

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zur Motion betreffend Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse, eingereicht von Gemeinderätin S. Gyga-Matter (GLP/PP) und den Gemeinderäten Ch. Baumann (SP), Ch. Griesser (Grüne/AL) und M. Bänninger (EVP/BDP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zur Motion betreffend Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse wird im zustimmenden Sinn Kenntnis genommen.
2. Die Motion wird nicht erheblich erklärt und damit als erledigt abgeschlossen.

Bericht:

Am 4. Dezember 2017 reichten Gemeinderätin Silvia Gyga-Matter (GLP/PP-Fraktion) und die Gemeinderäte Christoph Baumann (SP-Fraktion), Christian Griesser (Grüne/AL-Fraktion) und Michael Bänninger (EVP/BDP-Fraktion) mit 28 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Motion ein, welche vom Grossen Gemeinderat am 2. Juli 2018 überwiesen wurde:

«Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Vorlage zur Aufhebung der Nutzung der Stadthausstrasse für den motorisierten Individualverkehr vorzulegen.»

Begründung:

Die Winterthurer Stimmbevölkerung hat sich in den Volksabstimmungen von 1973 und 1985 bereits zweimal für die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse ausgesprochen. Die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse wurde bis heute jedoch nur stellenweise umgesetzt. Wie der Stadtrat in seiner Interpellationsantwort vom 25. Oktober 2017 (GGR-Nr. 2017.66) schreibt, würde die Stadthausstrasse dadurch jedoch markant vom Durchgangsverkehr entlastet. Das steigert die Attraktivität der Stadthausstrasse und des nördlichen Teiles der Altstadt. Davon können das umliegende Gewerbe, die Museen und Gastrobetriebe profitieren. Zudem ist die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse der erste Schritt für die bessere Anbindung des Stadtparkes an die Altstadt und die Aufwertung des Raumes um die Stadthausstrasse. Die Sperrung der Stadthausstrasse für den motorisierten Individualverkehr ist deshalb umzusetzen.

Die Stadthausstrasse soll jedoch nach wie vor für Zubringerdienste, Busse, Taxis und Fahrräder befahrbar bleiben. Dadurch werden das Gewerbe, der ÖV und der Langsamverkehr nicht beeinträchtigt. Für die verbleibenden Verkehrsteilnehmer ist eine angemessene Geschwindigkeitsbeschränkung vorzusehen.

Der Stadtrat wird beauftragt, eine Entwidmung der Stadthausstrasse für die Nutzung der Stadthausstrasse durch den motorisierten Individualverkehr zu prüfen. Als Strasseneigentümerin hat die Stadt Winterthur über solche Nutzungsänderungen nach § 38 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) förmlich Beschluss zu fassen. Stadintern ist dafür der Grosse Gemeinderat zuständig (§ 28 Abs. 1 Ziffer 20 Gemeindeordnung Winterthur). Alternativ ist die Errichtung eines Allgemeinen Fahrverbotes mit Ausnahmen (nach Signalisationsverordnung SSV) zu prüfen.»

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Ausgangslage

1.1 Räumliche und verkehrliche Ausgangslage

Die Stadthausstrasse ist eine kommunale Strasse (im Richtplan nicht klassiert – siehe Kap. 4.1). Sie liegt am nördlichen Rand der Altstadt und ist ein wichtiger Baustein des Promenadenrings. Nördlich davon befinden sich der Stadtgarten und das Stadthaus.

