Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 41 (1986)

Heft: 4

Artikel: Zur Bedeutung von Quartierzentren in der Stadtentwicklungspolitik : Möglichkeiten einer engagierten Stadtgeographie

Autor: Boesch, Martin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-872524

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zur Bedeutung von Quartierzentren in der Stadtentwicklungspolitik

Möglichkeiten einer engagierten Stadtgeographie

Die Basis: Engagierte Geographie aus der Alltagswelt

Die Auseinandersetzung um den Zusammenhang von Erkenntnis (eigentlich die Domäne von Wissenschaft und «Theorie») und Handeln (der Domäne der «Praxis») bereichert seit einiger Zeit die wissenschaftliche Diskussion. Daraus ergibt sich zunächst die – sicher nicht unbestrittene – Feststellung, daß nur Probleme der «Lebenspraxis» (d.h. aus dem eigenen Erfahrungsbereich) einer gültigen wissenschaftlichen Erkenntnis wirklich zugänglich seien. Die Bedeutung für die Alltagspraxis wird dann überhaupt als zentrale Legitimation der Wissenschafter herausgestellt. Und weil Handeln stets auf Zukunft gerichtet ist und in einem Rahmen von Wertvorstellungen und Leitbildern steht, muss die Frage nach den normativen Bezügen jeder Erkenntnis gestellt werden. Schließlich verbinden sich Theorie und Praxis in einer «engagierten» (oder: stellungnehmenden) Wissenschaft, die auf Gestaltung dieser Alltagswelt hinzielt.
Diese Überlegungen müssen auch die Geographie beschäftigen, gerade weil sie starke Bezüge zur Praxis (als Thema und als Anwendungsfall) aufweist oder zumindest aufweisen möchte. Dabei müsste wohl der alte Fehler methodologischer Monopolisierung vermieden werden – im Zeichen eines wissenschaftstheoretischen Pluralismus stellt die engagierte Geographie einen beachtenswerten Ansatz (neben andern) dar. Auf dieser Basis entstand die vorliegende Arbeit.

Das Umfeld: Städte zum Leben!

Neue Zielsetzungen

Die Entwicklung städtebaulicher Ideen und verkehrsplanerischer Konzepte ist ein faszinierender Ausschnitt der Zeitgeschichte. Bis in die 60er Jahre dominierte das Leitbild der autogerechten Stadt, mit grossräumigen Entmischungen der Grundfunktionen Wohnen und Arbeiten, also arbeitsplatzdominierte Stadtzentren und Schlafstädte mit den für das Pendeln nötigen Verkehrsnetzen. Demgegenüber heisst heute die Zielrichtung: Rückgabe der Wohnlichkeit ans Quartier. Diese Trendwende, welche unter dem Ansturm des gewaltig angeschwollenen Pendlerverkehrs und den damit verbundenen sozialen Kosten verständlich ist, kann nicht umfassend genug begriffen werden:

- Aufgabe gigantischer Leitbilder, Wiederentdekkung des menschlichen Masses;
- Hinwendung der Stadtpolitik von anonymen Globalbetrachtungen zu individuellen Quartieren;
- Übergang von technokratischer Planung zu bürgernahen Entscheiden;
- Rückkehr zu massvoller Durchmischung und Dezentralisierung in der Siedlungsplanung;
- Umkehr von der Dominanz der Verkehrssysteme zu ihrer Integration in die neuen Ziele der Stadt- und Quartierpolitik;
- Einbindung des Autoverkehrs in integrierte hierarchisch geordnete Systeme und Wiederentdekkung der übrigen Verkehrsarten (OeV, Velo, Fussgänger);
- Rückgabe der reinen Verkehrsflächen an vielfältige Nutzungen.

Wer solche Neuorientierung abtut als Modeerscheinung oder Hirngespinst von Utopisten bzw. «Systemveränderern», der übersieht, daß gerade einkommensstarke Klassen mit ihrem Abwanderungsverhalten in Richtung Einfamilienhaus im Grünen, sowie die Rücksichtslosigkeit vieler Autofahrer, dieses Umdenken ausgelöst und notwendig gemacht haben: die «Unwirtlichkeit der Städte» ist nicht einfach irgendein Schlagwort, sondern Mitursache der Krise der Stadtentwicklung. Daß eine Vervielfachung des Verkehrsvolumens auch eine gewaltige Zunahme der Umweltbelastung bedeutet, dürfte mittlerweile überall erkannt sein. So ist es nur folgerichtig, daß sich die Stadtentwicklungsplanung nach Jahren der Verdrängungspolitik endlich gerade dieser fehlenden bzw. akut bedrohten Wohnlichkeit im

Martin Boesch, Dr., Dozent Hochschule St. Gallen/ Geschäftsführer der Bündner Vereinigung für Raumplanung (BVR), Postfach 16, CH-9010 St. Gallen.

Quartier geöffnet hat und Remedur schaffen will. Am Anfang der neuen Stadtpolitik steht das Bekenntnis zur Stadt als Lebensraum!

Städtische Verkehrskonzepte der 80er Jahre

Die neuen Verkehrskonzepte für unsere Städte nehmen diese Zielsetzung folgerichtig auf. Man kann sie knapp zusammenfassen in den folgenden fünf Maßnahmepaketen:

1. Reduktion des Verkehrsvolumens durch sinnvolle Zuordnung von städtischen Funktionen, durch angemessene Durchmischung und Dezentralisierung (Beispiele: Dezentralisierung von Arbeitsplätzen, zu Fusss erreichbare Quartierzentren).
2. Umlagerung des verbleibenden Verkehrsvolumens vom Auto auf andere Verkehrsarten: zu Fuss, Velo, öffentlicher Verkehr, und zwar durch Korrekturen am heutigen Attraktivitätsgefälle zwischen diesen Verkehrsarten.
3. Kanalisierung des verbleibenden Autoverkehrs auf hierarchisch geordnete Verkehrsachsen und Konzentration entsprechender Immissionsschutzmaßnahmen auf Hauptachsen.
4. Konsequente Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren durch Verkehrszellensysteme, Fernhalten von Durchgangsverkehr, Homogenisierung der Verkehrsflüsse, Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer, Durchmischung statt Trennung der Verkehrsarten, d.h. nutzungsorientierte öffentliche Flächen.
5. Parkplatzbewirtschaftung in der Innenstadt, zu Lasten der Berufspendler und zu Gunsten des Geschäftsverkehrs sowie der übrigen Verkehrsarten (Bsp. Fußgängerzonen) und der Anwohner.

Daß solche Maßnahmen im Verkehrsbereich auch städtebauliche Konsequenzen haben, die man erst teilweise zur Kenntnis genommen hat, sei hier nur am Rande erwähnt. So drängt sich zum Beispiel eine stärkere Förderung verdichteter Bauweise in Wohnsiedlungen auf, damit öffentliche Verkehrsnetze auch in «gehobenen» Wohngebieten eine echte Alternative zum Auto werden können. – Das hochaktuelle Thema «Rückbau von Straßen» hat weitreichende Auswirkungen städtebaulicher Art: nicht nur in Fußgängerzonen der Innenstädte zeigt sich eine kräftige Revitalisierung solcher Gebiete. Damit geht eine erhebliche Wertsteigerung der Liegenschaften einher; es ist erstaunlich, daß solche Effekte gerade von den Grundeigentümern bisher wenig beachtet wurden.

Vom Konzept zur Realisierung

So einig sich die Fachleute und eine starke Mehrheit der Entscheidungsträger bezüglich dieser Neuorientierung sind, so schwierig erweist sich ihre Umsetzung in die Realität. Da ist einmal das bekannte Auseinanderklaffen von einleuchtender Theorie und widersprüchlicher Praxis: Viele «Wenn» und «Aber» können einem klaren Konzept Abstriche aufzwingen. Schwerer wiegt aber der Widerstand derjenigen, die von der drängenden Notwendigkeit wohnlicher Quartiere nicht überzeugt sind, sei es, daß sie unüberlegt noch alten Denkmustern der 50er Jahre folgen, sei es, daß sie persönlich wohl von den Vorteilen, nicht aber von den Nachteilen der heutigen Situation überzeugt sind. Welcher Geschäftsmann kann zum Beispiel die Ängste einer Mutter um ihr Kind beim täglichen Überqueren einer Hauptstraße oder gar das Leid bei einem Verkehrsunfall verstehen? Noch überwiegt bei solchen Diskussionen oft die Sorge um das weitere Wachsen der Umsätze das Recht auf Leben.
Die aufsehenerregenden Gerichtsentscheide betreffend Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Zürich scheinen denen Recht zu geben, die ihre materiellen Privilegien verteidigen. Doch wer daraus den Schluß zieht, solchen Maßnahmen sei damit ein frühes Grab geschaufelt worden, täuscht sich. Was aus verfahrensrechtlichen Mängeln (um nicht zu sagen: Spitzfindigkeiten) verzögert wurde, ist materiell unbestritten. Der Handels- und Gewerbefreiheit (Art. 31 BV) kommt keineswegs ein Privileg vor anderen Verfassungsnormen wie etwa der Raumplanung (Art. 22quater BV), dem Umweltschutz (Art. 24septies BV) oder gar dem (ungeschriebenen) Recht auf körperliche Unversehrtheit zu. Was auf den ersten Blick wie ein Sieg aussieht, entpuppt sich als Rückzugsgefecht!

Das Problem: St. Georgen – Ein Stadtquartier wie manches andere

Die Durchfahrt durch die Stadt St. Gallen ist die letzte Autobahnlücke zwischen Genfer- und Bodensee; mit der 1987 bevorstehenden Eröffnung der SN1 zwischen den Anschlüssen St. Gallen-West und St. Gallen-Ost erhofft man sich eine spürbare Entlastung der städtischen Straßen. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die vier (!) Autobahnanschlüsse auf Stadtboden in verschiedenen Quartieren auch zu erheblichem Mehrverkehr führen werden, sei es durch Umlagerungen, sei es durch echten Mehrverkehr.
Folgerichtig hat die Stadt deshalb von langer Hand ein ganzes Paket «flankierender Maßnahmen» vorbereitet; sie sind in einem «Realisierungsplan SN1» zusammengefaßt. Leitidee ist dabei: Kanalisierung des Verkehrs auf wenige Hauptsachen und Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren, damit sich die Eröffnung der SN1 nicht nachteilig auf die Wohn-

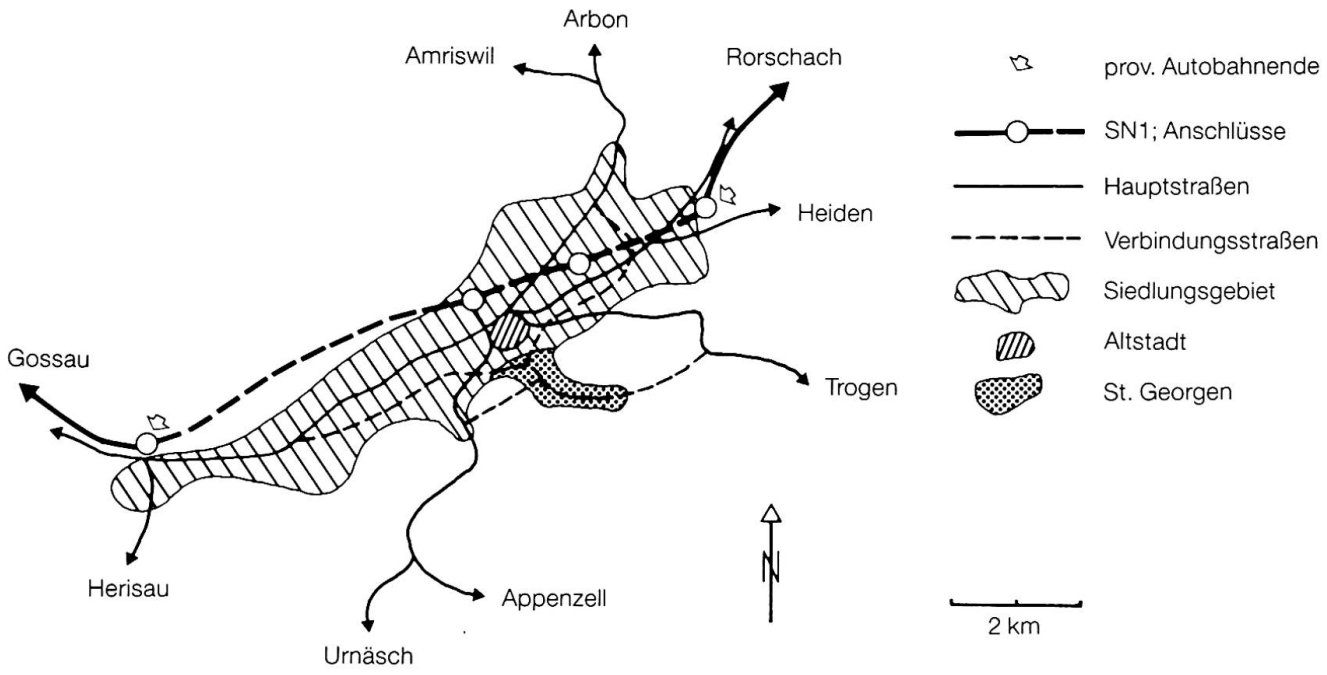


Abb. 1 Stadt St. Gallen: Siedlungsgebiet und Verkehrsnetz.
Die Verbindungsstraßen durch St. Georgen bieten sich an als Umgehungsrouten um die Altstadt.

lichkeit in den Quartieren auswirkt. Obwohl dies bereits 1981 vom Gemeinderat (Parlament) beschlossen wurde mit dem Ziel, bis zur Autobahneröffnung die flankierenden Maßnahmen realisiert zu haben, ist man weit davon entfernt – dank dem dezidierten Widerstand aus Gewerbekreisen. So auch im Quartier St. Georgen.

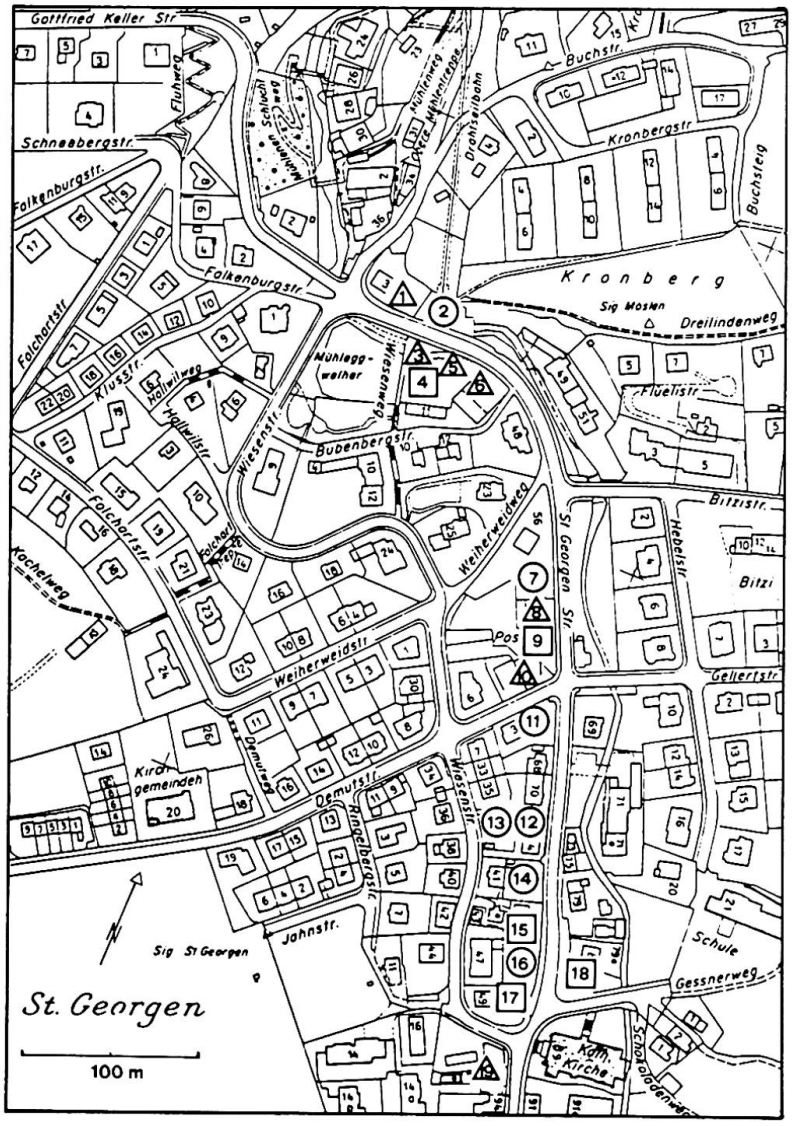
St. Georgen ist ein zentrumsnahes Wohnquartier am Südrand von St. Gallen, mit rund 3000 Einwohnern (vgl. Abb. 1). Durch die topographische Situation bedingt – eine Steilstufe mit der berühmten Steinachschlucht des Hl. Gallus trennt das Quartier vom Stadtzentrum – ist das Quartier deutlich von der Stadt abgesetzt und von Hügeln eingeschlossen; dadurch hat es seinen Charakter als «Dorf» weitgehend bewahrt. Von St. Georgen führen zwei Straßen weiter nach Süden ins Appenzellerland. Neben dem hausgemachten Verkehr ist so auch der Durchgangsverkehr in den letzten zwei Jahren ständig angewachsen. Damit ist der Zielkonflikt zwischen Wohnlichkeit und Verkehrsfunktion auch in diesem Quartier vorprogrammiert.
Im städtischen «Realisierungsplan 1981» wurde St. Georgen zwar als Wohngebiet ohne Durchgangsverkehr ausgewiesen. Doch selbst die bescheidenen Rückbau-Absichten an der nach Trogen führenden Verbindungsstraße – die einzige konkret vorgesehene Maßnahme – blieb nicht unbestritten. Schwerer als die effektiven Befürchtungen um Umsatzeinbußen bei den Gewerbetreibenden wiegt wohl der Symbolgehalt solcher «Eingriffe»: mancher kann sich mit dem Gedanken, die «Freie Fahrt» könnte irgendwie eingeschränkt werden, kaum befreunden. So stehen sich auch in diesem Quartier Befürworter und Gegner verkehrsberuhigender Maßnahmen gegenüber. Die Auseinandersetzungen spielen sich primär auf emotionaler Ebene ab, offensichtlich stehen Lebensinhalte auf dem Spiel.
Können Sachargumente da weiterhelfen? Welche Bedeutung hat denn eigentlich das Quartierzentrum, was für Geschäfte gibt es, und wie sehen die Kundenprofile aus? Welches ist sein Beitrag an die «Wohnlichkeit» im Quartier, und wie wird es umgekehrt durch bestimmte Entwicklungen tangiert? Und sollte man nicht den Durchgangsverkehr im Quartier nach Volumen, Struktur und Bedeutung für das Quartierzentrum nüchtern analysieren? Dabei sollen nicht etwa – im Sinne technokratischer Vorstellungen – Wertungen durch Fakten «determiniert» und Emotionen durch Rationalität ersetzt werden. Vielmehr geht es darum, daß die direkt Betroffenen in die Lage versetzt werden, sich eine eigenständige Meinung zu bilden und zu vertreten, und daß die Entscheidungen dadurch transparenter werden.

Die Analysen: Quartiergeschäfte, Kundenstruktur und Durchgangsverkehr in St. Georgen

Das Quartierzentrum

Das Quartierzentrum St. Georgen umfasst 19 Geschäfte, davon sieben eigentliche Einzelhandelsgeschäfte der Stufe Grundbedarf (vgl. Abb. 2). Die restlichen Geschäfte teilen sich auf in sieben Geschäfte des periodischen Bedarfs und fünf unechte Geschäfte mit Schwerpunkt Gewerbebetrieb, Beratung oder Vertrieb – für ein zentrumsnahes Stadtquartier dieser Grösse also eine typische, «normale» Ausstattung. Allerdings: ein erheblicher Kaufkraftabfluß in Richtung Stadt und Einkaufszentren ist unverkennbar; das Nachfragepotential (über 10 Mio Fr./Jahr allein im Grundbedarf) wird offensichtlich nur partiell in Quartiergeschäften genutzt. Trotzdem kann die Situation aus versorgungspolitischer Sicht noch als ausreichend bezeichnet werden: das Quartierzentrum vermag die Grundversorgung des Quartiers sicherzustellen und ist auch ein wichtiger Begegnungsort für die Quartierbevölkerung. Beide Aspekte sind gerade für weniger mobile Bevölkerungskreise wesentliche Elemente der vielzitierten Wohnlichkeit.

Die räumliche Struktur des Quartierzentrums ist allerdings nicht sehr günstig: die Geschäfte liegen – entlang der Hauptstrasse – recht weit auseinander; ja, es sind eigentlich zwei verbundene Teilzentren zu identifizieren. Diese schlechte Erreichbarkeit, die



Liste der Geschäfte in St. Georgen

1 Teppichatelier
2 Kiosk
3 Café/Confiserie
4 Coiffeursalon
5 Blumenboutique
6 Farbenvertrieb
7 Bäckerei
8 Wohnboutique/Innenarchitektur
9 Post 9011 St. Georgen
10 Regen-/Lederbekleidung
11 Lebensmittel
12 Bäckerei
13 Milchprodukte
14 Metzgerei
15 Damensalon
16 Maxi Discount
17 Chemische Reinigung
18 Blumengeschäft
19 Innenausstattung/Antiquitäten

○ □ Quartiergeschäft i. e. S. — Grundbedarf / period. Bedarf

△ andere Geschäfte

Abb. 2 Quartierzentrum St. Georgen
Die 19 Geschäfte gruppieren sich entlang der Hauptstraße in zwei Teilzentren. Die Nummern beziehen sich auf die obenstehende Liste.

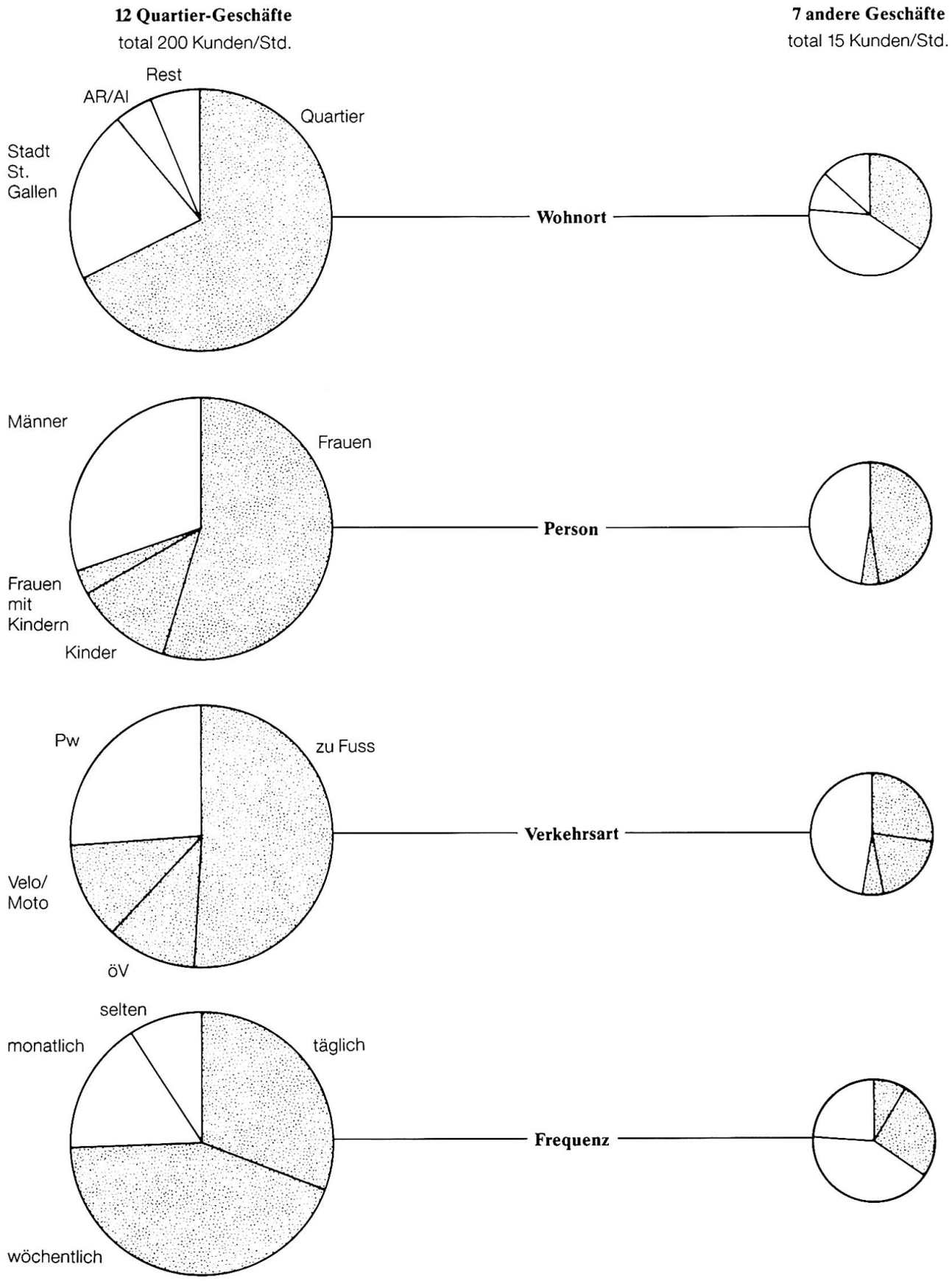


Abb. 3 Kundenprofile
Die beiden Geschäftstypen unterscheiden sich deutlich.

