



# Mobilitätskonzept 2040

Vision und Strategie



St.Gallen, 20. Oktober 2015



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>0. Ziel und Zweck .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Überlegungen zur Mobilitätsvision .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Mobilitätsvision („Wohin wollen wir?“).....</b>	<b>7</b>
<b>3. Mobilitätsstrategie („Was ist zu tun“) .....</b>	<b>9</b>



## **0. Ziel und Zweck**

### **0.1 Ausgangslage und Auftrag**

Mit der Annahme des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung am 7. März 2010 hat der Souverän der Stadt St.Gallen die wesentlichen Stossrichtungen der künftigen Verkehrsentwicklung festgelegt: Der Öffentliche Verkehr (ÖV) und der Langsamverkehr (LV) sollen gefördert und die Verkehrsmenge des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) plafoniert werden.

Im städtischen und kantonalen Richtplan, im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach, im Energiekonzept 2050 und im Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sind Zielsetzungen und auch Massnahmenvorschläge für die Bewältigung des künftigen Verkehrs in der Stadt St.Gallen vorhanden. Diese Überlegungen sollen nun zu einem Mobilitätskonzept zusammengeführt werden.

### **0.2 Grundhaltung**

Die zukünftigen Bedürfnisse sind innerhalb der gesetzten Grenzen unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen optimal und gerecht zu erfüllen. In Zukunft wird es nicht mehr primär darum gehen, die Verkehrsnachfrage mit neuen Strassen und neuen Infrastrukturen zu befriedigen.

Umweltgerechtes Verhalten ist dabei nicht nur von der ansässigen Bevölkerung einzufordern, sondern auch von den Pendlerinnen und Pendlern aus der Region. Mit der namhaften Investition in den Öffentlichen Verkehr muss beispielsweise auch deren breite Benützung durch die Pendelnden einhergehen (bspw. bei der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (AB) aus dem Appenzellerland, beim S-Bahn-Ausbau 2013 aus der Region Bodensee oder beim Schnellbus Arbon aus Arbon).

Für die Stadt St.Gallen ist daher eine verkehrspolitische Strategie festzulegen. Dabei sind Aspekte der Verkehrsvermeidung (Stadt der kurzen Wege, e-Government, Work-at-home, dezentrale Versorgung, Smart City), der effizienten Verkehrsabwicklung (Einsatz der richtigen Transportmittel, Gefässgrössen etc.) und der optimalen Vernetzung (überregionale Verkehrssysteme, Region, Infrastrukturen, Mobilitätsmanagement) zentral.

Die Grundhaltung der städtischen Verkehrspolitik lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Gleichgewicht zwischen guter Erreichbarkeit und Schutz des Lebensraums der Bewohnenden (Umweltbelastung, Sicherheit, Aufenthalts- und Gestaltungsqualität).
- Konsequente Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.
- Verantwortungsvoller und differenzierter Umgang mit dem beschränkt zur Verfügung stehenden Platz.



- Die Stärken der einzelnen Verkehrsmittel sind optimal einzusetzen; „wesensgerechte“ Mobilität.
- Die verschiedenen Verkehrsträger sind in geeigneter Form zu entflechten und gleichzeitig optimal zu vernetzen.

Im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept 2040 sind auch folgende Grundfragen zu klären:

- Wie kann der Übergang von einer nachfrageorientierten zu einer angebotsorientierten Mobilitätsplanung beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) sichergestellt werden?
- Wie kann eine optimale Abstimmung von Siedlungs-, Mobilitäts- und Energieplanung erfolgen?
- Welche Massnahmen im Bereich Siedlungsplanung sind erforderlich, um eine Stadt der kurzen Wege zu erhalten (Mobilitätsvermeidung)?
- Nach welchen Grundsätzen werden die Verkehrsnetze konzipiert (Koexistenz, Trennverkehr, Privilegierung, Plafonierung, Pfortnerung)?
- Wie wird die Vernetzung mit der Region sichergestellt (S-Bahn, Hub-Konzept, P+R, Intermodaler Verkehr)?

### 0.3 Aufbau

Das Mobilitätskonzept basiert auf einer Mobilitätsvision<sup>1</sup>. Diese Vision wird konkretisiert durch die Mobilitätsstrategie<sup>2</sup>. Die Mobilitätsstrategie basiert auf den drei Teilstrategien:

- Mobilitätsvermeidung (Verkehr vermeiden)
- Mobilitätsgestaltung (Verkehr verlagern)
- Mobilitätsmanagement (vorhandener Verkehr verträglicher abwickeln).

Die drei Teilstrategien sind miteinander vernetzt und entfalten ihre Wirkung vor allem in der kombinierten und abgestimmten Umsetzung. Allerdings werden gewisse Zielkonflikte bestehen bleiben; diese sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse und unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit zu klären. Die Teilstrategien berücksichtigen die Aspekte der Behinderten, Betagten und Kinder. Von den Teilstrategien werden die verkehrlich massgebenden Massnahmen abgeleitet.