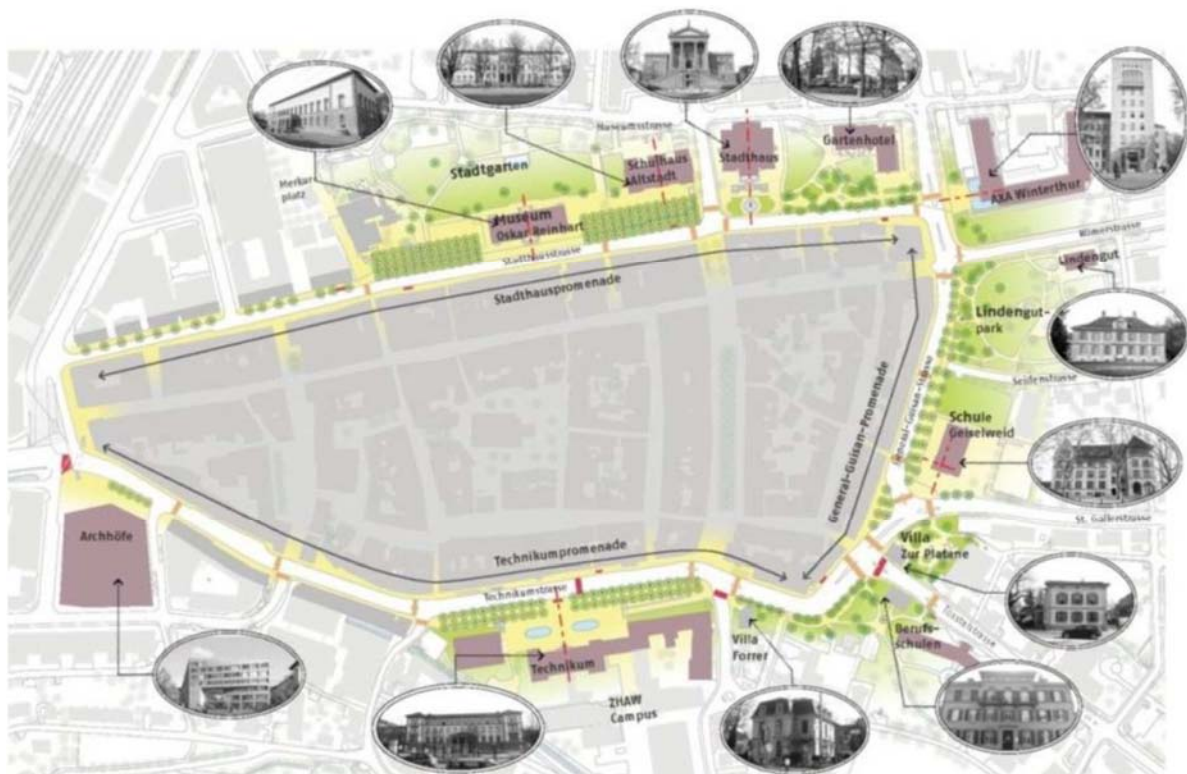


Abbildung 1: Stadthausstrasse als wichtiger Baustein des Promenadenrings, Quelle: Rotzler, Krebs & Partner

Die Stadthausstrasse weist schon heute an beiden Endstücken Beschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf, im mittleren Teil jedoch nicht. Die MIV-Belastung ist daher moderat. Eine grosse Bedeutung hat die Stadthausstrasse für den Güterumschlag, an der Stadthausstrasse befinden sich auch vier Zufahrten zur Altstadt (siehe Abbildung 3). Dieser Anlieferverkehr dürfte einen Grossteil des heute vorhandenen MIV ausmachen. Die Stadthausstrasse ist daneben eine wichtige Bus- und Veloachse.

Bei einer Stichprobenzählung in der Abendspitze am 4. Juli 2017 wurden auf dem mittleren Abschnitt rund 100 Busse, 200 Autos und 600 Velos gezählt. Mehrere, auch schwere Unfälle mit Fussgängerinnen und Fussgängern ereigneten sich in der Vergangenheit auf Höhe Schmidgasse. Entlang des mittleren Abschnitts sind gelbe Parkfelder markiert, welche von Montag bis Samstag tagsüber für Güterumschlag vorbehalten sind, nachts und sonntags jedoch als Parkplätze dienen.

