

# Schutz von Wohnquartieren vor Verkehrsimmissionen

Autor(en): **Knecht, Ernst / Bützberger, H.U.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): - **(1985)**

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-948524>

## **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.

---

# Schutz von Wohnquartieren vor Verkehrsimmissionen

## *Ausbreitung der Immissionsbelastung in der Stadt*

Seit Jahren wird ein stetiger Rückgang der Bevölkerungszahlen in grösseren Städten festgestellt. Ein möglicher Grund dafür ist die Verkehrsbelastung. In der Stadt St. Gallen trifft es heute etwa 45 Fahrzeuge auf 100 Einwohner. Die Längsausdehnung des besiedelten Gebietes von 11 km und die Häufung von Arbeitsplätzen und Dienstleistungsangeboten in der Innenstadt haben einen grossen Eigenverkehr zur Folge. St. Gallen ist aber auch der zentrale Ort eines mehrheitlich ländlichen, grossflächigen, die Landesgrenzen überschreitenden Einzugsgebiets von mehr als 250000 Einwohnern. Trotz teilweise fein verästelter Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Auto manchmal das einzig mögliche, oft jedenfalls das bequemste Transportmittel. Die Strassenbelastung und in der Folge die Immissionen für die Strassenanwohner sind entsprechend gestiegen.

Mit dem Exodus der Bevölkerung aufs Land oder in die Stadtrandgebiete beginnt sich ein weiterer «Teufelskreis» zu drehen. Man wohnt jetzt auf dem Land oder am Stadtrand, arbeitet aber nach wie vor in der Stadt. Mit Bahn, Bus, Velo oder gar zu Fuss wäre der Arbeitsweg – gibt man vor – zu umständlich. Da ein Auto – oder auch zwei – zur Verfügung steht, wird es benutzt. Jeder glaubt, keine Alternative dazu zu haben, und hält sich für den berühmten «Ausnahmefall». Damit wachsen die Ströme des Individualverkehrs noch mehr an, und sie stocken stetig mehr.

Die bestehenden Verkehrskanäle in unserer Stadt «überlaufen», die «Bewässerung» der Quartierstrassen beginnt. Jeder von uns kennt seinen Schleichweg über weniger überfüllte



Strassenzüge und belästigt damit die noch in der Stadt wohnhaften Einwohner.

Es wäre illusionär, verkehrsfreie Städte zu fordern. Aber ebenso falsch wäre es, das Auto vorurteilslos zu akzeptieren oder gar autogerechte Städte realisieren zu wollen. Diese Schlagworte entstammen emotionellen Gedankengängen, welche nur zu deutlich auf das heute noch reichlich konfuse und wenig rationale Verhältnis zwischen Mensch und Auto hinweisen. Massnahmen zur sinnvollen Verkehrslenkung sind erforderlich. Aber nicht ungezielte Einzelaktionen, sondern nur ein auf einem Konzept aufgebautes Massnahmenpaket kann zum Ziel führen.

### *Wohnschutz: Ziel und Konzept der Stadt St.Gallen*

Im Leitbild der Stadt St.Gallen wird ein Überblick über die Zielvorstellungen der künftigen Stadtentwicklung gegeben. Eine wesentliche Bedeutung hat dabei die weitere Entwicklung St.Gallens als wohnliches und attraktives Hauptzentrum. Wohnlich kann die Stadt nur dann sein, wenn Gefahr, Lärm, Staub und Gestank möglichst wenig in die Wohnbereiche eindringen; attraktiv ist ein Hauptzentrum nur dann, wenn das Leben pulsieren kann, ein reiches Angebot an Gütern, Dienstleistungen, Bildung, Kultur und Erholungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen vorhanden ist. Eine Voraussetzung dafür ist, dass der für die Attraktivität notwendige Verkehr ablaufen und gleichzeitig der für die Wohnlichkeit notwendige Schutz des Wohnraums geboten werden kann.

St.Gallen ist in der günstigen Situation, in wenigen Jahren mit der Nationalstrasse N 1 einen leistungsfähigen Verkehrsträger in Betrieb nehmen zu können, der das Stadtstrassennetz bedeutend entlasten wird. Die Stadt St.Gallen will alles vorkehren, dass diese Gelegenheit optimal genutzt wird. Deshalb wurde der Realisierungsplan 1985/90 erarbeitet, der Empfehlungen für Massnahmen zur sinnvollen Integration der Nationalstrasse N 1 in das städtische Strassennetz enthält. Er ist nach sechsjähriger Arbeit einer dreissigköpfigen



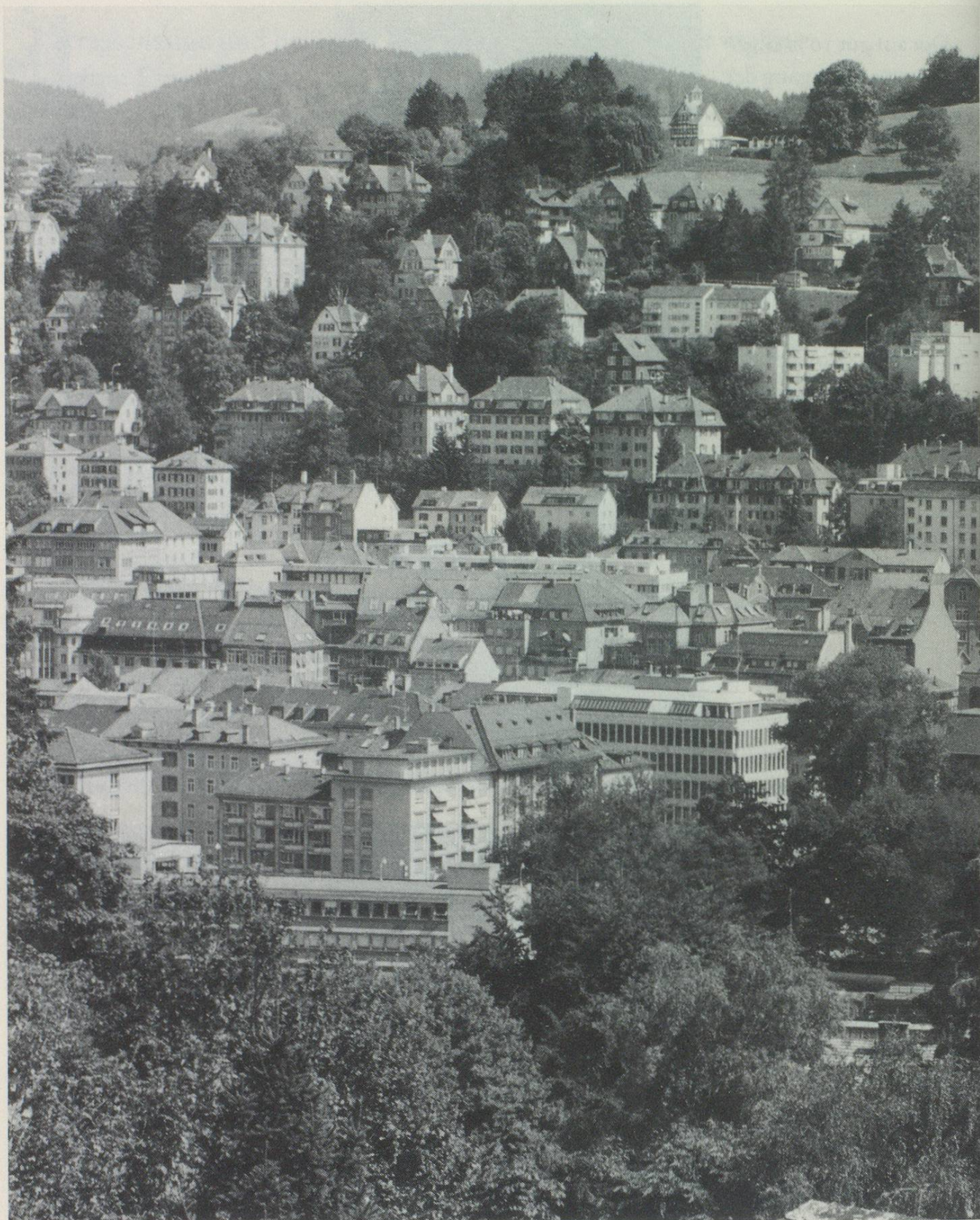
Der auf gut 10% ange-  
stiegene Rückgang der  
Bevölkerungszahl in-  
folge der Abwanderung  
aus der Stadt aufs Land  
oder in die Stadtrandge-  
biete verursacht stetig  
wachsende Verkehrs-  
ströme auf den Einfall-  
achsen in die Stadt  
St. Gallen (Rorschacher  
Strasse beim Krontal).



Kenner des Strassen-  
netzes in der Stadt wei-  
chen den Einfallachsen  
aus und befahren auf  
ihren sogenannten  
Schleichwegen enge  
Quartierstrassen. Sie  
gefährden und belä-  
stigen damit die  
Quartierbewohner  
(Berneggstrasse).



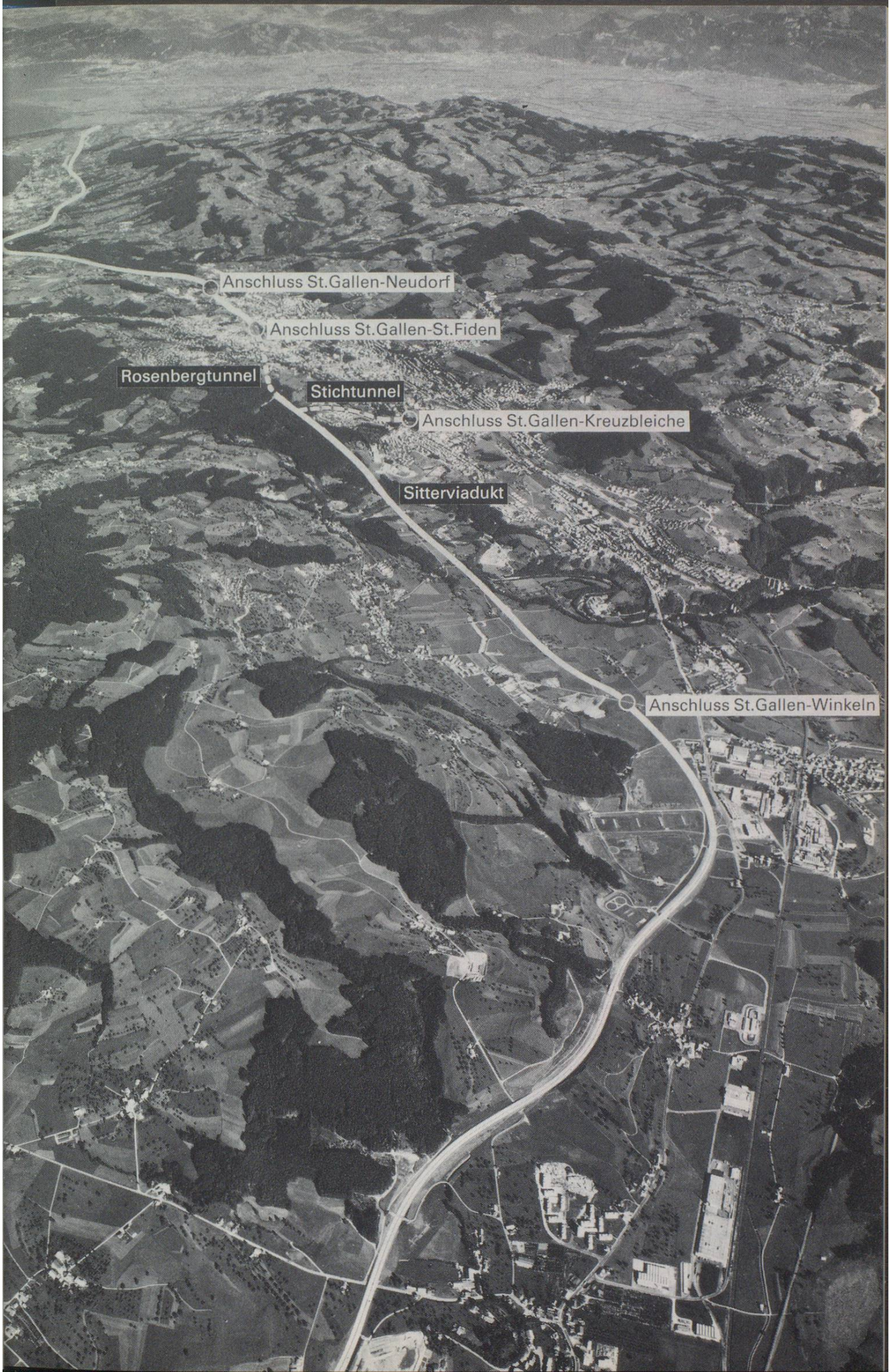




Es gilt, die Wohnlichkeit unserer Wohngebiete zu erhalten oder zu verbessern. Der gebietsfremde Verkehr, der Schleichverkehr, ist aus diesen Gebieten fernzuhalten und auf das durch die N 1 entlastete übergeordnete Strassennetz zu kanalisieren (Blick auf den Freudenberg).

*Rechts:* Die Autobahn N 1 mit ihren vier Anschlüssen wird grosse Teile des Stadtstrassennetzes bedeutend entlasten.





Anschluss St. Gallen-Neudorf

Anschluss St. Gallen-St. Fiden

Rosenbergtunnel

Stichtunnel

Anschluss St. Gallen-Kreuzbleiche

Sitterviadukt

Anschluss St. Gallen-Winkeln





Sonnenhaldenstrasse

Gerhaldenstrasse

Langgasse

Kolumbanstrasse

St. Jakob-Strasse

Steinachstrasse

Rorschacher Strasse

N1-Anschluss  
St. Fiden

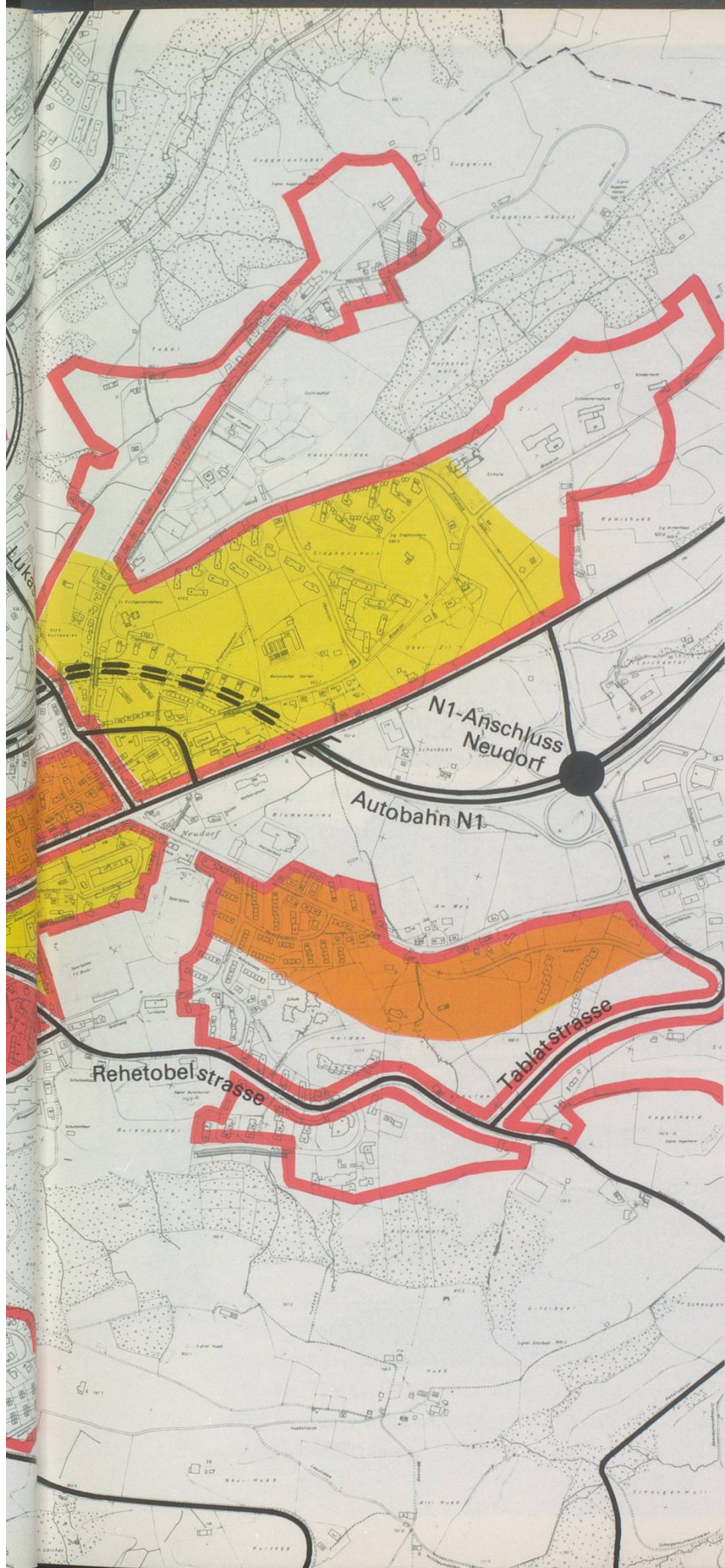
Spügenstrasse

Flurhofstrasse

Speicherstrasse

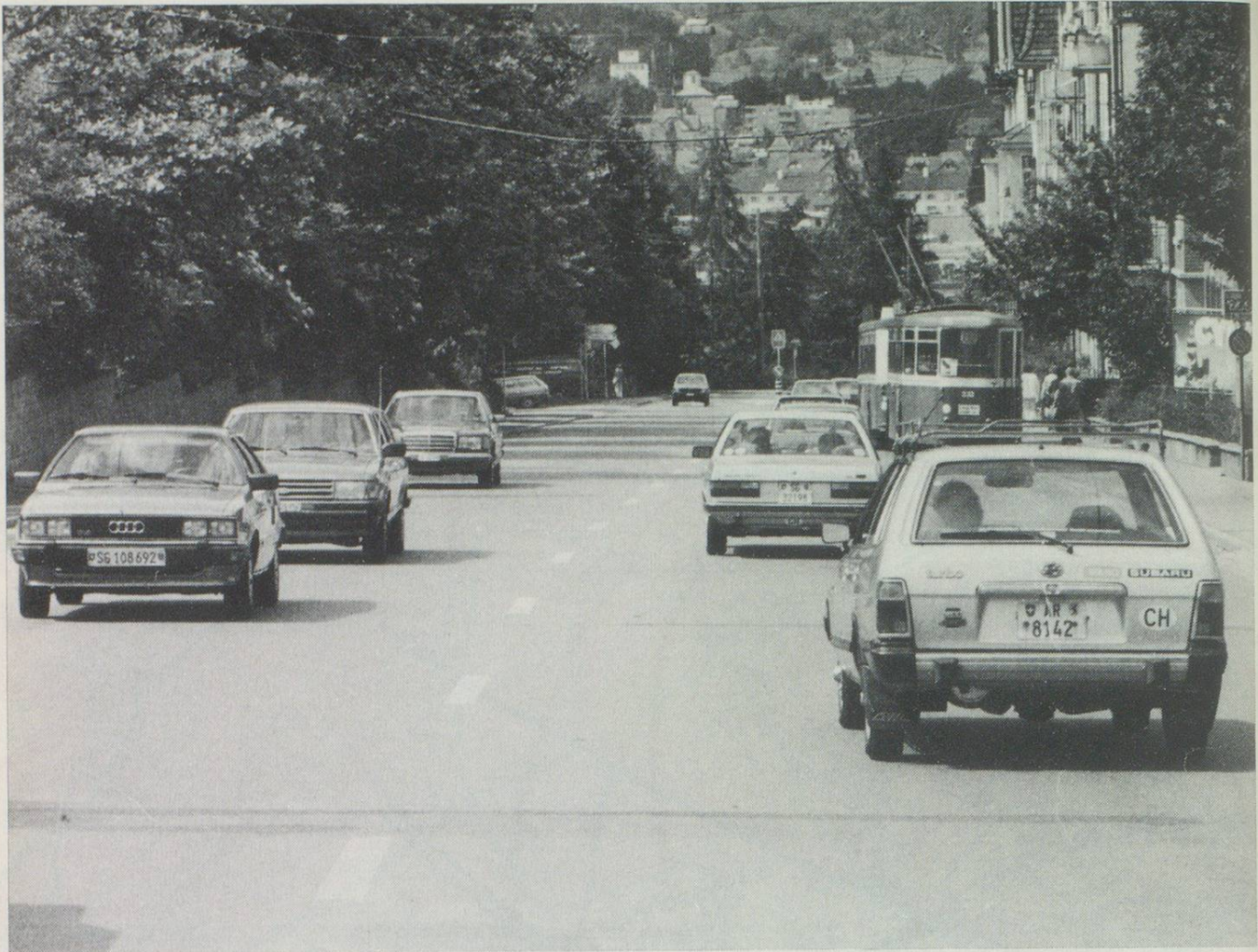


Das Wohnschutzkonzept im Realisierungsplan 1985/90 zeigt die Abgrenzung der eigentlichen Wohngebiete sowie die mit verschiedenen Farben gekennzeichneten Problemdichten in bezug auf die Verkehrsimmissionen. Dementsprechend ergeben sich die Prioritäten bei der Realisierung von Wohnschutzmassnahmen.



- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität
- 4. Priorität  
(keine Massnahmen erforderlich)
- Wohngebiete
- Übergeordnetes Strassennetz
- Übergeordnetes Strassennetz N1/SN1
- Netzteile im Projekt
- Stadtgrenze







Kommission aus Gemeinderäten, Interessen- und Quartierverbänden im November 1981 vom Gemeinderat genehmigt worden. Mit Massnahmen sollen die Verkehrsimmissionen reduziert und die Wohnqualität erhöht, die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs vermindert und Verbesserungen für Fussgänger, Rad- und Mofafahrer erreicht werden.

Unter anderem wurde im Realisierungsplan folgende Zielsetzung formuliert:

- Dem Erhalten und Schützen städtebaulicher Substanz und damit dem Schutz des Wohnraums ist die notwendige Priorität beizumessen.
- Erhalten und Schützen führt zur optimalen Ausnützung des bestehenden Verkehrsraums, bedingt aber auch eine planerische Beeinflussung der Verkehrsentwicklung.

Die planerische Beeinflussung der Verkehrsentwicklung muss durch Siedlungsplanung und Förderung öffentlicher Verkehrsmittel geschehen, denn der Verkehr ist immer die Folge der Anordnung von Siedlungsräumen. Deshalb ist in der neuen Planung (Zonenplan) aufgezeigt, wo der Verkehr fließen soll und wo die zu schützenden Wohngebiete sich befinden. Der Realisierungsplan enthält ein übergeordnetes Strassennetz, das den durchgehenden, den gebietsfremden und mehrheitlich auch den öffentlichen Strassenverkehr aufnehmen soll. Ein umfangreiches Paket flankierender Massnahmen organisatorischer, betrieblicher und baulicher Art wird die Entlastungswirkung der N 1 sowohl auf dem übergeordneten wie auch auf dem Quartierstrassennetz zu ge-

*Links oben:* Durch die Entlastungswirkung der N 1 werden vierspurige Einfallachsen auf zwei Spuren reduziert werden können, der frei werdende Raum kommt je nach Lage und den dort vorhandenen Problemen Bussen, Radfahrern, Fussgängern (Schutzinseln bei Übergängen), der städtebaulichen Gestaltung oder der Parkierung (Geschäfte) zugute (Zürcher Strasse in der Lachen).

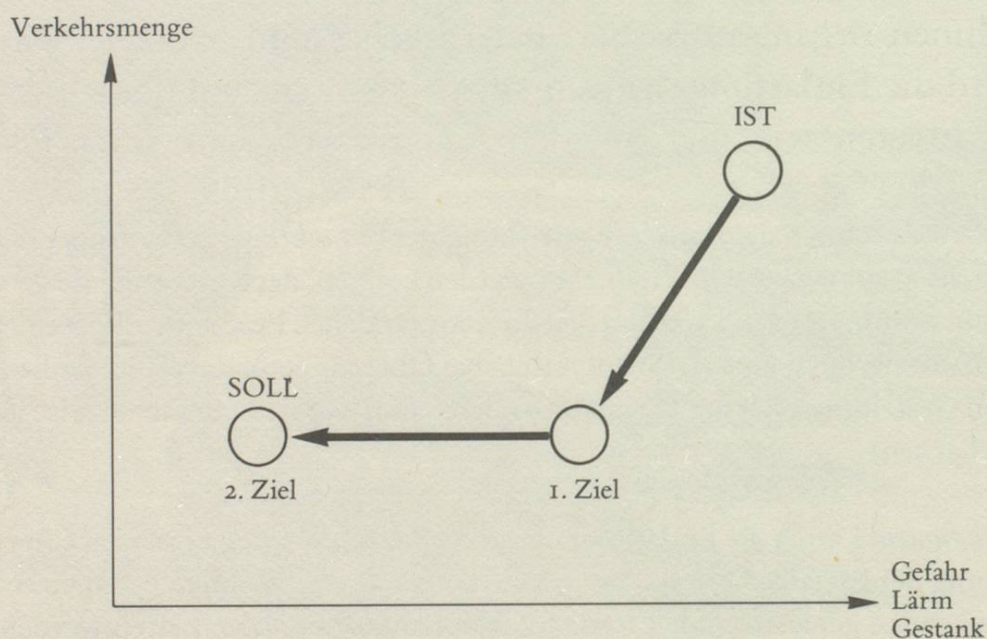
*Links unten:* Durch die Entlastungswirkung der N 1 werden neben der Entlastung der Einfallachsen auch Quartierstrassen in den Wohngebieten vom belastenden gebietsfremden Verkehr, dem Schleichverkehr, befreit werden können. Die Gefährdung und die Immissionsbelastung der Anwohner sollen verringert werden, so dass das Quartier an Wohnlichkeit gewinnen kann (Heinestrasse).



währleisten haben. So konnten auf den Verkehr und auf den Wohnschutz abgestimmte Konzepte erarbeitet werden: Einerseits wurden heute vom übergeordneten Verkehr benutzte Strassennetzteile nicht mehr ins künftige übergeordnete Strassennetz aufgenommen, bzw. deren Belastbarkeit aus der Sicht des Umweltschutzes wird begrenzt; andererseits sind die eigentlichen Wohngebiete, die vor gebietsfremdem Verkehr geschützt werden sollen, abgegrenzt worden.

Im Realisierungsplan sind insgesamt 41 Wohngebiete definiert. In 27 dieser Gebiete wurden auch im Hinblick auf die künftige Verkehrsorganisation Immissionsprobleme festgestellt, welche durch gebietsfremden Verkehr erzeugt werden. Diese Wohngebiete sollen künftig möglichst nur durch Eigenverkehr (= Verkehr mit Ziel oder Quelle in diesem Gebiet) belastet werden, wobei aber die Erschliessung aufrechterhalten bleiben muss.

Mit flankierenden *Massnahmen zur Verkehrsverdünnung* sollen die dargestellten, allgemein anerkannten Ziele erreicht werden. So soll die Verkehrsmenge im Innern der Wohngebiete reduziert und der Motorfahrzeugverkehr möglichst auf das entlastete, übergeordnete Netz gelenkt werden. Dies wird



Ziele von Wohnschutzmassnahmen:

Ziel 1: Reduktion der Verkehrsmenge in Wohngebieten,

Ziel 2: Verlangsamten des Restverkehrs in Wohngebieten.



vorerst durch polizeiliche Massnahmen geschehen, wie Fahrverbote, Einbahnstrassenabschnitte, Abbiegeverbote, unterstützt durch einfache, teilweise provisorische bauliche Massnahmen wie Trottoiranpassungen, Trottoirüberfahrten und Aufprofilierungen, Inseleinbauten, Sperrungen für einzelne Verkehrsteilnehmer, Einengungen, bauliche oder pflanzliche Elemente und andere (vgl. Zeichnung links unten: 1. Ziel).

*Massnahmen zur Verkehrsberuhigung* (vgl. Zeichnung links unten: 2. Ziel), die den verbleibenden Verkehr auf ein gewünschtes Mass verlangsamen und damit beruhigen können – wie Wohnstrassen, versetzte Parkierung, Aufpflasterung –, werden in der Regel nicht gleichzeitig mit den Massnahmen zur Verkehrsverdünnung realisiert, sondern erst nach einer bestimmten «Probezeit» von wenigen Jahren definitiv gestaltet.

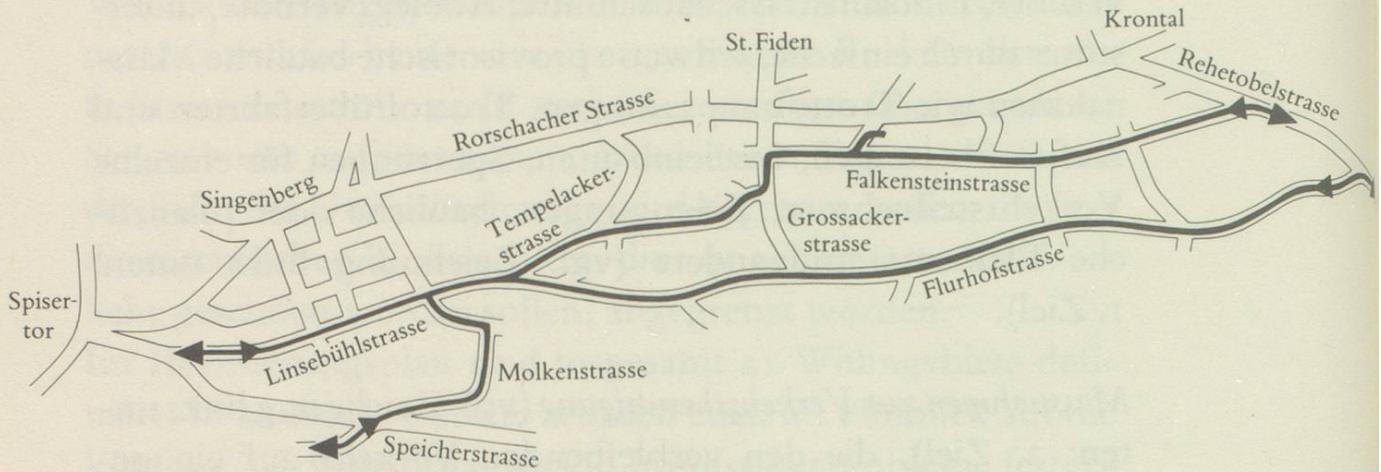
Mit der Eröffnung der N 1 wird es möglich, das gesamte heutige Strassennetz massgeblich zu entlasten. Im besonderen wirkt sich dies auf die parallel zur Autobahn verlaufenden Einfallsachsen aus. Nicht zu diesen Parallelachsen gehört die Langgasse im östlichen Teil. Gleichzeitig soll auch die Entlastung der Wohnquartiere vom gebietsfremden Verkehr bleibend sichergestellt werden.

Massnahmen zum Wohnschutz sind breit zu fächern. Grundsätzlich wirken sie nur dann flächenhaft, also für das ganze Wohngebiet positiv, wenn bei ihrer Erarbeitung die Komponenten

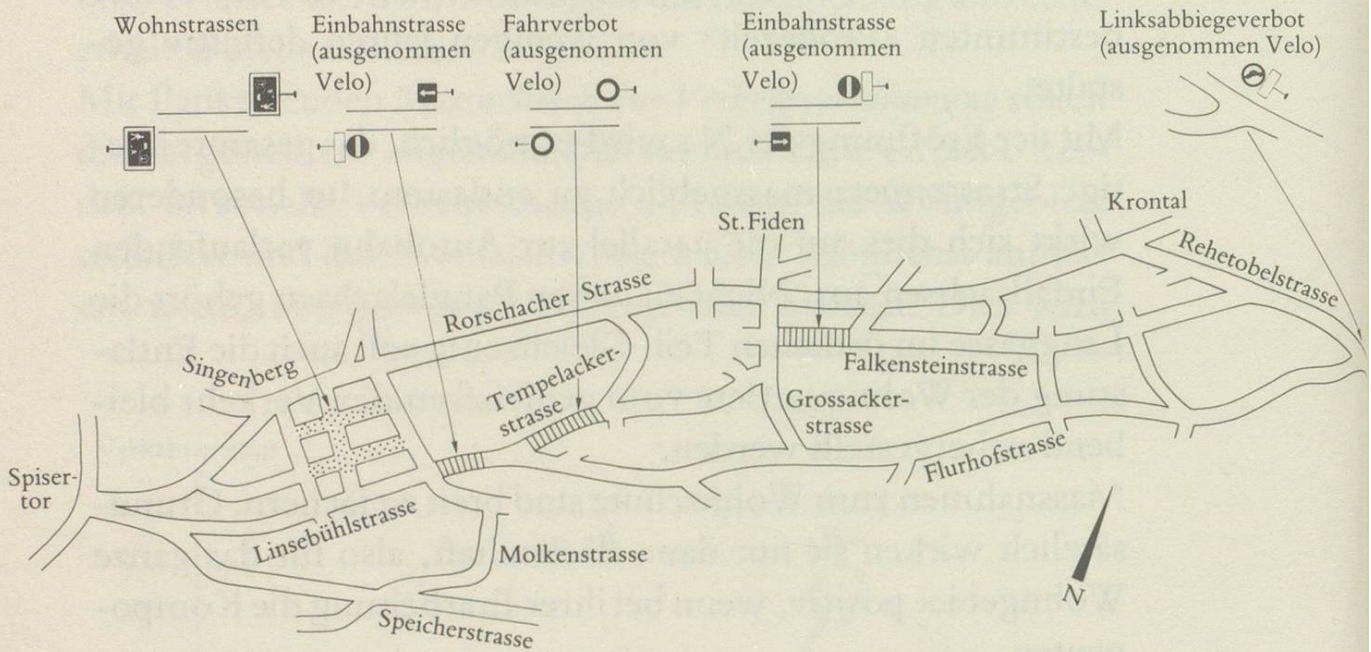
- Aufbau des Erschliessungsstrassennetzes
- polizeiliche Organisation und Betrieb des Strassennetzes
- bauliche Gestaltung des Strassenraums

ihrer spezifischen Wirkung entsprechend, also gezielt, berücksichtigt werden. Eine punktuelle Massnahme hier, vielleicht noch eine andere dort kann allein nicht zum Ziel führen. Massnahmen dürfen den Verkehr nicht von der einen in die andere Quartierstrasse verlegen, hingegen können sie das entlastete übergeordnete Netz nach der Eröffnung der N 1 wieder zusätzlich etwas belasten. Daher ist für jedes Wohn-





Heute mögliche und oft benutzte Schleichwege durch das Wohngebiet Linsebühl-Flurhofstrasse zur Umfahrung der Rorschacher Strasse.



Künftig vorgesehene Massnahmen im Wohngebiet Linsebühl-Flurhofstrasse zur Unterbindung der heutigen und der eventuell künftigen neuen Schleichwege. Damit werden diese grossräumigen, künftig nicht mehr möglichen Fahrbezeichnungen auf die übergeordneten Strassen verwiesen. Diese Massnahmen stellen eine erste Etappe flankierender Massnahmen im Wohngebiet Linsebühl-Flurhofstrasse dar. Sollten die gesteckten Ziele damit nicht erreicht werden, müssten weitere Massnahmen vorgeschlagen und realisiert werden.



gebiet ein Gesamtprojekt von Massnahmen zur Verkehrsverdünnung zu erarbeiten: Die Massnahmen sind so anzusetzen, dass sie in ihrer Wirkung die gesamte Fläche des Wohngebietes beeinflussen, den gebietsfremden Verkehr also aus möglichst allen untergeordneten Strassen des Gebietes auf übergeordnete Strassen verweisen.

Die Projekte werden durch die Bauverwaltung erarbeitet und vor der Einleitung des Beschluss- und Rechtsverfahrens dem Vorstand der entsprechenden Quartiervereine sowie den in den Wohngebieten ansässigen, besonders verkehrsinintensiven Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriebetrieben zur Stellungnahme unterbreitet. Zur Erweiterung der Meinungsbildung halten die Quartiervereine – oft zusammen mit den Sachbearbeitern der Bau- und der Polizeiverwaltung – öffentliche Quartiersversammlungen ab. Die Projekte und Alternativen werden aufgrund der Aussprachen bereinigt. Der Stadtrat hat dann zu entscheiden, und anschliessend werden die erforderlichen Verfahren eingeleitet.

Die Zeichnungen links zeigen als *Beispiele* schematisch die verkehrsorganisatorische Situation heute und voraussichtlich künftig im Wohngebiet Linsebühl-Flurhofstrasse. Diese Lösung ist im Sommer 1984 im Rahmen von Beratungen in den Quartieren mit grosser Mehrheit als notwendig und für einen ersten Schritt als akzeptabel erachtet worden.

Die Stadt St. Gallen besitzt mit dem Realisierungsplan 1985/90 als erste Stadt rechtzeitig ein Konzept als Grundlage für den Einsatz flankierender Massnahmen zur Inbetriebnahme der NI ca. Ende 1986. Die damit angestrebte Entlastungswirkung zugunsten teilweise heute benachteiligter Verkehrsteilnehmer und zum Schutz von Wohngebieten wird jedoch nur in dem Masse für die Gesamtheit der Bevölkerung wirksam, als der einzelne Einwohner bereit ist, gewisse persönliche geringe Nachteile für seinen Weg mit dem eigenen Auto in Kauf zu nehmen. Er soll sich möglichst an das übergeordnete Verkehrsnetz halten und nicht die Wohngebiete belasten. Bereits kleine Verkehrsmengen, die auf dem übergeordneten Strassennetz kaum spürbar sind, fallen in Wohnge-



bieten zur Last. Die Einsicht ist in der Bevölkerung stark gestiegen, so dass wir überzeugt sind, das richtige und notwendige Mass zum Schutz der Wohnquartiere vor den Immissionen des Verkehrs und zugunsten der Sicherheit gemeinsam mit den St.Gallern gemäss dem Auftrag des Gemeinderates zu finden.

*Ernst Knecht, Stadtingenieur  
H.U. Bützberger, dipl. Ing.*

### **C'est la vie . . .**

Das vielgebrauchte sanktgallische «Sälewie» kennt nicht nur eine korrekte sprachhistorische Deutung, sondern auch eine amüsante volksetymologische, nämlich die, es auf das französische «C'est la vie» zurückzuführen. Wie das? Nun, da wird auf die Soldaten der französischen Revolutionsarmee verwiesen, die ja auch in St.Gallen standen. Das von ihnen gern und oft gebrauchte «c'est la vie» sei dann im St.Galler Mund zu «Sälewie» geworden! *Se non è vero, è ben trovato.*

### **«Cald est, cald est!»**

Als Ekkehard Almosenpater war, so berichtet Ekkehard IV. in seiner Klostersgeschichte, hatte er einen Hausdiener angewiesen, von ihm selbst bezeichnete Arme oder Fremde heimlich zu pflegen und sie beim Einnachten mit dem Wink, niemandem etwas davon zu sagen, zu entlassen. Einmal übergab er ihm einen Lahmen welscher Herkunft, einen schweren, beleibten Mann. Der Diener wälzte diesen pflichtgemäss in den Badezuber und schimpfte über Ekkehard, der ihm diesen Schlemmer und Dickwanst aufgebürdet hatte. Dem Lahmen war das Bad zu warm, und er rief in seiner Sprache: «Cald est, cald est!» Dem Wärter klang das wie «kalt ist's!», so dass er heisses Wasser zuschöpfte. Der Lahme hielt die kochende Hitze nicht aus, er vergass seine Lahmheit und sprang aus dem Zuber. Womit klar zutage lag, dass er ein Betrüger war. Das erboste den Diener dermassen, dass er mit einem glühenden Scheit den Nackten verprügelte. Dessen Geschrei rief Ekkehard herbei, der nun auf Deutsch und Welsch die beiden anfuhr. Den Betrüger aber liess er, nachdem er ihm ins Gewissen geredet hatte, wie der Diener befürchtet hatte, laufen.



### **Missbraucher Maulwurf**

Zu Anfang unseres Jahrhunderts galt es in sogenannten besseren St.Galler Kreisen als unfein, das unter gewöhnlichen Leuten geläufige Wort Muul zu verwenden. Eine alte Dame erinnert sich in diesem Zusammenhang einer diesbezüglich besonders strengen Tante, deren «Sprachhygiene» selbst der unschuldige Maulwurf zum Opfer fiel. Sie wies nämlich ihre Nichten an, diese Tiere nicht unfein Muulwurf zu nennen, sondern schriftsprachlich Mundwurf! Ja, so feine Leute gab es damals in der Gallus- und Vadianstadt!

### **«Meine Kostüme, meine Kostüme!»**

Lustige Historien und amüsante Begebenheiten hat wohl jedes Kinderfest geliefert. Ein recht alt gewordener St.Galler erinnerte sich stets schmunzelnd an ein Kinderfest um die Jahrhundertwende, wo beim Umzug noch historische Kostüme gang und gäbe waren. Er selbst, von Figur ein nünftiges Bürschlein, sei als Uristier eingekleidet dahergekommen. Solche Kostüme stammten aus dem Fundus von «Kostüm-Jäger». Als besagtes Kinderfest gegen Abend dann von einem Gewitter heimgesucht wurde und im grössten Strätz alles nach Hause rannte, sei eben jener Herr Jäger am Strassenrand gestanden und habe mit schreck- und schmerzerfüllten Augen und verworfenen Armen mit ansehen müssen, wie die Bestände aus seinem Kostümverleih schwer litten, was ihn zu immer wiederkehrenden schmerzlichen Ausruf «Meine Kostüme, meine Kostüme!» veranlasste.

### **Is Chlooschter goo ...**

Dank der einstigen Stiftskirche, längst Kathedrale geworden, im Volksmund aber noch immer s Chlooschter genannt, kam es einmal bei einem Karfreitagsspaziergang zu einem charmanten Missverständnis. Da fragte nämlich ein junger St.Galler seine etwas ältere, hübsche Schwester, wohin sie am Ostersonntag zur Kirche gehe, und sie antwortete, wie eben in St.Gallen üblich: «I gang is Chlooschter!» Das hörten ein paar Soldaten nebenan auf einer Bank – es war während des Aktivdienstes – und riefen unisono: «Daa isch denn scho noo schaad!» Sie nahmen diesen Satz wörtlich und glaubten, die Maid wolle ins Kloster eintreten und den Schleier nehmen!