---

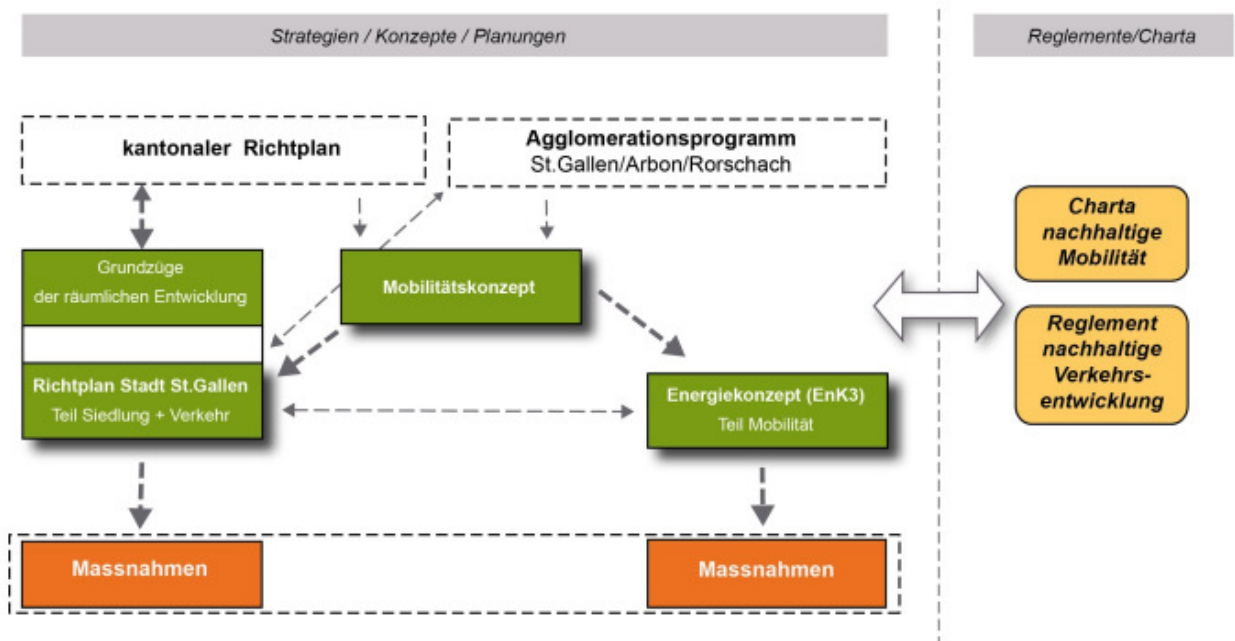
<sup>1</sup> In der Mobilitätsvision werden die Aussagen zum Ziel im Sinne einer langfristigen Ausrichtung ausgeführt, d.h. die Frage „Wohin will die Stadt St.Gallen?“ wird beantwortet.

<sup>2</sup> In der Mobilitätsstrategie werden die Aussagen zur generellen Umsetzung beschrieben, d.h. die Frage „Wie will die Stadt St.Gallen die Vision erreichen?“ wird beantwortet.



Mobilitätskonzept	<b>Mobilitätsvision</b>																			
	Mobilitätsstrategie						Mobilitätsmanagement						Mobilitätsstrategie							
	Mobilitätsvermeidung			Mobilitätsgestaltung			Mobilitätsvermeidung			Mobilitätsgestaltung				Mobilitätsmanagement						
	Siedlung und Verkehr	Zentrumsgebiete	Entwicklungsgebiete	Quartiere	Umweltzonen / Road Pricing	Regionale und nationale Massnahmen	Vernichtungsänderungen zeitlich und räumlich	Fussverkehr	Veloverkehr	Öffentlicher Verkehr – Gesamtsystem	Öffentlicher Verkehr – Netz	MIV-Autobahn		MIV-Stadtrassen	MIV-Untergeordnete Strassen	Kombinierte Mobilität	Parkierung (MIV-Öffentlich und MIV-Privat)	Strassenraumgestaltung	Verkehrssystemmanagement	Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement
Mobilitätsvermeidung						Mobilitätsgestaltung						Mobilitätsmanagement								
<b>Massnahmen</b>																				

Gestützt auf das Mobilitätskonzept und dessen Massnahmen sollen der Richtplan und das Energiekonzept 2050 aktualisiert und ergänzt werden.



## 1. Überlegungen zur Mobilitätsvision

Mobilität wird auch in Zukunft die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen prägen und umgekehrt. Es ist Aufgabe des Mobilitätskonzeptes, die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsträger aufeinander abzustimmen und dabei die Interessen der Stadt als Lebens- und Wirtschaftsraum optimal zu verfolgen.

Die Zunahme der Mobilität ist in den Agglomerationen unübersehbar. Mobilität ermöglicht die Überbrückung von räumlichen Distanzen zwischen Wohnen, Arbeit und Freizeit. Die Bildung von Schlafgemeinden und der damit verbundene Konsum von Kulturland sind gravierende Folgen einer ungehemmten Bautätigkeit auf der grünen Wiese und einer stetigen Zunahme der Pendlermobilität. Die Zersiedelung des Landes und die Zerstörung von Kulturland sind die Folge und ungelöste Probleme. Eine Fortschreitung dieser räumlichen Entwicklung verbunden mit stetigem Verkehrswachstum ist weder nachhaltig noch sozialverträglich und wird von breiten Bevölkerungskreisen grundsätzlich abgelehnt. Allerdings besteht ein eklatanter Widerspruch zwischen kollektivem Gewissen und individuellem Handeln. Das kulturelle Erbe unseres Landes sowie die begrenzten Raumverhältnisse gebieten aber einen haushalterischen Umgang mit dem knappen Boden und im Hinblick auf steigende Infrastrukturkosten und die Lärmbelastung breiter Bevölkerungskreise eine Reduktion und Verkürzung der zurückzulegenden Wege.

