

V3 Motorisierter Individualverkehr

V3.1 Grundsätze Strassennetz

Ausgangslage

Bestimmte Strassenabschnitte im übergeordneten Netz sind bereits heute in Spitzenbelastungszeiten, teilweise auch im normalen Tagesverkehr, sehr stark belastet und an bzw. über der Kapazitätsgrenze. Bei kleinen Störungen resp. geringem Mehrverkehr resultieren Staubildungen. Die Folgen von Stau sind

- › Sicherheitsprobleme auf der A1-Stammstrecke; dies kann zur Einfahrtsbeschränkung von Autobahnanschlüssen durch den Bund (sog. Rampenbewirtschaftung) führen.
- › Störungen auf dem städtischen Netz und in der Folge Koordinationsprobleme in der Verkehrssteuerung.
- › Behinderungen des öffentlichen Verkehrs, vor allem auf den ÖV-Hauptkorridoren.

Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Strategien

- › GZ 6 Abs. 4: Zur Realisierung interessanter Projekte für die Stadtentwicklung sollen das örtliche Verkehrsangebot für den MIV gezielt verbessert, mit flankierenden Massnahmen die ÖV-Erschliessung unterstützt und die Kanalisierung des MIV auf das übergeordnete Netz sichergestellt werden.

Planungsgrundsätze

1. Der motorisierte Individualverkehr wird auf das übergeordnete Strassennetz kanalisiert und auch dorthin gelenkt; die Wohngebiete im Bereich des untergeordneten Strassennetzes sind von quartierfremdem Verkehr frei zu halten.
2. Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen werden mithilfe modernster Technologie unter dem Aspekt der Transporteffizienz laufend betrieblich optimiert.
3. Neue Verkehrsinfrastrukturen im Hochleistungsstrassennetz sollen zur grossräumigen Entlastung der A1 (bspw. durch «A1-Spange») und gezielt zur Verbesserung örtlicher Engpässe (bspw. Kapazitätserhöhung an den Anschlusssystemen) erstellt werden. Verkehrsreduktionen auf den entlasteten Strassen werden v. a. für die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs genutzt.
4. Die Netzplanungen für den Zeithorizont der Richtplanung werden auf die Varianten vollständige Realisierung, etappenweise Realisierung oder keine Realisierung der «A1-Spange» ausgerichtet.
5. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr werden unterstützt und ausgebaut; dafür sind unter Umständen beim motorisierten Individualverkehr Massnahmen oder Einschränkungen nötig.



- 6. Neue Entwicklungsgebiete sind optimal an das Strassennetz anzubinden resp. es ist möglichst dort zu entwickeln, wo die Erschliessung bereits vorhanden ist.

Beschlüsse

- a) *Unterteilung Strassennetz:* **Festsetzung**
 Das verkehrsorientierte, übergeordnete Strassennetz hat primär eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion. Es übernimmt den gesamten Durchgangsverkehr sowie praktisch den gesamten Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Das übergeordnete Strassennetz soll leistungsfähig sein. Es wird unterteilt in das Hochleistungsstrassennetz und das übergeordnete Stadtstrassennetz. Das untergeordnete Strassennetz wird mit quartierbezogenem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr belastet.
- b) *Kanalisierung:* **Festsetzung**
 Der Verkehr wird weiterhin auf das übergeordnete Strassennetz, insbesondere das Hochleistungsstrassennetz, kanalisiert. Dabei wird der Verkehr möglichst rasch vom untergeordneten auf das übergeordnete Strassennetz geführt.
- c) *Netzscenarien:* **Zwischenergebnis**
 Aufgrund der Unsicherheiten bezüglich der Realisierung der Massnahmen resp. deren zeitliche Umsetzung ist für den Richtplan in (zeitlichen) Netzscenarien zu denken.

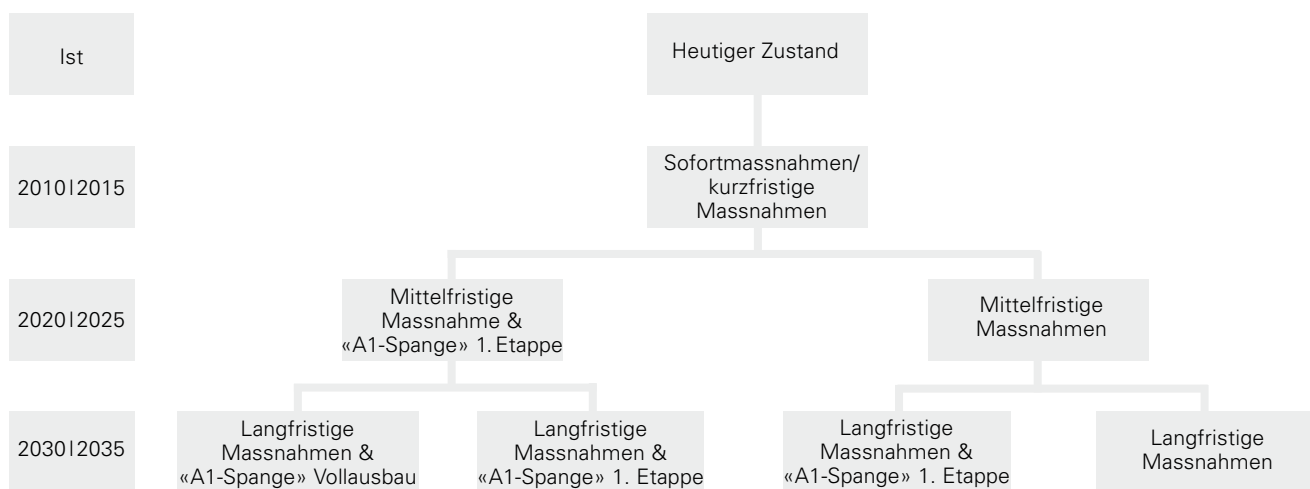


Abb.6:
Netzscenarien übergeordnetes Strassennetz



V3.2 Hochleistungsstrassennetz

Ausgangslage

Die Autobahn A1 stellt das heutige Hochleistungsstrassennetz dar. Sie bildet als Entlastungskanal das Rückgrat des städtischen Verkehrsnetzes. Die heutige Belastung der Stadtautobahn wird zu rund 85% vom innerstädtischen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr verursacht. Der eigentliche, stadtquerende Durchgangsverkehr macht dabei nur 15% aus.

Störungen des Verkehrsflusses auf der A1 durch Überlastung, Unfälle und Bauarbeiten führen zu Verkehrsbehinderungen oder sogar Verkehrszusammenbrüchen nicht nur auf der A1, sondern als Folge auch auf dem städtischen und umliegenden regionalen Netz.

Bei einer Fortsetzung des Verkehrswachstums im Ausmass der letzten Jahre werden die Kapazitätsgrenzen der Autobahn resp. deren Anschlussbereiche bereits in absehbarer Zeit erreicht und überschritten sein.

Strategien

Grundzüge der räumlichen Entwicklung

- › 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 6 Abs. 2: Die Funktion der A1 als Hauptträgerin des Durchgangs- und des übergeordneten Innenstadtverkehrs muss im Interesse der Wohn- und Lebensqualität erhalten bleiben. Die Kapazität der A1 und der Anschlussstrecken ist mit betrieblichen Optimierungen und gezielten Ausbauten im Interesse dieser Zielsetzung aufrechtzuerhalten und allenfalls zu erhöhen.
- › GZ 6 Abs. 3: Die längerfristige Entlastung der A1 vom innerstädtischen Durchgangsverkehr ist im Rahmen der Richtplanung zu prüfen. Die Stadt soll bei den Planungen des Kantons für eine «A1-Spange St.Gallen» aktiv mitwirken.

Weitere Strategien

Planungsgrundsätze

1. Durch Verkehrsmanagement wird die Kapazität der Autobahn möglichst optimal ausgeschöpft.
2. Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz (oder von allfälligen Umfahrungsstrassen) übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.
3. Auf der Stammstrecke der Autobahn ist aus Sicherheitsgründen Stau zwingend zu vermeiden.
4. Der Zufluss von den Einfallsachsen (inkl. A1) zur Stadt erfolgt ohne Rückstau auf die Autobahn (Stammstrecke) und ohne Beeinträchtigung des ÖV.
5. Der Abfluss von der Stadt zu den Ausfallsachsen (inkl. A1) erfolgt möglichst rasch, unter Beibehaltung der Privilegierung des ÖV.



Beschlüsse

a) *Standstreifennutzung:* **Vororientierung**
Die Standstreifen-Nutzung der Autobahn wurde zwischen Winkeln und Kreuzbleiche bereits als permanente Massnahme umgesetzt. Eine Weiterführung Richtung Osten ist zwischen Einfahrt St.Fiden (Steinachstrasse) und St.Gallen Ost möglich, im Rosenbergtunnel jedoch infolge fehlenden Standstreifens unmöglich.

b) *Engpassbeseitigung A1:* **Vororientierung**
Eine Verkehrsentslastung für die Autobahn könnte vor allem durch neue Strassenkapazitäten zwischen der Kreuzbleiche und dem Neudorf wirksam werden. Ein solcher Ausbau zwischen Kreuzbleiche und St.Fiden ist im Sachplan Verkehr enthalten.

Durch eine neue Ost-West-Achse soll die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet, die Verkehrssicherheit erhöht und die Innenstadt entlastet werden. Als Folge davon sind auch die Bereiche um die Anschlussknoten entsprechend anzupassen, u. a. Knotenanpassung Kornhausplatz, Knotenanpassung St.Leonhard-Strasse/Teufener Strasse (vgl. PIG).

Die Projektstudie «A1-Spange» wurde im Jahre 2008 vom Kanton – mit Einbezug der Stadt – erarbeitet und beim Bund eingereicht. Der Bund erarbeitet bis Ende 2011 die Projektstudie «Engpassbeseitigung A1» im Sinne einer Zweckmässigkeitsbeurteilung. Stadt und Kanton wirken dabei auf fachlicher Ebene mit. Bei der Bearbeitung soll die Leistungsfähigkeit der Anschlüsse bzw. der Zubringerstrecken berücksichtigt werden. Die A1-Spange stellt im aktuellen Zwischenergebnis eine von vier noch verbliebenen Varianten dar. Sie wird von der Stadt favorisiert.

Die durch die Engpassbeseitigung A1 entstehenden Leistungsreserven auf dem übergeordneten Netz sollen zugunsten des ÖV und LV sowie der Strassenraumgestaltung genutzt werden.

c) *Massnahmen bis Engpassbeseitigung A1:* **Vororientierung**
Mit der verkehrsabhängigen Geschwindigkeitsanzeige sowie dem A1-Leitsystem sind die betrieblichen Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Stammstrecke der A1 ausgeschöpft. Zur Erhöhung der Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes sind daher Massnahmen im Anschlussbereich und dessen Zu- und Wegfahrten nötig.

Die in V3.3 erwähnten Massnahmen sind sowohl mit als auch ohne «A1-Spange» notwendig.

d) *Zubringer Appenzellerland:* **Vororientierung**
Für den Zubringer Appenzellerland liegt ein «provisorisches Generelles Projekt» vor. Mit einer allfälligen Realisierung ist derzeit höchstens längerfristig zu rechnen.

Dieses Strassenprojekt hätte für die Stadt St.Gallen eine Entlastung der Zürcher Strasse im Bereich Winkeln sowie der Appenzeller Strasse zur Folge. Die zu er-



wartende Mehrbelastung auf dem Autobahnabschnitt zwischen dem zusätzlichen Anschluss Gossau Ost und dem Anschluss St.Gallen Winkeln würde dazu führen, dass in diesem Bereich pro Richtung drei Spuren auf der Stammstrecke angeboten werden müssten.



V3.3 Übergeordnetes Stadtstrassennetz

Ausgangslage

Mit dem im Realisierungsplan 1985/90 definierten Strassennetz konnten die festgelegten Ziele für die Kanalisierung des Verkehrs auf die A1 und den Schutz der Wohnquartiere bis heute gehalten werden. In den vergangenen Jahren wurden diese Zielsetzungen im Zusammenhang mit der Funktion der A1 weiter optimiert und umgesetzt; erreicht wurden Verbesserungen für die Verkehrssicherheit, zusätzliche Priorisierungen des ÖV und Aufwertungen für den Langsamverkehr. Insgesamt ist die Belastung des Strassennetzes durch das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs einerseits und die Summe der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden andererseits gestiegen.

Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Strategien

- › 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 Verkehrsbelastung auf dem städtischen Hauptstrassennetz soll plafoniert werden. Netzausbauten sind möglich für Neuerschliessungen, für gezielte örtliche Verbesserungen (Knoten) sowie für die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs.
2. Die Lebensqualität entlang des übergeordneten Strassennetzes muss nach Möglichkeit gehalten oder verbessert werden. Die Lärmemissionen entlang der stark befahrenen Achsen sowie die Trennwirkung dieser Achsen sind zu reduzieren, um die Wohnlichkeit der angrenzenden Quartiere zu erhöhen.
3. Die Staulängen auf dem übergeordneten Netz dürfen nicht länger als die Knotenabstände der Hauptknoten sein, damit das Netz funktionsfähig bleibt.
4. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf den kommunalen Hauptachsen in Siedlungskernen werden entschleunigende Massnahmen (Strassenraumgestaltung) geprüft.

Beschlüsse

- a) *Typisierung:* **Zwischenergebnis**
- Für das übergeordnete Stadtstrassennetz gilt folgende Typisierung:
- › Die Ausrichtung erfolgt primär auf den MIV und ÖV.
 - › Der Veloverkehr wird soweit möglich auf Radstreifen oder separatem Radweg geführt.
 - › Parkräume sind grundsätzlich nicht entlang solcher Achsen anzuordnen. Senkrecht- und Schrägparkplätze sind an diesen Achsen unzulässig.
 - › Die Erschliessung der angrenzenden Besiedlung hat möglichst indirekt bzw. rückwärtig zu erfolgen.
 - › Alle Fahrzeuge des MIV und des ÖV müssen sich in allen Begegnungskombinationen



nen untereinander (MIV/MIV, MIV/ÖV, ÖV/ÖV) ohne wesentliche Störungen begegnen können.

- › Das übergeordnete Stadtstrassennetz ist durch den Ausbau und die Gestaltung als verkehrsorientierte Strasse erkennbar und nach Möglichkeit als Hauptstrassen zu signalisieren.
- › Auf dem übergeordneten Stadtstrassennetz in der Stadt wird grundsätzlich Tempo 50 signalisiert. Auf Kantonsstrassen ist Tempo 30 aus Sicht des Strasseneigentümers nicht zulässig.
- › Auf dem übergeordneten Stadtstrassennetz sind (zeitliche) Sperrungen nicht zulässig.
- › Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind sichere und möglichst attraktive Querungsmöglichkeiten anzubieten.

b) *Festlegung übergeordnetes Strassennetz* *Festsetzung*

Das übergeordnete Strassennetz des Realisierungsplanes wird aufgrund der effektiven heutigen Benutzung sowie der künftigen Strategie aktualisiert. Es werden dabei sowohl Verkehrsregime (Einbahnstrassen) angepasst als auch Klassierungen geändert.

c) *Strassenraumgestaltung* *Zwischenergebnis*

Stadtquartiere mit hoher Nutzungsdichte haben oft erhebliche Einschränkungen durch Hauptachsen mit hohem Verkehrsaufkommen, insbesondere im Hinblick auf die Wohn- und Lebensqualität. Mit Strassenraumgestaltungen ist diese Situation zu verbessern. Ziel der Gestaltung ist auch eine Verstetigung des Verkehrs (vgl. S4.2b, PIG).

d) *Tiefergelegte Sonnenstrasse* *Festsetzung*

Die Sonnenstrasse wird tiefergelegt, um die Zu- und Wegfahrt zur Autobahn auch während Olma, OFFA und Zirkus Knie über diese Strasse zu ermöglichen. Zudem können so die Fusswegverbindung Altstadt–Museumsquartier und die städtebauliche Qualität des Bereichs um die Olma-Messen verbessert werden (vgl. PIG).

e) *Entlastungsachse Frohbergstrasse* *Festsetzung*

Zwischen der Torstrasse und der Splügenstrasse fehlt eine weitere Entlastungsachse. Die Frohbergstrasse soll daher zu einer 2-spurigen Achse ausgebaut werden (bei Bedarf mit Linksabbiegerspur). Dies ermöglicht eine altstadtnahe Verbindung zwischen Rorschacher Strasse und St.Jakob-Strasse, was für die Torstrasse eine Verkehrsabnahme zur Folge haben wird. Im Bereich Knoten Brühltor und Platztor sind dann Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger möglich (vgl. PIG).