Tab. 1 Transit-Tabelle (TRANSIT).
Übersicht über sämtliche Verkehrsströme, Durchgangsverkehr (DV) zwischen allen vier Pforten, sowie Ziel- und Quellverkehr (ZV, QV). Beide Ströme zusammen ergeben an den Pforten jeweils das Total aller ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeuge (INFZ, OUTFZ).
Daten für 10.9.1985, 7–8 Uhr.

Verkehrszählung St. Georgen, 10. September 1985, 7.00–8.00

TRANSIT-TABLEAU

von / nach	DV 1	DV 2	DV 3	DV 4	SUM	QV	OUTFZ
1	0	3	19	1	23	20	43
2	3	0	1	62	66	47	113
3	49	2	0	6	57	137	194
4	1	69	3	0	73	135	208
SUM	53	74	23	69	219	339	558
ZV	16	38	54	62	170		
INFZ	69	112	77	131	389		

Tab. 2 Durchfahrts-Analyse für Pforte 1 (TRACE).
Angabe der Anzahl Fahrzeuge im Durchgangsverkehr zu den andern drei Pforten, aufgeteilt nach der Durchfahrtszeit. Aufgrund von Versuchsfahrten wurde der Schnitt zwischen echtem und gebrochenem Durchgangsverkehr bei 8 Minuten Durchfahrtszeit gelegt.

Durchfahrts-Statistik Gate 12 AM, 7.00–8.00

Total 69 einfahrende Fahrzeuge

Davon 13 Fahrzeuge Zielverkehr = 18,8%

Davon 56 durchfahrende Fahrzeuge = 81,2%

Davon 6 = 10,7% SG
49 = 87,5% AR
0 = 0,0% AI
1 = 1,8% REST

ABSOLUT-WERTE (FZ)

Gate	Transit (Min.) –3	–5	–7	–9	–11	–15	–19	>19	Tot.	Durchschn. Zeit (Min.)
2	1	2	0	0	0	0	0	0	3	3,3
3	2	30	17	1	0	0	0	1	51	4,7
4	1	0	0	0	0	0	0	1	2	2,0
Total	[4	32	17	1	0	0	0	2	56	4,6

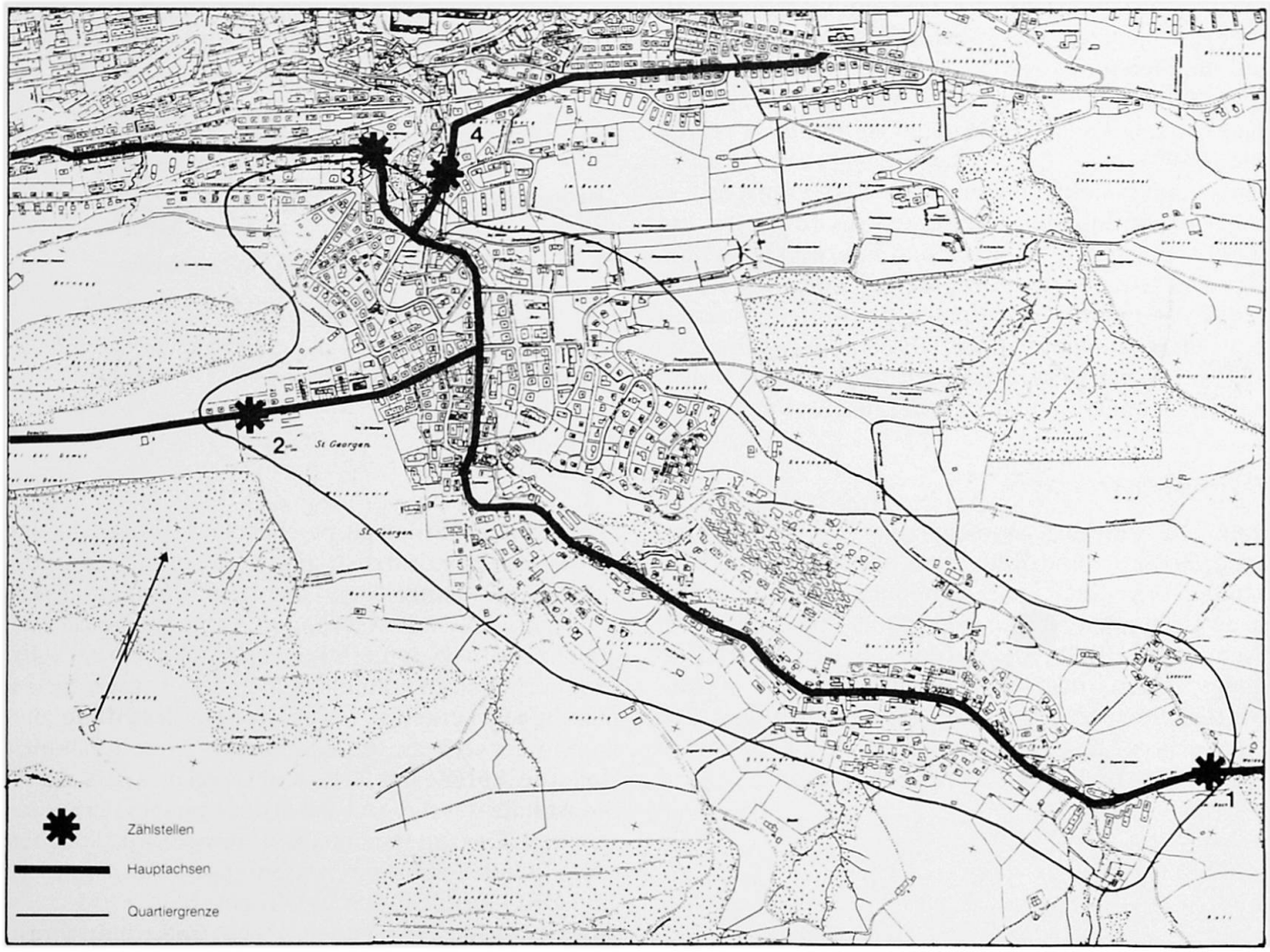


Abb. 4 Verkehrsanalyse St. Georgen I.
Standorte der vier Zählstellen und die beiden Hauptachsen durchs Dorf. Pforten 1 ≙ Bach, 2 ≙ Demutstraße, 3 ≙ G.-Kellerstraße, 4 ≙ St. Georgenstraße

wenig attraktive Atmosphäre im verkehrsbelasteten Dorfkern sowie die typische mittelständische Angebotsstruktur sind denn auch die Hauptgründe für den Kaufkraftabfluß – Parkplätze hat es nämlich in unmittelbarer Nähe mehr als genug.

Kundenprofile

Kundenprofile aller Geschäfte wurden durch umfangreiche Befragungen an insgesamt sechs Nachmittagen (von 14 bis 18 Uhr) im Juni 1986 erhoben[1]. Von allen Kunden wurden folgende Merkmale erfasst und statistisch ausgewertet: Person (Mann/Frau/Kind); Wohnort (Quartier/Stadt/Umland AR-AI/Rest); Verkehrsart (zu Fuss/OeV/Velo-Moto/Pw); Frequenz (täglich/wöchentlich/monatlich/selten); Koppelung (einfach/mehrfach). Die 19 Geschäfte lassen sich – varianz-analytisch gesichert – zwei Klassen zuordnen: zwölf typische Quartiergeschäfte mit hohen Kundenzahlen einerseits und sieben Geschäfte mit wenigen und überwiegend quartierfremden Kunden andererseits.
Das Kundenprofil der Quartiergeschäfte i.e.S. zeigt folgende Charakteristiken: mehrheitlich Frauen und Kinder aus dem Quartier, welche mindestens 2x wöchentlich und meist zu Fuss die Geschäfte (oft mehrere nacheinander) aufsuchen (vgl. Abb. 3). Bis auf die Frequenz trifft dieses Kundenprofil auch bei den Geschäften des periodischen Bedarfs zu. Der Kundenanteil aus dem Umland ist mit 9,5% relativ klein.
Ganz anders sieht das Kundenprofil der übrigen Geschäfte aus: Männer und Frauen, motorisierte und nicht motorisierte Kunden sind in etwa gleich häufig, die Frequenz deutlich geringer, und diese Kundschaft ist mehrheitlich quartierfremd, sie stammt aus der Stadt oder aus dem Umland. Allerdings: es sind nur ganz wenige Kunden insgesamt, nämlich rund 15 Kunden/h in den zwölf Quartierläden.

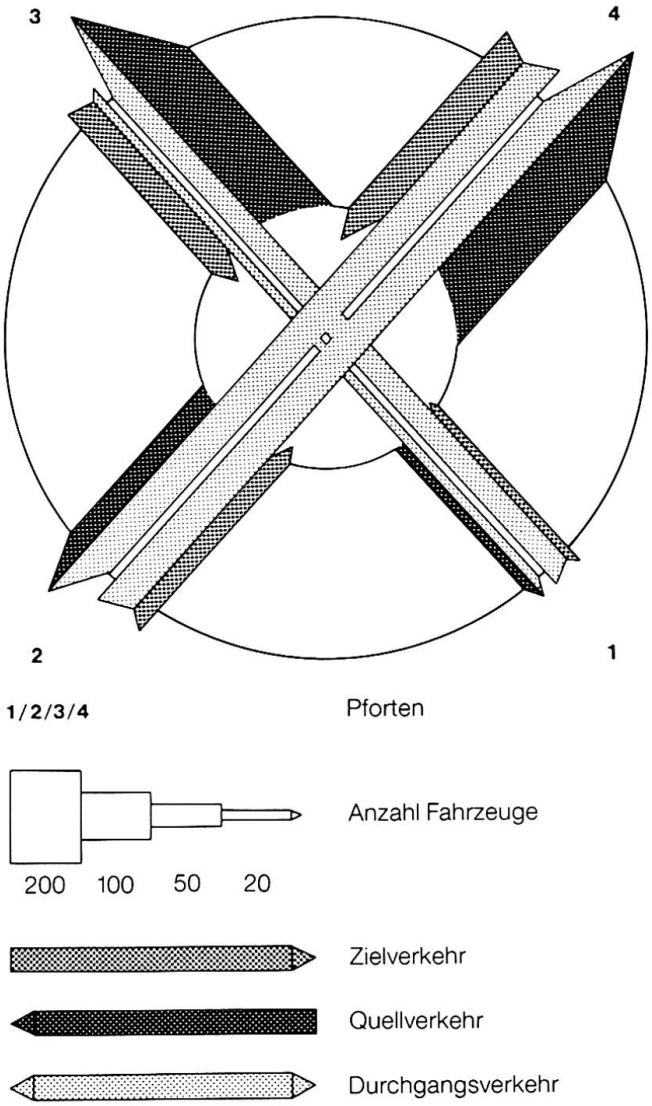


Abb. 5 Verkehrsanalyse St. Georgen II.
Darstellung des Ziel- und Quellverkehrs sowie der wichtigsten Durchgangsachsen. Daten für den 10.9.1985, 7–8 Uhr.

Durchgangsverkehr

Zur Erfassung des Durchgangsverkehrs nach Umfang, Struktur und Bedeutung führten wir im September 1985 eine eigene Erhebung durch: während je zwei Stunden am Morgen (06.30–08.30) und am Abend (17.30–19.30) wurden an den vier «Eingangspforten» nach St. Georgen (vgl. Abb. 4) alle Motorfahrzeuge zeitgerecht mit ihren Autokennzeichen erfasst. Insgesamt zählten wir 1720 Fahrzeuge am Morgen und 2608 Fahrzeuge am Abend.

Diese Daten wurden gespeichert und statistisch ausgewertet. Grundsätzlich ging es darum, jedes einzelne Autokennzeichen der einfahrenden Fahrzeuge mit allen ausfahrenden Fahrzeugen zu vergleichen, um so den effektiven Durchgangsverkehr exakt erfassen zu können. Neben den Routen dieses Durchgangsverkehrs waren weitere Resultate die Durchfahrtszeiten, die Ganglinien an den Zählposten, die Anteile des Ziel- und Quellverkehrs sowie die Anteile der AR-/AI-Fahrzeuge an den Verkehrsströmen. Das untersuchte Zeitintervall wurde dabei – wie üblich – auf die repräsentativen Kernstunden 7–8 Uhr und 17.30–18.30 Uhr gelegt.
Aus der großen Menge von Daten und Kennziffern (vgl. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 5) sollen hier nur einige wichtige Resultate herausgegriffen werden, nämlich:

[1] Eine ähnliche Befragung wurde an einem Samstagvormittag vom Quartierverein durchgeführt. Sie ergab praktisch dieselben Ergebnisse, besonders auch einen sehr geringen Kundenanteil aus dem Appenzellerland.

1. St. Georgen ist ein Durchgangs-Quartier!
   - Vom gesamten an den vier Pforten einfahrenden Verkehr macht der Durchgangsverkehr am Morgen 56% und am Abend 47% aus.
   - Bei der Eingangspforte #1 liegt dieser Anteil am höchsten (77% am Morgen, 67% am Abend), gefolgt von der Pforte #2 mit 66% bzw. 59%. Bei den beiden andern Pforten Richtung Stadt liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs mit rund 50% bzw. 35% erwartungsgemäss tiefer.
   - Bei den Pforten #1 und #2 liegt der Anteil der AR-/AI-Fahrzeuge am höchsten, nämlich bei über 80% bzw. 65%.
   - Hauptdurchgangsachse ist die Route #2 ‹– –› #4 mit rund 60% des Durchgangsverkehrs, gefolgt von Route #1 ‹– –› #3 mit rund 30%.
   - Für den «hausgemachten» Verkehr (Ziel- und Quellverkehr) sind die Pforten #3 und #4 etwa gleichwichtig: auf sie entfallen rund 75% des Ziel- und Quellverkehrs, weitere gut 20% auf die Pforte #2.

2. Der Durchgangsverkehr fährt ohne Halt durchs Dorf!
   - Je nach Route liegt die durchschnittliche Durchfahrtszeit durch St. Georgen zwischen 2 und 5 Minuten, also eine Fahrt ohne Anhalten.
   - Mehr als 7 Minuten Durchfahrtszeit benötigen insgesamt lediglich 28 Fahrzeuge (je 14 am Morgen und am Abend), also weniger als 5% des gesamten Durchgangsverkehrs. Nur dieser sog. «gebrochene» Durchgangsverkehr kann für das Quartier allenfalls von kommerziellem Nutzen sein.
   - Auf der neuralgischen Route Richtung Trogen sind es schließlich ganze 3 bzw. 5 Fahrzeuge, welche mehr als 7 Min. benötigen!

Die Bewertung:
Notwendige Maßnahmen zur Förderung der Wohnlichkeit

Diese Daten sprechen eigentlich für sich: St. Georgen ist vom gesteckten Ziel, ein Wohnquartier ohne quartierfremden Durchgangsverkehr zu sein, recht weit entfernt. Vor allem der Ausbau der Demutstraße (Pforte #2) und der Wildeggstraße (Pforte #4) und ihre faktische Aufwertung zu einer Durchgangsstraße haben in dieser Hinsicht kontraproduktiv gewirkt; diese Route ist zur eigentlichen Durchgangsachse durch St. Georgen geworden. Ein Überprüfen der Situation ist also dringend; St. Georgen muß sich mit aller Deutlichkeit einer weiteren Aufwertung dieser Straßen für den quartierfremden Durchgangsverkehr widersetzen.

Prozentual gesehen ist der Anteil des Durchgangsverkehrs bei der Pforte #1 noch grösser; für den quartierbezogenen Ziel- und Quellverkehr ist diese Route hingegen von untergeordneter Bedeutung, und auch der gebrochene Durchgangsverkehr fällt praktisch nicht ins Gewicht. Dazu kommt, daß in absoluten Zahlen diese Durchgangsroute nach Trogen keine grosse Rolle spielt.
Die immissionsbedingten Nachteile dieses ganzen Durchgangsverkehrs durch St. Georgen sind also evident; andererseits zeigt es sich, daß die so oft angeführten Vorteile sehr bescheiden sind: wenige nur unterbrechen ihre Fahrt durchs Dorf, gerade auch diejenigen nicht, die die Route #1 ‹– –› #3 benutzen. Verglichen mit den rund 3000 Einwohnern des Quartiers, die hier leben und tagtäglich die Quartiergeschäfte, Gewerbebetriebe und Restaurants frequentieren, fallen sie praktisch überhaupt nicht ins Gewicht. Es ist erstaunlich, mit welcher Hartnäckigkeit gewisse Gewerbekreise immer noch der Illusion vom großen auswärtigen Kundenzustrom nachhängen, statt daß sie die quartiereigene Kundschaft, die ihre wirkliche Existenzgrundlage darstellt, mit aller Sorgfalt pflegen. Und dazu gehört bestimmt nicht nochmehr Autoverkehr, sondern vielmehr ein aktives Einstehen für gefahrlose, ja attraktive Strassenräume, für mehr Wohnlichkeit im Quartier.
In bezug auf die vorgesehene Reduktion der Verbindungsstraße nach Trogen liefert ein gesamthaftes Abwägen der Vor- und Nachteile ein durchaus eindeutiges Resultat: diese Maßnahme kann ohne Schaden realisiert werden. Für die wenigen Bewegungen an Ziel- und Quellverkehr (inkl. «gebrochenem» Durchgangsverkehr) genügt eine bescheidene Verbindung durchaus, vor allem, wenn man schließlich noch berücksichtigt, daß damit eine Aufwertung dieses Gebietes für die Quartiereinwohner selbst, nämlich in bezug zum umliegenden Erholungsgebiet, erfolgt.
Darüber hinaus liegen weitere verkehrsberuhigende und damit quartieraufwertende Maßnahmen im grössten Interesse aller Quartierbewohner wie auch der Geschäfte.

Die Umsetzung:
Konturen einer quartierorientierten Stadtentwicklungspolitik

Wissenschaftliche Untersuchungen können sachliche Entscheidungsgrundlagen hergeben; zukunftsorientiertes Handeln ergibt sich aber nur bedingt daraus. An sich möglich sind dabei drei Optionen:

- rationales individuelles Handeln (rationality)
- gesellschaftliche Normen (rules)
- physische Randbedingungen (constraints).

Währenddem sich bei den Optionen 1 und 2 erhebliche Umsetzungsprobleme ergeben (etwa: Divergenz Eigennutz/Gemeinnutz, Irrationalität des Handelns, strukturelle Handlungszwänge; politisch bedingter Zeitverzug, Vollzugsdefizite und -ungerechtigkeiten), ist die Option 3 realpolitisch aktuell. So hilft z. B. gegen die ungebrochene Überflutung zentrumsnaher Wohnquartiere durch Pendlerfahrzeuge nur eine rigorose Parkplatzbewirtschaftung zugunsten der Anwohner und konsequente bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Dadurch steigt die Wohnlichkeit im Quartier wie auch die Attraktivität der Quartierzentren.

Auf politischer Ebene zeichnet sich zwar ein Trend zu tragfähigen Mehrheiten für die skizzierten Neuorientierungen der Quartierentwicklung ab, soweit man Behördenentscheide und Abstimmungs- bzw. Wahlergebnisse betrachtet. Dies ist sicher nicht zuletzt dem anhaltenden Widerstand gegen das unbedenkliche Weitermachen in ausgefahrenen verkehrspolitischen Gleisen zu verdanken.

Mittlerweile macht sich aber ein unerwartetes Dilemma bemerkbar: den Stadtbehörden mangelt es im Grunde genommen an echten Gesprächspartnern in den Quartieren. Wohl haben Gewerbe- und Quartiervereine wie auch Bürgergruppen ihren unbestrittenen (?) Platz in unserer Vernehmlassungs-Demokratie, aber sie sind Interessengruppen wie Automobilverbände oder Umweltschutzorganisationen ohne öffentlich-rechtliche Legitimation. Das geht solange gut, als man sich mehr oder weniger einig ist; im Konfliktfall erst zeigt sich das Dilemma: gilt nun ein rechtskräftiger Ratsbeschluß als Handlungsgrundlage für die Exekutive oder der dezidierte Druck eines kleinen, aber wortgewaltigen und wohl auch einflußreichen Gewerbevereins?

Es ist sehr zu wünschen, daß es den städtischen Behörden Ernst ist mit basisnaher Quartierpolitik; die bisherigen Schritte in dieser Richtung sind sicher wegweisend. Aber es ist zu erkennen, daß dem aufgezeigten Dilemma rasch Beachtung geschenkt werden muß. Wenn nicht, kommt es zu einer Welle der Polarisierung, zur Blockierung notwendiger Entscheide und letztlich zur Entfremdung gerade derjenigen Kreise, die sich für das öffentliche Wohl einsetzen wollen.

Städtische Quartierpolitik ist so gut wie ihre demokratische Legitimation!

Der Arbeitsgruppe «Wohnliches St. Georgen» danke ich für das gemeinsame Engagement sowie für die Daten zur Verkehrsanalyse, I. Jelen (Univ. Triest) für wertvolle Hinweise zu dieser Arbeit, und T. Gremminger (HSG) für die Reinzeichnung der Abbildungen.

Literatur

AELLEN, K. et al. (1975): Wohnungs-Bewertungs-System WBS. (= FKW Schriftenreihe Wohnungsbau 28d), Bern.

BMBau (Hrsg.) (1985): Verkehrsberuhigung und Stadtverkehr. (= BMBau 03.111). Bonn.

BOESCH, H. et al. (1983): Quartiererneuerung. Beiträge zur Entwicklungsplanung auf Quartierebene. (= ORL-Bericht 45), Zürich.

BOESCH, H. (1986): Wandlungen in den Zielvorstellungen der Verkehrsplanung. In: DISP 83.

BOESCH, M. (1979): Intraurbane Zentralitätsforschung und Stadtplanung. Zur Versorgungsqualität in der Stadt St. Gallen. In: Bericht zur Raumforschung und Raumplanung 23 (1).

BOESCH, M. (1986): Schweizer Geographie am Wendepunkt? In: Geographica Helvetica Nr. 3.

Coop Schweiz (Hrsg.) (1981): Detailhandel im Umbruch. Sicherung der Versorgung oder Strukturschutz?, Basel.

FUCHS, F. et al. (1985): Verkehrserschließung in Wohnquartieren, Bern.

GALTUNG, J. (1979): Methodologie und Ideologie, Frankfurt a. M.

GROHE, T. (Hrsg.) (1986): Themenheft «Ökologisch orientierte Stadterneuerung – Ansatzpunkte und Handlungsmöglichkeiten». In: Informationen zur Raumentwicklung 1–2.

HABERMAS, J. (1968): Erkenntnis und Interesse, (= stw 1). Frankfurt a. M. 6/1981.

HÖLLHUBER, D. (1982): Innerstädtische Umzüge in Karlsruhe. Plädoyer für eine sozialpsychologisch fundierte Humangeographie. (= Erlanger Geographische Arbeiten 13). Erlangen.

HOTZ-HART, B./WÜRTH, M. (1985): Strukturwandel im Dienstleistungssektor und Stadtentwicklung. In: DISP 80/81 (Sondernummer: Stadtentwicklung). Zürich.

ISENBERG, W. (Hrsg.) (1985): Analyse und Interpretation der Alltagswelt. Lebensweltforschung und ihre Bedeutung für die Geographie. (= Osnabrücker Studien zur Geographie Bd. 7), Osnabrück.

JAAG, T (1968): Verkehrsberuhigung im Rechtsstaat. In: Schweiz. Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung 87 (7).

KAPPELER, K. (1982): Detailhandel Schweiz, Zürich.

LOSCH, S. (1985): Städtebauliche Strategien zur Verminderung von Bodeninanspruchnahmen. In: Informationen zur Raumentwicklung 1–2.

RELLSTAB, U. (1980): Stadt-Quartier. Quartier-Arbeit anhand eines Zürcher Beispiels, Zürich.

SCHÄFER, K. (1986): Tempo 30 durch Straßengestaltung. 80 Planungsbeispiele zur Verkehrsberuhigung, Wiesbaden.

SEDLACEK, P. (1982): Kulturgeographie als normative Handlungswissenschaft. In: SEDLACEK, P. (Hrsg.) Kultur-/Sozialgeographie. (= UTB 1053). Paderborn.

SEIFFERT, H. (1985): Einführung in die Wissenschaftstheorie, Bd. 3: Handlungstheorie, Modallogik, Ethik, Systemtheorie (= BSR 270), München.

SÖLLNER, J. T. (1984): Neue Verbrauchermärkte und ihre Folgen. Eine empirische Untersuchung des Strukturwandels im Einzelhandel (= Nürnberger Wirtschafts- und Sozialgeographische Arbeiten 36), Nürnberg 1984.

TOPP, H. (1986): Parkvorrechte für Bewohner. In: Aktuelles Bauen Nr. 3.

WEISS, M. (Hrsg.) (1980): Handbuch für Quartier-Verbesserer, Zürich.