

# V1 Gesamtverkehr

## V1.1 Verkehrliche Zusammenhänge

### Ausgangslage

Jeder der Verkehrsträger weist Vor- und Nachteile auf.

- › Der Fussverkehr ist innerorts vor allem für kurze Distanzen häufig die schnellste Möglichkeit zur Ortsveränderung. Zudem ist er Zubringer zum öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr.
- › Innerorts ist der Veloverkehr für viele Wege die schnellste Möglichkeit zur Ortsveränderung. Er ist zudem umweltschonend, gesundheitsfördernd und flächensparend. Er ist Zubringer zum übergeordneten öffentlichen Verkehr (Bike & Ride).
- › Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist ein flächensparendes und umweltgerechtes Verkehrsmittel mit einer hohen Personentransportkapazität. für mittlere und längere Distanzen.
- › Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat seine Vorteile bezüglich Flexibilität, Verfügbarkeit, Erreichbarkeit sowie Gütertransportkapazität.

Das Stimmvolk der Stadt St.Gallen hat am 7. März 2010 das «Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» angenommen. Dieses besagt, dass die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs besorgt ist. Die Stadt ist zudem bestrebt, mit dem Ausbau des Angebotes für diese Verkehrsarten das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens abzudecken.

### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

### Strategien

GZ 1 Abs. 1: Das Verkehrssystem – motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV) – ist als Gesamtheit zu behandeln und auf die Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsentwicklung in Stadt und Region abzustimmen.

- › GZ 1 Abs. 2: Das Verkehrssystem soll die Erreichbarkeit aller Standorte gewährleisten.
- › GZ 1 Abs. 3: Die Richtplanung differenziert zwischen den einzelnen Verkehrsarten und berücksichtigt deren Unterschiede in Bezug auf die Funktionalität, die Umweltauswirkungen, den Infrastrukturaufwand und den Flächenbedarf. Flächensparende und umweltgerechte Verkehrsmittel sollen besonders gefördert werden.



---

### **Planungsgrundsätze**

Das Verkehrssystem muss so optimiert und an veränderte Bedürfnisse angepasst werden, dass Langsamverkehr (LV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) die jeweils richtigen Kapazitäten zur Verfügung haben. Die Verkehrsnachfrage und insbesondere der künftige Nachfragezuwachs soll gemäss dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung durch Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr befriedigt werden.

### **Politische Forderung**

#### **Integrales Verkehrsangebot**

Mit einem integralen Planungsansatz werden die verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt, damit nicht nur die künftige Nachfrage befriedigt, sondern auch die knappen finanziellen Mittel effizient investiert werden.

#### **Nutzungsmanagement**

Die Möglichkeiten des Verkehrsmanagements werden optimal genutzt, sei es im Bereich Verkehrsbeeinflussung, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsanordnungen, Management des öffentlichen Personenverkehrs oder Verkehrsinformation.



## V1.2 Verkehrsentwicklung

### Ausgangslage

Die Mobilität ist in den letzten 20 Jahren stark gewachsen. Zwischen 1984 und 2000 nahm schweizweit die Tagesmobilität (das durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Person und Tag) bezogen auf die Distanz um 30%, bezogen auf die Unterwegszeit um 35% zu. Die Akzeptanz längerer Unterwegszeiten und Distanzen führt zu Mehrverkehr.

Aufbauend auf schweizerische und internationale Prognosen für die Verkehrsentwicklung sowie aufgrund der erwarteten Veränderungen der Attraktoren in der Region wird für St.Gallen mit einer Zunahme der Verkehrsleistung bis 2035 von rund 1% pro Jahr gerechnet. Dabei wird die jährliche Zunahme in der Zeitperiode bis 2025 leicht höher angenommen als im Zeitraum 2025 bis 2035.

Direkte Zusammenhänge bestehen zwischen der Siedlungsentwicklung (Wohnen im Grünen, Arbeitsstandorte, periphere Dienstleistungs- und Freizeitnutzungen, usw.) und dem Verkehrsaufkommen. Die für St.Gallen erwartete, teilweise auch mit den möglichen Siedlungserweiterungen geplante Siedlungsentwicklung (vgl. S1.2) führt zu entsprechenden Verkehrsfolgen; dies wiederum bedingt eine adäquate Mobilitätsstrategie.

### Planungsgrundsätze

1. Eine gegenseitig abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung, eine Stadt mit kurzen Wegen, guten Bedingungen für den Langsamverkehr, gutem ÖV-Angebot, eine Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz ermöglichen eine stadtverträgliche Mobilität unter Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs.
2. Das Verkehrssystem ist, basierend auf den heute vorhandenen bzw. absehbaren Verkehrsbeziehungen und im Hinblick auf die angestrebten Zielsetzungen zum Modal-Split –, Bevorzugung von öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr – zu entwickeln.
3. Basierend auf den dargelegten Strategien und den Nachfrageabschätzungen für einen Zeithorizont von rund 20 Jahren soll die Infrastrukturplanung mittels nötiger Datenerhebungen (Verkehrszählungen) und des Einsatzes von Verkehrsmodellen vorgenommen werden.

