



## Vorlage an den Grossen Gemeinderat

vom 25. Februar 2003

Nr. 3015

---

Gemeindestrassen

### Aufwertung der Poststrasse

#### 1 Postulatsauftrag

Zur Beantwortung des Postulates hatte der Stadtrat am 10. April 2001 eine Vorlage an den Grossen Gemeinderat verabschiedet. Bei der Behandlung der Vorlage in der Baukommission sprachen sich die Baukommissionsmitglieder deutlich für eine Variante „Poststrasse ohne Individualverkehr“ aus. In der Folge beschloss der Stadtrat, den Postulatsbericht zurückzuziehen und zu ergänzen. Vorliegend ist nun eine Fassung der Postulatsantwort, welche die Ergebnisse der Baukommissions-Debatte berücksichtigt.

Der Grosse Gemeinderat hatte am 18. Juni 1996 folgendes Postulat mit dem Titel „Aufwertung der Poststrasse erheblich erklärt:

„Der Stadtrat wird beauftragt, die bauliche Umgestaltung der Poststrasse in eine attraktive fussgängerfreundliche Allee zu prüfen und darüber dem Grossen Gemeinderat Bericht und Antrag zu erstatten.“

Mit vorliegendem Bericht kommt der Stadtrat diesem Auftrag nach.

#### 2 Ausgangslage

##### 2.1 Grundsätzliche Beurteilung

Die Poststrasse ist städtebaulich und verkehrlich ein bedeutender innerstädtischer Strassenzug. Eine verkehrliche Bedeutung hat sie vor allem für den öffentlichen Verkehr und den Fussgängerverkehr. Sämtliche vom Bahnhofplatz in die östlichen Stadtteile führenden Buslinien der städtischen Verkehrsbetriebe, täglich etwa 600 Busse, fahren über diese Strassenachse. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist die Poststrasse die direkteste Weg-



verbindung zwischen dem Bahnhofplatz und der Altstadt. Während den Hauptverkehrszeiten wird sie daher sehr stark benutzt. Entlang dem Strassenzug befinden sich ausserdem öffentliche Parkplätze, die vor allem der Kundschaft der zahlreichen Ladengeschäfte und Dienstleistungsbetriebe dienen. Beide Strassenseiten werden durch geschlossene Gebäudefronten begrenzt, mit Ausnahme des Grabenpärklis am östlichen und des Bahnhofpärklis am westlichen Strassenende. Die drei- bis fünfgeschossigen Stadthäuser werden heute hauptsächlich gewerblich genutzt. Die Gestaltung der Bebauung erfolgte nach Anfang bis Mitte des 19. Jahrhunderts entworfenen Überbauungskonzepten, die sich teilweise bis heute erhalten haben. Darum weist die Poststrasse auch bauhistorisch eine herausragende städtebauliche Bedeutung auf.

Das Bedürfnis nach einer gestalterischen Aufwertung und Attraktivitätsverbesserung dieser innerstädtischen Geschäftsstrasse ist berechtigt. Eine Aufwertung der Poststrasse mit breiteren Fussgängerflächen und Bäumen im Sinne des Postulats wird daher vom Stadtrat grundsätzlich befürwortet. Voraussetzung dafür ist aber, dass die städtebaulichen Gegebenheiten berücksichtigt und die Parkplätze aufgehoben werden können. Ausserdem ist der Zeitpunkt für Massnahmen abhängig von den anfallenden Unterhaltsarbeiten an der Strasse.

## **2.2 Städtebauliche Situation**

Die Poststrasse verbindet den Bahnhof und die Altstadt. Trotz jahrzehntelangen Bemühungen kam die angestrebte direkte Verbindung Poststrasse - Marktplatz (der „Löchlebad-Durchstich“) nie zustande. Sie wurde mit dem Neubau der „Union“ (1954) endgültig begraben. Übrig blieben eine einfache Passage durch das Union-Gebäude zum Marktplatz und der Neugass-Durchbruch (1877), der wichtigere Eingang zur Altstadt. Diese Disposition hat zur Folge, dass der Fussgängerstrom als Verbindung vor allem die Südseite der Poststrasse benutzt. Es liegt also nicht in erster Linie an der mangelnden Attraktivität oder der jetzigen Schrägparkierung, dass die Nordseite weniger frequentiert wird.

Auch entstehungsgeschichtlich sind die beiden Seiten der Poststrasse unterschiedlich zu gewichten.

- Südseite: Das Konzept für die Bebauung der Webersbleiche (1806) ist 50 Jahre älter als jenes des „Simonquartiers“ auf der Nordseite. Um betont städtisch zu sein, sollten die Hauptbauten direkt an der Poststrasse stehen, ohne Vorgärten, Bäume, Balkone oder Erker. Für idyllische Gärten war der grosszügige Hof vorgesehen.
- Nordseite: Nach der Eröffnung der Bahn war ein grossstädtischeres Cachet gefragt: Die vom Architekten Bernhard Simon in den Jahren 1856/57 im Eilzugstempo gebaute Häu-



serzeile zeigt eine betont einheitliche Gestaltung mit vielen stark plastischen horizontalen Elementen: Einheitliche Einfriedung der Vorgärten, durchgehender Balkon im Hauptgeschoss, einheitliche doppelgeschossige Geschäftszone, schweres Kranzgesims, flaches Walmdach. Die Vorgartenzone war schon im Quartierplan von 1840 (J. Ch. Kunkler) enthalten.

Die südseitige Häuserzeile ist im Laufe des 20. Jahrhunderts vollständig neu gebaut worden. Das ursprüngliche Bebauungskonzept war dabei nach wie vor richtungsweisend. Auf der Nordseite sind die Vorgärten zwischen der Schützengasse und der Waisenhausstrasse vollständig verschwunden; die Bäume erinnern an die einstige Gestaltungsidee. Trotz dieser massiven Veränderungen ist die städtebaulich unterschiedliche Gewichtung der beiden Strassenseiten gut erhalten geblieben. Der heutige bauliche und strassenräumliche Charakter des Strassenzuges ist somit entstehungsgeschichtlich verstehbar und entspricht nach wie vor der aktuellen Situation und Entwicklung von Stadtstruktur und Nutzung (Beilagen 1 und 2).

### **3 Gestaltungsmöglichkeiten**

#### **3.1 Städtebau**

Die Aufwertung der Poststrasse könnte, entgegen dem Vorschlag des Postulates, auch ohne eine neue Baumreihe auf der Südseite erreicht werden (Beilage 3 und 4). Hierzu wäre eine Umgestaltung der nordseitigen Parkplatz- und Trottoirfläche von der Schützengasse bis zur Waisenhausstrasse vorzunehmen. Der Fussgängerbereich entlang den Läden würde belassen, im mittleren Teil in der Flucht der bestehenden Baumreihe eine Mischfläche abgegrenzt und entlang der Fahrbahn ein Trottoir angelegt. Die Mischflächen könnten begrünt, bekiest, gepflästert oder mit einem bituminösen Belag versehen werden. Für die Ladenbetriebe und Geschäfte würde die Möglichkeit oder der Anreiz geschaffen, sich vermehrt zur Strasse hin zu öffnen. Während diese Strassenseite gestalterisch eher nutzungsorientiert die Fussgängerinnen und Fussgänger zum Flanieren einladen könnte, wäre dem Fussgängerstrom auf der Südseite ein um etwa 1,3 Meter breiteres Trottoir zur Verfügung zu stellen. Diesen Fussgängerstrom auf die Nordseite umleiten zu wollen, wäre jedoch weder sinnvoll noch mit den üblichen Mitteln möglich.

Wie Projektstudien ergeben haben, könnte das südseitige Trottoir zu Lasten der Fahrbahn aber auch derart verbreitert werden, dass auf der ganzen Länge Bäume gepflanzt werden könnten (Beilage 5 und 6). Da aber die Baumgruben zwischen bestehende Werkleitungen und den eingedolten Irabach zu liegen kämen, wären besondere Massnahmen zum Schutz dieser Bauwerke nötig. Bei einer Erneuerung des Kanals müssten die Bäume entfernt wer-



den. Die zweite Baumreihe auf der Südseite würde das Konzept der historisch entstandenen Bebauung teilweise missachten. Wegen der Nähe zu den Gebäudefassaden und den Leitungsschutzmassnahmen wäre das Wachstum der Bäume eingeschränkt. Die von der Grosszügigkeit der Gestaltungsidee her erwünschte besondere strassenräumliche Wirkung der Baumpflanzungen könnte daher nicht vollumfänglich erreicht werden.

Beim Bahnhofpärkli könnte das Gestaltungskonzept mit einer oder mit zwei Baumreihen fortgesetzt werden. Der „Eingang“ in die Poststrasse würde dadurch gestalterisch eingeleitet und gleichzeitig der wertvolle Ruhebereich des Pärklis erweitert. Die nordseitige Einmündung der Waisenhausstrasse würde - als Trottoirüberfahrt umgebaut - den Gestaltungsabschnitt auf der Ostseite abschliessen.

Von der Waisenhausstrasse bis zum Oberen Graben ist die ursprüngliche Vorgartensituation noch intakt und sollte so belassen werden. Hier besteht im Sinne der angestrebten Attraktivierung Verbesserungsbedarf auf der südlichen Strassenseite, wo der Fussgängerstrom Bahnhof - Altstadt, die wartenden oder aussteigenden Busfahrgäste sowie die Besucherinnen und Besucher des Grabenpärklis aufeinander treffen. Eine gewisse Entflechtung dieser Nutzungen könnte erreicht werden, wenn der Strassenraum etwas ausgeweitet würde. Eine platzartige Verbreiterung des Trottoirs entlang der Bushaltekante könnte die heutige Kleinmassstäblichkeit beheben und vor allem den Fussgängerstrom aus dem Ruhebereich des Pärklis herauslösen. Das Grabenpärkli wäre gartenbaulich neu abzugrenzen und neue Baumpflanzungen würden den räumlichen Abschluss bilden. Die Grünanlage könnte dadurch sinnvoll ergänzt werden. Die VBSG-Wartehalle müsste etwas zurückversetzt und in die Grüngestaltung integriert werden.

### **3.2 Verkehr**

Die Ideen für die strassenräumliche Gestaltung könnten durch Veränderungen der Verkehrsführung unterstützt werden. Insbesondere wäre zu prüfen, ob die Poststrasse für den privaten Motorfahrzeugverkehr gesperrt werden sollte. Im Abschnitt Schützengasse bis Waisenhausstrasse scheint dies möglich. Sicherzustellen wäre die Erschliessung der Läden und Gewerbebetriebe, die aber grösstenteils auch über Zugänge von den Gebäuderückseiten her verfügen. Für Anlieferungen müssten nötigenfalls Ausnahmen signalisiert werden. Ebenso müsste die Parkierung entfernt und dafür Ersatz geschaffen werden. Ohne motorisierten Individualverkehr könnte die Fahrbahn der Poststrasse auf eine einzige Fahrspur verschmälert werden. Weil der Veloverkehr zugelassen bleiben sollte und aus Unterhaltsgründen wäre eine Reduktion der Fahrbahn auf 4.5 Meter Breite möglich. Es könnte dadurch eine Gehwegbreite von rund 3 Metern zusätzlich vom Fussgängerverkehr genutzt werden. Strassenräumlich und verkehrlich wäre es sinnvoll, diese Mehrbreite im Wesentlichen dem südseitigen Gehweg zuzuschlagen. Wenn der private Verkehr auf der Poststrasse weiterhin zuge-



lassen würde, wäre für den Fussgängerverkehr lediglich eine Mehrbreite von 1.3 Meter möglich.

Eine Sperrung der Poststrasse für den privaten Motorfahrzeugverkehr hätte Auswirkungen auf das ganze Strassennetz in diesem Quartier. Das Verkehrssystem für die Erschliessung aller Liegenschaften zwischen Bahnhofstrasse, Oberer Graben, St. Leonhard-Strasse und Bahnhofplatz müsste überprüft und zweckmässig angepasst werden. Dabei spielen noch offene Überbauungsabsichten (Webersbleiche), die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, aber auch städtebauliche Aspekte eine Rolle. Auch die heutigen Fahrrouten der öffentlichen Verkehrsmittel wären in diesem Zusammenhang in Bezug auf mögliche Optimierungen zu untersuchen.

### **3.3 Fazit**

Die beschriebenen Gestaltungsmöglichkeiten wären insgesamt in der Lage, die Attraktivität der Poststrasse wesentlich und im Sinne des Postulats zu verbessern. Die Fussgängerflächen würden vergrössert und es könnten zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Die Vorstellung einer grossstädtischen „Prachtstrasse“, einer St.Galler „Rambla“, ist aber aus Platzgründen nicht umsetzbar.

Die Aufwertung der Poststrasse ist sinnvoll und möglich und soll daher in entsprechende Strassenprojekte integriert werden. Dabei ist ein Vorgehen in Etappen zweckmässig. Die Sperrung des mittleren Abschnittes für den motorisierten Individualverkehr ist als Teil einer Gestaltungslösung zu prüfen. Es muss mit einem finanziellen Aufwand in der Grössenordnung von etwa einer Million Franken gerechnet werden.

## **4 Mögliches Vorgehen**

Die Poststrasse lässt sich in drei Bereiche gliedern:

### **4.1 Abschnitt Bahnhofstrasse bis Schützengasse**

Zwischen dem Bahnhofplatz und der Schützengasse wurden die Fahrbahn und das südliche Trottoir im Jahre 1995 instand gestellt. Anfang 1998 sind entlang dem Bahnhofpärkli Taxi-standplätze markiert und die vier bewirtschafteten Parkfelder auf die Südseite verlegt worden.

In diesem Bereich ist die Umsetzung des Postulats erst längerfristig vertretbar. Weil die Poststrasse unmittelbar an den Bahnhofplatz angrenzt, sind auch die konkreten Ergebnisse und Entscheide für die geplante Neugestaltung des Bahnhofplatzes abzuwarten.



#### **4.2      Abschnitt Schützengasse bis Waisenhausstrasse**

Dieser Abschnitt bildet das Kernstück der Poststrasse. Hier befinden sich hauptsächlich auch die Parkierungsmöglichkeiten für die umliegenden Geschäfte und Gewerbebetriebe. Gestalterische Massnahmen lassen sich erst realisieren, wenn für die 21 Parkplätze Ersatz geschaffen worden ist. Dies wäre mit einer Parkgarage Webersbleiche gegeben. Die auf dem Fussgängerbereich der Nordseite möglichen neuen Aktivitäten, Ladennutzungen, Restaurationsbetriebe usw. müssten gezielt gefördert werden.

Eine grundlegende Sanierung der Strasse steht an. Trotz seinerzeitiger verstärkter Ausführung senkt sich der Oberbau unter der Busspur zusehends. Die strassenbauliche Sanierung der Fahrbahn wäre ein geeigneter Anlass für das Auslösen der angestrebten Neugestaltung.

#### **4.3      Abschnitt Waisenhausstrasse bis Oberer Graben**

Die Bushaltestelle „Poststrasse“ musste vor drei Jahren strassenbaulich dringend saniert werden. Die unter Punkt 3.1 erläuterte Gestaltungsidee mit Einbezug des Grabenpärklis wurde dadurch nicht tangiert. Die Verwirklichung dieser gestalterischen Aufwertung ist terminlich offen. Die dafür nötigen finanziellen Mittel liegen in der Kompetenz des Stadtrates.

### **5          Anträge**

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Vom vorliegenden Bericht wird Kenntnis genommen
2. Das Postulat „Aufwertung der Poststrasse“ wird als erledigt am Protokoll abgeschrieben

Der Stadtpräsident:  
Christen

Im Namen des Stadtrates  
Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilagen:  
2 Übersichtspläne Städtebau  
4 Skizzen Gestaltungsideen

