

Wie können Hauptstrassen saniert werden?

Vorgehen und Vorschläge für die Verkehrsplanung am Beispiel Bürglen

Andreas Bernhardsgrütter, Verkehrs und Raumplanung

Gallusstrasse 37, 9000 St. Gallen, Tel: 071 246 36 66
Mail: andreas.bg@bluewin.ch, www.raumundverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage / Aufgabenstellung:	Seite 3
2. Verkehrsbelastung und Ortsbild	Seite 4
3. Ziele einer Sanierung	Seite 6
4. Lösungsansätze	Seite 6
5. Was ist zu beachten?	Seite 10
6. Beurteilungskriterien	Seite 14
7. Folgerung: Sanierung von Ortsdurchfahrten bevorzugen und frühzeitig einplanen	Seite 15

Impressum:

Bearbeitung:

Andreas Bernhardsgrütter, St. Gallen
Siedlungsplaner HTL/SVI; Verkehrsplaner SVI/VSS

Begleitgruppe:

Guido Brunner, Frauenfeld
Wolfgang Schreier, Kreuzlingen

Auftraggeber:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Thurgau

St. Gallen / 14. August 2006

1. Ausgangslage / Aufgabenstellung:

Wie weiter nach der Abstimmungsniederlage Netzbeschluss T14?

Die Planung und Projektierung einer neuen Thurtalstrasse T14 und der Kreuzlinger Südumfahrung wurde im September 2005 vom Stimmvolk verworfen. Im Abstimmungskampf haben sich die Umweltverbände nicht gegen örtliche Massnahmen ausgesprochen, sondern Alternativen zu einem Neubau gefordert.

Die Umweltverbände stehen dem Bau von neuen Strassen grundsätzlich kritisch gegenüber: Neben Gründen des Landschafts- und Naturschutzes, dem Flächenverbrauch, der Lärmbeeinträchtigung von bisher wenig beeinträchtigten Landschaftskammern sind aus Ihrer Sicht auch negative Folgen durch induzierten Neuverkehr und einem verstärkten Siedlungsdruck zu erwarten.

Aus diesen Gründen fordern die Umweltverbände die ernsthafte Prüfung von Alternativen auf dem bestehenden Strassennetz sowie Lösungen, welche möglichst auf der bisherigen Linienführung basieren. Solche Lösungsansätze sind einerseits schneller und andererseits auch günstiger zu realisieren.

Kantonale Strassenplaner offen für Meinung des VCS

Der Kanton Thurgau möchte in Form einer Variantenstudie verschiedene Lösungsmöglichkeiten in Bürglen aufzeigen. Das Vorgehen in Bürglen kann beispielhaft auf andere Ortschaften übertragen werden. Basis dieser Planung ist ein Pflichtenheft. Dafür hat das DBU nach der Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, Regionalplanungsgruppen und Umweltverbänden Kontakt aufgenommen mit dem Ziel, deren Meinungen und Vorschläge bereits im Vorfeld der Planung zu berücksichtigen.

Die Sektion Thurgau des VCS Verkehrsclub der Schweiz hat dazu dieses Arbeitspapier in Auftrag gegeben zur komprimierten Darstellung von guten Beispielen einerseits und den Anforderungen an eine gesamtheitliche Planung andererseits.

2. Verkehrsbelastung und Ortsbild

Beachtliches Verkehrsaufkommen auf Nord-Süd Achse

Die Ortsdurchfahrt von Bürglen hat auf der Ost-West Achse (Sulgenstrasse / Weinfelderstrasse) rund 14'000 Fahrzeuge pro Tag und auf der Nord-Süd-Verbindung Maurenstrasse / Istighoferstrasse immerhin auch rund 6'000 bis 8'000 Fahrten. Das stärkere Gewicht auf der Ost-West-Achse ist für den Thurgau typisch. Dabei nehmen die Belastungen gegen die städtischen Zentren hin zu, was auf einen hohen Anteil des regionalen Ziel- und Quellverkehrs hindeutet.

Der beachtliche Anteil des Verkehrs in Nord- Südrichtung in Bürglen erschwert die Planung einer allfälligen Umfahrung. Es ist von vornherein klar, dass auch mit einer neuen Ost-West-Verbindung der Verkehr auf der Mauren- und Istighoferstrasse beachtlich bleiben wird. Eine ringartige Anordnung von Umfahrungsstrassen steht kaum zur Diskussion, werden doch derzeit beträchtliche Mittel in eine neue Linienführung bei der Mühle mit Bahnunterführung und einer neuen Brücke investiert.

Szenarien Verkehrsentwicklung

In den Jahren 2001 – 2005 hat der Verkehr jährlich um rund 1.5 % (Weinfelderstrasse) bis 2,7 Prozent (Maurenstrasse) zugenommen. Ein weiteres Verkehrswachstum ist von vielen Faktoren abhängig: Dabei spielt insbesondere die Siedlungsentwicklung eine wichtige Rolle, aber auch das Mobilitätsverhalten der Einzelnen. Das Verkehrsverhalten ist keine feste Grösse, sondern wird durch das Angebot mitbestimmt. Investitionen in die Infrastruktur eines Verkehrsmittels haben in der Regel auch eine stärkere Nachfrage zur Folge. Inwieweit längerfristige Entwicklungen auf dem Treibstoffmarkt, der Wirtschaft, Arbeit, Freizeit, dem Wohnen und Einkaufen einen Einfluss haben werden, ist aus jetziger Sicht kaum absehbar und Gegenstand von unterschiedlichen Interpretationen.

Das Bundesamt für Raumentwicklung rechnet weiterhin mit einer Zunahme des Verkehrsvolumens¹, welches sich aber abflachen dürfte. Insgesamt wird beim privaten motorisierten Individualverkehr bis zum Jahr 2030 mit einem Wachstum von noch 20 Prozent ausgegangen. Dieses Wachstum wird in den verschiedenen Regionen entsprechend der jeweiligen Bevölkerungs-, politischen und anderen Entwicklungen unterschiedlich ausfallen und sich vornehmlich auf die Ballungsgebiete konzentrieren. Für den Thurgau wird bis 2030 mit einer leichten Bevölkerungszunahme von null bis fünf Prozent ausgegangen.

1 Bundesamt für Raumentwicklung, 2005: Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030"

Ortsbild und Nutzungen entlang der Hauptstrasse

Der dörfliche Kern von Bürglen wird durch die beiden Strassenachsen geprägt. Der verkehrsbetonte Ausbau der Strassen nimmt wenig Rücksicht auf das gewachsene Ortsbild: Es besteht eine räumliche und physische Dominanz des Strassenverkehrs. Die Strasse zieht sich in einem gleichen Querschnitt durch das Dorf und negiert damit die unterschiedlichen Ansprüche des Umfeldes.



Ortsdurchfahrt Bürglen:

Der heutige Strassenausbau nimmt wenig Rücksicht auf die seitlich angrenzenden Nutzungen.

Es besteht eine Dominanz des Strassenverkehrs

Insgesamt sind in einer ersten Abschätzung auf der Ost-West-Achse nur rund 70 Liegenschaften direkt anstossend und von den unmittelbaren Immissionen der Strasse stark betroffen. Davon sind etwa die Hälfte der Liegenschaften reine Gewerbebauten oder zumindest teilweise gewerblich genutzt. Für die betroffenen Wohnliegenschaften besteht wegen überschrittenen Lärmgrenzwerten ein ausgewiesener Sanierungsbedarf.

Bürglen weist im Zentrum eine Versorgungsfunktion mit verschiedenen Geschäften des Detailhandels, mit einer Bank und einer Postfiliale auf. Die Bauten im Zentrum entlang der Strasse stammen teilweise noch aus dem 19. oder frühen 20. Jahrhundert. Das Ortsbild hat durch den Ausbau der Hauptstrassen gelitten.

Ansprüche des Fuss- und Radverkehrs

Die bestehende Situation weist insbesondere für den Fuss- und Radverkehr Schwierigkeiten auf: Fussgänger werden heute im Bereich der Hauptkreuzung auf zwei Seiten in eine Unterführung abgedrängt. Auch auf den übrigen Strassenabschnitten ist die Zirkulation für den Fussverkehr durch die gerade Linienführung, die bestehenden Umfelddefizite die tendenziell hohen Geschwindigkeiten unattraktiv. Querungen sind nur an wenigen Stellen möglich, diese sind aber teilweise mit Mittelinseln geschützt. In der Längsachse wird der Fussverkehr durch Einmündungen unterbrochen und über die Fahrbahn geführt.

Für den Radverkehr bestehen auf Ost-West-Achse beidseitige Radstreifen. Einbiegemanöver zu den jeweiligen Einfahrten sind schwierig, da für Linksabbiegemanöver ein geschützter Aufstellraum fehlt.



Zentrum mit Kreisel:

Der Fussverkehr wird unter den Boden verdrängt.

3. Ziele einer Sanierung der Ortsdurchfahrt

Es ist unbestritten, dass die bestehenden Verhältnisse entlang der Hauptstrassen heute nicht befriedigen. Die Ortsdurchfahrt Bürglen ist ein Sanierungsfall. Dabei sind folgende Verbesserungen anzustreben:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit insbesondere für den Fuss- und Radverkehr
- Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Aufwertung des Wohnumfeldes und Reparatur des Ortsbildes
- Aufwertung des Umfeldes für Gewerbe und Detailhandel
- Reduktion der trennenden Wirkung der Hauptstrassen

4. Lösungsansätze

Optimierung auf dem bestehenden Trasse

Der Verkehr bleibt auf dem bestehenden Trasse. Eine Sanierung und Verbesserung ist möglich mit den Mitteln der Strassenraumgestaltung und weiteren flankierenden Massnahmen auf den Grundstücken. Solche Massnahmen haben zum Ziel, das bestehende Verkehrsvolumen möglichst verträglich abzuwickeln. Es wird deshalb ein stetiger Verkehrsfluss auf einem reduzierten Geschwindigkeitsniveau angestrebt. Erfahrungen haben gezeigt, dass mit solchen Lösungsansätzen die Immissionen und die trennende

Wirkung der Strasse reduziert werden können. Grundsätzlich sind verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten vorhanden, welche Situationsbedingt eingesetzt werden können:

Gestaltung mit Mittelbereich



Beispiel Ortsdurchfahrt Köniz

Ein Mittelbereich gliedert den Strassenraum und dient als Querungshilfe für den Fussverkehr, aber auch als Ein- und Abbiegespur für den Fahrverkehr. Dadurch können Störungen im Verkehrsfluss minimiert werden.

Mittelbereich bei erhöhtem Querungsbedarf, namentlich in Ortszentren

DTV: 16'000 Fzg/Tg

Gestaltung als Kernfahrbahn



Beispiel Rapperswil,
Schönbodenstrasse

Mit seitlich angeordneten Rad- oder Mehrzweckstreifen wird die optische Breite des Strassenraumes reduziert. Die Mittelmarkierung wird entfernt.

Verbesserungen für Radverkehr trotz eingeschränkten Platzverhältnissen

DTV: 7'000 Fzg/Tg

Reduktion der Fahrbahnbreiten



Beispiel Ortsdurchfahrt Baar

Mit einer Reduktion der Fahrbahnbreite kann dem Fuss- und Radverkehr im Strassenraum mehr Platz eingeräumt werden. Zudem wird eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt und die überquerbare Breite der Fahrbahnen reduziert werden

Seitlich befahrbare Bereiche für grössere Fahrzeuge.

DTV: 10'000 Fzg/Tg

Flächenhafte Gestaltung



Beispiel Biel Zentralplatz

Die Fahrbahn wird optisch aufgelöst und über einen Platz geführt. Dadurch wird eine starke verkehrsberuhigende Wirkung erzielt. Solche Konzepte im Mischverkehr funktionieren auch mit einem hohen Verkehrsaufkommen, wie der Centralplatz mit täglich 12'000 Fahrzeugen zeigt.

Sie sind an Orten mit hohem Anteil des Fussverkehrs geeignet, also vornehmlich im Zentrum

DTV: 12'000 Fzg/Tg.



Beispiel Bahnhofplatz Romanshorn

Der Bahnhofplatz in Romanshorn ist ein Beispiel, wie der Verkehr über eine Platzfläche geführt werden kann. Der Bahnhof bekam mit der Neugestaltung des Platzes ein repräsentatives Umfeld.

Weitere flankierende Massnahmen

Mit weiteren flankierenden Massnahmen können insbesondere die Immissionen reduziert werden. Dazu besteht auf Grund der Lärmschutzverordnung eine Sanierungspflicht des Werkeigentümers.

Mögliche örtliche Massnahmen im Sinne des Lärmschutzes sind:

- Ortsplanerische Massnahmen: Ausscheidung von wenig empfindlichen Gewerbegebieten entlang von stark belasteten Strassen.
- Massnahmen an den Bauten zur Lärmsanierung wie eingeglaste Balkone, Lärmschutzfassaden, seitliche Blenden, Lärmschutzfenster;
- Lärmschutzarchitektur wie vorgesezte Kleinbauten für Ateliers oder Garagen, welche dahinterliegende lärmempfindliche Räume abschirmen;
- Umnutzung von bestehenden Bauten mit weniger empfindlichen Nutzungen (z. B. gewerbliche Nutzung von Wohnliegenschaften);
- Massnahmen bei Sanierungen von alten und neuen Hochbauten: Ausrichtung der Grundrisse mit der Anordnung von lärmempfindlichen Räumen auf die lärmabgewandte Seite.
- Lärmschutzwände und -wälle in guter Gestaltung entlang von Wohnbauten – insbesondere dort, wo aus ortsbaulicher und architektonischer Sicht wenig empfindliche Ortsteile betroffen sind;

Bei bestehenden Bauten besteht die Möglichkeit, dass die Gemeinde oder der Kanton Anreize für eine Lärmsanierung schafft, bis hin zu Gebietssanierungen von zusammenhängenden Liegenschaften. Umnutzungen können kurz-, mittel- und langfristig geplant werden. Im Forschungsbericht „Um-Raum-Potentiale erkennen und nutzen“,² wurden durch das Bundesamt für Wohnungswesen Strategien aufgezeigt, wie in Gebieten mit offener Bebauungsstruktur verkehrsbelastete Wohnsituationen verbessert werden können. Wettbewerbe sind ein gutes Mittel für die optimale Gestaltung.

Tieferlegung des Strassentrassees

Während dem Abstimmungskampf wurde auch eine Tieferlegung des Strassentrassees diskutiert. Dieser Vorschlag stellt wegen den bestehenden Werkleitungen und einer Bauphase unter Verkehr im Siedlungsgebiet hohe Anforderungen. Die Anschlüsse an ein solches Bauwerk sind in innerörtlichen Situationen ortsbaulich anspruchsvoll. Der Vorteil dieser Lösung ist, dass keine neuen Strassen in der offenen Landschaft realisiert werden müssen.

² Bundesamt für Wohnungswesen: Um-Raum-Potentiale erkennen und nutzen – Strategien zur Verbesserung von verkehrsbelasteten Wohnsituationen mit offener Bebauungsstruktur, Bern 2006

Ein Beispiel einer tiefergelegten Verkehrsführung ist der Bahnhofplatz Frauenfeld mit dem unterirdischen Kreisel. Eine Tieferlegung ist auch nur auf einer Teilstrecke möglich, etwa im Zentrum. Die entsprechenden Aufwendungen könnten damit eingegrenzt werden.

Neue Verkehrsführung entlang Bahnlinie?

Grundsätzlich ist auch eine neue Hauptstrasse parallel zur Bahnlinie denkbar. Dadurch könnte die Zerschneidung der offenen Landschaft (im Falle einer neuen Umfahrung) verhindert werden und ein Teil des innerörtlichen Ziel- und Quellverkehrs aufgenommen werden. Der Nachteil solcher Vorhaben liegt in der Verlagerung von Immissionen in andere, meist ebenfalls empfindliche Gebiete. Am Beispiel Bürglen müssten jedoch zu viele Wohngebiete ebenfalls belastet werden. Der Entlastungseffekt ist zu klein und die politische Realisierbarkeit deswegen stark in Frage gestellt.

Ortsumfahrungen als letzte Option

Gemäss aktuellem Wissensstand werden vom Kanton in einer Vorstudie verschiedene Varianten einer Ortsumfahrung geprüft. Dies kann innerhalb des Siedlungsgebietes eine Entlastung bringen und schafft so einen grösseren Handlungsspielraum für Aufwertungsmassnahmen im Ortsinnern.

Dabei gilt: Je grossräumiger die Umfahrung angelegt wird, desto weniger kann der kleinräumige Verkehr auf die Umfahrung verlagert werden. Dies ist insofern von Belang, als ein hoher Anteil des Verkehrs kurze Strecken zurücklegt. So sind gemäss Mikrozensus Verkehr³ 1/3 sämtlicher Autofahrten nicht länger als 3 km und die Hälfte sämtlicher Autofahrten nicht länger als 5 km.

Die Lage der Umfahrung ist auch abhängig von allfälligen weiterführenden Vorhaben – etwa in Richtung Sulgen oder Weinfelden.

5. Was ist zu beachten bei einer modernen Planung?

Einigkeit über Zielsetzung steht vor einer Diskussion über die Massnahmen

Ein weitgehender Konsens über die Zielsetzung (Zielvereinbarung) schafft die notwendige Voraussetzung, um bei der Beurteilung von verschiedenen Massnahmen vorher festgelegte Kriterien und Prioritäten anwenden zu können. In diesem Sinn ist vorgängig zu klären, welche konkreten Absichten mit der vorliegenden Planung verfolgt werden sollen. Dabei sind in einem

³ Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung: Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten

zweiten Schritt auch Kriterien zu definieren, wie die Erreichung des Zieles gemessen werden kann.

Für den Schutz der Umwelt hat eine Sanierung der örtlichen Verhältnisse sowie eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln Priorität gegenüber einer möglichst schnellen und ungehinderten Durchfahrt des motorisierten Verkehrs.

Raumplanerische und betriebliche Möglichkeiten zur Reduktion des bestehenden Verkehrs ausschöpfen

Es darf nicht nur über Lösungsstrategien gesprochen werden, wie der anfallende Verkehr besser verlagert werden kann, sondern auch darüber, was getan werden muss, um unnötigen Verkehr zu verhindern. Ziel und Quelle einer Fahrt ist eine Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort, bzw. Einkaufsladen oder Freizeitangebot. In diesem Sinne stehen raumplanerische Massnahmen im Vordergrund, welche zu verkehrsaarmen Strukturen führen. Solche Massnahmen sind:

- Verhinderung der Zersiedelung in der offenen Landschaft;
- Aufrechterhaltung der Versorgungsstruktur mit Gütern des täglichen Bedarfes;
- Konzentration der Siedlungsentwicklung in den Zentren;
- Verdichtete Wohnbauformen;
- Anordnung von publikumsintensiven Anlagen dort, wo in fussläufiger Distanz auch ein entsprechendes Einzugsgebiet und eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bestehen.
- Parkplätze an den Quell- und Zielorten beschränken und bewirtschaften.

Solche Überlegungen können schlecht in einer auf eine Ortschaft begrenzten Verkehrsplanung beurteilt werden sondern nur in einer kantonsweiten Strategie. Es ist aber wichtig, dass bei künftigen Diskussionen nicht nur bei den Symptomen, sondern auch bei den Ursachen angesetzt wird.

Transparente Grundlagen schaffen

Die Basis für eine vorurteilsfreie Prüfung verschiedener Lösungsmöglichkeiten bildet die Kenntnis des heutigen Verkehrsgeschehens, welche erst eine fundierte Beurteilung des allfälligen Nutzens verschiedener Varianten zulässt. Um die Diskussion auf der Basis von Fakten führen zu können, sind die notwendigen Grundlagen mit detaillierten Verkehrszählungen für das bestehende Verkehrsverhalten zu ermitteln (Anteil Ziel-, Quell- und Binnenverkehr; Verkehrsbeziehungen, Anteile verschiedener Verkehrsarten inklusive Schwerverkehr und Langsamverkehr)

Gesamtverkehrsplanung auch auf Gemeindeebene

Sanierung, Ausbau, Umbau oder Neubau von Strassen zur Verkehrverlagerung ist nur ein Teil einer gesamtheitlichen Verkehrsplanung. Allfällige strassenbauliche Massnahmen sind in ein Gesamtkonzept einzubetten. In diesem Sinn ist hier nicht nur der Kanton gefordert, welcher sich über das kantonale Strassennetz Gedanken machen muss, sondern auch die Gemeinde, die sich mit der Siedlungsentwicklung und Feinerschliessung befassen muss. Dabei ist ein Gesamtverkehrskonzept für die Gemeinde zu erarbeiten, das auch Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Radverkehrs sowie Massnahmen für ein Mobilitätsmanagement enthält.

Beispiel: die Planung zum Tunnel Rapperswil beschränkte sich zunächst auf die Planung der Linienführung und die Projektierung des Tunnels. Verkehrsuntersuchungen haben nun ergeben, dass ein hoher Anteil des Verkehrs im Raum Rapperswil/Jona Binnen-, Ziel- und Quellverkehr ist und durch die Gemeinde selber beeinflusst werden kann. Im Verlauf der weiteren Planung wurde die Tunnelplanung in ein Gesamtverkehrskonzept der beiden Gemeinden integriert. Darin wurden im Rahmen eines Massnahmenkataloges auch Aussagen zum öffentlichen Verkehr, zur Verkehrsberuhigung zum Langsamverkehr festgelegt. Da die Realisierung des Tunnels aus finanziellen Gründen noch nicht erfolgen kann, können nun kurzfristige Massnahmen vorgezogen werden.

Mehrverkehr auf Zufahrtsachsen

Ein neues Verkehrsangebot wie eine Umfahrung hat Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und Siedlungsstruktur. Eine grössere Verkehrszunahme auf den Zugangsachsen ist zu erwarten.

Die positiven und negativen Auswirkungen der jeweiligen Planung sind nicht nur auf das engere Untersuchungsgebiet aufzuzeigen, sondern auch auf die regionale Dynamik.

Beispiel: Die Eröffnung der A53 zwischen Schmerikon und Jona hat auf der Zürcher-Oberland-Autobahn zu einer hohen Mehrbelastung geführt. Dadurch wurde der Druck auf die Schliessung der „Lücke“ zwischen Uster und Wetzikon weiter erhöht.

Flankierende Massnahmen als integraler Bestandteil jedes Projektes

Zu jeder Strassenplanung gehören zwingend auch Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz. Flankierende Massnahmen tragen dazu bei, den Verkehr tatsächlich auf andere Strassen oder Verkehrsträger zu verlagern. Damit soll das entlastete Strassennetz nicht wieder mit neuem Verkehr aufgefüllt wird.

Vorgezogene flankierende Massnahmen können helfen, die Verhältnisse bereits innert kurzer Frist zu verbessern, wenn sich andere Massnahmen aus rechtlichen, finanziellen oder verfahrenstechnischen Gründen verzögern.



Beispiel: die Stadt Visp hat ihre Ortsdurchfahrt im Hinblick auf die Eröffnung der A9 im Sinne einer vorgezogenen flankierenden Massnahmen saniert.

Verbesserung durch vorgezogene Umgestaltung ist auch bei hohem Verkehrsaufkommen möglich.

DTV: ca. 20'000 Fzg / Tg

Strassenraumgestaltung als einzige Massnahme?

Eine Verbesserung der heutigen Situation kann durchaus mit guter Strassenraumgestaltung auf dem bestehenden Trasse sowie mit Lärmschutzmassnahmen an den Gebäuden erfolgen. Es ist nicht mit einer Reduktion des Verkehrsvolumen zu rechnen. Vorteile dieses Ansatzes ist aber der wegfallende Landverbrauch, die geringeren Einwirkungen auf die Landschaft, die zeitlich kürzere Realisierungsmöglichkeit und der geringere Einsatz von finanziellen Mitteln.

Aus der Sicht des Umweltschutzes muss bei der Variantenevaluation immer eine Variante „Optimierung bestehendes Strassennetz“ enthalten sein.

Strassenbau als interdisziplinäre Aufgabe

Wer Strassen innerhalb oder ausserhalb des Siedlungsgebietes plant, gestaltet die Landschaft und das Ortsbild. Die Lösungen sollen deshalb in interdisziplinären Teams ausgearbeitet werden. Der frühzeitige Einbezug von Fachplanern wie Ökologen, Ökonomen, Landschaftsarchitekten und Architekten erweitert das bearbeitbare Themenspektrum und kann zu neuen und besser verankerten Lösungen beitragen.

Beispiel: die Gemeinde Gossau (SG) hat zur Evaluation von Varianten verschiedene Teams eingeladen, welche interdisziplinär mit jeweils einem Verkehrsingenieur und einem Architekten auf Grund eines vorgegebenen Programmes Lösungen erarbeiten mussten. Dadurch konnten insbesondere bei Lösungsvarianten, die innerhalb des Siedlungsgebietes lagen, eine bessere ortsbauliche Integration erreicht werden.

6. Beurteilungskriterien

Bei der Beurteilung von verschiedenen Lösungsmöglichkeiten stehen sich unterschiedliche Weltanschauungen gegenüber, die sich nur schwer unter einen Hut bringen lassen. Der VCS vertritt ideale Interessen des Menschen-, und Naturschutzes. Der volkswirtschaftliche Nutzen muss bei neuen Infrastrukturprojekten grösser sein als die anfallenden direkten und indirekten Kosten. Daraus folgert sich:

Welche Etappierbarkeit ist möglich?

Strassenbauten gehen oft Planungen von mehreren Jahrzehnten voraus. Perfekte Lösungsvorschläge bringen unter Umständen einer ganzen Generation nichts, weil sie nicht innert nützlicher Frist umgesetzt werden können. Daher sind Lösungen zu bevorzugen, welche sich schrittweise umsetzen lassen.

Ist der Einsatz der Mittel effizient?

Umfahrungslösungen kosten schnell mehrere Dutzend oder gar einen dreistelligen Millionenbetrag. Man hat schon bei einem Projekt ausgerechnet, dass die Verlegung eines zu entlasteten Ortsteiles weniger Kosten würde, als die projektierte Umfahrung. In diesem Sinn ist die Effizienz der eingesetzten Mittel zu hinterfragen. Dabei geht es auch um die Frage: wie mit den vorhandenen Finanzen am meisten Menschen im Kanton geholfen werden kann. Bei der Beurteilung der Kosten geht es neben den Baukosten auch um die späteren Aufwendungen für Unterhalt und Betrieb des Werkes.

Werden neue Sachzwänge geschaffen?

Lösungen für Bürglen sollen auch für sich alleine Bestand haben und nicht andernorts zu neuen Verkehrsproblemen und damit zu Sachzwängen führen.

Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf den Lebensraum von Mensch und Umwelt?

Die Auswirkungen der unterschiedlichen Lösungsansätze sind auf die Auswirkungen auf den Lebensraum von Menschen, Tieren und Pflanzen zu untersuchen und offen darzustellen. Dabei stellen sich insbesondere Fragen zur Trennung von Lebensräumen und des Verlustes von wertvollen Kultur- und Naturobjekten

Die offene Landschaft ist ein von der Natur, wie den Menschen geprägter Lebens- und Kulturräum und vermittelt auch Heimat. Gleichzeitig dient sie als Naherholungsraum für die Bevölkerung und als Produktionsgrundlage für die Landwirtschaft. Der Erholungswert einer Landschaft wird durch neue Lärmverfrachtungen in bisher ruhige Landschaftskammern beeinträchtigt.

Welche Auswirkungen auf die Umwelt sind zu erwarten?

Welche Auswirkungen hat das Vorhaben auf den Energieverbrauch, den Lärm, die Luftbelastung, das Grundwasser?

Sind die Lösungen langfristig hilfreich?

Inwieweit kann erwartet werden, dass die vorgeschlagenen Lösungen mittel- und längerfristig auch noch ihre Versprechungen halten? Es gibt viele Beispiele, bei denen die erhoffte entlastete Wirkung leider nur eine kurzfristige Linderung brachte.

7. Folgerung: Sanierung von Ortsdurchfahrten bevorzugen und frühzeitig einplanen

Ortsdurchfahrten mit viel Verkehr müssen vorrangig saniert werden, da nur so einer breiten Bevölkerungsschicht schnell geholfen werden kann.

Strassenraum umgestalten, wenn ohnehin Belags- und Werkleitungserneuerungen anstehen

Strassensanierungen, wie sie oben vorgestellt wurden, sind dann mit geringen Mehrkosten umzusetzen, wenn ohnehin Unterhaltsarbeiten an den Werkleitungen und / oder dem Strassenkörper anstehen. Das Gleiche gilt für die Sanierung von alten oder neuen Hochbauten entlang der Hauptstrassen.

Der Unterhalt des innerörtlichen Strassennetzes ist eine dauernde Aufgabe des Staates und der Gemeinden. Wenn bereits frühzeitig allfällige Instandstellungen bekannt sind, können die entsprechenden Gestaltungskonzepte rechtzeitig entwickelt werden.

Strassenumgestaltungen im normalen Unterhalt einplanen

Dazu braucht es ein langfristiges Programm – sowie im Finanzplan die entsprechenden Mittel, mit denen nicht nur der Unterhalt finanziert werden kann, sondern auch die notwendigen Mehrkosten für Sanierungen und allfällige Umgestaltungen



Beispiel: die Gemeinde Oberriet nutzte die fällige Sanierung der Hauptstrasse und der Werkleitungen, um die lange Ortsdurchfahrt im Sinne von gestalterischen Massnahmen aufzuwerten.

Die Mehrkosten für die Gestaltung blieben relativ moderat.

DTV: ca. 10'000 Fzg / Tg