
Architekten brechen eine Lanze für mehr Bäume im Stadtraum

Das Architekturforum Obersee schaltet sich in die Debatte um das Projekt «Stadtraum» in Rapperswil-Jona ein.

Pascal Büsser

Es ist neben dem Stadttunnel das verkehrspolitisch bedeutendste Projekt in Rapperswil-Jona – die Neugestaltung der 2,7 Kilometer langen Ost-West-Achse. Am 17. November kommt die Vorlage «Stadtraum Neue Jonastrasse – Gallerstrasse» an die Urne. Bei vielen Anwohnern kommt das Projekt schlecht an. Denn es tangiert rund 130

private Parzellen. Teils müssten die Anstösser – unter Entschädigung – Vor- und Parkplätze weggeben. In einigen Fällen führen die geplanten Trottoirs durch heutige Liegenschaften. Für das Nein-Komitee, das primär aus Anwohnern besteht, ist das Projekt «überrissen». Mitte Oktober haben sie ihre Kampagne eröffnet (Ausgabe vom 15. Oktober). Und werben mit Plakaten bei ihren Liegenschaften für ein Nein.

Sie argumentieren unter anderem, dass wertvolle Vorgärten für die geplante «Prachtallee» weichen müssten.

«Bäume effektiv und günstig»

Nun schaltet sich das Architekturforum Obersee in die Diskussion ein. Der Verein von gut 50 Architekten aus Rapperswil-Jona und Umgebung versteht sich nicht als explizites Pro-Komitee, wie Vorstandsmitglied Simon Zumstein

sagt. «Wir möchten aber aus fachlicher Sicht einige Themen kommentieren, die in der Debatte immer wieder vorkommen.» So brechen zwei Landschaftsarchitekten eine Lanze für die kritisierten Bäume im Stadtraum. Richtig gepflanzt, seien sie ein effektives und kostengünstiges Gestaltungselement. Dass die Gegner mit bedrohten Vorgärten argumentieren, halten sie für «etwas vorgeschoben». **Seiten 2 und 3**

Illegale Biketrails kontrolliert

St. Gallen Wie bereits unlängst in den Medien angekündigt, haben Forst- und Jagdverantwortliche zusammen mit der Kantonspolizei St. Gallen inzwischen an neuralgischen Stellen im Wald Kontrollen durchgeführt. Die Kontrollen erfolgten allerdings vorerst ohne Bussen zu verteilen, sondern um Bikerinnen und Biker auf ein allfälliges Fehlverhalten hinzuweisen, heisst es in einer Mitteilung der Staatskanzlei vom Donnerstag.

Immer mehr illegale Trails

Abseits von öffentlichen Strassen und Wegen ist das Velofahren oder eben das Biken verboten. So will es das kantonale Waldgesetz. Die Zunahme von illegalen Biketrails quer durch den Wald haben Jagdorgane und Forstdienst dazu veranlasst, verstärkt für das Thema zu sensibilisieren, aber auch den Vollzug zu forcieren.

Am vergangenen Samstag postierten sich Mitarbeiter der Polizei-, Forst- und Jagdorgane bei illegalen Biketrails im Wald. Vorgängig wurden Bikeclubs und Veloorganisationen angeschrieben sowie in den Medien und Gemeindefachblättern entsprechende Informationen publiziert.

Das Thema vertiefen

Die Gespräche mit den Bikerinnen und Bikern waren konstruktiv. Die angehaltenen Personen zeigten Verständnis für die Anliegen des Lebensraumschutzes, wiesen aber auch darauf hin, dass geeignete Angebote fehlen würden, vor allem für ambitionierte Bikesportlerinnen und -sportler.

In nächster Zeit werden diverse Gespräche mit privaten und öffentlichen Institutionen stattfinden, bei denen das Thema Biken im Wald vertieft erörtert werden soll. Parallel dazu wird die Aufklärungsarbeit weitergeführt. Die Kontrollaktionen im Wald werden im Frühjahr wiederholt. Dann müssen fehlbare Personen mit Bussen oder Anzeigen rechnen. (sk/lz)

Polizei zieht positive Bilanz

St. Gallen Am Donnerstagabend ist im Kanton St. Gallen von vielen, hauptsächlich jugendlichen Personen Halloween gefeiert worden. Der Kantonspolizei St. Gallen wurden nur wenige Sachbeschädigungen gemeldet. Strafanzeigen sind noch keine eingegangen, wie die Polizei gestern mitteilte.

Die Kantonspolizei zeigte eine starke Präsenz und kontrollierte viele Jugendliche. In ermahnenden Gesprächen wurden diese auf ihr Handeln aufmerksam gemacht. Viererorts wurden auch Kinder in Begleitung von Erwachsenen festgestellt. Entgegen früheren Jahren wurden keine Strafanzeigen eingereicht. Erfahrungsgemäss werden Sachbeschädigungen oftmals erst am Tag festgestellt. Daher sei es nicht auszuschliessen, dass sich Geschädigte noch bei der Kantonspolizei melden werden, so die Polizei. (lz)

«Es ist für uns undenkbar, ...»

Die Neugestaltung der Ost-West-Achse in Rapperswil-Jona stösst bei den Anwohnern auf Widerstand. Aus Sicht von Architekten

Pascal Büsser

Am 17. November entscheidet die Stimmbewölkerung von Rapperswil-Jona über die bedeutendste Verkehrsvorlage neben dem Stadttunnel, über das Projekt «Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse». Mitte Oktober hat das Neinkomitee seine Kampagne eröffnet (Ausgabe vom 15. Oktober). Nun schaltet sich das Architekturforum Obersee (AFO) in die Debatte ein. «Wir verstehen uns nicht explizit als Ja-Komitee», sagt Vorstandsmitglied Simon Zumstein, der mit den Landschaftsarchitekten Raphael Gloor und David Näf für das AFO spricht. Das AFO finde das Projekt aber sehr wichtig für die Stadtentwicklung. «Wir möchten deshalb aus fachlicher Sicht einige Themen kommentieren, die in der Debatte immer wieder vorkommen.» Dabei steht weniger der Verkehr im Fokus. Diesem wird die «Linth-Zeitung» einen separaten Artikel widmen. «Es geht beim Projekt nicht nur um eine Verkehrsachse, sondern um die Gestaltung des Stadtraums», sagt Zumstein. Die drei Architekten kommentieren acht Argumente der Gegner.



Sagen Ja: Für Raphael Gloor, Simon Zumstein und David Näf (v.l.) vom Architekturforum Obersee bringt das Projekt «Stadtraum» Chancen für eine attraktivere Entwicklung von Rapperswil-Jona – samt künftig prägenden Bäumen wie heute vor dem Joner «Kreuz». Bilder: Pascal Büsser

Gegenargument 1 Bäume im Strassenraum sind unsinnig

Das Projekt sieht Bäume im Strassenraum vor, im westlichen Abschnitt in der Strassenmitte auf einem ohnehin geplanten Mittelstreifen, im östlichen Abschnitt am

«Die Stadt hat das Thema Bäume bisher stiefmütterlich behandelt.»

Strassenrand. Die Gegner des Projekts bezweifeln, dass Bäume im Strassenraum sinnvoll und überlebensfähig sind. Als Negativbeispiel erwähnen sie etwa den Parkplatz Stampf, wo mehrere Bäume wieder entfernt werden mussten.

Machen Bäume im Strassenraum Sinn?

Raphael Gloor: Unbedingt. Im Stadtraum ist es zwei bis vier Grad wärmer als im Umland. Bäume können das Mikroklima dagegen um fünf bis sieben Grad kühlen. Mit dem Klimawandel nimmt die Dringlichkeit dafür zu. Bäume können zudem die Luft zu einem gewissen Grad filtern und CO₂ binden. Bäume im Stadtraum sind also nicht nur für Insekten und Vögel gut, sondern auch für Menschen.

David Näf: Für uns ist es undenkbar, ein solches Strassenprojekt ohne Bäume zu planen.

Wenn man von «Generationenprojekt» redet, sind die Bäume ein Element, deren Effekt man erst in 30 Jahren richtig sieht.

Überleben diese überhaupt im Umfeld von Asphalt, Streusalz und Abgasen?

Gloor: Wenn man die richtigen Baumarten auswählt, ja. Siehe etwa die drei grossen Platanen vor dem «Kreuz». Der Strassenraum stellt besondere Ansprüche an Bäume. Auf die muss man zwingend eingehen. Man kann nicht einfach einen heimischen Waldbaum in die Strasse setzen. Es gibt aber genügend Baumarten, die sich eignen. Das zeigen Beispiele in Städten wie Zürich oder Bern. Natürlich muss man dann auch den Einsatz von Streusalz gut dosieren. Das sollte man aber ohnehin zum Schutz des Grundwassers.

Simon Zumstein: Der Vorteil für Bäume im Strassenraum ist, dass es unter der Strasse keine Tiefgaragen hat. Boden für Wurzeln ist also vorhanden.

Was lief beim Stampf-Parkplatz schief, wo Bäume gefällt werden mussten?

Gloor: Vermutlich waren die Baumgrube, das Substrat oder die Baumart nicht optimal – oder alles zusammen. In Rapperswil-Jona hat man Bäume im Stadtraum bisher stiefmütterlich behandelt und nicht das Nötige und Sinnvolle gemacht. Andersorts ist das Know-how grösser. Dieses muss man im Stadtraum-Projekt nutzen, da nehmen wir die Stadt in die Pflicht. Wichtig ist auch: Es soll keine Baum-Monokultur, keine napoleonische Allee geben.

Näf: Verschiedene Baumarten sind wichtig, wenn mal eine Baumart wegen einer Krankheit oder einem Käferbefall ausfällt. Auch damit hat man andernorts Erfahrungen gemacht. Im Oerlikon-Park in Zürich mussten 400 Eschen ersetzt werden, die von einem Pilz befallen waren. Zudem waren die Baumgruben ungenügend. Nun hat man sieben verschiedene Baumarten nachgepflanzt.

Gloor: An der Bühlstrasse haben wir auf knapp 100 Metern fünf Baumarten gepflanzt, die zu verschiedenen Zeiten blühen.

Bäume generieren viel Pflegeaufwand, wird gesagt.

Gloor: Bäume verlieren Blätter. Das generiert aber kaum Mehrkosten, da die Strassen ohnehin gewischt werden müssen. Man muss Bäume gelegentlich

Unterhalt ist überschaubar, wenn richtig gepflanzt wird.

Näf: Bäume schneiden betreffend Kosten-Nutzen viel besser ab als andere Gestaltungsselemente.

Zumstein: Der grosse Vorteil von Bäumen ist, dass sie ohne Zutun im Sommer kühlenden Schatten spenden und im Winter – ohne Blätter – nicht unerwünscht beschatten.

Gegenargument 2 Wertvolle Vorgärten müssen Asphalt weichen

Vom Projekt sind rund 130 private Parzellen betroffen. Die Gegner monieren, dass die Stadt mit den geplanten Bäumen auf der Strasse nur zu kaschieren versuche, dass zahlreiche Vorgärten wegen der Verbreiterung der Strasse verschwinden. Diese Vorgärten seien ökologisch viel wertvoller als «Designer-Bäume» auf der Strasse.

Gloor: Auf der Website der Gegner sind sieben Beispiele von betroffenen Liegenschaften aufgeführt. Bei fünf geht es um die Parkierung vor dem Haus. Es ist also etwas vorgeschoben, nun mit Vorgärten zu argumentieren. Dort, wo es Vorgärten hat, dominieren Tuja und Kirschlorbeer, die möglichst wenig Aufwand generieren und von der Strasse abschotten sollen. Dieses Abwenden zeigt, dass die meisten Anwohner die heutige Strasse als etwas Negatives wahrnehmen. Zudem ist der ökologische Nutzen dieser Hecken nicht mit richtigen Bäumen vergleichbar. Wenn es irgendwo einen Vorgarten an der Ost-

West-Achse gibt, der diesen Namen verdient, sind wir die Ersten, die sich für den Erhalt einsetzen. Bis jetzt habe ich aber keinen solchen gesehen.

«Es ist etwas vorgeschoben, mit Vorgärten zu argumentieren.»

Näf: Der wohl schönste Garten an der Achse ist durch den Abriss der Arztvilla und dem Neubau vis-à-vis des Kunstzeughauses bereits verschwunden, ganz ohne Strassenprojekt.

Gegenargument 3 Betroffene müssen für eine «Prachtallee» bluten

Besitzer der betroffenen Parzellen beklagen, dass sie Vorplätze hergeben oder gar Häuser abreißen müssen für ein «überriesiges» Projekt.

Müssen die Betroffenen bluten für ein Luxusprojekt?

Gloor: Betroffene nennen sich jene, die eine Liegenschaft an der Achse haben. Aus meiner Sicht sind aber alle, die sich auf der Strasse bewegen Betroffene. Für alle gilt es, einen Mehrwert zu schaffen.

Zumstein: Die Hausbesitzer an der Strasse profitieren am meisten, wenn die Durchfahrtsstrasse

schneiden, das ist so. Es braucht auch eine gewisse Anfangspflege, die ist aber üblicherweise in den Projektkosten enthalten. Auf das Gesamte gesehen, sind Bäume kein bedeutender Kostenfaktor. Ein 3,5 Meter hoher Baum mit Krone kostet grob die Hälfte eines Bänkleins. Der

ohne Bäume zu planen»

kten gehören sie indes zu den Profiteuren des Projekts. Die Bauexperten nehmen zu acht Gegenargumenten Stellung.

se zu einem richtigen Stadtraum wird. Denn die Lebensqualität an der Achse wird mit dem Projekt steigen. Damit werden die Boden- und Mietpreise steigen. Zudem profitieren die Anstösser auch durch die fälligen Entschädigungen. Und sie bekommen künftig mehr Ausnützung.

Gegenargument 4 Traditionelle Häuser müssen Neubauten weichen

Nicht alle der 130 privaten Parzellen an der Ost-West-Achse sind gleich stark betroffen. Bei einigen führt das geplante Trottoir aber durch die heutige Liegenschaft. Stadt und Kanton stellen den stark Betroffenen – neben den gesetzlichen Entschädigungen – Mehrausnutzungen in die Höhe in Aussicht, wenn sie ihre Liegenschaft neu bauen. Einige Gegner halten jedoch nichts davon, ihre traditionelle Liegenschaften zugunsten eines Renditebaus abzureissen.

Die Verbreiterung des Strassenraums setzt Liegenschaftsbesitzer unter Druck, Ihre Häuser abzureissen und in die Höhe zu bauen.

Zumstein: Diesen Druck gibt es sowieso. Erstens ist die innerstädtische Verdichtung politisch gewollt und mit dem nationalen Raumplanungsgesetz demokratisch abgesegnet. Zweitens gibt es bei einer Handänderung oder Vererbung ohnehin den ökonomischen Druck zur optimalen Ausnützung einer Parzelle.

Gloor: Die Frage wird sich für die meisten Hausbesitzer erst in einigen Jahren oder gar Jahrzehnten stellen. Wenn jemand dann

nicht neu bauen will, gilt es das zu respektieren. Der Rechtsstaat ist in der Schweiz stark, sodass jeder Hausbesitzer am Schluss auch Nein sagen kann. Wegen eines Trottoirs muss in der Schweiz kein Haus abgerissen werden. Allenfalls verliert man einen Teil des Vorplatzes – unter Entschädigung. Wegen Einzelfällen darf man nicht die ganze Stadtentwicklung stoppen.

Gegenargument 5 Radstreifen nicht auf Hauptachse quetschen

Die Gegner wollen die Hauptachse entschlacken und die Verkehrsträger entflichten, um Platz in die Breite zu sparen. So gebe es auf Quartierstrassen schon gute Radwege, die man noch verbessern könne, statt Radstreifen auf die Hauptstrasse zu quetschen.

Würde es nicht Sinn machen, sichere Velowege in der zweiten Reihe zu bauen statt mit dem motorisierten Verkehr zu mischen?

Näf: Velofahrer in die zweite Reihe zu zwingen, funktioniert in der Realität nicht. Dann fahren sie einfach auf der Strasse und

«Velos in die zweite Reihe zu zwingen, funktioniert nicht.»

Die drei Vertreter des Architekturforums Obersee

Das Architekturforum Obersee hat gut 50 Mitglieder. Es bezweckt laut Website die Förderung guter Architektur und die Verbesserung der Lebensqualität in der Region Obersee. Simon Zumstein (48) ist Vorstandsmitglied im Verein. Er ist Mitglied der Geschäftsleitung von Roos Architekten in Rapperswil-Jona. Zumstein wohnt mit Frau und Kind in St. Gallenkappel und pendelt häufig mit dem E-Bike zur Arbeit. David Näf (33) wirkt ebenfalls im AFO-Vorstand. Er wohnt im Lenggis

und arbeitet bei Graber Allemann Landschaftsarchitekten in Altendorf. Er fährt je nach Jahreszeit mit Velo oder Auto zur Arbeit. Raphael Gloor (54) ist seit zwanzig Jahren Mitglied im AFO. Er betreibt mit Partnerin und Stadträtin Tanja Zschokke (UGS) ein Büro für Landschaftsarchitektur im Lenggis, wo er auch wohnt. Das AFO und nicht seine Frau hätten ihn als Vertreter für das Gespräch ausgewählt, betont er. Gloor ist je nach Situation mit Bus, Töfi, Auto oder Velo in der Stadt unterwegs. (pb)

se abstimmt?

Gloor: Als Stimmbürger würde man gerne über einen Endzustand abstimmen. Aber bei Projekten von dieser Dimension handelt es sich gezwungenermassen um einen Prozess mit Abhängigkeiten. Wichtig ist, dass das Projekt einen Stadttunnel nicht verhindert. Das tut es klar nicht. Es wäre aber falsch, die Sache mit noch mehr Informationen weiter aufzublauen. Am Ende blickt sonst gar kein Bürger mehr durch.

Näf: Ich plädiere für ein gewisses Vertrauen in die Planer. Es ist klar, dass man viele Details noch regeln muss. Es kann bei der jetzigen Flughöhe noch gar nicht alles geklärt sein. Wenn wir jetzt schon klemmen, kommen wir zu gar nichts.

«Das extreme Gegenkonzept wäre ein Verkehrskanal mit Lärmschutz.»

behindern den übrigen Verkehr.

Zumstein: In der zweiten Reihe ist es kaum einfacher, Velowege zu bauen oder zu verbreitern. Auch da gibt es viele Betroffene. Und zudem unterschiedlich klassifizierte Strassen, was die Sache zusätzlich verkompliziert.

Es gibt auch Stimmen im Nein-Komitee, die finden, man müsse, wenn schon, physisch abgetrennte Velowege auf der Hauptachse machen. Und diese nicht mit der Busspur kombinieren, wie das teils vorgesehen ist.

Gloor: Abgetrennte Velospuren würde sich jeder wünschen. Dann braucht es aber nochmals drei Meter mehr in der Breite. Und es müssten definitiv Häuser abgerissen werden.

Näf: Für abgetrennte Velowege auf der Hauptachse sind wir ein paar Jahrzehnte zu spät dran.

Gegenargument 6 Beidseits 3,5 Meter breite Trottoirs sind übertrieben

Das Projekt sieht bis zu 3,5 Meter breite Fussgängerwege auf beiden Strassenseiten vor. Gegner spotten, die Planer wollten aus der Hauptverkehrsachse eine Flaniermeile machen, was realitätsfremd sei.

Braucht es bis zu 3,5 Meter breite Fussgängerwege an einer Verkehrsachse? Weniger Breite hiesse auch weniger betroffene Anstösser.

Gloor: Das Trottoir hat eine Pufferfunktion. Es schafft Distanz zwischen Gebäuden und Strasse. Es gibt aber auch Spielraum, wenn eine Liegenschaft nicht in die Projektgeometrie passt.

Zumstein: Es braucht auch Platz für die Bäume. Auch deshalb muss das Trottoir eine gewisse Breite haben.

Die Stadt spricht auch davon, die Aufenthaltsqualität auf der Strasse zu verbessern. Viele Bürger können damit offensichtlich nicht viel anfangen. Eine Strasse sei keine Wohlühl-Oase, hört man etwa.

Gloor: Aufenthaltsqualität heisst, ich nehme die Strasse als Teil des Stadtraums an. Und versuche mich nicht primär von ihr abzuschotten. Die Hauptachse wird nie eine Flaniermeile sein. Aber eine freundlichere Gestaltung schafft die Voraussetzung für neue Nutzungen. Denkbar sind gewisse Gewerbenutzungen im Parterre. Beim Kebab und der Metzgerei beim Stadthauskreisel sieht man, dass es nur wenig braucht, dass Menschen auch an einer Strasse nach draussen sitzen.

Zumstein: Wo die Impulse durch eine neue Gestaltung des Stadtraums wirken, kann man als Stadtplaner nicht beeinflussen. Wichtig ist, die Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Näf: Heute hat die Strasse eine starke Trennwirkung. Sie ist wie ein offener Reissverschluss. Durch eine neue Gestaltung mit besseren Querungsmöglichkeiten kann man diesen Reissverschluss schliessen und die Quartiere beidseits der Strasse zusammenführen. Dieser Impuls ist sehr wichtig. Was passiert, wenn man die Stadtentwicklung schleifen lässt, sieht man im Uzer Städtlein, das heute eine graue Masse mit viel Verkehr ist.

Gloor: Das Schlimmste wäre, wenn die Hauptachse langsam zu einem Unort wird. Das extreme Gegenkonzept zum jetzigen Vorschlag wäre ja ein Verkehrskanal mit Lärmschutzwänden und Fussgängerpasserellen drüber. Das darf aber nicht das Ziel der Stadtentwicklung sein.

Gegenargument 7 Das Projekt kommt zum falschen Zeitpunkt

Voraussichtlich 2022 kommt der Stadttunnel auf der Nord-Süd-Achse in der Stadt an die Urne. Die Gegner kritisieren, dass es keinen Sinn macht, vor dieser Entscheidung, die Ost-West-Achse zu planen. Weiter verlangen sie eine Gesamtschau für das Verkehrsnetz der Stadt.

Sollte man nicht die Tunnelabstimmung abwarten, ehe man über die Ost-West-Ach-

Gegenargument 8 Kostenunschärfe von +/- 30 Prozent ist Stimmbürgern nicht zumutbar

Bei der Abstimmungsvorlage handelt es sich um ein Vorprojekt. Kanton und Stadt gehen von Gesamtkosten von 82 Millionen aus, wovon knapp 30 Millionen die Stadt tragen muss. Wegen des frühen Planstadiums beträgt die Kostenunschärfe +/- 30 Prozent.

Ist es nicht verwerfen, eine Vorlage mit solcher Kostenungeauigkeit vorzulegen?

Zumstein: Auch für uns als Architekten ist das überraschend und unbefriedigend. Bei Bauprojekten sind wir selber auf Stufe Vorprojekt eine Kostenschärfe von +/- 15 Prozent gewohnt. Rund die Hälfte der Summe ist allerdings für den nötigen Landerwerb von Privaten eingesetzt. Da braucht der Kanton einen Verhandlungsspielraum.

Ist es realistisch, mit über 100 betroffenen Privaten eine Lösung zu finden?

Gloor: Nicht alle sind im gleichen Mass betroffen. Viele Fälle sind nicht schwer zu lösen. Einige sind stark betroffen. Da wird der Kanton verhandeln müssen. Und schlimmstenfalls um sie herumplanen.

Zumstein: Der Kanton kennt sich mit solchen Projektgrössen und den notwendigen Planungsprozessen aus. Er hat auch ganz andere Möglichkeiten als Private, im Sinne des öffentlichen Interesses Betroffenen Deals anzubieten.



«Keine Vorgärten»: Für Raphael Gloor sind die vielen Tuja-Hecken und Sträucher an der Ost-West-Achse ökologisch nicht sehr wertvoll.