ganze aber ein Gesamtprojekt ist, muss der Kredit, der in der Kompetenz des Stadtrats lag, erhöht werden. Es geht also eigentlich um eine Krediterhöhung im Zusammenhang mit dem anderen Strassenprojekt. Insgesamt ergibt es einen Objektkredit von 5 Millionen Franken. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die Veloverbindung an der Langstrasse eine hohe Bedeutung für den Veloverkehr in den Kreisen 3, 4, 5 und 6 hat. Eine verkehrsarme Langstrasse ist für das Velowegnetz von entscheidender Bedeutung, dadurch kann eine empfindliche Lücke geschlossen werden. Auch die Aufteilung zwischen Tag- und Nachtverkehr empfinden wir als Vorteil. Tagsüber wird die Langstrasse zur Veloachse und in der Nacht wird der Autoverkehr vor allem über die Langstrasse geleitet. Die Mehrheit ist nicht glücklich über die bauliche Umgestaltung der Ankerstrasse–Kanonengasse. Die drei Linksabbiegespuren blähen den Strassenraum unnötig auf. Immerhin positiv vermerken wir, dass der Kanton sein Einverständnis zu Tempo 30 gab. Die Aufhebung der Parkplätze erlaubt eine bessere Durchlässigkeit für den Veloverkehr. Der Kanton setzte seine Interessen durch. Es ist ein Kompromiss und wir sind bereit, den politischen Preis an der Ankerstrasse–Kanonengasse zu bezahlen, damit diese Verbesserung an der Langstrasse, der logischen Achse für alle Velofahrenden, realisiert werden kann. Zum Schluss eine Bemerkung als Grüner. STR Daniel Leupi als Motionär ist sicher



3 / 4

*hellerfreut. Endlich wird die Langstrasse zur Veloverkehrsachse, wie er sie sich immer vorstellte. Für die Grünen ist natürlich wichtig, dass die Parkplätze im Untergrund versorgt werden. Die Ankerstrasse–Kanonengasse wäre auch als Veloachse tauglich: Es entsteht Tempo 30, der Strassenverkehrslärm wird reduziert und das Velolückennetz kann an entscheidender Stelle endlich geschlossen werden.*

Kommissionsminderheit:

**Derek Richter (SVP):** *Für die Minderheit handelt es sich um eine Zwängerei und Bastelei. Jetzt soll der Verkehr zeitweise von der Langstrasse in Parallelstrassen verlegt werden. Zu diesem Zweck sollen natürlich auch Parkplätze verschwinden, obwohl sich dort Gewerbe befindet, das auf die Parkplätze angewiesen ist. Im Quartier gibt es nur wenige Parkplätze und auch die neue Tiefgarage unter dem Helvetiaplatz kann die Nachfrage bereits heute nicht befriedigen. Bei den Kosten muss man sich fragen, warum wir für diese Zwängerei über 5 Millionen Franken ausgeben müssen. Auch halten wir es für befremdlich, dass die Minderheit aus der SVP und der FDP besteht, während die zuständige FDP-Regierungsrätin ihren Segen zu diesem Projekt erteilen kann. Man muss kein Prophet sein, um zu erkennen, dass die Kanonengasse tagsüber völlig verstopft sein wird. Es wird mehrere Abbieger geben. Sie sind das grösste Gift für den rollenden Verkehr. Das Tempo 30 wird darum nicht erreichbar sein. Für die SVP ist klar, dass diese Weisung eine Kapitulation vor der Velolobby ist. Warum besteht in diesem Perimeter so viel Verkehr? Es war STR Ruth Genner, die wegen der flankierenden Massnahmen dafür sorgte, dass wir in diesem Perimeter permanent so viel Verkehr haben – weil der Verkehr über den ehemaligen Transit nicht funktioniert. Darum fahren die Fahrzeuge entweder über den Bahnhof oder durch die Langstrasse.*

Weitere Wortmeldung:

**Andreas Egli (FDP):** *Was erhalten die Motionäre mit dieser Weisung? Sie erhalten den Skalp der Durchbrechung der Langstrasse. Es ist ein Freudentag für die links-grüne Seite. Es gibt durchgehende Veloverbindungen mit separaten Spuren. Das ist grundsätzlich eine gute Sache. Bis jetzt wurde niemand daran gehindert, durchgehend durch die Langstrasse zu fahren. Die umliegenden Quartiere haben ein Nachtfahrverbot. Das ist der Grund, warum die Autos nachts trotzdem durch die Langstrasse fahren können. Es sind weniger als 250 Meter, auf denen der Autoverkehr auf der Langstrasse tagsüber ferngehalten wird. Für diesen kurzen Abschnitt werden alle umliegenden Quartiere mit zusätzlichem Autoverkehr belastet. In der Nacht ist der Autoverkehr auf der Langstrasse weniger laut als der Partylärm, der in der gleichen Zeit verursacht würde. Wenn nachts die Langstrasse mit Autos befahren werden kann, dann kann der Partylärm eingeschränkt werden. Der Autoverkehr wird dafür gebraucht, um für Nachtruhe zu sorgen – das ist ein spannendes Konzept. Der zusätzliche Verkehr tagsüber in den umliegenden Quartieren wird auch ohne die Beschränkung das Tempo 30 nicht erreichen können. Eine Lärmreduktion kann an dieser Stelle nicht durch eine Tempo-30-Tafel erreicht werden. Es ist ein symbolischer Gewinn. Letztlich haben wir einige neue Abbiegeverbindungen, die den Verkehr zusätzlich auch in der Langstrasse verlangsamen. Davon ist auch der öffentliche*



4 / 4

*Verkehr auf der Langstrasse betroffen. Im Endergebnis entsteht nach unserem Dafürhalten viel Murks und nicht das, was eine gute Verkehrsplanung ausmachen würde. Das ist keine Kritik an der städtischen Verwaltung, die das Projekt ausarbeitete, denn sie musste genau das machen, was ihr die Mehrheit auftrug.*

#### Schlussabstimmung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Mathias Egloff (SP) i. V. von Heidi Egger (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Severin Meier (SP), Markus Merki (GLP), Olivia Romanelli (AL)  
Minderheit: Derek Richter (SVP), Referent; Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP), Dominique Zygmunt (FDP)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> Abs. 1 lit. c Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 80 gegen 36 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für die Neugestaltungsmassnahmen und den Lärmschutz im Projekt Verkehrsarme Langstrasse, Langstrasse, Abschnitt Stauffacher- bis Dienerstrasse, Ankerstrasse und Kanonengasse, Abschnitt Molken- bis Lagerstrasse, wird ein Objektkredit von Fr. 5 058 000.– bewilligt.

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 1. September 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 1. November 2021)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat