

Postulat “Einbahnverkehr”; Berichterstattung

Für die FDP-Fraktion reichte Hanspeter Fröhlich am 16. April 2002 das von 17 Parlamentsmitgliedern unterzeichnete Postulat ein. Die Postulanten ersuchen den Stadtrat, den Durchgangs- und Binnenverkehr auf einem Teil der St. Gallerstrasse mittels organisatorischen und geringfügigen baulichen Massnahmen zu reduzieren. Dazu sollen Durchgangs- und Binnenverkehr generell in einem Ring um Teile des Stadtzentrums geführt werden. Diese im Einbahnverkehr im Gegenuhrzeigersinn befahrene Ringstrasse könnte die Route St. Gallerstrasse-Herisauerstrasse-Poststrasse-Quellenhofstrasse-Hirschenstrasse umfassen. Mit dieser Verkehrsführung würde die St. Gallerstrasse erheblich entlastet; andere, weniger dicht bewohnte und begangene Strassen würden mehr belastet. Das Parlament hat das Postulat an der Sitzung vom 4. Juni 2002 erheblich erklärt.

Erläutert wurde das Postulat mit folgender Konzeptskizze, welche die FDP-Fraktion veröffentlichte und in die Haushaltungen verteilte (nicht Bestandteil des Postulates).



1. Vorgehen zur Beantwortung

Der Stadtrat zog für seine Erwägungen bereits früher getätigte Untersuchungen zu Rate. Zusätzlich liess er das vorgeschlagene System aufgrund der neuesten Erkenntnisse und Verkehrsentwicklungen in Gossau von einem Verkehrsingenieur (Walter Berg, Zürich) überprüfen. Er erteilte diesem auch den Auftrag, im Interesse von möglichen Verbesserungen in einem weiteren Schritt allfällige mögliche Korrekturen an diesem System vorzuschlagen.

2. Untersuchungsergebnisse

2.1. Frühere Einbahnverkehr-Konzepte

Die Bürgerschaft hat am 14. Juni 1992 die Lichtsignalanlagen Gröbliplatz, Kirchplatz und Marktplatz abgelehnt. In der Folge haben verschiedene Vereinigungen und Personen eigene Vorschläge zur Lösung der Verkehrsprobleme im Zentrum erarbeitet. Dabei wurden auch Einbahn-Systeme vorgeschlagen.

Ein Vorschlag bestand darin, den Durchgangs- und Binnenverkehr durchgehend als Einbahnstrasse in einem Ring um den Stadtkern zu führen, und zwar über die Route St. Gallerstrasse-Herisauerstrasse-Poststrasse-Quellenhofstrasse-Hirschenstrasse. Dies ebenfalls im Gegenuhrzeigersinn, womit die St. Gallerstrasse in Richtung Ost-West befahren würde. Auf den in Einbahn befahrenen Strassen gilt Tempo 50; innerhalb des Ringes gilt Tempo 30. Ergänzend dazu sollten strassenraumgestalterische Massnahmen mit Fahrradspur und evtl. Grünstreifen sowie

Massnahmen für Fussgänger (Übergänge) getroffen werden. Es sollten keine neuen Parkplätze entstehen; die bestehenden würden zu marktgerechten Ansätzen bewirtschaftet.

Ein anderer Vorschlag schlug einen Kreisverkehr im Einbahnsystem im Geviert Sonnenstrasse-Ringstrasse-Herisauerstrasse-St. Gallerstrasse vor.

Die damalige Verkehrsplanungskommission hat die Vor- und Nachteile dieser Vorschläge geprüft und wie folgt zusammengefasst:

Vorteile

- a) Strassenüberquerung für Fussgänger erleichtert (Einbahnstrasse, Mittelinseln)
- b) Zusätzliche Sicherheit für Velos dank Radstreifen
- c) Vereinfachung der Verkehrsabläufe
- d) Verkehrsabnahme auf der St. Gallerstrasse
- e) Geringer betrieblicher Aufwand
- f) Chancen für Strassenraumgestaltung

Nachteile

- a) verkehrsfreies Zentrum für Feste, Chläusler etc. erschwert
- b) Zunahme der Geschwindigkeit auf Einbahnstrassen
- c) Keine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- d) Zunahme des Verkehrs insgesamt (ca. 15 %)
- e) Umwegfahrten infolge Einbahnsystem
- f) Schwierigere Orientierung von Ortsunkundigen
- g) In Stosszeiten erschwerte Einmündung aus den Seitenstrassen in die Einbahnstrassen
- h) Vermehrter Schleichverkehr in Quartieren

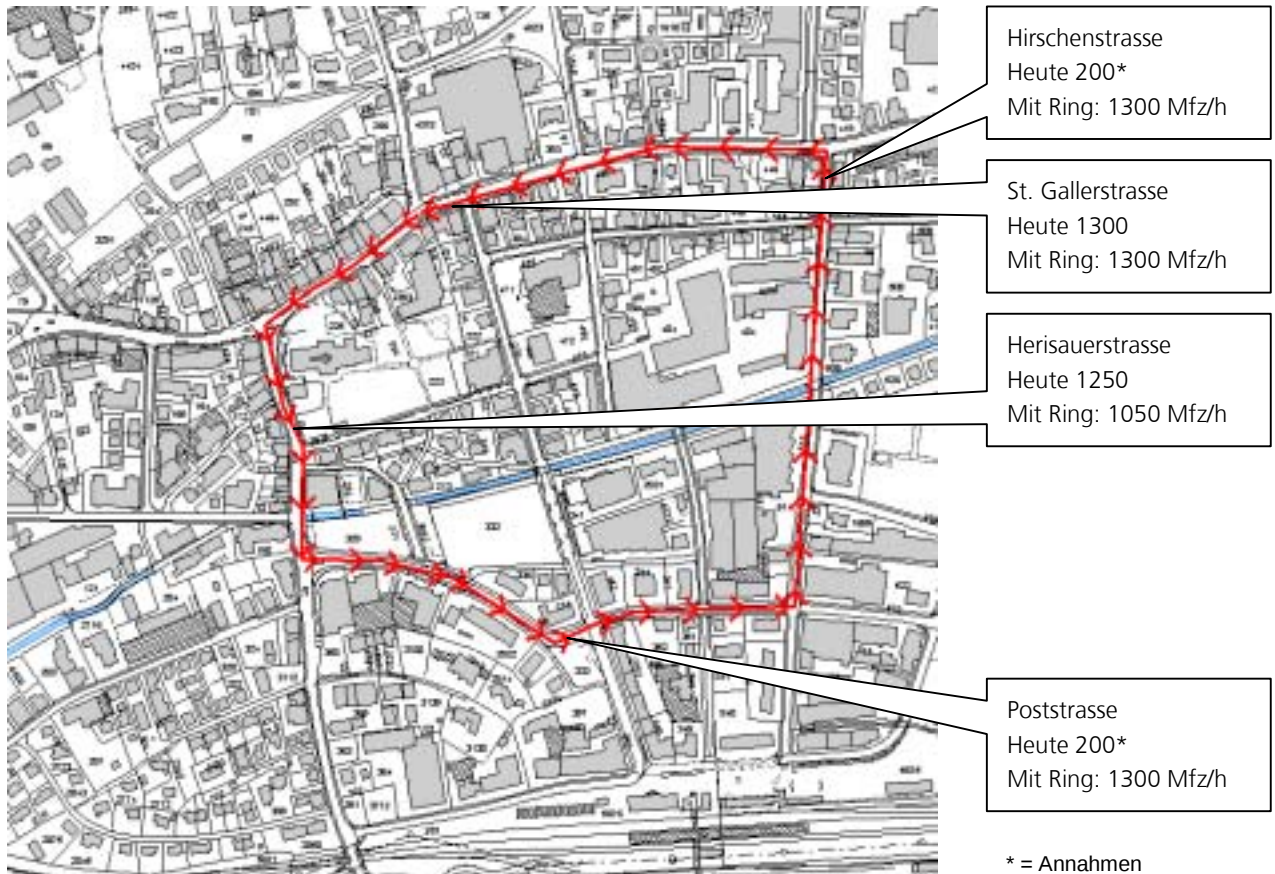
2.2. Zusammenfassung Bericht Walter Berg über vorgeschlagenes System

2.2.1 Motorisierter Individualverkehr

- Die Wahl des Gegenverkehrs als Fahrtrichtung ist grundsätzlich richtig. So kann der von aussen in den Ring einbiegende Verkehr nach rechts abbiegen.
- Der teilweise vorgesehene Gegenverkehr auf einzelnen Strassen (z.B. Hirschenstrasse) kann dieses System stören und die Leistungsfähigkeit herabsetzen.
- Ein Einbahnsystem verursacht Umwegfahrten, welche die Autofahrenden zu umgehen suchen werden. Dies sowohl innerhalb (Bahnhof-, Merkur-, Kirchstrasse) wie ausserhalb (Flora-, Friedberg-, Haldenstrasse) des Ringes. Solche Ausweichrouten können zu akzeptablen oder inakzeptablen Verhältnissen führen. Im letzteren Fall müssten dagegen entsprechende Massnahmen getroffen werden.
- Für eine Abendspitzenstunde (von 17 – 18 Uhr) sind folgende Grössenordnungen der Verkehrsströme auf den Achsen des Einbahnringes zu erwarten:

	Bestehendes System (Gegenverkehr): Basis: Zählung 7.6.01 bzw. Schätzung auf dieser Basis (*)	Einbahnsystem Schätzung auf der Basis der Zählung 7.6.01
St. Gallerstrasse (Bereich Gerbhof)	1'300 Fz.	1'300 Fz.
Herisauerstrasse (Bereich Andreas-Pfarrhaus)	1'250 Fz.	1'050 Fz.
Poststrasse (Bereich Post)	(*) 200 Fz.	1'300 Fz.
Hirschenstrasse (Bereich Fa. Bubenhofer AG)	(*) 200 Fz.	1'300 Fz.

Der Verkehr in der St. Gallerstrasse errechnet sich z.B. wie folgt: Zum heutigen Verkehr in der West-Ost-Richtung (650 Fz/h) kommen 550 Fz. (heutige Linksabbieger aus der Herisauerstrasse in Richtung Wil) hinzu, welche künftig den Umweg über Post-, Quellenhof-, Hirschen-, St. Gallerstrasse fahren müssen, sowie 100 Fz. (Annahme) welche heute die Quellenhof- und Poststrasse in Ost-West-Richtung befahren.



2.2.2 Öffentlicher Verkehr

- Die Linienbusse befahren heute die Quellenhof-, die Post-, die Herisauer- und die St. Gallerstrasse in beiden Richtungen. Wird diese Route beibehalten, werden auf 75 % des vorgeschlagenen Ringes Busspuren in Gegenrichtung nötig. Die Strassenfläche könnte somit nicht verkleinert werden.
- Sofern für die Fahrt vom Bahnhof bis St. Gallerstrasse die Bahnhofstrasse benutzt würde, könnte dieses Problem entschärft werden, es müssten jedoch die Haltestellen Post und Herisauerstrasse für diese Fahrtrichtung aufgegeben und die Einmündung Bahnhofstrasse/St. Gallerstrasse baulich verändert werden.

2.2.3 Langsamverkehr

Velofahrende reagieren sehr empfindlich auf Umwege. Bei Einführung eines Einbahnverkehrs für den motorisierten Individualverkehr müsste daher ein Velostreifen in Gegenrichtung zur Einbahn-Fahrtrichtung vorgesehen werden. Wo ohnehin ein Busstreifen vorgesehen wird, kann dieser von den Velofahrenden mitbenutzt werden.

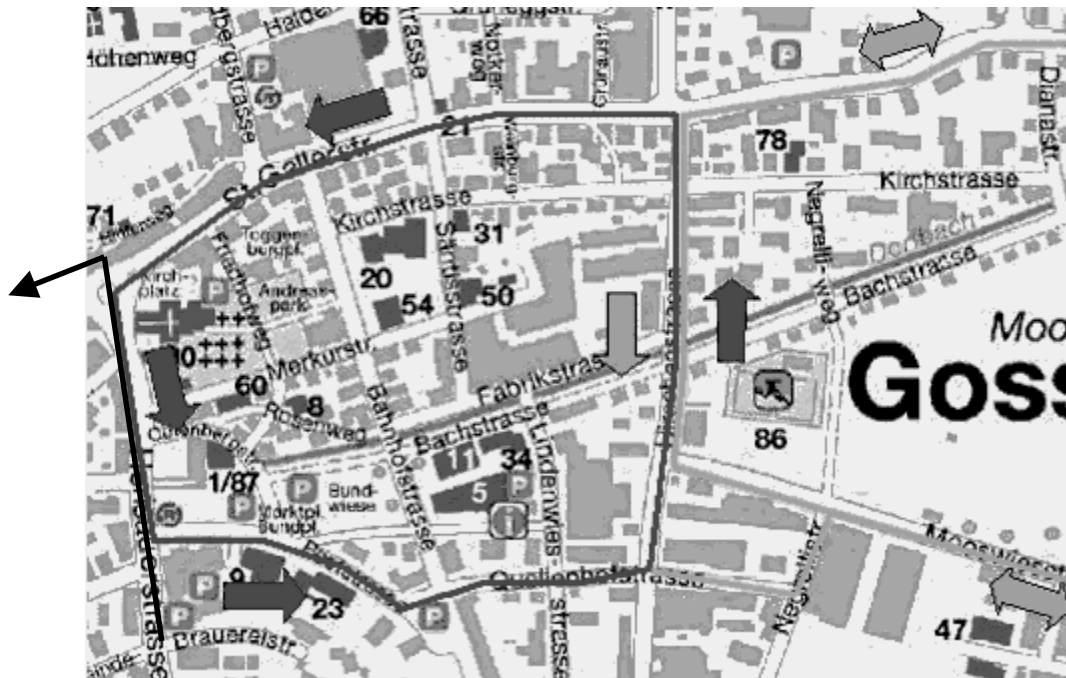
2.2.4 Erwägungen zur Zweckmässigkeit des vorgeschlagenen Einbahnsystems

- Der Verkehr in der St. Gallerstrasse und Herisauerstrasse nimmt nicht oder nur wenig ab. In der Post-, Quellenhof- und Hirschenstrasse nimmt er hingegen markant zu und bewegt sich in einer Grössenordnung, wie sie heute auf der St. Gallerstrasse angetroffen wird.
- Der Verkehr wird zwar verflüssigt und die Staus auf den Zufahrten zum Kirchplatz werden verschwinden oder zumindest abnehmen. Hingegen dürften die Staus am Doppelknoten Andwilerstrasse-Industriestrasse zunehmen und der Kreisel Gröbliplatz wird voraussichtlich zu einem Leistungsengpass.
- Den Vorteilen des flüssigeren Verkehrs stehen die Nachteile von Umwegfahrten gegenüber. Um den Ausweichverkehr fernzuhalten, sind zumindest in den nördlichen Wohnquartieren flankierende Massnahmen nötig.
- Das vermutlich höhere Geschwindigkeitsniveau und die eher ungewohnte Situation einer stark befahrenen Einbahnstrasse im Zentrum könnte zu mehr und schwereren Unfällen führen. Zumindest ist dem Sicherheitsaspekt bei einer Weiterverfolgung des Einbahnkonzeptes erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

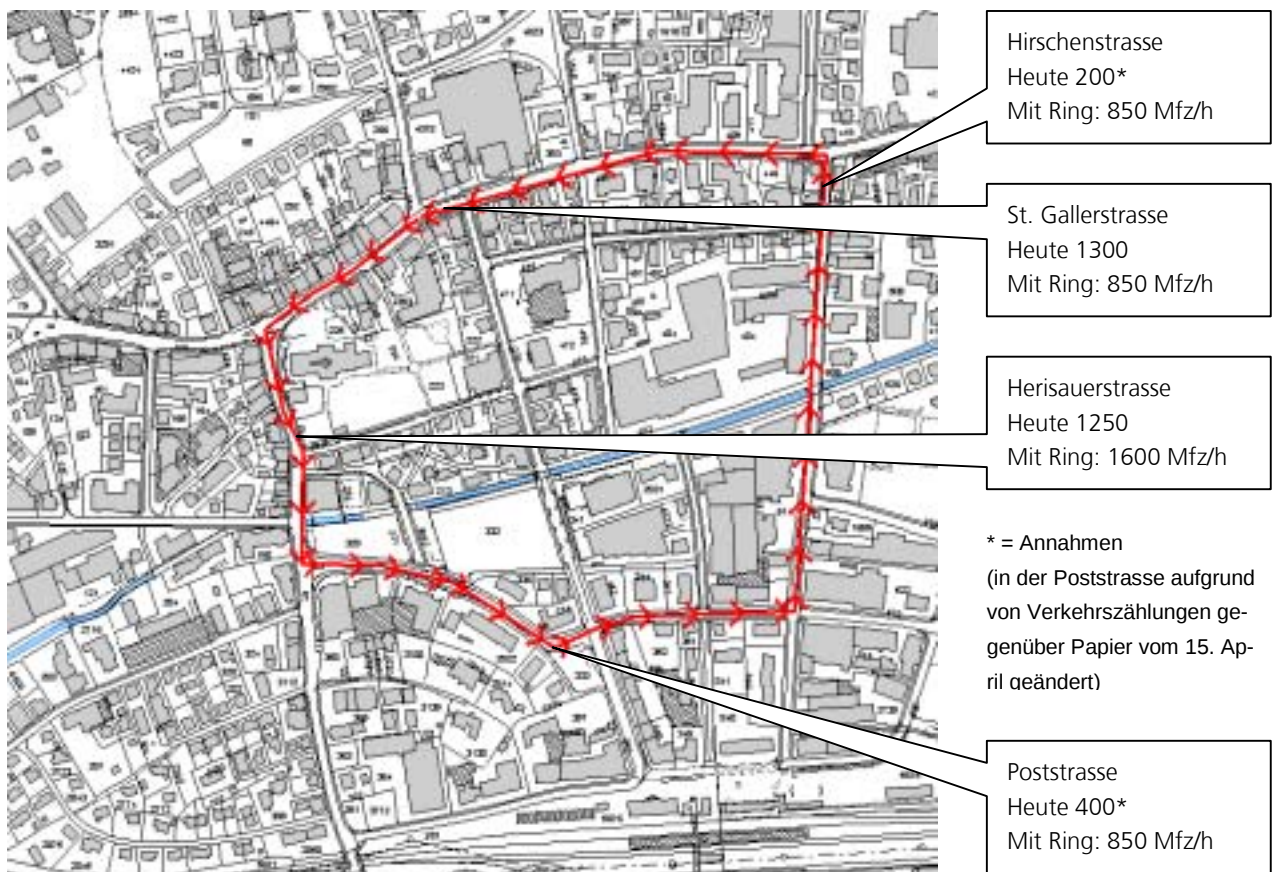
- Die Umwegfahrten werden zu zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen führen.
- Der „eingesparte“ Fahrstreifen steht nur in geringem Umfang für andere Nutzungen wie Fussgängerflächen zur Verfügung. Er wird für Busspuren und eventuell Radstreifen benötigt.

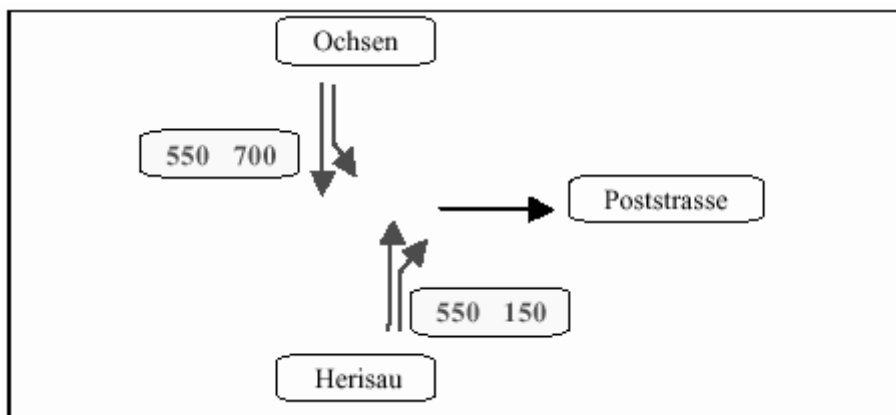
2.3. Mögliche Modifikationen zum vorgeschlagenen System

Der Verkehringenieur Walter Berg hat geprüft, ob zur Vermeidung von Umwegfahrten über Poststrasse-Hirschenstrasse-St. Gallerstrasse die Herisauerstrasse im Abschnitt Kirchplatz-Poststrasse weiter in beiden Richtungen befahrbar sein könnte. Die Verkehrsführung könnte damit vereinfacht und die Umwegfahrten könnten reduziert werden.



Mit einem derart ausgestalteten Einbahnsystem sind folgende Veränderungen zu erwarten:





Die Konfliktströme von 700 Fahrzeugen aus der nördlichen Herisauerstrasse in Richtung Poststrasse und jene von 700 Fahrzeugen aus der südlichen Herisauerstrasse in Richtung Ochsen bzw. Poststrasse würden einen grundlegenden Knotenumbau erfordern. Dieser würde zum leistungsbestimmenden Knoten in Gossau, und die Rückstaus in der nördlichen Herisauerstrasse würden bis in den Kreisel Kirchplatz hinein reichen.

3. Beurteilung des Stadtrates

Der Stadtrat kommt auf Grund dieser Untersuchungen zu folgender Beurteilung:

- Der Auffassung der Postulanten ist zuzustimmen, wonach für die Entschärfung des Gossauer Verkehrsproblems nicht auf bauliche Massnahmen - wie den Autobahnanschluss Gossau Ost oder andere Strassenbauten - gewartet werden soll. Deshalb legt der Stadtrat im Stadtentwicklungskonzept auch grossen Wert auf das Aufzeigen von einfachen und rasch umsetzbaren Massnahmen.
- Die Argumentation der Postulanten geht allerdings, wie die Untersuchung Walter Berg zeigt, in zweierlei Hinsicht fehl: Beim vorgeschlagenen Einbahnsystem handelt es sich nicht um eine „...organisatorische Massnahme mit geringem baulichen Aufwand...“, da Knotenanpassungen, flankierende Massnahmen und Umsignalisationen erforderlich sein werden. Des Weiteren trifft auch nicht zu, dass „...der Verkehr auf einem grossen Abschnitt der St. Gallerstrasse als Hauptachse schnell halbiert werden...“ kann.
- Mit dem Einbahnsystem wird der Verkehr durch das Stadtzentrum verflüssigt, was die Durchfahrt Gossau für den motorisierten Verkehr vor allem in Ost-West-Richtung attraktiver macht. Mit den bestehenden Signalisationen im Industriequartier wie auch auf der A1 (LKW-Industrie nach SG-Winkeln) will aber genau das Gegenteil erreicht werden, nämlich die Fernhaltung des Durchgangsverkehrs vom Gossauer Stadtzentrum. Die Erfahrungen mit dem Kreisel Kirchplatz zeigen im Übrigen, dass dank besserer Einmündungsmöglichkeiten für Automobilisten aus Richtung Herisau die Durchfahrt durch Gossau attraktiver geworden ist und trotz anders geführter Signalisation in Herisau der Verkehrsstrom aus dieser Richtung zugenommen hat.
- Es ist unbestritten, dass auf Einbahnstrassen tendenziell schneller gefahren wird. Eine Verkehrsberuhigung und damit eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ist bei Einführung des Einbahnsystems kaum realisierbar. Bauliche Massnahmen zur Beruhigung würden nur schwer verstanden und hätten in der Bevölkerung eine nur geringe Akzeptanz. Hinzu kommt, dass solche Massnahmen in ihrer Wirkung nur beschränkt wären, da sie auf die Anforderungen des Schwerverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (Bus, Postauto) abzustimmen wären.

Auf Grund dieser Überlegungen kommt der Stadtrat zum Schluss, dass das vorgeschlagene Einbahnsystem nicht der geeignete Ansatz ist, dem Verkehrsproblem in Gossau Herr zu werden. Die sich daraus ergebenden Nachteile scheinen gegenüber den Vorteilen deutlich zu überwiegen. Aufwand und Ertrag stehen in einem deutlichen Missverhältnis.

Bekanntlich hat der Kanton vorgesehen, in den nächsten 1 bis 4 Jahren die Achse Wilerstrasse-St. Gallerstrasse im Abschnitt Moosburg bis Mooswiesstrasse grundlegend zu sanieren. In diesem Zusammenhang sind Gesprä-

che mit den zuständigen kantonalen Stellen im Gang. Daher legt der Stadtrat auch Wert darauf, dass im Stadtentwicklungskonzept rasche, einfach umsetzbare Massnahmen aufgezeigt werden. Er ist der dezidierten Meinung, dass solche, als geeignet befundene Massnahmen bereits im Zuge der Staatsstrassensanierung ausgeführt werden sollen.

Er wird auch weiterhin die für diese Bauarbeiten erforderlichen Umsignalisationen gezielt vornehmen und deren Auswirkungen beobachten. So wurden bei der im Sommer 2003 signalisierten Einbahnregelung im westlichen Bereich der St. Gallerstrasse Verkehrszählungen durchgeführt und die Zahlen ausgewertet. Der Stadtrat schliesst auch nicht aus, dass Versuche im Sinne des FDP-Postulats als Baustellensignalisation durchgeführt werden können, um weitere Erfahrungen mit Einbahnsignalisationen zu sammeln.

Auf dem Hintergrund der gewonnenen Erkenntnisse will der Stadtrat das vorgeschlagene Einbahnsystem derzeit nicht weiter verfolgen. Dies schliesst nicht aus, dass weitere Erfahrungen während den anstehenden Bauphasen gesammelt werden. Sollten sich aus dem Stadtentwicklungskonzept Lösungsmöglichkeiten im Sinne des Postulates ergeben, schliesst der Stadtrat solche Möglichkeiten jedoch nicht von vornherein aus.

Anträge

1. Vom vorliegenden Bericht wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat "Einbahnverkehr" wird als erledigt abgeschrieben.

Stadtrat