Eine Schlüsselrolle bei der Lösung des „gordischen Mobilitätsknotens“ kommt den Agglomerationen und insbesondere ihren Kernstädten zu. Nur mit einer Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, resp. der Abstimmung der Nutzungsverteilung und -intensität mit der Verkehrsinfrastruktur in Kombination mit einem intelligenten Mobilitätsmanagement ist eine nachhaltige Entwicklung erreichbar. Eine solche Strategie zielt einerseits auf eine effiziente Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen und andererseits auf kurze Wege zur Arbeit, zu Bildung, Kultur und Freizeit. Die Stadt der kurzen Wege ist daher die nachhaltige Siedlungs- und Lebensform der Zukunft.

Auf der anderen Seite ist es gerade die Bevölkerung der Siedlungszentren, die heute die Folgen der Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung der vergangenen Jahrzehnte in Form exzessiven Pendlerverkehrs aus dem Umland einseitig zu tragen hat. Die Bevölkerung der Stadt St.Gallen hat denn auch mit der Zustimmung zum Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung eine politische Botschaft und damit einige wesentliche Eckpfeiler zur Ausgestaltung der Mobilität der Zukunft gesetzt<sup>3</sup>. Jedoch ist es nicht ausreichend, wenn sich einzelne Gemeinden - in diesem Fall die Stadt St.Gallen - für eine nachhaltige Mobilität einsetzen, sondern es sind die ganze Region, aber auch Kantone und Bund gefordert.

---

<sup>3</sup> Das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist jedoch nur für die Stadt St.Gallen verbindlich. Ein beträchtlicher Teil des Verkehrs in der Stadt wird in den Umlandgemeinden erzeugt; darauf kann die Stadt nur indirekt einwirken. Ebenso sind für viele Massnahmen auf dem Strassennetz oder auch beim Öffentlichen Verkehr von Gesetzes wegen Bund oder Kanton zuständig; die Stadt kann entsprechende Massnahmen lediglich anregen.



Im Spannungsfeld zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität können innovative Technologien in Kombination mit neuen Arbeitsmodellen und Wohnformen wesentlich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen. In Zukunft sollen einerseits vermehrt Daten und weniger Mitarbeitende auf die Reise geschickt werden. Andererseits ist die für das wirtschaftliche und soziale Agieren unserer Gesellschaft notwendige Mobilität mit innovativen Verkehrslösungen (infrastrukturell, technologisch und betrieblich) anzugehen. Auch auf Bundesebene sind vermehrt mobilitätsvermindernde Anreize anzuregen und einzufordern.

Die Freizeitaktivitäten werden aller Voraussicht nach weiter zunehmen und noch mehr Verkehr verursachen. Aus diesem Grund sind von den Betreibern des Öffentlichen Verkehrs gerade für den Freizeitverkehr im Bodenseeraum attraktive Angebote einzufordern und bei den Anbietern der Freizeiteinrichtungen die einseitige Ausrichtung auf den MIV zu vermeiden.

Im Lichte dieser schwierigen Ausgangslage formuliert der Stadtrat eine Mobilitätsvision, welche die sich abzeichnenden grundlegenden Veränderungen antizipiert und die Stadt auf die veränderten Mobilitätsanforderungen der smarten Dienstleistungsgesellschaft der Zukunft vorbereitet. Dabei stehen auf der einen Seite verschiedene Mobilitätsbedürfnisse (Gewerbe-/Güterverkehr, Arbeitspendlerverkehr, Freizeit-, Einkaufsverkehr usw.). Für diese Mobilitätsbedürfnisse stehen auf der anderen Seite verschiedene Verkehrsmittel (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, kombinierte Mobilität) in Kombination mit den dazu gehörenden Infrastrukturen zur Verfügung. Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung setzt voraus, dass die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel wesensgerecht, das heisst abgestimmt auf die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsangebote, eingesetzt werden. Dies bedeutet, dass Verkehrsanteile des MIV, die wesensgerechter mittels ÖV oder LV erfolgen könnten, sollten auch durch diese Verkehrsmittel bewältigt werden. Durch diese Verlagerung werden MIV-Kapazitäten für die angestrebte Stadtentwicklung sowie den wertschöpfenden und aufs Auto angewiesenen Verkehr frei.

## **2. Mobilitätsvision („Wohin wollen wir?“)**

Basierend auf den vorhergehenden, grundsätzlichen Überlegungen wird die Mobilitätsvision für die Stadt St.Gallen in neun Schwerpunkten formuliert:

1. St.Gallen ist eine Stadt der kurzen Wege, sowohl bezüglich der Infrastruktur als auch des allgemeinen Bewusstseins für zukunftsorientierte Mobilitätsformen.
2. Siedlung und Verkehr sind – in der Stadt und der Region St.Gallen - konsequent aufeinander abgestimmt. Neue Quartiere sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete werden von Anfang an konsequent nach energetischen und mobilitätsmindernden Grundsätzen geplant. Der öffentliche Raum steht der Bevölkerung als vernetzter Lebensraum zur Verfügung. Verkehrsinfrastrukturelle Massnahmen werden im Einklang mit den städtebaulichen und historischen Qualitäten der Stadt St.Gallen umgesetzt.



3. In der Stadt St.Gallen werden alle Verkehrsmittel wesensgerecht eingesetzt. Die Bevölkerung der Stadt und Region St.Gallen ist „clevermobil“ unterwegs. Das heisst kurze bis mittlere Wege werden zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Für längere Wege wird der Öffentliche Verkehr genutzt. Sperrige Güter werden mit dem Auto transportiert. Ebenso wird die kombinierte Mobilität, d.h. das „cleverste“ Verkehrsmittel für die entsprechenden Teile einer Wegekette, genutzt.
4. Das Mobilitätswachstum in der Stadt St.Gallen wird durch den ÖV und LV aufgenommen. Der Motorisierte Individualverkehr wird plafoniert und somit auf einem stadtverträglichen Mass gehalten, damit neben den Umweltvorschriften (Lärm und Luftschadstoffe) sowohl die Anliegen des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung als auch des städtischen Energiekonzepts erfüllt werden können. Dieses Ziel wird grundsätzlich mit lenkenden („Push“) und fördernden Massnahmen („Pull“) sowie einem Verzicht auf MIV-kapazitätssteigernde Strassenneu- und -ausbauten erreicht. Ausnahmen sind möglich, wenn diese aus Gründen der Verkehrssicherheit, von Neuerschliessungen oder als Grundlage für die Bevorzugung für ÖV und LV notwendig sind.
5. Der knappe Verkehrsraum wird nach klaren Prioritäten den verschiedenen Nutzenden zugewiesen. Der Öffentliche Verkehr, welcher nebst einem dichten Netz und Takt auch eine hindernisfreie Fahrt durch die Stadt St.Gallen geniesst, erhält Vorrang vor dem Individualverkehr. Der Langsamverkehr wird im Sinne des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung massgeblich gefördert.
6. Für den auf das Auto angewiesenen Wirtschaftsverkehr sollen günstige Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit er effizient die Versorgung sicherstellen und die Wirtschaftskraft der Stadt stärken kann. Dies soll in erster Linie durch Verlagerung jenes MIV, welcher nicht auf diesen Verkehrsträger angewiesen ist, erreicht werden.
7. Der Motorisierte Verkehr wird in der Stadt St.Gallen stadtverträglich und energieeffizient abgewickelt. Zwischen den Verkehrsteilnehmenden bestehen ein Zusammenspiel und eine Koexistenz anstelle der Dominanz des Motorisierten Verkehrs. Zudem wird der wertschöpfende Wirtschaftsverkehr gegenüber dem Pendler- und Freizeitverkehr bevorzugt, dies sowohl im fahrenden wie im ruhenden Zustand.
8. Die Stadt St.Gallen ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Die städtische Verkehrsinfrastruktur ist daher optimal an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden. Die Bahnlinien und die Autobahn bilden das Rückgrat des städtischen Verkehrsnetzes. Der Pendlerverkehr ist konsequent und möglichst direkt auf dieses übergeordnete System zu führen und darüber abzuwickeln. Die Zu- und Wegpendelnden in bzw. aus der Stadt nutzen daher v.a. den Öffentlichen Verkehr.
9. Die Stadt St.Gallen ist Teil und Zentrum ihrer Agglomeration. Sie nimmt bezüglich Mobilität eine Vorreiterrolle ein und beeinflusst auch die übrigen Agglomerationsgemeinden in diese Richtung.



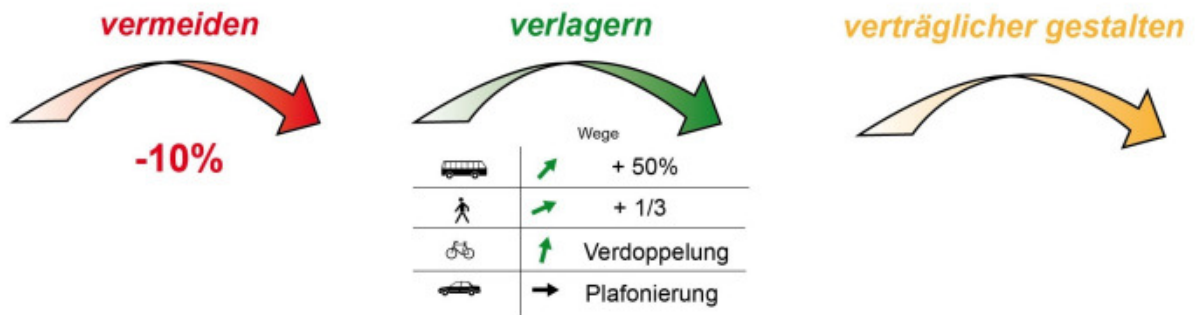


### 3. Mobilitätsstrategie („Was ist zu tun“)

Die Mobilitätsstrategie basiert auf der Mobilitätsvision, präzisiert die künftigen Handlungsbe-  
reiche und legt Rahmenbedingungen fest, die bei allen Massnahmen und Projekten eingehalten werden müssen. Instrumente und Prozesse, welche auf die zukünftigen Rahmenbe-  
dingungen im gesellschaftlichen und politischen Umfeld ausgerichtet sind, haben folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Mit dem Mobilitätskonzept sollen die Vorgaben des Reglementes für eine nachhaltige Ver-  
kehrsentwicklung erfüllt werden. Dieses sieht vor, dass der Motorisierte Individualverkehr  
nicht weiter zunimmt und das Mobilitätswachstum vom ÖV und LV aufgenommen wird.  
Dieses hochgesteckte Ziel soll durch die „3-V-Strategie“ erreicht werden:

- Verkehr vermeiden (Ziel: Reduktion der Anzahl<sup>4</sup> Wege<sup>5</sup> um 10 %<sup>6</sup>)
- Verkehr verlagern: (Ziel: Anzahl Wege<sup>7</sup> beim ÖV erhöhen um 50 %, beim Fussverkehr um einen Drittel und die Anzahl Wege beim Veloverkehr verdoppeln<sup>8</sup>)
- Verträgliche<sup>9</sup> Abwicklung des verbleibenden Verkehrs.



