

Viehmarktplatz als Begegnungsort

Studierende der Hochschule für Technik Rapperswil haben sich mit Auswirkungen des Baus der Grünaustrasse auf die erweiterte Altstadt auseinandergesetzt. Ihr Vorschlag: Auf der Graben-/Tonhallestrasse eine Begegnungszone einrichten.

PHILIPP HAAG

WIL. Die Grünaustrasse war und ist umstritten. Die Verbindungsstrasse vom Gammakreisel zur Fürstenlandstrasse polarisiert in Wil. Dies zeigte sich erneut am Dienstagabend, als drei Studierende der Abteilung Raumplanung an der Hochschule für Technik Rapperswil je eine Studie vorstellten, welche Auswirkungen der Bau der Grünaustrasse auf die erweiterte Altstadt, konkret die Graben- und die Tonhallestrasse haben könnte. Die Studierenden zeigten auf, welche gestalterischen Konsequenzen der Bau der Entlastungsstrasse haben könnte sowie welche Wirkung auf den Verkehr.

Das gleiche Fazit

Das Fazit (unter Annahme, die Grünaustrasse wird gebaut): In unterschiedlichen Varianten dehnen die Studierenden in den unabhängig voneinander erstellten Arbeiten die Fussgängerzone der Oberen Bahnhofstrasse sowie der Altstadt zu einer Begegnungszone in die Graben- und Tonhallestrasse aus, in der in Teilbereichen ein Fahrverbot gilt, in anderen Abschnitten Tempo 20 oder Tempo 30. In einer mit beispielsweise einer speziellen Pflasterung sowie verkehrsberuhigenden Massnahmen wie einer Baumallee gestalteten Begegnungszone haben die Fussgänger und Velofahrer Vortritt vor dem motorisierten Verkehr.

Den Parkplatz auf dem Viehmarktplatz würden die drei Studierenden komplett oder zum Teil aufheben und in einen mit Sitzgelegenheiten, einem Wasserspiel sowie Grünbepflanzung versehenen Begegnungsort umfunktionieren. Voraussetzung für eine Belebung des Viehmarktplatzes wäre allerdings, dass die Räume im Parterre der Liegenschaften, vor allem der Tonhallestrasse entlang, noch stärker durch Geschäfte oder Cafés belegt werden, die Einkaufswillige und Passanten anziehen würden. Für die Liegenschaft Turm



Bild: Philipp Haag

Der Viehmarktplatz soll zu einem attraktiven Treffpunkt für die Bevölkerung werden.

neben der Tonhalle wäre die Unterbringung eines (Billig-)Hotels oder Bed & Breakfast eine Möglichkeit. Die Parkplätze beim Adlerplatz würden die Studierenden zugunsten eines Platzes aufheben.

Dominanter Verkehr

Bei der Analyse der Ist-Situation hatten die Studierenden festgestellt, dass heute der motorisierte Verkehr auf der Tonhalle- und Grabenstrasse sehr dominant auftritt und einen Grossteil der knappen Flächen beansprucht. Den Aufenthaltsräumen und Plätzen im Tonhalle-Quartier attestieren sie eine geringe Aufenthaltsqualität sowie Mängel bei der Verkehrssicherheit. Das Fusswegnetz erachten

sie als relativ dicht, allerdings mit Lücken und Mängeln. Der Radverkehr leidet nach Ansicht der Studierenden unter engen Platzverhältnissen und Netzlücken. Sie machen darum ein hohes Potenzial für Verbesserungsmöglichkeiten aus.

Bedingung, eine der vorgeschlagenen Varianten umzusetzen, wäre der Bau der Grünaustrasse. Vor elf Jahren sprach sich die Wiler Bevölkerung allerdings gegen die Verbindungsstrasse aus. Viele Wilerinnen und Wiler sind der Meinung, dieser Volkswille gelte nach wie vor. Dies zeigte sich anhand der Reaktionen aus dem rund 100köpfigen Publikum am Dienstagabend. Unter anderem war der Vorwurf zu hören, die Präsentation der

Studien sei eine verkappte PR-Veranstaltung für die Grünaustrasse. Die Verbindung vom Gamma-Kreisel zur Fürstenlandstrasse ist mittlerweile ins Agglomerationsprogramm aufgenommen worden. Ausserdem ist sie Bestandteil des kantonalen Strassenbauprogramms 2014 bis 2018. Im kommunalen Zonenplan ist die Grünaustrasse aber nicht mehr eingezeichnet.

Geänderte Vorzeichen

Wie Marcus Zunzer, Vorsteher des Departements Bau, Umwelt und Verkehr, bei der Präsentation ausführte, hätten sich im Vergleich zum Jahr 2003 die Vorzeichen geändert. Damals sei von den Gegnern argumentiert worden, die Grünaustrasse habe

keine Entlastungswirkung. Diese Einschätzung sei nun widerlegt, sagte Zunzer. Neue Erkenntnisse besagten, die Grünaustrasse bringe eine Entlastung. Dies habe eine Nutzwert-Analyse im Rahmen des Aggloprogramms ergeben. Die erhoffte Entlastung ergebe sich aber nur durch flankierende Massnahmen, «einem Verkehrsregime im Zentrum». Dafür dienten die Analysen der Studierenden als wertvolle Basis. Natürlich sei es nun Aufgabe des Stadtrates, die Studien weiterzuentwickeln, beispielsweise abzuklären, ob an anderer Stelle ein Verkehrskollaps entstünde. Auch müssten die Kosten ermittelt werden, über die noch keine Aussagen gemacht werden konnten.