

Vorlage Stadtparlament

Datum	6. Februar 2018
Beschluss Nr.	1391
Aktenplan	732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

St.Georgen-Strasse, Wiesenstrasse bis Bubenbergweg; Neugestaltung

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Projekt für die Neugestaltung der St.Georgen-Strasse im Abschnitt Wiesenstrasse bis Bubenbergweg im Kostenbetrag von CHF 990'000 wird gutgeheissen und für die nach Abzug der Beiträge Dritter verbleibenden Kosten von CHF 760'000 ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziffer 1 nach Art. 8 Ziffer 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

1 Ausgangslage

Das Quartier St.Georgen ist ÖV-mässig mit den Buslinien 2 und 8 der VBSG und zudem direkt von der südlichen Altstadt her mit der Mühleggbahn sowie für den Individualverkehr über die Gottfried-Keller-Strasse erschlossen. Einen weiteren wichtigen Zubringer für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stellt die St.Georgen-Strasse dar. Diese beiden Strassen vereinigen sich oberhalb der Mülenschlucht, an der durch die topographischen Verhältnisse gegebenen Eingangspforte zum Quartier St.Georgen. Für den Fussverkehr befinden sich an diesem Ort der Ausgangspunkt diverser Wegverbindungen in alle Himmelsrichtungen sowie der Zugang zum öffentlichen Verkehr der Bergstation der Mühleggbahn und der beiden Bushaltestellen Mühlegg. Der Bereich beim Mühleggweiher bildet somit sowohl in verkehrlicher Hinsicht als auch mit seinem gewerblichen Angebot (Kleingewerbe, Restaurant, Tankstelle etc.) gewissermassen den Auftakt ins Quartier. Er präsentiert sich als belebter, gut frequentierter Ort, wobei die vielfältigen Nutzungen oftmals auch zu etwas chaotischen Verhältnissen führen. Dies bestätigt nicht zuletzt die Unfallstatistik. Wegen mehrerer polizeilich registrierter Unfälle mit Leichtverletzten wurde der Bereich Mühlegg im Jahre 2014 gar als Unfallschwerpunkt eingestuft. Es besteht ein ausgewiesener Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrs- und Parkiersituation. Dies hat auch die Schwachstellenanalyse, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Arbon-Rorschach (2. Generation) durchgeführt wurde, eindeutig bestätigt (Schwachstelle / Massnahme 15c.142.RF).

Von Quartierbewohnern und Quartierbewohnerinnen und vor allem vom Quartierverein sowie vom Verein „Wohnliches St.Georgen“ wurden in der Vergangenheit verschiedene verkehrliche Anliegen geäussert. Auf die im Januar 2010 durch den Verein „Wohnliches St.Georgen“ eingereichte Petition mit dem Wunsch, aus Gründen der Sicherheit und Lebensqualität auf der St.Georgen-Strasse von der

Mühlegg bis zur Einfahrt ins ehemalige Maestrani-Areal eine Tempo 30-Zone oder eine Begegnungszone einzurichten, gab der Stadtrat am 6. Juni 2010 die folgende Antwort:

Das Anliegen für ein sicheres und lebenswertes Quartierzentrum wird vom Stadtrat unterstützt. Die Frage der dafür notwendigen Massnahmen ist jedoch auch mit der Quartierbevölkerung noch zu diskutieren. Der Stadtrat möchte deshalb Ihr Anliegen im kommenden Herbst anlässlich einer im Einvernehmen mit Ihnen und mit dem Quartierverein zu organisierenden Quartiersversammlung besprechen.“

An der in der Folge durchgeführten Quartiersversammlung wurden seitens der Vertreter der Stadt die Ausgangslage, die verkehrlichen Fakten und Auswertungen sowie die Einschätzung der Situation geschildert mit dem Resultat, dass eine Tempo 30-Signalisation einzig in Ergänzung mit Strassenbaumassnahmen eine nachhaltige Verbesserung bringt. Indes war von Anfang an klar, dass aufgrund des ausreichenden baulichen Zustandes der St.Georgen-Strasse im Abschnitt zwischen Mühlegg und dem Maestrani-Areal eine umfassende Strassenraumgestaltung mit Ausnahme der nachstehenden Sofortmassnahmen erst in 15 bis 20 Jahren erfolgen wird:

- optische Strasseneinengung mittels farbiger Bänder entlang des Strassenrandes;
- versuchsweise Einführung von Tempo 30
- Einrichten einer Eingangssituation bei der Bergstation Mühlegg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Beruhigung des Verkehrs und zur Aufweitung des Bereiches (Gegenstand dieser Vorlage).

Die erstgenannte Sofortmassnahme wurde zwischen der Haltestelle Mühlegg und der Brandstrasse im Jahre 2011 umgesetzt, und zudem wurde der Fussgängerstreifen im Quartierzentrum beim Restaurant Adler mittels Bodenleuchten optisch hervorgehoben. Die geplante versuchsweise Einführung von Tempo 30 ist wegen eines hängigen Rechtsverfahrens blockiert. Die Neugestaltung des Eingangsgebietes (3. Sofortmassnahme) wurde zusammen mit dem Quartierverein, dem Verein „Wohnliches St.Georgen“ und den direkt betroffenen Anwohnern und Anwohnerinnen entwickelt.

Für das vorliegende Projekt spricht nicht primär der bauliche Zustand der St.Georgen-Strasse, die massgeblichen Argumente sind vielmehr sowohl die erheblichen Defizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit und -abwicklung als auch die seinerzeitige Zusage des Stadtrates für die Umsetzung von Sofortmassnahmen. Der Projektperimeter wurde allerdings erweitert, und zwar aufgrund eines nördlich an den Eingangsbereich angrenzenden Strassenabschnittes, der sich in einem schlechten baulichen Zustand befindet. Für diesen Abschnitt fallen Ohnehin-Kosten im Umfang von CHF 270'000 an.

Aufgrund der umfangreichen verkehrlichen Anforderungen und der hohen gestalterischen Ansprüchen wurde das Projekt von einer interdisziplinären städtischen Fachgruppe sowie einem externen Fachplanungsbüro begleitet. Die hauptbetroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sowie Vertreterinnen und Vertreter des Quartiervereins und des Vereins „Wohnliches St.Georgen“ wurden mehrmals über den Projektstand orientiert und konnten ihre spezifischen Anliegen einbringen. Auch die Äusserungen verschiedener Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner nach einer Präsentation des Projekts in der Quartierzeitung, die vor allem die Möblierung im Bereich des Mühleggweihers betrafen, sind in das vorliegende Projekt eingeflossen.

2 2 Projekt

2.1 Zielsetzungen

Das Projekt umfasst den etwa 120 m langen Abschnitt der St.Georgen-Strasse zwischen der Wiesenstrasse und dem Bubenbergweg sowie die obersten 25 m der nach Norden abfallenden St.Georgen-Strasse. Die Randbedingungen und Ansprüche an diesen Projektperimeter sind vielfältig. Zusammengefasst lautet die Aufgabe, einen adäquaten Auftakt in das Stadtquartier St.Georgen zu schaffen. Er soll als zentrales Element eine zweckmässige Anordnung zweier Bushaltestellen mit entsprechenden Warteräumen und eine sichere Querung der St.Georgen-Strasse im Bereich zwischen der Bergstation der Mühleggbahn und dem Mühleggweiher / Wiesenweg enthalten. Weitere Zielsetzungen sind eine übersichtlichere Anordnung der Parkplätze vor der Liegenschaft St.Georgen-Strasse Nr. 42 (Café Mühlegg), die Erhöhung der Aufenthaltsqualität beim Mühleggweiher unter Beibehaltung der bestehenden Möblierung wie Rabatten, Sitzbänken und Buswartehalle und schliesslich eine „Entrümpelung“ und Attraktivitätssteigerung der nordseitigen öffentlichen Fläche zwischen der St.Georgen-Strasse und dem Steinachbogen mit einer modernisierten Entsorgungsstelle und der Wahrung des bisherigen Parkplatzangebots.

2.2 Projektbeschreibung

Ausgangspunkt der planerischen Überlegungen war die Frage der Anordnung der Bushaltestellen. Nach Prüfung verschiedener Varianten hat sich die Fachgruppe im Grundsatz für das bisherige Konzept entschieden, bei dem die Haltestellen etwa 20 Meter „auseinandergezogen“ bleiben. Allerdings werden die Fahrbahnränder so optimiert, dass beide Bushaltestellen an weitgehend geraden Haltekanten liegen. Da die Zufahrten zu den Haltestellen aus strassengeometrischen Gründen nicht geradlinig ausgebildet werden können, müssen die Haltekanten von den Bussen überstrichen werden, weshalb die Haltekantenhöhe auf 16 cm beschränkt werden muss. Der Individualverkehr ist bei solchen Fahrbahnhaltestellen oft versucht, den wartenden Bus zu überholen, was im vorliegenden Fall mangels ausreichender Sichtweiten zu ausserordentlich gefährlichen Situationen führen kann. Um solche Fahrmanöver wirksam zu verhindern, sollen ein Überholverbot signalisiert sowie als gestalterische Massnahme vor und längs der Bushaltestellen eine Mittelrinne mit einer Vertiefung von 6 cm angeordnet werden. Im rund 20 m langen Zwischenbereich zwischen den beiden Bushaltestellen wird die Fahrbahn über zwei Rampen leicht angehoben. So entsteht an übersichtlicher Stelle ein klar definierter und mit nur drei Zentimeter Anschlag auch ein komfortabler Strassenübergang für Fussgängerinnen und Fussgänger, dessen Funktion zudem mit einem aufgehellten Belag hervorgehoben wird. Auf die Markierung eines Fussgängerstreifens wird im Hinblick auf die mögliche Einführung einer Tempo-30-Zone bewusst verzichtet, um die (nicht vortrittsberechtigten) Querung der Fahrbahn auf der ganzen Länge dieses Zwischenbereichs zu ermöglichen.

Die neue Fahrbahnbreite beträgt 6.50 m, was vor allem im oberen östlichen Projektabschnitt eine deutliche Reduktion gegenüber heute bedeutet. Die daraus resultierenden Trottoirbreiten liegen bei mindestens 2 m. Aufgrund systematischer Sondagen wurde festgestellt, dass in der unteren westlichen Projekthälfte der bauliche Zustand des Strassenraums deutlich schlechter ist als im oberen Teil. Das bedingt unabhängig von den übrigen Anforderungen einen vollständigen Oberbauersatz im gesamten Fahrbahn- und Gehbereich. Im östlichen Projektabschnitt hingegen sind es vor allem betriebliche, funktionale und gestalterische Anliegen, die den Projektinhalt bestimmen. Die bauliche Eingriffstiefe beschränkt sich hier auf eine Anpassung der Fahrbahnränder sowie einen Belagersatz.

2.3 Parkierung und Möblierung

Der längliche Platz vor dem Mühleggweiher und dem Café Mühlegg wird – insbesondere auch aufgrund der Rückmeldungen aus dem Quartier – in gestalterischer Hinsicht belassen, d.h. die Rabatten und die erst vor kurzem neu gebaute Buswartehalle bleiben unverändert bestehen. Der übrige Gehbereich wird durch einen Vollausbau ersetzt. Schliesslich werden die Sitzbänke und auch die Abzäunung zum Weiher hin wieder montiert. Der Vorplatz beim Café Mühlegg und bei den angrenzenden Geschäften wird neu organisiert. Die dortigen, durchschnittlich 2 m breiten, zu schmal markierten Parkplätze erschweren die Zugänge und führen mangels Übersichtlichkeit oftmals zu riskanten (Rückwärts-)Fahrmanövern. Weil in diesem Bereich inskünftig auch die Strassenquerung neu organisiert bzw. an einem Ort zusammengefasst werden soll, ist eine Reduktion und Neuordnung der Parkplätze eine zwingende Konsequenz. Vorgesehen sind drei öffentliche blau markierte Parkplätze (heutiger Bestand = 5) sowie zwei gelb markierte Parkplätze für die Geschäfte, die allesamt strassenparallel positioniert werden. Damit werden gefährliche Rückwärtsfahrmanöver vermieden.

Der sichelförmige Platz zwischen dem Gebäude der Bergstation der Mühleggbahn und der Liegenschaft St.Georgen-Strasse Nr. 49, erfährt mit der Anpassung des Fahrbahnrandes und der neuen Ufermauer der Steinach beidseitig eine wirksame Vergrösserung. Zur Abfallentsorgung werden im östlichen Teil dieses Platzes fünf Unterflurcontainer angeordnet. Etwa in der Mitte der Fläche werden je drei gegenüberliegend angeordnete Parkplätze (Blaue Zone) parallel zur Strasse markiert, sodass sowohl die Ein- wie auch die Ausfahrt vorwärts erfolgen können. Heute befinden sich dort sieben – senkrecht zur Strasse hin – markierte Parkplätze, die nur durch (unübersichtliches) Rückwärtsmanöver verlassen werden können. Zudem werden in diesem Bereich sowohl eine neue Normwartehalle für die Busse der VBSG und ein Velounterstand gebaut als auch zwei markante und gestalterisch präzise platzierte Einzelbäume gepflanzt. Für den Kiosk besteht in Zukunft die Möglichkeit, mittels Stehtischen eine kleine Aussenwirtschaft zu betreiben, was einen Beitrag zur neu gewonnenen Attraktivität dieses Ortes bilden soll.

Auch vor der Liegenschaft St.Georgen-Strasse Nr. 39 sollen die vier privaten Parkplätze aus Sicherheitsgründen fahrbahnparallel angeordnet werden. Dieser Massnahme kommt entgegen, dass der Verkehrsknoten der nordwärts abbiegenden St.Georgen-Strasse etwas reduziert wird. Die damit einhergehende Anpassung der Fahrbahnränder und der Gehwege (aus Gründen des Hochwasserschutzes für das Klosterviertel) sowie der generell schlechte bauliche Zustand sind die Gründe dafür, weshalb der Projektperimeter über den Verkehrsknoten hinaus um rund 25 m ausgedehnt wurde.

2.4 Baukoordination

Im Rahmen eines separaten Wasserbauprojekts wird innerhalb des vorliegenden Projektperimeters das Gerinne der eingedolten Steinach saniert. Als weitere Massnahme, die allerdings erst im Zuge des Strassenbaus realisiert wird und zu Lasten des vorliegenden Strassenprojekts geht, muss auch die zugehörige Deckenplatte in einem Teilabschnitt ersetzt werden. Die baulichen Bedürfnisse der Werke in diesem Projektperimeter wurden bereits weitgehend umgesetzt. Kleinere Anpassungen sind zudem an privaten Schmutzwasserleitungen vorgesehen, welche im Zuge der erwähnten Gerinnesanierung erfolgen.

3 3 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für das vorliegende Projekt belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag auf insgesamt CHF 990'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

	CHF
Bauhauptarbeiten	662'000
Baunebenarbeiten / Bepflanzung	239'000
Unvorhersehbares	27'000
Honorare	<u>62'000</u>
Total Baukosten	990'000

Die Mehraufwendungen, die durch den Bestand an Werkleitungen in der Strasse entstehen, sind von den Werkeigentümern zu übernehmen. Zudem werden diesem Bauvorhaben die bei früheren Werkleitungsaufgrabungen vereinnahmten Aufgrabungsgelder, total CHF 54'000, gutgeschrieben.

Aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes kann ein Beitrag von 40 % an die sogenannten anrechenbaren Kosten von Massnahmen, die dem Langsamverkehr dienen, erwartet werden. Von den Gesamtkosten des Strassenbaus können somit folgende Beträge abgezogen werden:

		CHF
▪ Kostenanteil Entsorgung St.Gallen	./.	8'000
▪ Kostenanteil St.Galler Stadtwerke G+W	./.	2'000
▪ Instandstellungsanteil TBA-SI infolge von früheren Aufgrabungen	./.	54'000
▪ Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm (40 % von ca. CHF 415'000)	./.	<u>166'000</u>
Total Verpflichtungskredit		<u>760'000</u>

Die gesamte instand zu stellende Strassenfläche beträgt rund 2'550 m². In der laufenden Investitionsplanung sind für dieses Bauvorhaben Kosten von brutto CHF 750'000 und von netto CHF 450'000 für den städtischen Anteil veranschlagt. Gründe für die höheren Kosten sind einerseits die Ausdehnung des Projektperimeters über den Knotenbereich der St.Georgen-Strasse hinaus und andererseits die zusätzliche bauliche Anpassung der Vorplatzbereiche der Bergstation Mühlegg und des Cafés Mühlegg.

4 4 Klassierung

Mit dem Projekt ist auch der Strassenplan der Politischen Gemeinde St.Gallen anzupassen. Es ist vorgesehen, die Aufenthalts- und Nutzfläche vor dem Weiher bzw. dem Café Mühlegg gleich wie die bestehende St.Georgen-Strasse als Gemeindestrasse 1. Klasse einzuteilen. Zudem soll die Trottoirfläche beim Grundstück Nr. C1736, die heute mit einem Fusswegrecht geregelt ist, ebenfalls analog der Strasse klassiert werden.

5 5 Weiteres Vorgehen

Nach der Genehmigung des vorliegenden Projektes durch das Stadtparlament sind dem Stadtrat der Teilstrassenplan und die verkehrspolizeilichen Massnahmen zur Genehmigung vorzulegen. Die öffentliche Auflage erfolgt anschliessend.

Vorbehältlich der rechtzeitigen Erledigung allfälliger Rechtsverfahren soll der Baubeginn anfangs Juli 2018 stattfinden.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber-Stv.:
Eichbaum

Beilage:

- Übersichtsplan
- Situationsplan Gestaltung
- Kostenvoranschlag

Konto: 61.50102.980