<sup>4</sup> Neben der Anzahl Wege soll auch die Distanz reduziert werden.

<sup>5</sup> Anzahl Wege in der Stadt St.Gallen exkl. Autobahn

<sup>6</sup> bis 2040 gegenüber „laisser-faire“

<sup>7</sup> Anzahl Wege in der Stadt St.Gallen exkl. Autobahn

<sup>8</sup> bis 2040 gegenüber Zustand 2010

<sup>9</sup> Eine verträgliche Abwicklung ist optimiert unter Berücksichtigung der Sicherheit, Grundversorgung, Siedlungsverträglichkeit, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Erschütterungen und Funktionsfähigkeit.



Dabei lässt sich die Stadt St.Gallen von folgenden Grundsätzen leiten:

- Die gute Erreichbarkeit der Stadt und die innerstädtische Erschliessung sind Grundlage für eine attraktive Stadt, als Wohn- und Arbeitsort und Unternehmensstandort.
- Das Verkehrssystem ist als Gesamtheit zu betrachten.
- Der öffentliche Raum und somit auch der städtische Verkehrsraum sind begrenzt. Deshalb muss das Verkehrssystem optimiert und an veränderte Bedürfnisse angepasst werden.
- Mobilitätsbedürfnisse müssen vermehrt mit dem geeigneten und aufeinander abgestimmten Einsatz aller Verkehrsarten, der optimalen Nutzung und Bewirtschaftung der vorhandenen und dem gezielten Ausbau neuer Infrastrukturen erfüllt werden.
- Neue Infrastrukturbauten sind mit verkehrlich flankierenden Massnahmen zu verbinden, um die angestrebte Wirkung zu erreichen und unerwünschte Effekte zu verhindern.
- Für den ÖV und LV wird grundsätzlich eine nachfrageorientierte Verkehrsplanung angewandt, d.h. für die erwartete resp. angestrebte Verkehrsnachfrage ist das entsprechende Angebot bereitzustellen. Hingegen wird für den MIV grundsätzlich eine angebotsorientierte Verkehrsplanung eingesetzt, d.h. das vorhandene Angebot bestimmt die Nachfrage.
- Es sind sowohl lenkende („Push“) als auch fördernde Massnahmen („Pull“) notwendig.
- Der wertschöpfende Wirtschaftsverkehr, welcher auf den Motorisierten Individualverkehr angewiesen ist (z.B. Materialtransporte, Gewerbe), soll gegenüber dem Freizeit- und Pendlerverkehr bevorzugt werden (z.B. durch vergünstigte oder kostenlose Parkkarten). Hingegen ist der nicht auf den Motorisierten Individualverkehr angewiesene Wirtschaftsverkehr (z.B. Fahrt zur Sitzung in einem Büro) auf den Umweltverbund<sup>10</sup> zu verlagern.
- Die Zu- und Wegpendelnden nutzen primär den Öffentlichen Verkehr. Die Binnenpendlerinnen und -pendler sind zudem zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs.  
Die Einkaufsmöglichkeiten sind auf die Arbeits- und Wohnstandorte abzustimmen, so dass kurze Wege entstehen, insbesondere was die Nahversorgung betrifft.
- Der in den letzten Jahren ständig anwachsende Freizeitverkehr ist v.a. hinsichtlich der Fahrleistung auf den Umweltverbund zu verlagern. Ein attraktives städtisches Freizeitangebot hilft, die in der Stadt anfallenden Fahrdistanzen zu reduzieren.

Im innerstädtischen Bereich sind die Abhängigkeiten zwischen Nutzung und Verkehr bzw. zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln so komplex, dass die formulierten Grundsätze nicht immer konfliktfrei und eins zu eins umgesetzt werden können. Es bedarf daher einer Interessenabwägung und der situationsbezogenen, sachgerechten Anwendung dieser Grundsätze. Neben der Erhaltung der Innenstadt und der Quartierzentren als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsräume mit hoher Umfeld- und Umweltqualität ist auch die Funktion der Strassen im Sinne der Netzhierarchie zu gewährleisten. Aus verkehrlicher Sicht sind dabei zu berücksichtigen:

---

<sup>10</sup> Öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr



- Für eine optimale Mobilitätskapazität müssen die knappen Strassenräume unter allen Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) zweckmässig aufgeteilt und entsprechend betrieben (Betriebskonzepte) bzw. verträglich gestaltet (Gestaltungskonzepte) werden.
- Bei den notwendigen Abwägungen ist aus gesamtstädtischer Sicht der ÖV als wichtigste und der Langsamverkehr als die zweitwichtigste Verkehrsart zu priorisieren. An ausgewählten Orten (zum Beispiel Kerngebiete mit hohem Fussgängeraufkommen) erhält der Fussgängerverkehr die erste Priorität.
- Bei allen Überlegungen ist den Aspekten der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Einordnung die notwendige Beachtung zu schenken.

### **3.1 Mobilitätsvermeidung („Verkehr vermeiden“)**

#### **3.1.1 Siedlung und Verkehr**

Der Erhalt einer durchmischten Stadt sowie Kombinationen von Nutzungsarten in Zusammenhang mit ihrer Mobilität bzw. ihrem Verkehrsaufkommen sind zu fördern.

Die Entwicklung der Stadt St.Gallen soll sich primär auf Standorte mit hoher Nutzungsmischung und -dichte sowie guter Versorgung/Ausstattung konzentrieren.

Mit der Verdichtung wird eine kompakte Siedlungsstruktur angestrebt (Entwicklung nach innen), wodurch gute Voraussetzungen für die Nutzung des ÖV und LV geschaffen werden.

Autoarme Siedlungen werden generell, autofreie Siedlungen an gut erschlossenen Lagen ermöglicht und unterstützt.

#### **3.1.2 Zentrumsgebiete**

Die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Quartierzentren soll für alle Verkehrsteilnehmenden bedarfsgerecht gewährleistet und die Verkehrssituation so organisiert sein, dass Besuch und Aufenthalt in der Innenstadt und den Quartierzentren attraktiv bleiben. Verkehrsverdrängungen in die Quartiere sind zu vermeiden. Die Altstadt, ausgewählte Plätze sowie relevante Bereiche der Innenstadt sind dem ÖV und LV vorbehalten.

Die Attraktivität der Zentrums- bzw. Kerngebiete soll durch die sorgfältige Gestaltung der öffentlichen Räume gesteigert werden: Vernetzung der Fusswege und Gestaltung der Strassenräume, Erweiterung der Fussgängerbereiche, Sauberkeit und öffentliche Sicherheit.



### **3.1.3 Entwicklungsgebiete**

In Entwicklungsgebieten sind durch eine zeitgerechte Bereitstellung attraktiver öffentlicher Verkehrsverbindungen eine gute Erschliessungsqualität und eine hohe Durchlässigkeit für den Langsamverkehr zu gewährleisten.

Publikumsintensive Nutzungen sind auf den ÖV auszurichten und sollen auf MIV-fokussierende Angebote verzichten. Insbesondere sind mittels Fahrtenmodellen, Nutzungseinschränkungen, Parkplatzbewirtschaftungen sowie Mobilitätsmanagement die verkehrlichen Auswirkungen zu minimieren.

### **3.1.4 Quartiere**

Das Hauptaugenmerk zur Verbesserung der verkehrlichen Situation ist vor allem darauf gerichtet, den MIV in den Quartieren auf das Nötigste zu reduzieren und die Lebens- und Wohnqualität sowie die Sicherheit zu erhöhen.

Fahrbeschränkungen in den Quartieren für Nicht-Anliegende sollen zusätzlich dazu beitragen, die aufgrund der engräumlichen Verhältnisse hohe Lärm- und Schadstoffemission zu reduzieren. Um ein höheres Sicherheitsgefühl zu gewährleisten, sollen Fuss- und Velowege weiter ausgebaut werden.

Parkierungsmöglichkeiten sind zusammengefasst anzubieten. Dazu sollen sogenannte Quartier- bzw. Sammelgaragen in Zusammenhang mit Neuüberbauungen und Sanierungen geprüft werden.

Durch Aufwertungsmassnahmen sollen die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit der Anwohnenden gestärkt werden.

### **3.1.5 Umweltzonen / Mobility Pricing**

Umweltzonen<sup>11</sup> und Mobility Pricing können geeignete Instrumente sein zur Lenkung des wesensgerechten Verkehrs sowie zur Reduktion der Spitzen- und Umweltbelastung. Die Stadt St.Gallen verfolgt die Entwicklung von Umweltzonen und Mobility Pricing. Aufgrund dessen wird die längerfristige Machbarkeit von Mobility Pricing periodisch beurteilt.

---

<sup>11</sup> Zonen, in denen der Zugang nur von bestimmten (schadstoffarmen) Fahrzeugen erlaubt ist.



### **3.1.6 Regionale und nationale Massnahmen**

Ziel des Mobilitätskonzepts der Stadt St.Gallen ist die Verbesserung der Verkehrssituation des städtischen Verkehrs. Jedoch hat die Stadt St.Gallen nur bedingt Einfluss auf die umliegenden Städte und Gemeinden. Deshalb setzt sich die Stadt bei den Regionsgemeinden und den Kantonen für eine nachhaltige Mobilität ein. Neben der Sensibilisierung der Bevölkerung in der Region ist auch die Umsetzung von entsprechenden Massnahmen (bezüglich Verkehr und Siedlung) bspw. auf Grundlage des Agglomerationsprogrammes notwendig. Zudem sind auch ökonomische Lenkungsmassnahmen (Pendlerabzug, Treibstoffzoll, etc.) auf Bundesebene über die Änderung von gesetzlichen Rahmenbedingungen hilfreich und notwendig.

Auf diese regionalen und nationalen Massnahmen muss die Stadt St.Gallen aktiv Einfluss nehmen.

### **3.1.7 Verhaltensänderungen zeitlich und räumlich**

Die Bevölkerung wird bezüglich Mobilitätsverhalten und Nachhaltigkeit sensibilisiert. Sie ändert dadurch auch ihr Mobilitätsverhalten.

Zum einen werden nähere Ziele gesucht und zum anderen werden zur Verkehrsbewältigung die Verkehrsmittel im Sinne von „clevermobil“ eingesetzt. Zudem erfolgen zeitliche Verschiebungen der Mobilität, sodass die Verkehrsspitzen gebrochen oder zumindest abgeflacht werden.



## **3.2 Mobilitätsgestaltung („Verkehr verlagern“)**

### **3.2.1 Fussverkehr**

Die Stadt der kurzen Wege ist eine nachhaltige Siedlungs- und Lebensform. Die Zu-Fuss-Gehenden bewegen sich frei und ungehindert in grosszügig, barrierefrei und attraktiv gestalteten Stadträumen. Direkte und sichere Fusswege erlauben das rasche Erreichen von wichtigen Quartiereinrichtungen, des grünen Stadtrings, Freizeiteinrichtungen und Erholungsräumen innerhalb des Stadtkörpers und der Haltepunkte der öffentlichen Verkehrsmittel. Zudem steht in der Stadt St.Gallen ein optimal ausgebautes Fusswegnetz mit einem attraktiven System zur Bewältigung der vorhandenen Höhendifferenzen zur Verfügung.

Der Fussverkehr leistet auch einen Beitrag zur Gesundheitsförderung.

### **3.2.2 Veloverkehr**

Der rollende Langsamverkehr ist ein ideales Verkehrsmittel auf kurzen bis mittleren Distanzen und leistet zudem einen Beitrag zur Gesundheitsförderung. Attraktive, direkte, sichere und steigungsarme<sup>12</sup> Routen verbinden die Stadtteile und die Stadt mit dem Umland. Bei öffentlichen Einrichtungen und bei den Umsteigepunkten zu den öffentlichen Verkehrsmitteln stehen grosszügige und idealerweise gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung.

### **3.2.3 Öffentlicher Verkehr – Gesamtsystem**

Der Öffentliche Verkehr spielt zusammen mit dem Fussverkehr in der Stadt St.Gallen in der Zukunft die Hauptrolle. Er stellt das Rückgrat des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs dar und dient der Bevölkerung und den Besuchenden als wichtigstes Transportmittel im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die Stadt-, Verkehrs- und Angebotsplanung wird auf diese Zielsetzung ausgerichtet.

### **3.2.4 Öffentlicher Verkehr – Netz**

Der leistungsfähige und attraktive Öffentliche Verkehr wird weiter ausgebaut und beschleunigt. Mittels Netzausbauten und Eigentrassierung werden Reisezeiten verkürzt und die Zuverlässigkeit erhöht. Im Strassenraum sowie bei Kreuzungs- und Haltepunkten wird der ÖV privilegiert. Auch bei Unterbruchsituationen auf dem übergeordneten Strassennetz wird ein funktionstüchtiger ÖV sichergestellt.

---

<sup>12</sup> Mit entsprechender Trassierung oder mit Hilfsmitteln wie E-Bikes und Liftten



### 3.2.5 MIV-Autobahn

Die A1 ist Hauptträgerin des Durchgangs- und des übergeordneten Stadtverkehrs. Es ist Aufgabe des Bundes, die Leistungsfähigkeit der Autobahn und ihrer Anschlüsse sicherzustellen. Der Bund beabsichtigt den Bau der dritten Tunnelröhre zur Beseitigung des Engpasses<sup>13</sup> auf der A1 und für die Sanierungsarbeiten der anstehenden Gesamterneuerung. Aus städtischer Sicht sind zur Sicherstellung der Funktionalität des Gesamtverkehrssystems in der Stadt die Teilsperre (Autobahn-Liebegg mit Anschluss im Raum Güterbahnhof) sowie flankierende Massnahmen zwingend nötig.

Im Interesse der Erreichbarkeit und der Wohn- und Lebensqualität in den Quartieren wird der übergeordnete Verkehr konsequent via nächst gelegenem Autobahnanschluss über die Autobahn geführt. Die Verkehrsfläche auf entlasteten Strassen wird für die Priorisierung des ÖV's sowie des Fuss- und Veloverkehrs genutzt.

### 3.2.6 MIV-Stadtstrassen

Die Verkehrsbelastung auf dem städtischen Strassennetz wird plafoniert. Punktuelle Netzausbauten sind zu prüfen für Neuerschliessungen sowie gezielte lokale Verbesserungen (Knoten) ohne MIV-Leistungssteigerung, wenn sie der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs oder des Langsamverkehrs dienen. Der MIV wird auf das übergeordnete Strassennetz kanalisiert und auch dorthin gelenkt. Als Grundsatz gilt: Kapazität vor Geschwindigkeit (Verstetigung des Verkehrs).

Das übergeordnete Strassennetz ist Hauptverkehrsträger des individuellen und öffentlichen Verkehrs und hat gleichzeitig auch entsprechende Verbindungsfunktionen sicherzustellen. Es stellt keine Alternative zum Hochleistungsnetz (Autobahn) dar. Bei der Organisation und Gestaltung sind deshalb die städtebaulichen Qualitäten sowie die örtlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen, sichere Querungsmöglichkeiten anzubieten und ein stetiger und damit stadtvträglicherer Verkehr anzubieten.

### 3.2.7 MIV-Untergeordnete Strassen

Auf dem untergeordneten Strassennetz gilt ein Verkehrsregime der „Koexistenz“ der Verkehrsteilnehmenden. Es werden grössere Gebiete ohne quartierfremden Motorisierten Individualverkehr geschaffen (verkehrsberuhigte Zonen), in denen eine quartiergerechte Nutzung der Strassenräume möglich ist. Schleichverkehre werden mittels geeigneter Massnahmen verhindert.

---

<sup>13</sup> Engpass auf der Autobahn A1 zwischen Kreuzbleiche und Neudorf, inkl. Autobahnanschlüsse, insbesondere Anschluss Kreuzbleiche mit Schorentunnel



### **3.2.8 Kombinierte Mobilität**

Alle, die nicht auf den MIV angewiesen sind, nutzen die kombinierte Mobilität. Abhängig von Reiseziel und Reisezweck wird in Zukunft vermehrt das bestgeeignete Verkehrsmittel gewählt (wesensgerechte Mobilität). Die Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel und Transportsysteme werden optimal genutzt sowie gefördert.

Die gute Verknüpfung der Verkehrsmittel ist für lückenlose Mobilitätsketten von zentraler Bedeutung. Den Umsteigepunkten kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Neue Technologien (bspw. smart-phone) und neue Angebote (bspw. catch-a-car) stützen die smarte Mobilität.

### **3.2.9 Parkierung (MIV-Öffentlich und MIV-Privat)**

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt wesentlich von den Parkierungsmöglichkeiten am Start- und Zielort ab. Das Parkplatzangebot und die Tarifgestaltung in der Stadt werden auf die Belastbarkeit des bestehenden Strassennetzes, auf wesensgerechte Mobilität sowie auf die Anforderungen der Umwelt-, Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Gebieten abgestimmt.

In der Innenstadt und in den angrenzenden Gebieten ist das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot zu plafonieren. Öffentlich zugängliche Oberflächenparkplätze sollen – vor allem in der Innenstadt – unterirdisch angeordnet werden. Der dadurch gewonnene Freiraum wird für ÖV- und LV-Anliegen und gestalterische Aufwertungen genutzt.

Die Parkplätze auf öffentlichem Grund sollen primär der Quartierbevölkerung sowie deren Besuchenden, dem Gewerbe und der Kundschaft von Quartiergeschäften zur Verfügung stehen.

Die öffentlichen Parkplätze im überbauten Gebiet sind zu bewirtschaften.

Die Parkplätze auf privatem Grund werden unter Berücksichtigung der Erschliessungsgüte auf ein verträgliches Mass beschränkt.





### **3.3 Mobilitätsmanagement („Verkehr vertraglicher abwickeln“)**

#### **3.3.1 Strassenraumgestaltung**

Der Strassenraum ist Teil des öffentlichen Raums und damit auch des Gesichts der Stadt St.Gallen sowie gleichzeitig auch Lebensraum von Bevölkerung und Besuchenden. Strassenraum und Plätze werden mit hoher gestalterischer Qualität aufgewertet. Dabei sind die verschiedenen Ansprüche aufeinander abzustimmen.

Die Lebensqualität insbesondere entlang des übergeordneten Strassennetzes muss erhalten oder verbessert werden. Die Lärmimmissionen entlang der stark befahrenen Achsen sowie die Trennwirkung dieser Achsen sind zu reduzieren, um die Wohnlichkeit der angrenzenden Quartiere zu erhöhen. Mit gezielten Massnahmen soll die Aufwertung des Strassenraumes und der Plätze mit hoher gestalterischer Qualität angestrebt werden.

#### **3.3.2 Verkehrssystemmanagement**

Damit die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems bis zur Realisierung der dritten Röhre und Teilsperre gewährleistet werden kann ist ein Verkehrssystemmanagement nötig. Ziel des Verkehrsmanagements ist es dabei, in städtischen Gebieten den Verkehr im System gleichmässig, ruhig, störungsfrei<sup>14</sup>, emissionsarm und sicher fliessen zu lassen. Besondere Bedeutung kommt dabei der Steuerung des in die Stadt einfahrenden Verkehrs zu.

#### **3.3.3 Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement**

Ein nachhaltiger Verkehr setzt voraus, dass die Teilnehmenden die Vorteile und Möglichkeiten der kombinierten Mobilität kennen und nutzen. Die Mobilitätsberatung sensibilisiert Privatpersonen und Firmen, wie die in der Stadt St.Gallen vorhandenen Möglichkeiten optimal genutzt werden können. Zudem wird ein Mobilitätsmanagement bei Firmen und Verwaltungen, Schulen und Institutionen im Sinne einer wesensgerechten Mobilität implementiert und gefördert.

---

<sup>14</sup> Störungsfrei, jedoch nicht behinderungsfrei



### **3.3.4 Energieform des Motorisierten Individual- und Öffentlichen Verkehrs<sup>15</sup>**

In der Stadt St.Gallen soll der Motorisierte Individualverkehr effizient angetrieben werden. Diesem Anspruch werden zurzeit Elektrofahrzeuge am besten gerecht. Darum werden für die Elektromobilität die dazu notwendigen Grundvoraussetzungen (bspw. öffentliche Ladeinfrastruktur, Parkierung/Ladeinfrastruktur, Förderung Trolleybusse / Tram) geschaffen. Ein besonderes Augenmerk wird auf den Öffentlichen Verkehr und leichte Elektrofahrzeuge (E-Bikes, E-Scooters und kleinmotorige Elektrofahrzeuge) und den Einsatz von energieeffizienten Fahrzeugen in Flotten gelegt, indem diese Antriebsformen gefördert werden.

Auch der Öffentliche Verkehr soll mit Elektrofahrzeugen (bspw. Trolleybusse / Tram) oder Hybridfahrzeugen verkehren.

### **3.3.5 Entwicklung Verkehrstechnologien**

Als Folge der Entwicklung in Verkehrstechnologien könnten sich Veränderungen in den Verkehrsabläufen und damit grössere Verkehrsleistungen ergeben. Diese Entwicklung soll zur Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzeptes genutzt werden.

20. Oktober 2015

---

<sup>15</sup> Lediglich Infrastruktur-Themen der E-Mobilität; bspw. öffentliche Ladeinfrastruktur, Parkierung/Ladeinfrastruktur

