



Interpellation „Einbahnverkehr“

Hanspeter Fröhlich (FDP-Fraktion) reichte am 1. Mai 2012 mit 15 Mitunterzeichnenden die Interpellation „Einbahnverkehr“ ein (siehe Beilage). Der Stadtrat beantwortet diese wie folgt:

Vorbemerkungen

Losgelöst von der vorliegenden Interpellation hat der Stadtrat im Frühjahr 2012 die Firma mrs partner ag Zürich beauftragt, einen Vergleich der bisherigen Studien und Varianten zur Entlastung der St.Gallerstrasse zu erstellen. In der vom Stadtrat eingesetzten Steuerungsgruppe waren neben dem städtischen Tiefbauamt und der Stadtentwicklung auch das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen und die Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee vertreten. Die Firma mrs partner ag Zürich hat die Ergebnisse im Bericht vom 7. August 2012 festgehalten. Dieser konnte bis zur Verabschiedung der vorliegenden Interpellationsantwort vom Stadtrat allerdings noch nicht beraten werden. Ebenso wenig konnten die Berichtsergebnisse bislang mit dem Kanton und mit der Region erörtert werden. Dies wird frühestens im September/Oktober 2012 möglich sein.

In der in Auftrag gegebenen Vergleichswertanalyse sind über ein Dutzend verschiedene Lösungsansätze untersucht worden. Dabei war es dem Stadtrat wichtig, dass bei der Bewertung und beim Vergleichbarmachen der verschiedenen Projekte und Studien neben verkehrlichen Aspekten auch Kriterien wie Raumstruktur, Umwelt, Wirtschaftlichkeit und mögliche Entlastungswirkungen in die Beurteilung einfließen.

Die Abklärungen waren in erster Linie erforderlich, damit die Eingaben des Stadtrates zuhanden des 16. Kantonalen Strassenbauprogramms zusätzlich untermauert werden können. Namentlich werden die Resultate benötigt, um die Zweckmässigkeit der durch die Volksmotion „Erschliessungsstrasse Nord“ vorgeschlagenen Linienführung einer Entlastungsstrasse beurteilen zu können. Der erstellte Bericht liefert aber auch zusätzliche Anhaltspunkte für die Regional-/Agglomerationsplanung. Und schliesslich sind die Ergebnisse nunmehr auch dienlich, um die von Hanspeter Fröhlich eingereichte Interpellation zu beantworten, zumal die Idee einer Einbahnlösung in der Vergangenheit wiederholt in die politische Diskussion eingeworfen wurde.

Frage 1

Wie setzt sich der Stadtrat nach den aktuellen Erfahrungen mit einer definitiven Einbahnlösung auseinander?

Antwort des Stadtrates

Das während der Umgestaltung der St.Gallerstrasse notwendig gewordene temporäre Einbahnregime hat erwartungsgemäss neben einer partiellen Verkehrsentslastung im Zentrum auch zu Umwegfahrten und Schleichverkehr in verschiedenen Wohnquartieren geführt. Während den Bauarbeiten zeigte sich wiederholt, dass von Automobilisten Strassenzüge „entdeckt“ wurden, die das während der Bauphase darauf abgewinkelte Verkehrsvolumen längerfristig nicht aufzunehmen vermögen. Die unerwünschte Verlagerung von Verkehr auf die Quartierstrassen hat auch zu Beeinträchtigungen für den Langsamverkehr geführt. Verschiedene Reaktionen von Anwohnern belegen, dass die Verkehrsverlagerungen auf die Nebenachsen und in die Wohnquartiere – auch aus Sicherheitsgründen – auf die Dauer so nicht hingenommen werden dürften.

Die von mrs partner ag Zürich aus fachlicher Sicht abgegebene Beurteilung eines Einbahnregimes hält fest, dass die Erreichbarkeit von Gossau mit einem Einbahnregime nicht verbessert, sondern durch notwendige Umwegfahrten teilweise gar noch erschwert wird. Vermehrter Schleichverkehr, der nur durch massive flankierende

Massnahmen verhindert werden könnte, beeinträchtigt die Wohnqualität entlang der Nebenstrassen. Durch den fehlenden Gegenverkehr muss auf der St.Gallerstrasse auch mit höheren Geschwindigkeiten gerechnet werden. Unbestreitbar ist, dass durch ein Einbahnregime die St.Gallerstrasse zwar von einem Teil des Verkehrs entlastet wird, die Fahrbahnbreite aber zugunsten eines öV-Angebotes mit Gegenrichtungsverkehr trotzdem wie heute beibehalten werden muss. Die mrs partner ag Zürich hat bereits aufgrund einer Grobbeurteilung empfohlen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen. Dennoch hat der Stadtrat Wert darauf gelegt, auch die Variante Einbahnregime Innenstadt näher zu prüfen. Zum Ergebnis dieser Abklärungen verweist der Stadtrat auf die Antwort zur Frage 3.

Frage 2

Welche Erhebungen bezüglich Durchfahrtsszahlen und Verkehrsflüsse veranlasst der Stadtrat aufgrund der jetzigen Verkehrssituation?

Antwort des Stadtrates

Im Projekt Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse/Herisauerstrasse waren keine Verkehrszählungen geplant, da zu erwarten war, dass sich während der Bauzeit der Verkehr vorübergehend auf verschiedene Ausweichrouten verlagern wird. Die Aussagekraft aufwändiger Verkehrszählungen wäre daher stark eingeschränkt gewesen. Auf entsprechende Erhebungen hat der Stadtrat daher verzichtet.

Frage 3

Der Stadtrat hat der Firma mrs partner ag, Zürich, den Auftrag erteilt, bisherige Varianten bezüglich Entlastung St. Gallerstrasse zu vergleichen. Inwieweit wird dabei das Postulat „Einbahnverkehr“ von 2002 miteinbezogen?

Antwort des Stadtrates

Die Firma mrs partner ag Zürich hat auch die Variante Einbahnregime im Zentrum von Gossau näher beleuchtet. Auch wenn der Bericht vom 7. August 2012 vom Stadtrat noch nicht behandelt ist, liefert der Bericht dennoch Hinweise für die Beantwortung der vorliegenden Interpellation. Gemäss Bericht nimmt auf der St. Gallerstrasse die Belastung im Bereich des Einbahnregimes zwar ab. Im Bereich Kirchplatz – Gröbliplatz wird die Belastung aber nicht unter den Wert von 15'000 Fz/Tag sinken. Trotz dieser tieferen Belastung ist kein grosser Platzgewinn möglich, weil die Busse weiterhin in beiden Richtungen auf der Hauptachse verkehren müssen. Auch für Velofahrer muss eine Fahrt in beide Richtungen möglich sein.

Die Variante Einbahnregime entlastet die St. Gallerstrasse im Kernbereich um rund einen Drittel. Auf der Achse Poststrasse – Quellenhofstrasse dagegen steigt der Verkehr auf fast das Vierfache an. Eine zweite Hauptverkehrsachse würde entstehen, dies erfordert eine aufwändige und teure Umgestaltung. Die Verlagerung des West-Ost-Verkehrs auf diese Achse führt in einem empfindlichen Wohnquartier zu einer starken Mehrbelastung. Das Prinzip „eine Hauptverkehrs-Achse“ wird im Zentrum durchbrochen und damit verschlechtert sich die Lesbarkeit und Orientierung für Ortsunkundige.

Insgesamt ist aufgrund der Umwegfahrten mit einer Steigerung der gefahrenen Kilometer um ca. 15% zu rechnen. Die Kosten-Nutzen-Analyse fällt ebenfalls nicht zu Gunsten der Variante Einbahnregime aus.

Die Auswirkungen eines Einbahnsystems wurden bereits zweimal untersucht (Robert Enz, 1994 / 95; Walter Berg, 2003). Auch die Autoren dieser Berichte kamen zum Schluss, dass ein Einbahnsystem nicht das taugliche Mittel darstellt, um den Verkehr zu lenken. Auch die mrs partner ag Zürich kommt zum Schluss, dass die Variante Einbahnverkehr aufgrund der erhöhten Verkehrsleistung, höheren gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der kaum zu bewältigenden Schleichweg- und Erschliessungsproblematik nicht weiter zu verfolgen ist.

Für den Stadtrat sind die Ausführung der Firma mrs partner ag Zürich im Wesentlichen nachvollziehbar. Wenn aus fachlicher Sicht die Variante Einbahnverkehr bezüglich der Kriterien Verkehr, Umwelt, Raumstruktur, Wirtschaftlichkeit und Entlastungswirkung ungünstig abschneidet, besteht kein Anlass für weitergehende diesbezügliche Fachgutachten und Abklärungen.

Frage 4

Welche Gespräche führt der Stadtrat mit den Industriebetrieben Gossau Ost, mit dem Ziel, dass diese Hand bieten, den LKW Verkehr durch Gossau zu vermindern?

Antwort des Stadtrates

Der Stadtrat pflegt mit den örtlichen Wirtschaftsverbänden einen regelmässigen Austausch, so auch mit der Handels- und Industrievereinigung Gossau (HIG). Zur Interpellation Hanspeter Fröhlich und zur Verkehrssituation auf der St.Gallerstrasse hat die HIG mit Schreiben vom 2. Juli 2012 im Wesentlichen und sinngemäss ihre Sicht wie folgt dargelegt:

- Die während der Umgestaltung des Stadtkerns praktizierte Einbahnregelung in Ost-West-Richtung habe die Firmen mit ihren Lastwagenflotten nicht in erheblichem Masse tangiert. Der Verkehrsfluss während der Bauzeit sei in der Ost-West-Richtung gut gewesen, weil viele Störquellen des Gegenverkehrs ausgeblieben seien.
- Wesentlich schwieriger sei die Verkehrsbeziehung von Westen in Richtung Osten gewesen. Die Wohnqualität in den Quartieren sei durch Mehrverkehr/Schleichwege in grossem Masse belastet worden.
- Die Forderung zur Reduktion des Quellverkehrs sei unverständlich und nicht nachvollziehbar, da die in Gossau ansässigen Firmen in erheblichem Masse auf eine optimale Versorgung angewiesen seien, um ihre Tätigkeiten wirtschaftlich betreiben zu können.
- Der Lastwagenverkehr sei nicht der Verursacher der Staumisere.
- Da mit einem direkten Autobahnanschluss nach Herisau in den nächsten Jahren nicht zu rechnen sei, müssen neue Ideen gefunden werden. Eine offene Diskussion für eine wirtschaftsfreundliche Lösung tue not.

Der Stadtrat nimmt den Bericht der mrs partner ag Zürich zum Anlass, um im Kontakt mit den örtlichen Wirtschaftsverbänden und Parteien die Verkehrsdiskussion wieder neu zu lancieren. Dies mit dem Ziel, gemeinsam eine mehrheitsfähige Lösung zu entwickeln, um trotz ständig wachsender Mobilität die Situation auf der St.Gallerstrasse zu verbessern.

Stadtrat**Beilage**

Interpellation