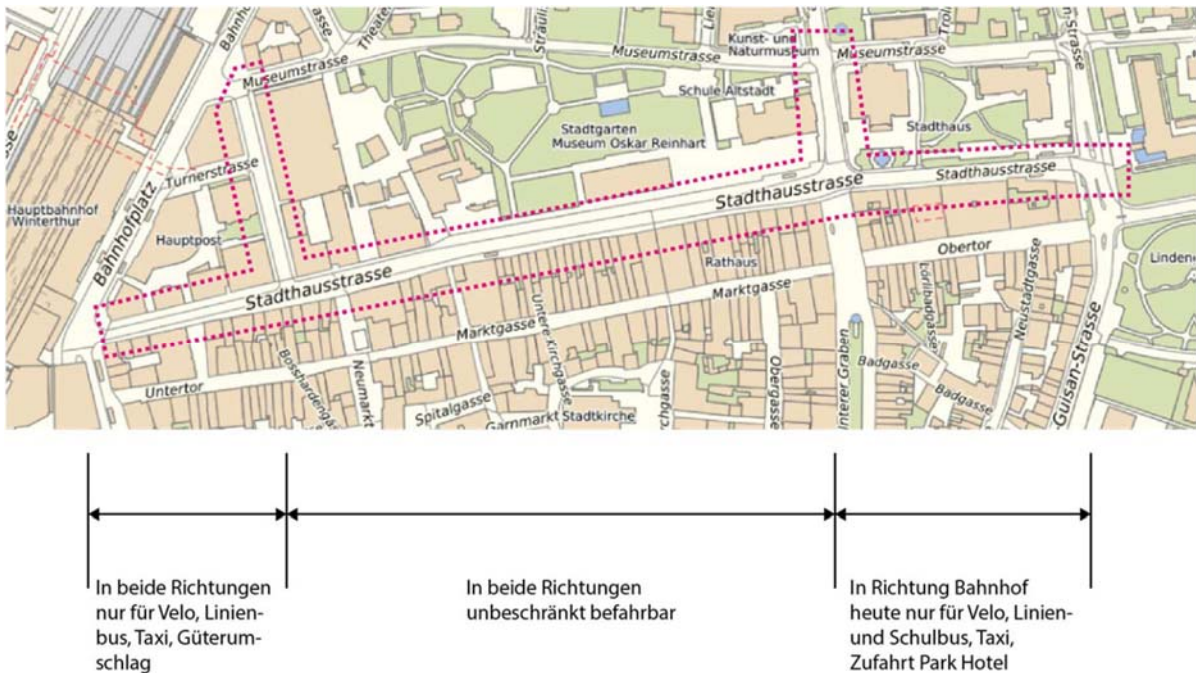


Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter rot gepunktet und aktuelle Verkehrsregime auf drei Abschnitten der Stadthausstrasse

Südlich angrenzend an die Stadthausstrasse ist die gesamte Altstadt als Fussgängerzone signalisiert. Der angrenzende Bahnhofplatz ist wie ein Teil der Stadthausstrasse ebenfalls mit Fahrverboten für den MIV mit Ausnahme von Bus, Taxi, Velo und Güterumschlag belegt. Im zentralen Bushaldebereich sind hingegen nur Busse und der Fussverkehr gestattet. Der MIV verträgt sich gemäss einer Studie aus dem Jahr 2011 in der Altstadt meistens gut mit den vielen Fussgängerinnen und Fussgängern. Zufahrtsberechtigt sind Anwohnerinnen und Anwohner, Taxi, Arbeiterinnen und Arbeiter, in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen sowie die Inhaberinnen und Inhaber der rund 200 Parkplätze¹ und Fahrten für Arztbesuche und Güterumschlag.

Teile der Altstadt, nämlich das Untertor, die Marktgasse, die Münzgasse und die Schmidgasse sind zwischen 11.00 und 18.30 Uhr für Fahrzeuge für den Güterumschlag gesperrt. Post-, Paket- und Kurierfahrten sowie öffentliche Dienstfahrzeuge sind immer gestattet. Velofahren ist ausser im Untertor (inkl. zentralem Bushaldebereich) und in der Marktgasse überall gestattet.

¹ SR.12.1415-1 vom 12.12.2012 betr. baurechtlicher Entscheid (Allgemeinverfügung): Umsetzung des Parkierungskonzepts «Private Parkplätze Altstadt»

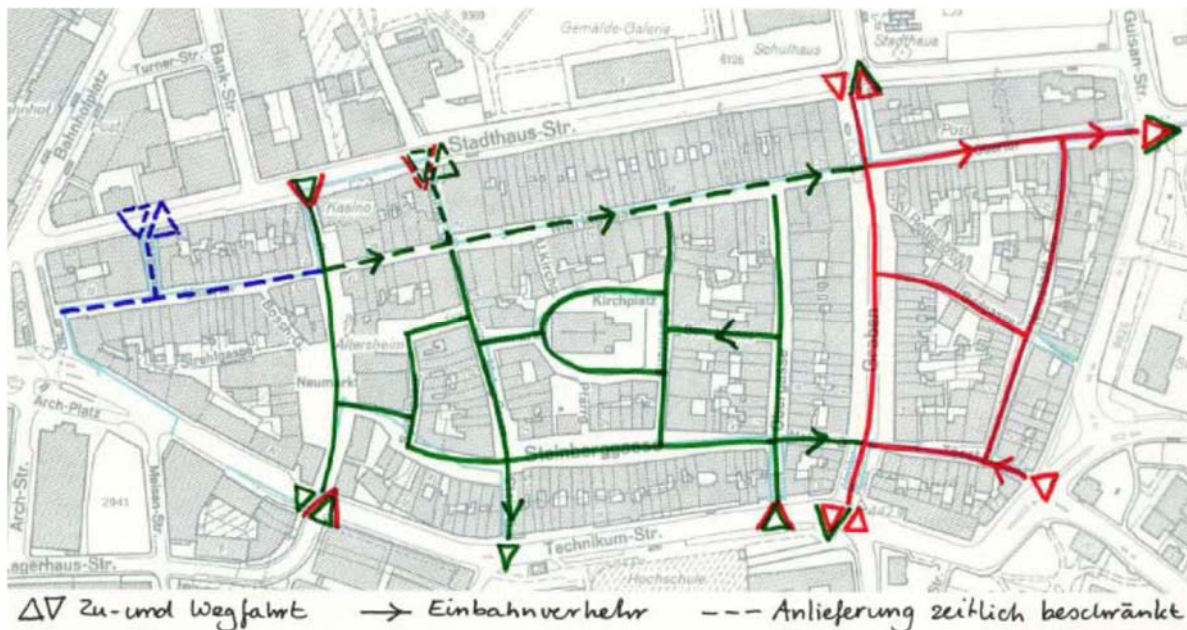


Abbildung 3: Zufahrten Altstadt und Erreichbarkeit für MIV (blau=untere, grün=mittlere, rot=obere Altstadt),
Quelle: Verkehrskonzept Altstadt, Stadt Winterthur 2011

Für die südlich an die Altstadt grenzende Technikumstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, welches der Grosse Gemeinderat am 16. April 2018 zustimmend zur Kenntnis genommen hat (GGR-Nr. 2017.135). Das Tiefbauamt hat am 16. November 2018 das BGK gestützt auf § 13 Strassengesetz zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Mit der Umsetzung des BGK werden gewisse Fahrbeziehungen bei den Zu- und Wegfahrten Neumarkt und Obertor nicht mehr angeboten, was zu beachten ist.

1.2 Politische Ausgangslage

Die Winterthurer Stimmbevölkerung hat sich in den Volksabstimmungen von 1973 und 1985 zweimal für die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse ausgesprochen. Die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse wurde bis heute jedoch nur stellenweise umgesetzt. Wie der Stadtrat in seiner Interpellationsantwort vom 25. Oktober 2017 (GGR-Nr. 2017.66) schreibt, würde die Stadthausstrasse dadurch jedoch markant vom Durchgangsverkehr entlastet. Das steigere die Attraktivität der Stadthausstrasse und des nördlichen Teiles der Altstadt. Davon könne das umliegende Gewerbe, die Museen und Gastrobetriebe profitieren. Zudem sei die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse der erste Schritt für die bessere Anbindung des Stadtparkes an die Altstadt und die Aufwertung des Raumes um die Stadthausstrasse.

Zusammen mit der Überweisung der vorliegenden Motion hat der Grosse Gemeinderat auch ein Postulat (GGR-Nr. 2017.160) an den Stadtrat überwiesen, in dem er aufgefordert wird, in einem Konzept darzulegen, wie eine verkehrsberuhigte Stadthausstrasse entwickelt werden könne. Ziel sei eine Erhöhung der Belebungs- und Aufenthaltsqualität der Strasse bis hin zum Stadtpark.

In einem weiteren Postulat (GGR-Nr. 2017.027) zum motorisierten Verkehr in der Fussgängerzone der Winterthurer Altstadt, welches am 16. April 2018 überwiesen wurde, wird der Stadtrat aufgefordert, die Regelung über Zufahrt und Parkbewilligungen in der Fussgängerzone der Winterthurer Altstadt zu überprüfen und zu überarbeiten, so dass in der gesamten

Altstadt ein möglichst geringes Aufkommen an Motorfahrzeugen sichergestellt sei und die Ausnahmeregelungen für die gesamte Altstadt möglichst einheitlich gestaltet seien.

2. Handlungsbedarf

Der Stadtrat ist gewillt, die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse aktiv voranzutreiben und die Aufhebung der Nutzung der Stadthausstrasse für den MIV detailliert zu prüfen. So hat der Stadtrat im Legislaturprogramm 2018 – 2022 beim Schwerpunkt «Mobilität und Energie» die Massnahme für die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts «Stadthausstrasse ohne Durchgangsverkehr» aufgenommen (GGR-Nr. 2018.100).

Dazu erarbeitet das Tiefbauamt ein Konzept zur Verkehrsberuhigung. Das Tiefbauamt verfolgt mit diesem Verkehrskonzept das Ziel, möglichst bald einfach umsetzbare Massnahmen bestehend aus Signalisation, Markierung, einfachen Gestaltungselementen und eventuell kleineren baulichen Massnahmen umsetzen zu können.

Der Stadtrat erkennt über die reine Verkehrsberuhigung hinaus aber auch das Aufwertungspotenzial in der Stadthausstrasse gemäss Postulat (GGR-Nr. 2017.160) und die Forderung nach einem möglichst geringen Aufkommen an Motorfahrzeugen in der Altstadt gemäss Postulat (GGR-Nr. 2017.027). Die Fragestellungen der beiden Postulate sind im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts «Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse» ebenfalls zu berücksichtigen und nach Bedarf zu behandeln. Die gleichzeitige Betrachtung mit den Fragen zur Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse stellt eine Chance für ein abgestimmtes Konzept dar.

Wichtig ist jedoch, dass die Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse auch unabhängig von weiteren die Altstadt betreffenden Massnahmen zeitnah umgesetzt werden kann.

3. Konzept zur Verkehrsberuhigung

Es ist zu erwarten, dass das auszuarbeitende Konzept zur Verkehrsberuhigung öffentlich kontrovers diskutiert werden wird. Dies dürfte insbesondere folgende Themen betreffen:

- Nutzen der Verkehrsberuhigung aufgrund des schon heute geringen MIV-Aufkommens
- Reduktion Geschwindigkeit für den ÖV
- Reduktion / Wegfall Anlieferflächen / Parkplätze, die heute möglicherweise auch tagsüber durch Ladenkunden benutzt werden und nachts als Kundenparkplätze von Restaurants und Bars dienen
- Anzahl und Lage der Veloabstellplätze

Das Tiefbauamt hat drei für diesen Auftrag geeignete, externe Fachbüros angefragt, eine Offerte für ein Verkehrskonzept Stadthausstrasse einzureichen. Im Januar 2019 wird ein Planungsteam bestehend aus Fachleuten der Verkehrs- und Freiraumplanung beauftragt, bis zum Sommer 2019 soll die Studie vorliegen. Das Ziel dieses Auftrags ist letztlich die Erarbeitung eines Konzepts Verkehrsberuhigung für die Stadthausstrasse mit Massnahmen zur Aufhebung der Nutzung der Stadthausstrasse für den MIV bzw. der Beschränkung auf die Nutzung für Berechtigte. Das erwartete Resultat soll Massnahmen enthalten, die kurzfristig und kostengünstig umsetzbar sind und das Potenzial einer möglichst grossen Aufwertung der Stadthausstrasse haben. Innovative und ungewöhnliche Vorschläge sind vom Tiefbauamt in diesem Verfahren ausdrücklich erwünscht.

Es sind folgende Fragen zu klären:

Thema	Fragen
Eindruck der heutigen Nutzung der Stadthausstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Velo- und Fussgängerströme sind vorhanden? Welches sind die bedeutendsten Wunschlinien und Aufenthaltsorte? - Welcher motorisierte Verkehr wird als «störend» erachtet (MIV tagsüber bzw. nachts, Taxi, Bus, etc.?) - Wie werden die gelb markierten Anlieferflächen tags und abends genutzt? Welche Auslastung weisen sie auf? Werden die Güterumschlagsflächen tagsüber auch von Kunden genutzt? - Welche Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern und unterschiedlichen Nutzungen werden geortet?
Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime	<ul style="list-style-type: none"> - Wie soll der MIV künftig geführt werden? Welche zuführenden Achsen wie Lindstrasse zwischen Stadthaus- und Museumstrasse sowie Bankstrasse und Bahnhofplatz sind ebenfalls zu beruhigen, um eine logische Verkehrsführung und ein konsistentes Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime zu erreichen? - Welche Ausnahmen sind auf welchem Abschnitt zu erlauben? Wie werden die Anlieferungen entlang der Stadthausstrasse sowie die Erschliessung der Altstadt sichergestellt? Ergeben sich aufgrund des veränderten Verkehrsregimes Veränderungen bei den Zufahrten zur Altstadt? - Sind die verschiedenen Zufahrten der Altstadt auf Bank- (untere und mittlere Altstadt) und Lindstrasse (obere Altstadt) aufzuteilen, um den Verkehr auf der Stadthausstrasse möglichst zu reduzieren? - Wie wird das Potenzial zur Reduktion von MIV auf der Stadthausstrasse eingeschätzt? - Welches Geschwindigkeitsregime ist auf der Stadthausstrasse (und den angrenzenden Strassenzügen) zu realisieren? Wie können dabei die Bedürfnisse des Busverkehrs berücksichtigt werden?
Anlieferung und Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Anlieferungsflächen sind zur Versorgung der Gewerbenutzungen und der öffentlichen Nutzungen bereitzustellen? - Welche Parkiermöglichkeiten sind in der Umgebung vorhanden, die gewissermassen als «Ersatz» für die Güterumschlags- / Parkierflächen in der Stadthausstrasse geltend gemacht werden können? - Wie kann den Anforderungen an die Veloparkierung im Spannungsfeld Bedürfnis attraktiver Veloabstellplätze / Konflikte mit Busbetrieb und Fussverkehr / Aufwertung des öffentlichen Raums entsprochen werden? - Wie kann den Anforderungen des Taxibetriebs entsprochen werden? - Wie kann den Bedürfnissen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität entsprochen werden?
Massnahmen zur Umsetzung des Konzepts Verkehrsberuhigung	<ul style="list-style-type: none"> - Welche Massnahmen (Signalisation, Markierung, Elemente zur Begrenzung der Fahrbahn, Möblierung usw. werden empfohlen, um das Konzept und das gewünschte Geschwindigkeitsregime umzusetzen und schon kurzfristig eine möglichst grosse Aufwertung zu erreichen? Wie wird die Konformität der

Thema	Fragen
	Massnahmen mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sichergestellt?
Zusatzfragen zur Altstadt	<ul style="list-style-type: none">- Sind in der Altstadt, insbesondere im Neumarkt und im Graben durch den MIV verursachte Konflikte vorhanden? Wenn ja, wo und welche?- Welche Massnahmen werden empfohlen, um das MIV-Aufkommen in der Altstadt auf das «Nötige» zu reduzieren und die Regelungen (abgestimmt mit den zur Stadthausstrasse vorgeschlagenen und den im BGK Technikumstrasse vorgesehenen Massnahmen) möglichst einheitlich zu gestalten? Sind die zeitlichen Beschränkungen anzupassen? Ist die Durchfahrt durch die Altstadt zu erschweren?

Als Endprodukt erwartet das Tiefbauamt ein Variantenstudium in geeigneter Form, Pläne der Bestvariante mit Signalisation, Markierung, Möblierung, Gestaltungselementen und eventuell kleineren baulichen Massnahmen, Skizzen und Visualisierungen.

4. Motion

Die Motion bildet gemäss Art. 66 Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates einen Auftrag an den Stadtrat, einen Beschlussentwurf über einen Gegenstand vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde (Volksabstimmung) oder des Grossen Gemeinderates fällt.

Die vorliegende Motion fordert, dass die Sperrung der Stadthausstrasse für den MIV umzusetzen sei. Die Stadthausstrasse solle jedoch nach wie vor für Zubringerdienste, Busse, Taxis und Velos befahrbar bleiben. Dadurch würden das Gewerbe, der ÖV und der Fuss- und Veloverkehr nicht beeinträchtigt. Für die neue Situation mit reduzierter Verkehrsbelastung sei ein angemessenes Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime vorzusehen.

Dazu soll die Strasse entweder entwidmet oder alternativ soll ein allgemeines Fahrverbot mit Ausnahmen errichtet werden.

4.1 Richtplan

Der Richtplan gemäss Abbildung 4 zeigt, dass es sich bei der Altstadt um ein Zentrumsgebiet handelt (blaue Querstreifen), dass die Technikumstrasse und die General-Guisan-Strasse überkommunale Strassen sind (blaue Linien) und die Theaterstrasse zum Beispiel eine kommunal festgelegte Strasse ist (rote Linien). Die Stadthausstrasse hat im Richtplan weder eine kommunale noch eine überkommunale Festlegung. Sie hat den gleichen Status wie zum Beispiel die Marktgasse. Zur Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist deshalb keine Abklassierung der Strasse nötig, wie dies bei der Rudolfstrasse² der Fall war.

² Beschluss GGR vom 3.9.2007: «Die Rudolfstrasse wird zwischen Wülflingerstrasse und Zürcherstrasse abklassiert, d.h. im kommunalen Richtplan nicht mehr als kommunale Strasse geführt» (Geschäftsbericht 2007, Seite 122).

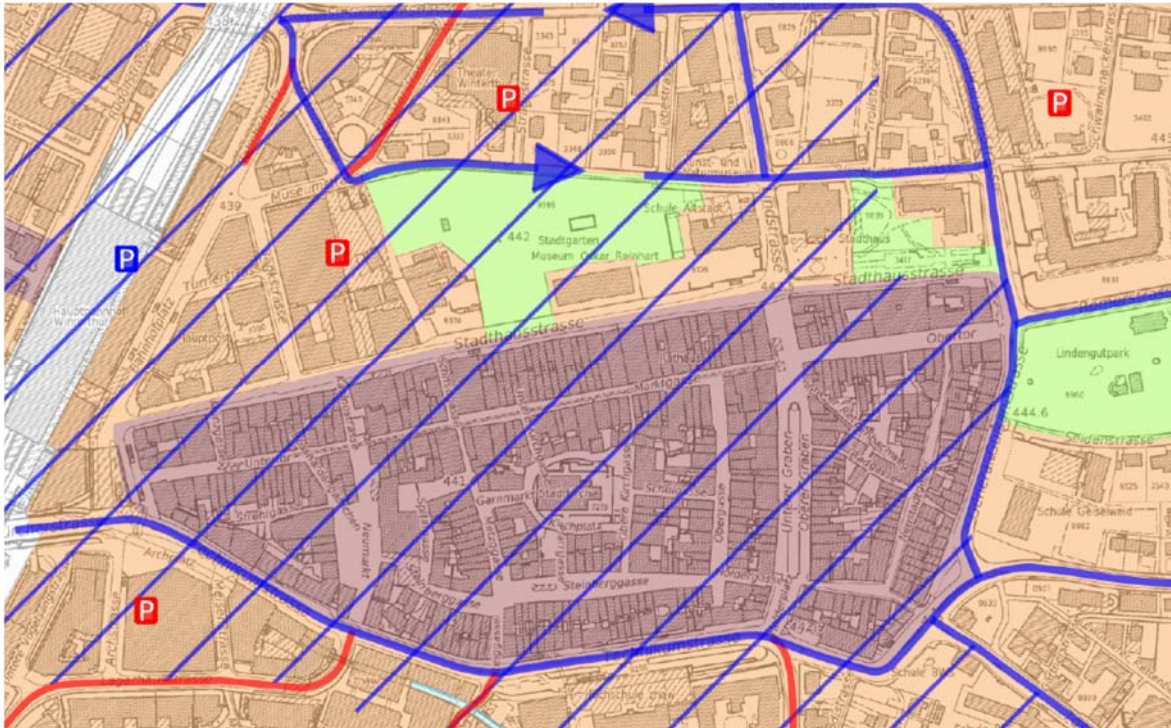


Abbildung 4: Kommunalen Richtplan Strassen

4.2 Die öffentliche Sache im Gemeingebrauch³

Bei einer Strasse handelt es sich verwaltungsrechtlich um eine öffentliche Sache im Gemeingebrauch. Die öffentlichen Strassen stehen der Allgemeinheit zur Benutzung offen. Im Gegensatz zum Finanzvermögen dienen die öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Aufgaben und sind nicht realisierbar.

Die Eigentümerinnen (Bund, Kanton, Gemeinden) haben die Nutzung ihrer öffentlichen Sachen zu regeln. Diverse Arten der Strassenbenutzung stellen neben dem MIV ebenfalls schlichten Gemeingebrauch dar, wie der ÖV oder der Velo- und Fussverkehr. Bei öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch untersteht das Verhältnis zwischen der Eigentümerin resp. dem Eigentümer und der Benutzerin resp. dem Benutzer immer dem öffentlichen Recht, welches insbesondere die konkreten Nutzungsmöglichkeiten, den Schutz von öffentlichen Sachen im engeren Sinn vor Beschädigungen sowie die Abgaben für bestimmte Arten der Benutzung regelt. Die Benutzerinnen und Benutzer haben keinen Anspruch auf eine bestimmte Nutzung, selbst wenn sie diese bisher rechtmässig ausgeübt haben. Die zuständige Behörde kann die Benutzungsordnung ändern, d.h. die Möglichkeiten des Gebrauchs für alle in gleicher Weise neu regeln (z.B. durch die Anordnung eines Fahrverbotes für eine Strasse).

Wenn die Benutzung seitens der Allgemeinheit beendet werden soll, bedarf es einer Entwidmung der öffentlichen Sache im Gemeingebrauch. Eine Entwidmung einer Strasse nach § 38 Strassengesetz (StrG) würde bedeuten, dass der bestimmungsgemässe Gebrauch der öffentlichen Strasse aufgehoben würde.

So hat der Grosse Gemeinderat zum Beispiel am 7. April 2013 im Rahmen des privaten Gestaltungsplans «Quartier Talgut» gestützt auf § 38 StrG den Salomon-Bleuler-Weg (Weberstrasse bis Verbindungsweg Kat. Nr. 7/1425), den Verbindungsweg Kat. Nr. 7/1427 sowie

³ Vgl. Häfelin / Müller / Uhlmann (2010): Allgemeines Verwaltungsrecht, 6. Auflage, Seite 536 ff

den östlichen Teil der Zwinglistrasse (Talgutstrasse bis Verbindungsweg Kat. Nr. 7/1438) aufgehoben (GGR-Nr. 2013-105). Dies war nötig, weil die Baufelder im Gestaltungsplan über die bestehenden Strassen und Wege vorgesehen und die öffentlichen Strassen und Wege für die Erschliessung nicht mehr notwendig waren.

4.3 Entwidmung

Die Entwidmung der Stadthausstrasse stellt aus den obgenannten Überlegungen für den Stadtrat deshalb keinen realistischen Weg für eine Verkehrsberuhigung dar. Eine Entwidmung ist aus rechtlicher Sicht nicht möglich, da die Strasse nach wie vor als Verkehrsverbindung für Busse, Taxis, Velos und Zufussgehende dient, sie öffentlich bleibt und weiterhin Erschliessungsaufgaben und Durchleitungsfunktionen wahrnehmen muss. Die öffentliche Strasse ist zudem auch Trägerin diverser Werkleitungen. Deshalb sind zum Beispiel auch noch alle Strassen in der Altstadt öffentliche Strassen und nicht entwidmet.

4.4 Fahrverbot

Die Eigentümerin resp. der Eigentümer der öffentlichen Sache regelt die Nutzung und kann diese bei Bedarf auch neu regeln. Dazu gehört zum Beispiel auch die Anordnung eines Fahrverbotes.

Gemäss Art. 1 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Winterthur zur kantonalen Verordnung über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes vom 12. November 1980 ist der Erlass dauernder Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen Sache des Stadtrates und für den Erlass von vorübergehenden Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen zum Sammeln von Erfahrungen ist das Kommando der Stadtpolizei zuständig (Art. 3).⁴ Mit der geplanten Zusammenlegung der Verkehrsthemen im Tiefbauamt ist geplant, diese Kompetenz neu dem Tiefbauamt zu übertragen.

Das in der Motion vorgeschlagene alternative Vorgehen mit der Errichtung eines allgemeinen Fahrverbots mit Ausnahmen, anstelle einer Entwidmung, ist somit kein Gegenstand, der in die Zuständigkeit einer Volksabstimmung oder des Grossen Gemeinderates fällt.

5. Fazit

Mit der Aufnahme der Massnahme für die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts «Stadthausstrasse ohne Durchgangsverkehr» in die Legislaturplanung 2018 – 2022 zeigt der Stadtrat, dass er die Forderung der Motion erfüllen will.

Der Stadtrat ist auch bereit, die Planung für eine Aufwertung der Stadthausstrasse voranzutreiben (vgl. Postulate GGR-Nr. 2017.27 resp. 2017.160). Es ist aber erfahrungsgemäss mit vier bis sechs Jahren für die Planung, die gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkungsverfahren und die entsprechenden politischen Entscheidungsprozesse zu rechnen, bis ein Strassenbauprojekt umsetzungsreif ist. Wie bei der Technikumstrasse wird der Stadtrat auch bei der Aufwertung der Stadthausstrasse den Grossen Gemeinderat aber bereits im Rahmen eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes miteinbeziehen.

Weil die Kompetenzen für die Anordnung von verkehrlichen Massnahmen aber abschliessend beim Stadtrat sind und eine Entwidmung keine realistische Möglichkeit für eine Verkehrsberuhigung ist, beantragt der Stadtrat die Motion als erledigt abzuschreiben.

⁴ Siehe städtische Erlass-Sammlung

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon