



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 123. Ratssitzung vom 12. Dezember 2024

Gemeinsame Behandlung der Weisung GR Nr. 2024/421, Antrag 049. und Postulat GR Nr. 2024/554

Gemeinsame Behandlung der Anträge 049. und 050. (Postulat GR Nr. 2024/554)

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Michael Schmid (AL) begründet den Antrag der Minderheit und das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4044/2024): Im September 2023 wurde im Kreis 4 die Verbindungsstrasse zwischen der Bahnunterführung und dem Helvetiaplatz von der Langstrasse auf die Kanonengasse und Ankerstrasse verlegt. Zur Durchsetzung der neuen Verkehrsordnung wurde auf der Langstrasse die Durchfahrt für den Autoverkehr auf der Höhe der Piazza Cella mittels eines Fahrverbots unterbrochen. Dieses Verbot gilt nur von 5 Uhr bis 22 Uhr. In der Nacht ist die Durchfahrt weiterhin erlaubt. Dieses Regime ist ungewöhnlich. Üblicherweise ist die Durchfahrt – wenn sie zeitlich limitiert ist – in der Nacht verboten. Viele Automobilistinnen und Automobilisten scheinen mit dem Schild überfordert zu sein oder denken, es gelte für sie nicht und fahren durch das Fahrverbot. Seltsamerweise hat dies das Sicherheitsdepartement dazu bewogen, die dort installierte automatische Kontrollanlage ausser Betrieb zu nehmen. Stattdessen wurde die bereits überlastete Sicherheitsabteilung der Stadtpolizei mit der sporadischen Ahndung von Übertretungen des Fahrverbots betraut. Das ist auch eher ungewöhnlich. Üblicherweise lohnt sich eine automatische Kontrolle genau dort, wo viele Übertretungen stattfinden. Damit sind wir noch nicht am Ende der Kuriositäten angelangt. Weil sich die Automobilisten nicht an die Verkehrsregeln halten oder sie das Ablesen von Uhrzeiten überfordert, soll jetzt eine Wechselsignalanlage installiert werden, die das Fahrverbot zu jenen Zeiten anzeigt, zu denen es gilt. Das kostet eine Million Franken sowie viele personelle Ressourcen. Die einfachere Lösung wäre die Verfügung eines Fahrverbots ohne zeitliche Beschränkung auf den betroffenen 60 Metern. Diese Lösung verursacht um ein Vielfaches tiefere Kosten und bringt gleichzeitig mehr Klarheit. Die Gegner des Antrags befürchten, dass sich der Verkehr in der Nacht auf die Ankerstrasse verlagern könnte, wo mehr Leute wohnen. Ich teile diese Befürchtung nicht. Wesentlichen Verkehr stelle ich auf der Langstrasse nur an schönen Freitag- und Samstagnächten fest. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Poser, die durch die Langstrasse fahren. Die Ankerstrasse hingegen ist nicht so attraktiv zum Posen, weil es dort weniger Publikum zu beeindrucken gibt. Deshalb sehe ich mit dem ganznächtlichen Fahrverbot eher eine gesamthafte Verkehrsreduktion als eine -verlagerung. Unabhängig vom weiteren Vorgehen mit der Signalisation fordere ich, dass die beschränkten Kapazitäten der uniformierten Polizei



effizienter eingesetzt werden, anstatt als menschlicher Ersatz einer automatischen Kontrollanlage. Die automatische Kontrollanlage soll deshalb sofort wieder aktiviert werden.

Florian Utz (SP): *Ich vertrete eine heterogene Mehrheit und beschränke mich auf den gemeinsamen Nenner. Aus Sicht der Mehrheit ist die Wechselsignalanlage sinnvoll. Wir haben heute tatsächlich die Situation, dass das Fahrverbot nicht eingehalten wird. Die Statistik zeigt, dass die Zufahrten zur Langstrasse zunächst auf 3000 Durchfahrten pro Woche sanken. Seither haben wir wieder eine Zunahme auf rund 7000 Durchfahrten pro Woche. Das zeigt, dass die heutige Signalisierung ohne flankierende Massnahmen wie die automatische Verkehrskontrolle (AVK) nicht funktioniert. Wenn eine Signalisierung nicht funktioniert, muss man sie ändern. Auch dann, wenn es nicht ganz gratis ist.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: *Das Postulat fordert den Verzicht auf die geplante Wechselsignalanlage zur besseren Erkennbarkeit des Tagfahrverbots an der Langstrasse. Zudem soll geprüft werden, ob das Fahrverbot ganztags gelten soll. Es ist im Gemeinderat allen bekannt, dass die verkehrsarme Langstrasse eine fast unendliche Geschichte ist. Die ersten Ideen stammen aus den 1970er-Jahren. Es gab in den Jahren 1999 und 2006 gross angelegte Mitwirkungsprozesse mit betroffenen und interessierten Anwohnenden und Gewerbetreibenden im Quartier. Es gab Verhandlungen mit dem Kanton, flankierende Massnahmen und auch Rechtsmittelverfahren. Im Jahr 2020 wurde das Projekt festgesetzt. Es gab Einsprachen. Jetzt – nach vielen Jahren – haben wir dieses Tagfahrverbot. Auch wenn die Einhaltung noch nicht zufriedenstellend ist, weiss jede und jeder, dass das Velofahren auf der verkehrsarmen Langstrasse seither sehr viel entspannter ist. Die Erfahrung zeigte, dass Kontrollen nur eine beschränkte Wirkung haben. Das führen wir darauf zurück, dass die Verkehrsregeln nicht richtig wahrgenommen werden. Es ist nicht die Idee, möglichst viel Bussengeld einzunehmen. Wir möchten eine klare und unmissverständliche Signalisation. Mit der Wechselsignalanlage soll das gelingen.*

Weitere Wortmeldungen:

Andreas Egli (FDP): *Ich bin mit Michael Schmid (AL) in einem Punkt einig: Die Lösung, die wir jetzt haben, ist nicht optimal. Aber die Langstrasse war vorher nicht ruhig und ist es jetzt auch nicht. Das liegt nicht nur an den Autos, sondern auch an den Besuchern – vor allem an den Wochenenden. Ein Punkt, weshalb man sagte, dass Autos besser seien, war, dass diese leiser sind als die Langstrassen-Besucher. Es war auch allen, die am Projekt mitgearbeitet haben, klar, dass dort nichts mehr fährt, wenn man den Autoverkehr nicht durch die Langstrasse führt: weder Sanität noch Polizei, öffentlicher Verkehr oder Velofahrer – weil alle mit dem Bierchen in der Hand auf der Strasse stünden. Dieses Problem würde durch ein ganztägiges Fahrverbot verstärkt. Vielleicht muss man beim Langstrassenprojekt tatsächlich noch mal auf Feld 1 zurück und überlegen, ob es bessere Lösungen als die heutige gibt. Michael Schmid (AL) macht sich Sorgen um die Kosten. Ich höre zum ersten Mal, dass sich die Linke deswegen Sorgen macht. Diese*



eine Million Franken ist mit den bereits bezahlten Bussen mehr als finanziert. Eine bessere Signalisation ist die Lösung, die am schnellsten eine Verbesserung bringt.

Urs Riklin (Grüne): Es bringt mich in Rage, wenn man sich auf eine unendliche Geschichte abstützt. Auch Michael Endes Buch fand irgendwann ein Ende. Deshalb finde ich es wichtig, darauf zu fokussieren, wie man eine nicht immer gelungene Geschichte zu einem guten Ende bringt – anstatt vom unendlichen Ende zu sprechen. Es ist den meisten Leuten bewusst, dass die heutige Situation nicht befriedigend ist. Wir diskutierten schon darüber, welche Möglichkeiten dem Express-Team zugespielt werden könnten, damit sich die Situation verbessert. Signalisationen kann man farblich oder mit Signalen anbringen. Es gibt viele Möglichkeiten. Wichtig ist, dass es schnell geht. Aus Velo-perspektive gehe ich mit Michael Schmid (AL) einig, dass ein ganzheitliches Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr Klarheit brächte. Aber in der jetzigen Situation braucht es eine bessere Signalisation. Die Grünen lehnen das Postulat und den Budgetantrag ab.

Florian Utz (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Das Postulat verlangt drei Massnahmen. Es soll auf die Wechselsignalanlage verzichtet werden. Dieser Punkt ist aus Sicht der SP nicht sinnvoll, weil es zumindest als Übergangslösung eine klare und unmissverständliche Signalisation braucht. Die anderen beiden Massnahmen im Postulat erachten wir als sinnvoll. Dabei handelt es sich um die Wiedereinführung der automatischen Verkehrskontrolle (AVK). Die Stadtpolizei schaffte diese ab, weil zu viele Bussen verteilt wurden. Diese Kapitulation finde ich aus rechtsstaatlicher Sicht speziell. Die Polizei führte danach teilweise persönliche Kontrollen durch und setzte dafür rund 50 Mann- und Fraustunden ein. Dabei handelt es sich um eine ineffiziente Massnahme. Wenn eine AVK möglich ist, sollten keine Polizeiressourcen von der Bekämpfung wirklicher Kriminalität abgezogen werden. Bei der dritten Massnahme handelt es sich um die Einführung eines Fahrverbots auch in der Nacht. Das findet die SP prüfungswert. Deshalb schlagen wir eine Textänderung vor, die den Teil mit der Wechselsignalanlage streicht. Das Postulat würde neu heissen: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob zur Entlastung der Uniformpolizei die automatische Kontrollanlage wieder in Betrieb genommen werden soll. Weiter ist zu prüfen, ob die Signalisierung mittels Verfügung eines ganztägigen Fahrverbots auf einfache Weise verständlicher gemacht werden kann.»