### Beschlüsse

- a) *Verkehrszählungen:* *Festsetzung*
- Die Massnahmenplanung basiert auf Abschätzungen der Verkehrsentwicklung. Die effektive Entwicklung ist mittels Zählungen aller Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) zu verfolgen und die künftige Entwicklung daraus neu abzuschätzen.

Für die Verkehrszählung stehen die kostengünstigen Querschnittserhebungen im Vordergrund. Für weitergehende Analysen (Verkehrsbeziehungen, Routen, Zweck) sind in Einzelfällen aufwendigere Methoden (Nummernschild-Erhebungen, Befragungen) vorzunehmen.



---

b) *Verkehrsmodellierung:* *Festsetzung*

Für die Beurteilung der erwarteten Verkehrsentwicklung und daraus abgeleiteter Massnahmen werden auch Verkehrsmodelle (Mikrosimulation und Makromodelle) sowie Programme zur Prüfung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Lichtsignalanlagen eingesetzt.



## V1.3 Modal-Split

### Ausgangslage

Allgemein ist in Städten, bedingt durch deren Siedlungsdichte und konzentrierte ÖV-Angebote, mit eher tieferen MIV-Anteilen zu rechnen als in Agglomerationen oder ländlichen Verhältnissen. In den grösseren Städten der Deutschschweiz werden durchschnittlich rund ein Drittel aller Wege mit dem MIV, ein Drittel mit dem ÖV und ein Drittel als Langsamverkehr zurückgelegt. In der Stadt St.Gallen ist der Anteil des Langsamverkehrs geringer, hier werden rund 40% aller Pendlerwege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und rund 45% mit dem Personewagen. Etwa 8% gehen zu Fuss, 5% benutzen das Velo, Mofa oder Motorrad und weitere 2% private Verkehrsmittelkombinationen (beispielsweise Velo/Auto).

Verkehrssysteme sind insbesondere in städtischen Verhältnissen in ihrer Gesamtwirkung zu betrachten. Der Einsatz einzelner Verkehrsträger ist unter dem Aspekt des nachhaltigen Umgangs mit begrenzten Ressourcen wie Raum, Energie und Geld zu planen.

Das Stimmvolk der Stadt St.Gallen hat am 7. März 2010 das «Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» angenommen. Dieses besagt, dass die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs besorgt ist. Die Stadt ist zudem bestrebt, mit dem Ausbau des Angebotes für diese Verkehrsarten das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens abzudecken.

### Strategien

Die Grundzüge wurden vom Stadtparlament im Jahr 2006 beschlossen. Sie sind in der nachfolgenden Fassung gemäss dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (2010) angepasst.

#### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

- › GZ 3 Abs. 4: Ein möglichst grosser Anteil der gesamten Mobilität soll vom ÖV und vom LV getragen werden. Die Erschliessung und Erreichbarkeit aller Stadtgebiete mit dem MIV muss aber gewährleistet sein.
- › GZ 5 Abs. 1: Das Gesamtangebot im öffentlichen Verkehr muss ausgebaut werden, damit die künftige Mobilitätszunahme aufgefangen, eine Optimierung des Modal-Splits erreicht und das Potenzial des öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft wird.
- › GZ 6 Abs. 1: Das bestehende Strassennetz bildet die Grundlage für die Erschliessung des jetzigen überbauten Gebietes für den motorisierten Individualverkehr. Eine künftige Mobilitätszunahme soll aber über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bewältigt werden.



## Planungsgrundsätze

1. Stadtgerechte Mobilität – mit hoher Priorität für den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr – sowie optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsanbindungen für den Personen- und Güterverkehr sind zu fördern.
2. Die Verbesserung der Wohn- und Umweltqualität sowie die Erhaltung der baulichen Strukturen sind nur mit einer Begrenzung der negativen Auswirkungen der Mobilität (Emissionen) zu erreichen. Auch deshalb ist eine Bevorzugung von ÖV und LV vorzunehmen.

## Politische Forderung

### Beeinflussung Modal-Split

Um das Ziel der Übernahme des Wachstums des Gesamtverkehrsaufkommens durch den ÖV und LV zu erreichen, sind folgende Grundsätze nötig:

- › Markante Förderung des öffentlichen Verkehrs (Betrieb und Infrastruktur)
- › Unterstützung des Langsamverkehrs durch entsprechende Infrastruktur
- › Zielgerichtete Optimierung und zweckmässiger Einsatz des motorisierten Individualverkehrs.
- › Beratung bezüglich Mobilitätsverhalten, Verkehrsmittelwahl sowie Angebot an Mobilitätsformen.

### Nachfrageorientierte Verkehrsplanung ÖV/LV

Für den ÖV und LV wird grundsätzlich eine nachfrageorientierte Verkehrsplanung angewandt, d. h. für die erwartete resp. angestrebte Verkehrsnachfrage ist das entsprechende Angebot bereitzustellen.

### Optimierung MIV

Für den MIV bildet grundsätzlich das bestehende Strassennetz die Grundlage. Der MIV soll betrieblich optimiert, die Infrastruktur gezielt örtlich ausgebaut werden.

Netzausbauten sind möglich (vgl. Kap. 3); sie dienen primär der Quartierserschliessung bzw. deren Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

### Förderung ÖV

Neben einer Reduktion der Reisezeiten ist eine markante Verbesserung des Angebots im quantitativen Bereich (beispielsweise Linienausbauten) und im qualitativen Bereich (z. B. Fahrgastinformation, Benutzerkomfort, Anschlussbedingungen) notwendig.

Für die Privilegierung des ÖV und LV (insbesondere an den Lichtsignalanlagen) sind die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen.

### Förderung LV

Das LV-Netz ist zu vervollständigen sowie sicher und attraktiv auszubilden.



## V1.4 Verkehrsqualität Strassensystem

### Ausgangslage

Die Verkehrsqualität auf dem städtischen Strassennetz in St.Gallen ist, verglichen mit anderen Städten, überdurchschnittlich gut; aufgrund der zunehmend ausgeschöpften Leistungsreserven wird dieser Standard aber künftig sinken.

Die künftige Verkehrsentwicklung einerseits und die noch möglichen betrieblichen Optimierungen des vorhandenen sowie das zusätzlich realisierbare Infrastrukturangebot bestimmen die Prognose der Verkehrsqualität. Die steigende Verkehrsbelastung insbesondere auf der Autobahn A1 wird ohne Gegenmassnahmen in absehbarer Zeit zu verstärkten Kapazitätsproblemen führen. Leistungserhöhende Massnahmen im Bereich des Hochleistungsstrassenangebotes sind daher notwendig, um die gute Verkehrsqualität auf der Autobahnachse und auf dem betroffenen Stadtnetz halten zu können. Ohne entsprechende Anpassungen auf der Hauptachse, aber auch bei den Anschlüssen, würde die Gefahr des Ausweichens vom Entlastungskanal A1 zurück auf das städtische Strassennetz, insbesondere auf die Quartierstrassen, entstehen. Auf diese Weise wären nicht nur die Wohn- und Lebensqualität, sondern auch die Erschliessungsqualität und damit die Erreichbarkeit des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Stadt St.Gallen beeinträchtigt.

### Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### Strategien

- › GZ 4 Abs. 1: Die Verkehrsqualität im städtischen Strassennetz ist im Interesse des Standortes St.Gallen, der Erreichbarkeit aller Stadtgebiete und der Umweltbelastung soweit als möglich auf dem jetzigen Stand zu halten.
- › GZ 4 Abs. 2: Die A1 (samt Anschlüssen) muss ihre Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsachse zur Erhaltung der Verkehrsqualität in der ganzen Stadt weiterhin erfüllen können. Die nötige Kapazität für die möglichst weitgehende Aufnahme des übergeordneten Verkehrs ist mit betrieblichen Optimierungen und gezielten baulichen Massnahmen zu gewährleisten.
- › GZ 4 Abs. 3: Störungen auf dem übrigen Strassennetz (Staus) sind durch betriebliche, nötigenfalls örtliche bauliche Massnahmen zu minimieren. Vorrang hat die Störungsbehebung für den ÖV.

#### Planungsgrundsätze

1. Die Planungen im Hinblick auf die ausreichende künftige Verkehrsqualität sind sowohl auf einen Zustand mit Realisierung, teilweiser Realisierung oder Nichtrealisierung der «Spange A1» auszurichten. Bei einer ganzen oder teilweisen (etappenweisen) Erstellung der Spange sind die neuen Kapazitätsmöglichkeiten optimal im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsqualität und den Schutz der Wohngebiete auszuschöpfen.
2. Die künftige Zunahme der Gesamtmobilität erfordert für die Erfüllung des Reglements der nachhaltigen Verkehrsentwicklung eine markante Angebotserhöhung beim ÖV. Damit soll die Verkehrsqualität des Strassennetzes für den MIV auf dem heutigen Stand erhalten bleiben.



### **Politische Forderung**

#### **Einbusse der Verkehrsqualität**

Eine zu hohe Auslastung im übergeordneten Strassennetz führt zu Zeitverlusten und damit zu einem Ausweichen in das untergeordnete Netz («Bewässerungseffekt» in Wohngebieten).

Eine weiterhin akzeptable Verkehrsqualität auf dem Strassennetz erfordert die konsequente Optimierung der Möglichkeiten des Hochleistungsstrassennetzes durch Bund bzw. Kanton, die Realisierung gezielter Infrastrukturverbesserungen. Daher ist auch die Weiterführung der Vorbereitungen und die Beschlussfassung über das Projekt «Spange A1» vorzunehmen (vgl. S1.5).

