



Michal Kubat verpasst Titelverteidigung
Der Tischtennisspieler Michal Kubat verliert an Ostschweizer Meisterschaft. 29

Kantonsregierung spielt Schiedsrichter

Haltestellenstreit Auf der Zürcher Strasse im St. Galler Lachen-Quartier soll eine nicht überholbare Bushaltestelle auf der Fahrbahn entstehen. Das stösst bürgerlichen Verkehrspolitikern sauer auf. Einer meint sogar, die Kantonsregierung müsse die Stadt stoppen.

Reto Voneschen
reto.voneschen@tagblatt.ch

Der Streit darum, wie die Stadt St. Gallen ihre Hauptachsen gestalten will, motet seit über einem Jahrzehnt. 2006 wurde ein erstes Projekt für die Umgestaltung der Zürcher Strasse in der Lachen von Bürgerlichen bekämpft und vom Stimmvolk versenkt. Jetzt liegt ein neues Projekt für Sanierung und Neugestaltung vor. Es wurde vom Stadtparlament mit 58 Ja einstimmig bei zwei Enthaltungen und drei Absenzen gutgeheissen.

Nach dem Beschluss des Parlaments läuft jetzt die Frist fürs fakultative Referendum: Wer die Vorlage vors Volk bringen will, muss dafür bis 27. Dezember 1000 Unterschriften stimmberechtigter Städtinnen und Städter sammeln und einreichen. Derzeit gibt es nach Auskunft der Stadtkanzlei keinen Hinweis darauf, dass jemand dies plant. Damit ist das Vorhaben aber noch nicht in trockenen Tüchern: Im nächsten Schritt muss die Kantonsregierung dem Bauprojekt an der Kantonsstrasse sowie dem kantonalen Baubeitrag zustimmen. Und da lauert mindestens für eine Detailfrage ein politischer Fallstrick.

Kompromisslösung mit Quartier und Verbänden erarbeitet

Die Harmonie bei der Verabschiedung des Projektes für die Zürcher Strasse hat Gründe. Die Pläne sind eine Kompromisslösung, in die Verbände, Gruppen und Einzelpersonen ihre Ideen einbringen konnten. Die Umgestaltung ist weniger radikal als jene, die vor zwölf Jahren zur Diskussion stand. Unter anderem gibt es keinen Parkplatz-Abbau. Eine Rolle beim einmütigen Ja des Parlaments vor einer Woche dürften aber auch die Mehrheitsverhältnisse gespielt haben: Heute hat das links-grüne Lager zusammen mit den Grünliberalen eine knappe Mehrheit; CVP, FDP und SVP sind bei Strassenbaufragen in der Minderheit.

Nicht nur in der Stadt St. Gallen, auch in anderen Gemeinden des Kantons hat sich die Philosophie bei Strassenraumgestaltungen im vergangenen Jahrzehnt verändert. Bürgerliche Verkehrspolitikern haben den Kampf dagegen schon vor einiger Zeit auf die kantonale Ebene verlegt. Mit Vorstössen und Anträgen ist auch Kantonsrat Walter Locher (FDP, St. Gallen) aufgefallen. Er kämpft nicht nur mit Vehemenz für die unterirdische Entlastungsstrasse von der St. Galler Stadtautobahn via Güterbahnhof in die Liebegg, er hat wiederholt die Forderung vertreten, der Kanton müsse



Das Zentrum des Lachen-Quartiers heute: Die Haltestellen des Stadtbusses sind dank breiter Fahrbahnen für Autos überholbar.

Bild: Hanspeter Schliess (29. April 2014)

verhindern, dass Gemeinden den Verkehrsfluss auf Kantonsstrassen mit Gestaltungsmaßnahmen behindern.

Der bisher ziemlich theoretische Streit wird konkret

Im Fall der Zürcher Strasse wird der eher theoretische Streit 2019 sehr konkret. Strittig ist die nicht überholbare Fahrbahn-Haltestelle im Zentrum des Lachen-Quartiers. Sie soll mit dem hier bestehenden Fussgängerlichtsignal kombiniert werden. Wenn nach der Umgestaltung ein Bus vor Migros oder Post hält, sollen die Autos hinter ihm warten und die Fussgänger die Strasse queren. Für die Stadt ist das ein Kompromiss; auf eine zweite nicht überholbare Fahrbahn-Haltestelle weiter westlich in der Waldau verzichtet sie.

Wenn sich nun die Kantonsregierung Anfang 2019 über das Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt für die Zürcher Strasse und den Kredit dafür beugt, wird diese Fahrbahn-Haltestelle ein Thema sein. In seiner Septembersession hat der

Kantonsrat nämlich auf Antrag unter anderem von Walter Locher eine Hürde für ÖV-Haltestellen auf der Fahrbahn von Hauptstrassen ins 17. Strassenbauprogramm eingebaut. Neue Haltestellen sind wenn möglich «als separate Busbuchten zu realisieren». Bestehende Haltestellen sollen nicht aus Buchten auf die Fahrbahn verlegt werden.

Die Fachleute von Stadt und Kanton sind sich einig, dass die nicht überholbare Fahrbahn-Haltestelle in der Lachen in beide Fahrtrichtungen trotz der Formulierung möglich ist. Die Massnahme sei fachlich ausgewiesen und im Sinne einer Ausnahmeregelung gut begründbar, sagt der St. Galler Verkehrsplaner Christian Hasler. Diese Haltestelle sei dem Autoverkehr in der Lachen zumutbar. Der Entscheid liege jetzt aber auf der politischen Ebene, bei der Kantonsregierung.

Und wenn sie gesprochen hat, wird das Projekt öffentlich aufgelegt. Das heisst, jene, die zur Einsprache legitimiert und mit dem Projekt nicht einverstanden sind, können sich dagegen auch

noch mit juristischen Mitteln wehren. Was Sanierung und Neugestaltung mindestens verzögern würde.

Walter Locher: Haltestelle auf der Fahrbahn nicht mehr möglich

Vom Regierungsrat erwartet FDP-Kantonsrat Walter Locher, dass sie den Auftrag des Kantonsrats umsetzt und die Verlegung der bestehenden Haltestelle auf die Fahrbahn der Zürcher Strasse in der Lachen zurückweist. Grundsätzlich sei diese nach dem Kantonsratsbeschluss nicht mehr möglich. Dessen Ziel sei gemäss seinerzeitigem Antrag klar: Der motorisierte Individualverkehr dürfe durch Strassenraumgestaltungen nicht eingeschränkt werden. ÖV-Haltestellen müssten wenn möglich in Form von Busbuchten gebaut werden. Und das sei in St. Gallen-Lachen möglich.

Wie der Entscheid der Kantonsregierung ausfällt, ist nicht nur für die Gestaltung der Zürcher Strasse, sondern auch für andere Hauptachsen in der Stadt St. Gallen wichtig. An verschiedenen Or-

ten sind nicht überholbare Fahrbahn-Haltestellen in Diskussion. Die bekannteste liegt bei der Olma an der St.-Jakob-Strasse. Hier hat die Stadt das Konzept 2011 ausprobiert. Aufgrund der heftigen Reaktionen wird die ganze Achse nun mit einem Betriebs- und Gestaltungsprojekt umfassend untersucht. Wenn die St.-Jakob-Strasse umgebaut werden soll, wird das Thema aber wieder aktuell.



Kantonsrat Walter Locher (FDP, St. Gallen).
Bild: Regina Kühne (23.11.2018)

Strassenumgestaltungen sind immer ein Spagat

Argumente Auch wenn die Mehrheiten im St. Galler Stadtparlament in der Frage von Strassenraumgestaltungen auf Hauptachsen offenbar in Bewegung geraten sind, stehen sich die Argumente einer abnehmenden Zahl von Gegnern und einer zunehmenden Zahl von Befürwortern weiterhin gegenüber: Rechts der Mitte lehnen viele Fahrbahnverengungen, bepflanzten Mittelstreifen sowie Fahrbahn-Haltestellen für Bus und Post ab. Sie fürchten um die Strassenkapazitäten, befürchten Staus, Verkehrschaos und dass sich die Zentrumsstadt

St. Gallen auf diese Weise letztlich selber vom Umland abschottet, auf das sie wirtschaftlich angewiesen ist.

Links der Mitte liegt der Fokus bei der Lebensqualität der Wohngebiete entlang der Hauptachsen und bei deren Durchlässigkeit fürs Quartierleben. «Strassen zum Leben», lautet hier ein alter Schlachtruf. Ohne Gegenmassnahmen befürchtet diese Seite, dass Besserverdienende die Gebiete entlang von Hauptstrassen oder gar gleich die Stadt verlassen und die betroffenen Quartiere sich zu Problemgebieten entwickeln. Im

Fall der Zürcher Strasse, in der Lachen akzeptierte auch die Linke im Parlament den Kompromiss und verzichtete auf weitergehende Forderungen.

Priorität für den ÖV und Verkehrssicherheit

Angesichts der immer noch spürbaren Fronten hält der städtische Verkehrsplaner Christian Hasler ausdrücklich fest, dass die Neugestaltung von Hauptachsen keinesfalls als Schikane für den motorisierten Individualverkehr gedacht sei. Das gelte auch für nicht überholbare

Fahrbahn-Haltestellen. Das Instrument werde einerseits dort angewendet, wo es darum gehe, den öffentlichen Verkehr zu priorisieren, weil sonst die Gefahr bestehe, dass er hinter Autos stecken bleibe. An anderen Stellen greife man aus Gründen der Verkehrssicherheit zu diesem Instrument, sagt Christian Hasler im Gespräch. Dabei überprüfe man auch immer, dass der übrige Verkehr durch eine Fahrbahn-Haltestelle «nicht über Gebühr belastet wird». Vor allem dürfe die Dichte nicht überholbarer Haltestellen nicht zu hoch werden. Das sei mit ein

Grund, dass die Stadt an der Zürcher Strasse in der Waldau auf eine solche verzichte.

Die Entwicklung eines Konzepts zur Neugestaltung einer Strasse in der Stadt sei immer ein Spagat, sagt Christian Hasler. Man müsse dabei viele gegenläufige Interessen von Auto-, öffentlichem und Langsamverkehr unter einen Hut bringen. Maximallösungen auf die eine oder andere Seite funktionierten nicht. Bei jeder Massnahme müsse man Vor- und Nachteile abwägen und eine möglichst optimale Lösung finden. (vve)