Stephan Iten (SVP): Es ist schön, dass die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements eingesehen hat, dass die Signalisation an der Langstrasse nicht die beste ist. Ich hoffe, dass sie auch damals in der Kommission zugehört hat, als ich sagte, dass eine gute Signalisation wichtig sei. Die Verwaltung nickte fleissig. In der Umsetzung kam es anders. Wenigstens hat man jetzt eingesehen, dass Stephan Iten (SVP) in der Kommission recht hatte. Vielleicht sollte man mir in Zukunft besser zuhören und meine Ideen in die Umsetzung einfließen lassen. Wenn Michael Schmid (AL) ein komplettes Fahrverbot möchte, müssen wir die Nachtfahrverbote in anderen Strassen aufheben. Dann erst ist es möglich, die Langstrasse den ganzen Tag mit einem Fahrverbot zu belegen. Die SVP ist gegen die Textänderung der SP. Wir möchten, dass das Projekt in den früheren



Zustand zurückgebaut wird. Wenn ihr die Million für die Wechselsignalanlage streicht, müsst ihr bedenken, dass es dann auch keine Stromleitungen gibt. Die AVK, die wieder eingeführt werden soll, funktioniert mit einem Akku, den ein Polizist ein- bis zweimal pro Tag wechseln muss. Euer ganzes Konzept ist sinnlos und absurd.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden: **Stephan Iten (SVP)** und **Andreas Egli (FDP)** meinten, die Einführung des Nachtfahrverbots auf der Langstrasse mache gleichzeitig eine Aufhebung der Nachtfahrverbote in den umliegenden Quartieren notwendig. Das Nachtfahrverbot gilt für die Erschliessungsstrassen in den umliegenden Quartieren. Tatsächlich wäre der Verkehr auf den Durchgangsstrassen angebracht und sowohl die Ankerstrasse als auch die Kanonengasse sind in der Nacht als Durchgangsstrasse klassifiziert und nicht mit einem Nachtfahrverbot belegt. Es wäre klar, dass der Verkehr, der in der Nacht auf der Langstrasse fährt, auf diese Achse ausweichen müsste. Es hat also nichts mit dem Nachtfahrverbot in den Erschliessungsstrassen zu tun. Das Fahrverbot gilt auf 60 Metern. Aber es erwirkt eine weitgehend unmotorisierte Langstrasse, die nur noch für den Erschliessungsverkehr und nicht mehr für den Durchgangsverkehr verantwortlich ist. Vielleicht triggert es deshalb die Autofanatiker im Rat derart. Die Textänderung nehmen wir im Sinn eines Kompromisses an und hoffen, dass die Grünen ihre Meinung vielleicht auch noch revidieren.

Urs Riklin (Grüne): Leider hat es die Fraktion, die sonst immer darum bemüht ist, allen zu sagen, sie sollen pünktlich sein, verpasst, uns die Textänderung im Vorfeld zu senden. Wir konnten sie prüfen und stimmen dem Postulat der AL mit der Textänderung zu.

S. 256		25 2555 501210 5010 00 000		SICHERHEITSDEPARTEMENT Dienstabteilung Verkehr Bau von Verkehrseinrichtungen: Sammelkonto Strassen und Verkehrswege			
		Verbesserung	Verschlechterung	Betrag		Stimmen	
049.	Antrag Stadtrat			11 168 000	Mehrheit	Florian Utz (SP) Referat, Präsidium Sven Sobernheim (GLP), Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Përparim Avdili (FDP), Dr. Florian Blättler (SP), Markus Haselbach (Die Mitte), Leah Heuri (SP), Felix Moser (Grüne), Johann Widmer (SVP), Barbara Wiesmann (SP)	
		1 000 000		10 168 000	Minderheit	Tanja Maag (AL) Referat	
	Begründung:	Verzicht auf die weitere Planung und die Umsetzung der Wechselsignalanlage für das Motorfahrverbot auf der Langstrasse auf Höhe Piazza Cella					



5 / 5

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 107 gegen 9 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

4093. 2024/554

Postulat der AL-Fraktion vom 04.12.2024:

Verzicht auf die weitere Planung und Umsetzung der Wechselsignalanlage für das Motorfahrverbot auf der Langstrasse auf der Höhe der Piazza Cella

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2024/421, Beschluss-Nr. 4074/2024, Antrag Nr. 049.

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4044/2024).

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Florian Utz (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, ob ~~auf die weitere Planung und die Umsetzung der Wechselsignalanlage für das Motorfahrverbot auf der Langstrasse auf Höhe Piazza Cella verzichtet, sowie zur Entlastung der Uniformpolizei die automatische Kontrollanlage wieder in Betrieb genommen werden soll.~~ Weiter ist zu prüfen, ob die Signalisierung mittels Verfügung eines ganztägigen Motorfahrverbots auf einfache Weise verständlicher gemacht werden kann.

Michael Schmid (AL) ist mit der Textänderung einverstanden.

Das geänderte Postulat wird mit 63 gegen 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat