Strassendiät : ein Viertel weniger Strassengrau

Autor(en): **Hornung, René**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **30 (2023)**

Heft 332

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1042056

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

STRASSENDIÄT: EIN VIERTEL WENIGER STRASSENGRAU

Schmalere Strassen, mehr Grün und Bäume am Rand, tiefere Geschwindigkeiten – damit liesse sich manche Bodenversiegelung rückgängig machen.

von René Hornung

Fragt man herum, hört man immer mal wieder: St.Gallen betreibt einen exzessiv perfekten Strassenbau. Das Tiefbauamt halte sich zu sklavisch an die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Dieses Regelwerk – entwickelt im Auftrag des Staatssekretariats für Wirtschaft – bestimmt in 800 Normen alles rund um den Verkehr. Es geht um Strassenbreiten je nach Verkehr und Temporegime, um Kurvenradien, um Velospuren oder Mittelinseln bei Fussgängerstreifen mit und ohne Lichtsignale, um Durchfahrtsbreiten für den Schneepflug – kurz: um hunderte Details.

Trotz der vielen Vorschriften gebe es die Möglichkeit, Strassen quasi auf Diät zu setzen, postuliert «Grünes Gallustal». Denn viele Normen seien auf Verkehrsspitzen ausgelegt. Dies sei jedoch nicht der richtige Ansatz, denn schmalere und seitlich begrünte Strassen hätten ein enormes Potenzial, die Lebensqualität und das Klima in der Stadt zu verbessern. Wie alle Forderungen untermauert die Studie auch dies mit Zahlen: Heute sind 8,9 Prozent des St.Galler Stadtgebiets versiegelte Strassen. Davon könnten bei gleichem Verkehr und gleicher Parkplatzzahl 25 Prozent entsiegelt werden, was einer Fläche von rund drei Quadratkilometern entspricht. Dies wären 18 Prozent der gesamten Siedlungsfläche der Stadt oder mehr als das Hundertfache des Stadtparks.

Doch wie soll das gehen? «Grünes Gallustal» fragt vorweg: Brauchen wir so viele Strassen, brauchen alle Quartierstrassen durchgängig zwei Spuren? Die Antwort heisst: Nein, brauchen wir nicht. Das ist keine ideologische Behauptung, sondern das Resultat eines Inventars von 364 Stadtsanktgaller Strassen. Markus Tofalo vom Projektteam hat sie fast alle abgefahren und fotografiert.

Vor allem in den Quartieren findet sich ein überdimensionierter Strassenbau: Wo pro Minute ein einziges Auto vorbeifährt, wo nur Anwohner:innen zu ihren Häusern oder Garagen fahren, brauche es keine zweispurigen Strassen, denn es entstehen nur ganz selten Kreuzungssituationen. Und es brauche schon gar keine Trottoirs auf beiden Seiten. Zwar müsse der Ausbaustandard die gängigen VSS-Normen bezüglich Spurbreite, Radien und Manövrierflächen erfüllen, doch die Überbreiten sollten zurückgebaut werden zugunsten von mehr Grün. Ein «multifunktioneller Strassenraum» wird gefordert.

Multifunktionell heisst unter anderem: von den Anwohner:innen als Aussenraum nutzbar. Die Kinder spielen dort auf der Strasse und Fussgänger:innen nehmen den kürzesten Weg und nicht das für sie vorgesehene Trottoir. Deshalb könne in vielen Quartierstrassen auf Trottoirs verzichtet werden. Das sei kein Sicherheitsverlust, denn: «Trottoirs grenzen den Fussverkehr vom rollenden Verkehr ab und je freier eine Strasse ist oder wirkt, desto schneller wird gefahren.» Im Gegenzug bewirke der Verzicht auf Entflechtung eine Verlangsamung des Verkehrs, weil mit Hindernissen, mit spielenden Kindern und Fussgänger:innen gerechnet werden muss. Wird die freie Sicht ausserdem durch Bäume und Büsche verkürzt und die Fahrbahn verengt, könne kaum schneller als 30 km/h gefahren werden.

Diese Erkenntnis führt zur nächsten: Kann nur mit 30 km/h gefahren werden und sind die Kreuzungen als enge Plätze gestaltet, können Strassen schmaler gebaut werden – es gibt Platz für mehr Grün oder für Velostreifen. Wobei Velostreifen auch nicht überall nötig seien, denn die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Velos und Autos seien auf diesen Strassen meist so gering, dass die Velos mit den Autos mithalten können. Anders auf Hauptstrassen: Wo wegen der Staus die Velos oft schneller sind als die Autos, braucht es die Trennung. «Grünes Gallustal» macht für eine ganze Reihe von Situationen Veloweg- und Velostreifen-Gestaltungsvorschläge. Und ist damit nicht allein: Anfang März hat der Kanton Zürich eine fast hundert Seiten dicke Broschüre zu den «Standards Veloverkehr» publiziert.

Mehr Velos statt Autos und Temporeduktionen sind breit diskutierte Wege zu mehr Wohnqualität in den Ortszentren. Selbst der Kanton St.Gallen hat für die Stadt St.Gallen einen Plan zur stufenweisen Einführung von

Volksbadwiese als Teil des Stadtparks

«Grünes Gallustal» zeigt, dass selbst an überraschenden Orten «Strassendiät», sogar Strassenverzicht möglich wäre. Die Zufahrt von der Rorschacher Strasse via Steinachstrasse zur Autobahneinfahrt St.Fiden könnte aufgehoben werden und die Volksbadwiese könnte so Teil des Stadtparks werden. Die Argumentation: Die Erschliessung des Spitalareals wird nach Eröffnung der Neubauten über die Frohbergstrasse erfolgen. Auch der Verkehr in Richtung Autobahn könnte dorthin verlegt werden. Und wenn wie geplant ein neues Busdepot im Westen der Stadt gebaut wird, könnte man die Steinachstrasse ersatzlos schliessen.

«Grünes Gallustal» bilanziert: «Für den Verkehr entstehen dabei kaum Nachteile, denn durch die Kanalisierung ergeben sich weniger Knoten. Dies bedeutet flüssigere Fahrten. Der Mehrweg von 200 Meter fällt kaum ins Gewicht – auch nicht für die hier durchführenden Buslinien.» Auf der zurückgebauten Steinachstrasse könnte die geplante Veloschnellroute angelegt werden, die laut aktueller Planung das Athletikzentrum nordöstlich umfahren soll. Selbst die Offenlegung der Steinach wäre – allerdings mit erheblichem Aufwand – hier möglich.

Broderbrunnen, Oberer Graben / St.-Leonhard-Strasse

Vom Seeger bis zur Hauptpost ist inzwischen die nicht mehr von den Bussen benutzte Spur zur überbreiten Velospur geworden. Doch die ganze Strecke soll umgebaut und beidseits sollen Bäume gepflanzt werden. Gleichzeitig soll der Platz um den Broderbrunnen entsiegelt werden (siehe Seite 33). Doch dieses Vorhaben gelingt nur, wenn die Einmündung des Oberen Graben in die St.-Leonhard-Strasse auf eine Spur reduziert wird. Dass dies heftige Proteste der Autolobby auslösen wird, ist vorseherbar.

Tempo 30 publiziert. Allerdings zeichnet sich dazu ein heftiger Streit ab. Wirtschaft und Gewerbe wollen sich durch alle Instanzen dagegen wehren.

«Grünes Gallustal» zeigt die Vorteile des tieferen Tempos: «Niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit bringt eine tiefere Lärmbelastung. Der Verkehr wird flüssiger und die Fahrplanstabilität der Busse damit besser.» Und es wird auf das Thema Verdichtung hingewiesen: Wenn in bereits überbauten Gebieten mehr Wohnraum entstehen soll, muss dafür gesorgt werden, dass genügend Freiräume erhalten bleiben, denn zur Wohnqualität gehören wenig Lärmbelastung und Grünräume.

Eine «Strassendiät» kann diese Wohnqualität verbessern. Neben dem eigentlichen Rückbau von zu breiten Teerbändern in den Quartieren lautet ein Vorschlag, die Strassen seitlich mit einem 2 bis 2,5 Meter breiten «Multifunktionsstreifen» zu bauen. Er bietet Raum für Bushaltestellen, Bäume und Bänke. Über ihn führen die Zufahrten und Zugänge zu den Häusern, er dient aber auch als Parkplatz. Geschäfte, Kaffees und Restaurants bekämen mehr und attraktiveren Aussenraum.

Eine solche «Strassendiät» könnte an manchen Orten den Häusern auch die einstigen Vorgärten zurückgeben. Diese schufen einst Distanz zur Strasse – eine Qualität, die an vielen Orten längst verloren gegangen ist. Vor allem entlang der insgesamt 25 Kilometer Hauptverkehrsstrassen der Stadt. Diese im Planerjargon als «starke Achsen» bezeichneten Hauptstrassen sind in der Bandstadt St.Gallen das grösste Problem. Hier wohnen rund 20'000 Menschen in der höchsten Lärmbelastung, der schlechtesten Luft und im Sommer an den heissesten Orten. Kein Wunder, stehen entlang der Ausfallachsen viele Wohnungen leer.

«Grünes Gallustal» folgert: «Wohnen an zentraler Lage in der Talsohle ist unter anderem aus diesem Grund bedeutend weniger attraktiv als an den Hügeln. Möchte man St.Gallen als Wohn- und als Gewerbeort stärken, braucht es einen Effort im Strassenumbau.» Dieser Umbau kann nicht in kurzer Zeit gelingen, doch weil in der Stadt jedes Jahr bis zu 45'000 Quadratmeter Strassen «saniert» werden, könnten neue Grundsätze bald erste Resultate zeigen.

Multifunktionsstreifen, Bepflanzungen und Baumgruben entsprechen auch der Forderung nach Entsiegelung der Oberflächen. Das Stichwort dazu heisst «Schwammstadt». Der Regen soll an möglichst vielen Orten versickern können und nicht wie heute die Kanalisation überlasten, weil seit Jahrzehnten Abwasser und Meteorwasser in die gleichen Kanäle fliessen.

Schwammstadt heisst aber nicht nur die Strassenränder entsiegeln, sondern auch keine Pflastersteine mehr einbetonieren, wie dies im grössten Teil der Altstadt üblich ist. Dass es auch mit ungebundener Pflästerung geht, zeigt «Grünes Gallustal» mit einer ganzen Reihe von Beispielen aus anderen Städten, darunter der Berner Altstadt, wo selbst schwere Trolleybusse über ungebundene Pflästerung fahren. Entsiegeln könnte man auch Parkplätze am Strassenrand und manch eine Hauszufahrt.

Die Studie ist voller Beispiele, wie Quartierstrassen mit einfachen Mitteln so gestaltet werden könnten, dass die Aufenthaltsqualität steigt. Und sie weist auch darauf hin, dass die Bewohner:innen dies schätzen, eher in der Stadt wohnen bleiben und weniger in den Speckgürtel umzuziehen, wenn das Umfeld stimmt. Letztlich also auch eine Massnahme, St.Gallen in die Nähe der angestrebten 100'000 Einwohner:innen zu bringen.

Diätrezepte aus dem Stadtparlament

Eines muss man dem St.Galler Stadtparlament lassen: Es hat schon vor der Publikation der Studie «Grünes Gallustal» gemerkt, dass Strassendiät angesagt ist. Als es im März 2021 1,5 Millionen Franken für die Sanierung der St.-Leonhard-Strasse vor dem Neumarkt bewilligen sollte, zog es auf Antrag der Liegenschafts- und Baukommission die Notbremse und wies das Projekt ans Tiefbauamt zurück. Hier sei nur aus Autosicht geplant worden, lautete die Kritik. Verlangt wurden mehr Bäume sowohl vor dem Neumarkt wie auch vor der Hauptpost. Eine Fahrspur je Richtung müsse genügen, so die Kommission, und sie will auch keine Fussgänger-Lichtsignale mehr. Es brauche keinen Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte und auf einen grossen Teil der Parkplätze entlang der Hauptpost sei ebenfalls zu verzichten. Im Sinne der Schwammstadt sollten möglichst viele Flächen versickerungsfähig und begrünt werden. Dieses «Diätdiktat» ist inzwischen zwei Jahre alt – ein neues Projekt wurde bisher noch nicht vorgestellt (siehe S. 33).

An der gleichen Sitzung verlangte das Parlament auch Änderungen am Projekt für den Umbau der Kolumbanstrasse. Die Strassenberuhigung und -begrünung wurde dort gelobt, aber es wurde eine Bevorzugung des Veloverkehrs auf der Ost-West-Durchfahrt über die Kreuzung mit der Heimatstrasse verlangt. Diese Kreuzung soll zu einem eigentlichen Quartierplatz werden. Auch hier gibt es noch kein neues Projekt.

Einiges älter ist das laufende Umbauprojekt der Zürcher Strasse. Dort scheiterte ein erster Vorschlag 2006 in der Volksabstimmung, weil die Autolobby die angestrebte Verkehrsberuhigung bekämpfte. Nun wird eine Variante mit einem Mehrzweck-Mittelstreifen gebaut, der als Abbiegespur dient und teilweise mit Stauden bepflanzt wird. Seitliche Bäume wird es aber nur ganz wenige geben. Velos bekommen stadteinwärts einen durchgehenden Streifen, im Gefälle stadtauswärts ist er nicht über die ganze Länge vorgesehen. Zwei Fussgängerstreifen in der Lachen werden weiterhin mit Lichtsignalen ausgerüstet. Hier wird eine gewisse Verkehrsberuhigung erwartet, weil an der Haltestelle Lachen die Busse künftig nicht mehr überholt werden können.

Vision

Broderbrunnen

Heute