

Anregungen aus VCS-Sicht zum Stadtentwicklungskonzept

Der VCS St.Gallen-Appenzell begrüsst das Gossauer Stadtentwicklungskonzept. Es ist gut strukturiert, graphisch sehr gut aufgemacht und schlägt viele sinnvolle Massnahmen vor. Als Grundlage für die Entwicklung diene folgende Aussage aus den Leitsätzen der Stadt Gossau: „Das Stadtzentrum ist attraktiv für Einkaufen, Verweilen, Wohnen und arbeiten sowie für vielfältige Aktivitäten von Kultur und Freizeit.“ Die zentrale Knacknuss ist klar die Verkehrssituation. Hier sieht sich der VCS in seiner Verlagerungspolitik Richtung öV und Velo bestätigt, wenn es im Konzept mehrfach heisst: „85% des motorisierten Verkehrs seien hausgemacht. Zu spürbaren Verbesserungen muss daher das Verhalten von Gossauerinnen und Gossauern beitragen.“ Auch die Feststellung, dass dem Sicherheitsbedürfnis von Velofahrenden und Fussgängern mehr Rechnung getragen werden muss, stimmt der VCS voll zu (S. 19).

Die daraus abgeleitete Strategie unterstützt der VCS in dreieinhalb von 4 Punkten (S. 28 und 36).

- Die Strassenräume insbesondere im Stadtkern sind gestalterisch aufzuwerten.
- Ein besseres Busangebot und sichere und direkte Fuss- und Velowege motivieren zum Umsteigen.
- Mit dem Dosierungskonzept wird der Stau an Stellen verlagert, wo er siedlungsverträglich ist und den Bus nicht behindert.
- Bei der Südverbindung können wir nur die Westspange (Verbindung Wilerstrasse – Flawilerstrasse) unterstützen. Vom weiteren Ausbau einer neuen Südverbindung raten wir klar ab.

Es ist heute unbestritten, dass zusätzliche Strassen Mehrverkehr verursachen. Eine Südverbindung als Parallelachse zur St.Gallerstrasse widerspricht darum dem erklärten Ziel, die 85% hausgemachten motorisierten Verkehr durch Verhaltensänderung (Umsteigen auf Bus, Velo oder Fuss) zu reduzieren, ganz klar. Eine Südverbindung würde den Verkehr auf der St.Gallerstrasse zwar reduzieren, aber die Verkehrsmenge auf den zwei Achsen zusammen wäre bestimmt grösser als heute. Es macht darum keinen Sinn neue Quartiere mit Mehrverkehr zu belasten. Kommt hinzu, dass der Bahnhof - und je nach Variante das attraktive Stadtentwicklungsgebiet Butterzentrale – vom heutigen Zentrum durch diese Südspange abgetrennt würde. Ob es Sinn macht, zugunsten des vorgegebenen Ziels, im alten Zentrum 50% der Autofahrten zu reduzieren, die andere Hälfte der Autos über die Stadtbühlstrasse und über den Bahnhofplatz zu leiten, ist ernsthaft in Frage zu stellen. Der Verkehr muss dort wo er ist verträglicher gestaltet und vermindert werden. Genau das erreichen wir (auf der St.Gallerstrasse und anderswo) mit Strassenraumgestaltung, Dosierungssystem und attraktiven Alternativangeboten (Bus, Velo, Fuss).

Ein wichtiges Gestaltungselement ist dabei der Mehrzweckstreifen, wie ihn das Büro Metron S. 35 als Sofortmassnahme vorschlägt. Er dient Fussgängern beim Queren der Strasse, Velos und Autofahrenden beim Linksabbiegen und er wirkt geschwindigkeitsdämpfend. Damit erhöht er die Sicherheit und verhindert Staugefahr bei linksabbiegenden Autos.

Wichtig ist auch, dass das Busnetz und der Busfahrplan attraktiver werden und die Busnischen (nicht die Haltestellen) bei Coop und Migros wie S. 35 vorgeschlagen aufgehoben werden.

Wir teilen auch die Ansicht, dass im Bereich Bahnhofplatz – Butterzentrale hoher Handlungsbedarf besteht. Wir legen Wert auf eine rasche Gestaltung eines Busbahnhofes, der diesen Namen auch verdient. Heute gibt es keine klaren Standplätze und keine fahrgastfreundlichen Informationstafeln, die den Reisenden sagen, wann und wohin welche Busse fahren. Vor allem für Fahrgäste, die nicht stets den gleichen Bus benutzen, ist das eine Zumutung.

Wir bedauern, dass bei der Auftragserteilung an die drei Verkehrsplanungsbüros im Mai 2003 die Ausarbeitung einer Südverbindung als nahezu zwingende Vorgabe in der Aufgabenstellung stand (S. 28). Dennoch fehlt im Konzept S. 37 eine Bestvariante des Teams Zach und Zünd, Zürich. Ist dieses Team wohl zur Ueberzeugung gekommen, dass die Bestvariante der Verzicht auf eine Südverbindung und eine stadtverträgliche Umgestaltung der St.Gallerstrasse ist? Dadurch wird zwar die verlangte Reduktion des Verkehrs von 50% auf der St.Gallerstrasse nicht erreicht. Aber der Verkehr wird erträglicher, es werden nicht neue Quartiere mit Mehrverkehr belastet und die Gesamtverkehrsmenge ist bestimmt wesentlich geringer als mit einer ausgebauten Südverbindung.

Der Verzicht auf eine Südverbindung spart viel Geld. Er ermöglicht uns zudem, die andern Massnahmen (Strassenraumgestaltung, Alternativangebote zum Auto, Dosierungssystem, Buskonzept, Gestaltung Bahnhofplatz und weiterer Plätze, Zielgeschwindigkeit 30 km/h, Westspange, Verlegung der Ausfahrt Coop-Tiefgarage an die Säntisstrasse und mehr Sicherheit für Velo und Fussgänger) rasch konkret an die Hand zu nehmen und zu realisieren.

Der VCS hofft, dass seine Anregungen bei Parlament, Stadtrat und Bevölkerung Beachtung finden und ist zur Zusammenarbeit gerne bereit.

Ruedi Blumer, VCS-Vorstandsmitglied und Stadtratskandidat