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

Band: - (1964)

Artikel: Ein St. Galler Generalverkehrsplan ist notwendig geworden

Autor: Kaspar, Claude

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-948558

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

EIN ST. GALLER GENERALVERKEHRSPLAN IST NOTWENDIG GEWORDEN

Unter dem Einfluß des technischen Fortschrittes setzte seit einem knappen Jahrhundert eine bedeutende Wandlung in der Wirtschafts- und Siedlungsstruktur unserer Städte ein. Der immer stärkeren Konzentration des Wirtschaftslebens in den Städten, die zum zentralen Sitz der Handels- und Dienstleistungsbetriebe wurden, trat aus räumlichen Gründen eine Verlagerung der Wohngebiete vom Stadtkern zu den Außen- und Vorortsbezirken gegenüber. Arbeitsplatz und Wohnort rückten immer weiter auseinander, was ein zunehmendes Kommunikations- und Verkehrsbedürfnis auslöste. Waren bis in die dreißiger Jahre die öffentlichen Verkehrsmittel in der Lage, den damals noch bescheidenen täglichen Pendlerverkehr zu bewältigen, entstand mit dem Aufkommen des Motorfahrzeugs für die Städte eine neue Situation. Die Vorteile der Freizügigkeit und Unabhängigkeit dieses Individualverkehrsmittels bewog immer mehr Menschen, vom Arbeitsplatz entferntere Wohnorte zu beziehen. Welche Bedeutung dieser Verkehrsverbindung zukommt, geht allein aus der in größeren amerikanischen Städten gemachten Feststellung hervor, daß über 80 Prozent aller Fahrten im städtischen Verkehr an der Wohnung beginnen oder enden. Es ist jedoch nicht der zunehmende Strom von Menschen, der die Verkehrsprobleme verursacht, sondern die wachsende Flut von Autos nach der Stadtmitte. Können beispielsweise mit einem Trolleybuszug 160 Personen befördert werden, so sind hiefür 100 Personenautos notwendig. Zudem kommt dem öffentlichen Verkehrsmittel der entscheidende Vorteil zu, daß es praktisch keinen Parkraum benötigt. Die Zahl der für den ruhenden (stationierten) Verkehr pro Person beanspruchten Quadratmeter entspricht der Durchschnittsfläche eines Arbeitsplatzes. Dem Raumbedarf des Privatautos genügen deshalb die Straßenzüge nicht mehr. Um den sich hieraus stellenden Schwierigkeiten entgegenzuwirken, sehen sich die Stadtbehörden veranlaßt, umfangreiche und meist teure städtebauliche Maßnahmen zu treffen und der Frage der Verkehrsordnung und -lenkung ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken. In Anbetracht der Kost-

spieligkeit dieser Aufgaben und des für das Gedeihen einer Stadt bedeutungsvollen Zusammenspiels von Bau- und Verkehrsplanung wurden Gesamt- oder Generalverkehrspläne, die als Rahmen für eine Gesamtlösung gedacht sind, unentbehrlich.

Wachsende Verkehrsschwierigkeiten auch in St.Gallen

Von jeher übte die Stadt St.Gallen dank ihrer kulturellen und wirtschaftlichen Stellung eine große Anziehungskraft auf die umliegenden Gebiete aus. Die insbesondere seit dem 19. Jahrhundert die Stadt St.Gallen zu einem Industriezentrum mit Weltruf gestaltende Textil- und Stickereiindustrie führte zur Ansiedlung vieler Arbeitsuchenden. Neue Wohngebiete im Westen und Osten der Stadt entstanden, die Überbauung der südlichen und nördlichen Höhenzüge wurde eingeleitet. Die Bauordnungen von 1864, 1907 und das heute noch gültige Reglement vom 27. Februar 1923 verhinderten eine wilde und willkürliche, einer gesamten Stadtplanung abträgliche Bauerei und waren geeignet, eine auch im Hinblick auf die genügende verkehrliche Erschließung der neuen Siedlungsgebiete günstige Weiterentwicklung der Stadt zu fördern. Der wirtschaftliche Rückschlag nach dem ersten Weltkrieg und die darauffolgende Stagnation der Stickereiindustrie mit all ihren negativen Auswirkungen (Arbeitslosigkeit, Rückgang der Bevölkerung, großer Wohnungsleerstand) setzte jedoch der Stadtentwicklung ein jähes Ende. Erst in der Nachkriegszeit, das heißt seit 1945, kam auch St.Gallen wieder in den Genuß wirtschaftlicher Blüte.

Seit mehr als einem Jahrzehnt dauert die von einem konjunkturellen Aufschwung ausgelöste Bautätigkeit an. Ende 1959 wurde die im Jahre 1910 bereits verzeichnete Bevölkerungszahl von 75 000 überschritten und beträgt heute über 79 000. Gleichzeitig wuchsen die vermehrt zur städtischen Wohnzone werdenden Außengemeinden Gaiserwald, Teufen, Speicher, Mörschwil, Goldach und Wittenbach. Letztere Vorortsgemeinde wies zum Beispiel 1960 einen gegenüber 1950 um 22,1 Prozent höheren Bevölkerungs-

stand auf. Der zunehmende Motorisierungsgrad geht aus der folgenden in mehrfacher Beziehung aufschlußreichen Gegenüberstellung hervor:

In der Stadt St.Gallen immatrikulierte Motorfahrzeuge[1]

	1938	*1945*	*1955*	*1960*	*1962*
Total	1924	631	7231	10 410	12 434
auf 1000 Einwohner umgerechnet	30	10	101	138	161

Es liegt auf der Hand, daß sich diese Entwicklung in einer stärkeren Belastung des bestehenden Straßennetzes auswirkt. Unterschiedlich sind dabei die Einfallstraßen an der Stadtgrenze belegt. Eine Querschnittzählung[2] aus dem Jahre 1958 vermittelte folgendes Bild:

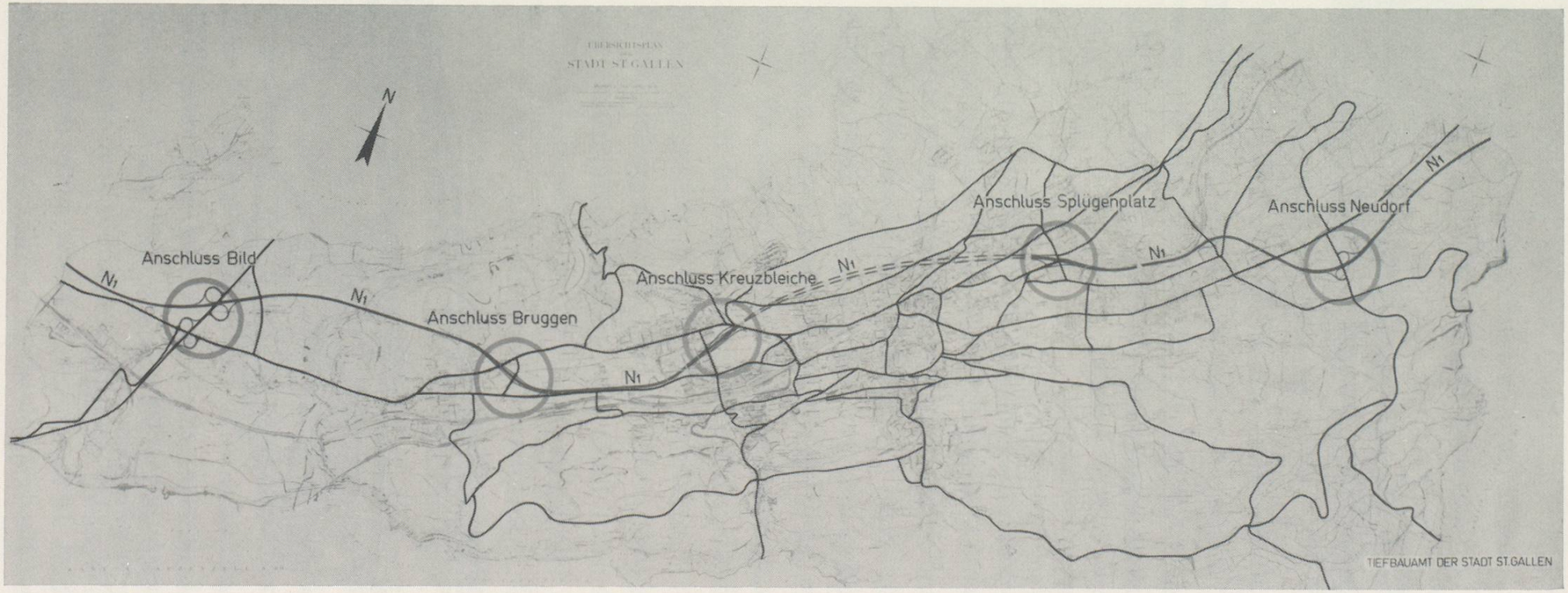
Rorschacher Straße	6184 Pw-Einheiten/Tag
Zürcher Straße	5645 Pw-Einheiten/Tag
Langgasse	4054 Pw-Einheiten/Tag
Teufener Straße	3591 Pw-Einheiten/Tag
Herisauer Straße	2832 Pw-Einheiten/Tag

Die größte Verkehrsbelastung[1] weisen jedoch die wichtigsten Plätze im Stadtkern auf:

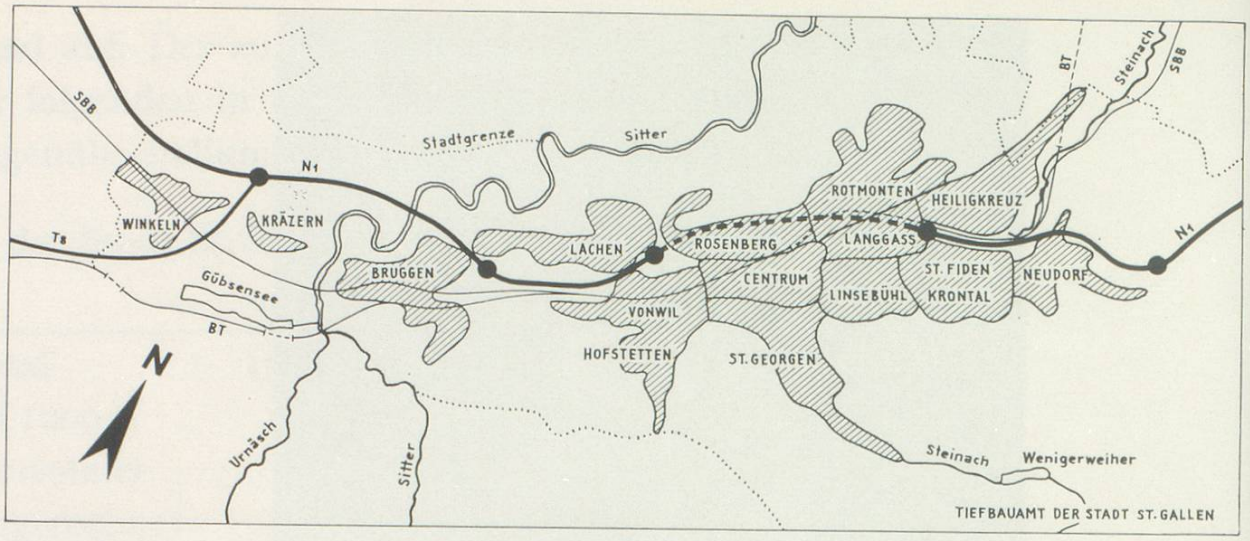
	Anfahrende Pw-E/Tag	*Anfahrende VBSG-Fahrzeuge*
Schibenertor	18 700	790
St.Leonhard-Brücke	14 600	420
Brühltor	13 650	720
Blumenberg	12 150	130
Helvetiaplatz	11 640	760
Platztor	11 170	330

[1] Statistisches Jahrbuch der Stadt St.Gallen.

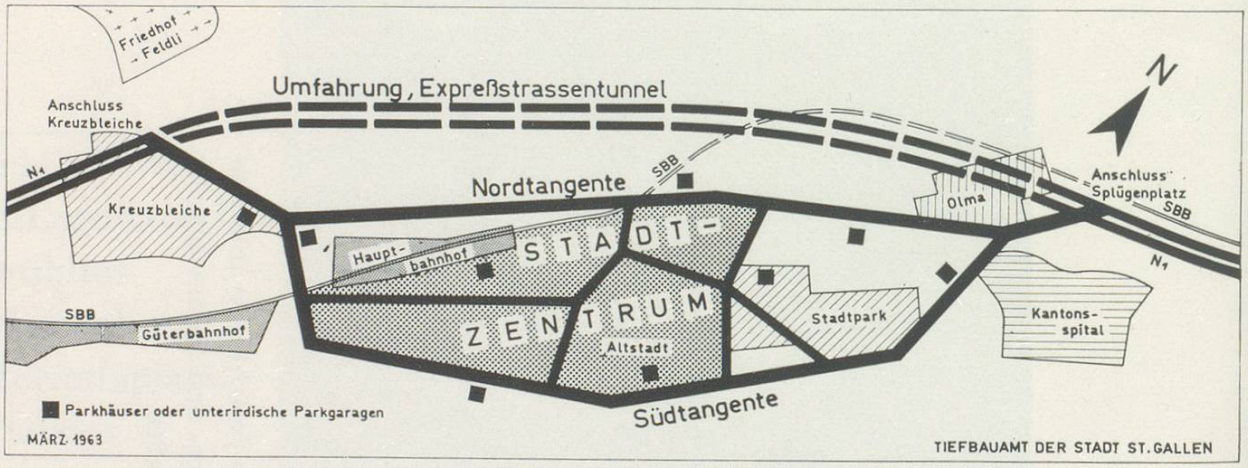
[2] Friedl R., Verkehrserhebungen in der Stadt St.Gallen, Sonderausgabe «Straße und Verkehr» Nr. 5/1963. Beide Fahrrichtungen sind zusammengezählt, das Personenauto als 1, das Motorrad als ½, der Lastwagen als 2 und das Fahrzeug VBSG als 3 Einheiten gerechnet.



Expreßstraße mit Anschlüssen und den städtischen Haupt- und Sammelstraßen als Zubringerstraßen



Die in der Talsohle vorgesehene N 1 auf dem Gebiete der Stadt St.Gallen umgeht die einzelnen Wohnquartiere Winkeln, Bruggen, Lachen, Vonwil und führt durch einen Tunnel unter dem Stadtzentrum, Heiligkreuz, St.Fiden, Krontal und Neudorf hindurch.



Expreßstraße als Umgehung des Stadtzentrums und übergeordnetes Stadtstraßennetz mit den geplanten öffentlichen Parkierungsbauten längs der Nord- und Südtangente sowie am Rande der Altstadt.

Einer neuesten an der Grenze der weiteren Innenstadt geführten Zählung zufolge benützten am 3. Juli 1963 in der Zeit von 11.50 bis 12.20 Uhr und von 13.15 bis 14.15 Uhr rund

18 000 Personen private Verkehrsmittel,
9 000 Personen die VBSG (Trolleybus, Autobus),
3 800 Personen die Bahnen.

Auch wenn letztere Zählung interessante Hinweise hinsichtlich der Art der benützten Verkehrsmittel gibt, kann sie nicht als einwandfrei repräsentativ gelten (Sommer, schöner Tag mit starkem Fußgänger- und Schulreiseverkehr).

Bisherige Maßnahmen zur Sanierung des Verkehrs

Mit dem Bestand von Bauordnungen wurde durch die Ausarbeitung von zahlreichen Richt- und Überbauungsplänen eine harmonische Entwicklung der Stadt gesichert. Wohn-, Arbeits- und Industriezonen wurden gebildet und ausgeschieden. Einer sinnvollen Grünflächenplanung, vor allem durch Freihalten der die Stadt umgebenden Höhenzüge, ist schließlich das schmeichelhafte Prädikat St.Gallens, «die Stadt im grünen Ring», zu verdanken.

In der richtigen Erkenntnis, daß Verkehrs- und Bauplanung eng zusammenhängende Aufgaben darstellen, haben die städtischen Behörden versucht, sukzessive die sich stellenden Fragen aufeinander abzustimmen. Um den Stadtverkehr flüssiger zu gestalten, ist die um 1897 in Betrieb genommene Straßenbahn in den Jahren 1950 und 1958 durch Trolleybusse ersetzt worden. Die Hauptstraßenzüge, insbesondere entlang der Trolleybuslinien, sind, soweit nicht durch die geplante Expreßstraße berührt, erweitert und ausgebaut worden. In den sechziger Jahren wurden im innern Stadtgebiet zugunsten eines besseren Verkehrsflusses «blaue Zonen» mit zeitlicher Parkierungsdauer eingeführt. Zudem ist die Planung von Fußgängerunterführungen sowie von ober- und unterirdischen Parkplätzen und -häusern vorangetrieben worden, womit dem Problem ruhender/fließender Verkehr zu Leibe gerückt werden soll. Angeregt

durch Anfragen und Interpellationen im Gemeinderat, erhielt der Stadtrat zu mehreren Malen Gelegenheit, die verschiedenen Verkehrsfragen einer weiteren Öffentlichkeit auseinanderzusetzen.

St.Galler Generalverkehrsplan unumgänglich

Die allen Städten erwachsenden Verkehrsschwierigkeiten können immer weniger wie bisher mit Einzelmaßnahmen behoben werden. Ein die gesamten baulichen und verkehrlichen Abhilfemaßnahmen umfassender und enthaltender General- und Gesamtverkehrsplan, der die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsmittel berücksichtigt, drängt sich heute auch für St.Gallen auf. Ergab sich für die Gallus-Stadt bis noch vor kurzem keine dringende Notwendigkeit zur Erstellung eines Gesamtverkehrsplanes, so hat die Diskussion um die Führung der Nationalstraße N 1 als Expreßstraße auf dem Gebiete der Stadt St.Gallen gezeigt, daß ein Generalverkehrsplan nunmehr Voraussetzung für eine optimale, die Gefahr von Fehlinvestitionen – die bei Einzelmaßnahmen besteht – vermindernde Lösung städtischer und regionaler Verkehrsprobleme geworden ist.

Gemeinderat H. Lumpert, Dipl.-Ing. ETH, reichte der städtischen Exekutive am 19. Februar 1963 eine diesbezügliche Motion ein, worin der Stadtrat eingeladen wird, «dem Gemeinderat Bericht und Antrag zu unterbreiten über die Erteilung eines Projektierungsauftrags an zwei bis drei oder mehrere geeignete Planungsgremien oder Planungsbüros zur Erstellung eines Generalverkehrsplanes für die Stadt St.Gallen». Die inzwischen erheblich erklärte Motion bildete Gegenstand von verschiedenen Konsultationen. Eine vom Stadtrat eingesetzte sieben Mitglieder umfassende «Fachkommission für die Verkehrsplanung» wurde mit der Vorabklärung der sich stellenden Fragen, wie Bestimmung eines Planungsbüros und Festlegung des Planungsauftrages, betraut und reichte kürzlich dem Stadtrat entsprechende Vorschläge ein. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 29. Oktober 1963 dem Antrag der Fachkommission bzw. des Stadtrates zugestimmt und den Kre-

dit von 200 000 Franken für die Erstellung eines Generalverkehrsplanes durch das Planungsbüro Seiler & Barbe (Zürich) bewilligt.

Aufgaben des Generalverkehrsplanes

Ohne den Arbeiten vorgreifen zu wollen, stellt sich den begutachtenden Planungsgremien die Aufgabe einer Abklärung und Wertung der Fragen Berufspendlerverkehr, Geschäfts- und Einkaufsverkehr, Vergnügungsverkehr und Durchgangsverkehr. Auch wenn der reine Durchgangsverkehr lediglich 3,4 % aller Pw-E-Fahrten (Zählung 1958) ausmachte, wird die zu erstellende Expreßstraße eine Entlastung gewisser Straßenzüge und Kreuzungspunkte mit sich bringen. Anderseits zeigt gerade der geringe Anteil des die Gallus-Stadt nur im Transit berührenden Verkehrs, daß eine großangelegte Umfahrungsstraße, beispielsweise entlang dem Sittertal, vorläufig außer Frage stehen muß. Der Gesamtplan wird sich jedoch insbesondere mit der harmonischen Abnahme des bei den Anschlußpunkten Bild, Bruggen, Kreuzbleiche, Splügenplatz und Neudorf der Expreßstraße anfallenden Verkehrs zu befassen haben.

Die einzelnen Verkehrsmittel auf der Straße (öffentlicher und privater Verkehr) und der Schiene (Vorortsverkehr) sind aufeinander abzustimmen mit dem Ziel, für die Bürger und für das Erwerbsleben der städtischen Gemeinschaft die bestmöglichen und die preiswertesten Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Eine Synthese ist zwischen dem ruhenden und fließenden Verkehr zu finden. Im Sinne des Gebots «es sind nicht Fahrzeuge, sondern Menschen zu befördern» ist dem öffentlichen Verkehr eine ungehinderte Ausübung seiner Verkehrsaufgabe zu sichern, zum Beispiel durch Zuweisung besonderer Fahrbahnen für das öffentliche Fahrzeug, wo immer der Raum dies zuläßt.

Es versteht sich, daß Benützer individueller Fahrzeuge sich nur dann für die vermehrte Benützung öffentlicher Verkehrsmittel entscheiden und damit einen Beitrag zur wirksamen Entlastung der Straßen leisten, wenn die Anziehungskraft der städtischen Verkehrsmittel gehoben wird

(Reisegeschwindigkeit, Fahrplandichte, vorteilhafte Tarife). Der Prüfung bedarf deshalb auch die Einführung vortrittsberechtigter Hauptstraßen innerorts zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Ein Gesamtverkehrsplan hätte auch die Frage vermehrten Parkraums zu lösen, wobei nicht zu vergessen ist, daß Parkgaragen noch mehr Fahrverkehr in das ohnehin schon überlastete Stadtzentrum anziehen. Die Wahl der Standorte und die Zufahrtsmöglichkeiten sind deshalb genau zu planen.

Schließlich ist die dornenvolle Aufgabe der eigentlichen Festlegung der Expreßstraße und ihrer Abstimmung mit dem bestehenden Straßennetz einer optimalen Lösung zuzuführen.

Durch den Generalverkehrsplan soll die Anpassung der Stadt St.Gallen an die Lebensforderungen der Gegenwart und Zukunft vorgezeichnet werden. Eine überlegte, das Vertrauen des Bürgers gewinnende Verkehrsplanung bildet die Voraussetzung zu jeder wirksamen Verkehrssanierung.

PD Dr. C. Kaspar