Für die neue Achse Frohbergstrasse ist eine Verknüpfung mit dem Projekt «Tieferlegung der Sonnenstrasse» zwingend. Zudem sind bauliche Massnahmen im Bereich Frohbergstrasse/Steinachstrasse (neue LSA) und Knoten Rorschacher Strasse (neue LSA) nötig. Am Knoten Platztor und Brühltor sind zudem flankierende Massnahmen zweckmässig.



- f) *Knoten Geissbergstrasse;* Festsetzung
Erhöhung der Leistungsfähigkeit:
Im Zusammenhang mit der Entwicklung im Bereich Geissberg werden an mehreren Knoten (Russen, Interio-Kreisel, Piccardstrasse/Bionstrasse, Breitfeldstrasse) Anpassungen unterschiedlicher Grössenordnung erforderlich, die der Leistungserhöhung dienen (vgl. PIG). In der aktuellen Planung ist für den Bereich Interio-Kreisel eine Entlastungsstrasse in Kombination mit einer Langsamverkehrsverbindung entlang der Autobahn geplant.
- g) *Knoten Zürcher Strasse (Winkeln);* Festsetzung
Erhöhung der Leistungsfähigkeit:
Im Zusammenhang mit der Entwicklung im Bereich Winkeln werden an mehreren Knoten (Schoretshuebstrasse, Im Feld, Kunklerstrasse, Herisauer Strasse, Bild, Russen) Anpassungen unterschiedlicher Grössenordnung erforderlich, die der Leistungserhöhung dienen (vgl. S3.1a).
- h) *Knoten Heiligkreuz; Erhöhung der Leistungsfähigkeit:* Vororientierung
Das Knotensystem Langgasse/Lukasstrasse/Sonnenhaldenstrasse ist als Gesamtsystem auf die künftigen Verkehrsströme anzupassen; allenfalls ist ein zusätzliches LSA Langgasse/Sonnenhaldenstrasse nötig.

Die Anpassungen an diesem Knotensystem sind in Kenntnis allfälliger Änderungen in Wittenbach (im Speziellen an der Kronenkreuzung) vorzunehmen (vgl. PIG).
- i) *Knoten Blumenbergplatz;* Vororientierung
Erhöhung der Leistungsfähigkeit:
Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch geeignete Massnahmen, allenfalls Verzicht einzelner Abbiege-Beziehungen ist anzustreben.
- j) *Bruggen; Erhöhung der Leistungsfähigkeit:* Vororientierung
Auf der Zürcher Strasse ist der Bereich zwischen Kräzernstrasse und Fürstenlandstrasse für den MIV und ÖV zu optimieren, allenfalls sind auch Knotenanpassungen erforderlich. Als Folge davon könnte auch eine Knotenanpassung Fürstenlandstrasse/Straubenzellstrasse erforderlich werden (vgl. PIG).
- k) *Knoten Platztor; Erhöhung der Leistungsfähigkeit:* Vororientierung
Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist im Zusammenhang mit der Platztor-Überbauung notwendig.
Sollte die Frohbergstrasse mittelfristig nicht gebaut werden, so ist auf der Torstrasse eine zusätzliche MIV-Linksabbiegespur am Knoten Platztor notwendig.
- l) *Knoten Appenzeller Strasse/Biderstrasse;* Zwischenergebnis
Erhöhung der Leistungsfähigkeit:
Zur Erhöhung der Kapazität ist der Verkehrsknoten Appenzeller Strasse/Biderstrasse auszubauen.



-
- m) *Knotenausbau Verkehrssicherheit:* **Vororientierung**
Aus Gründen der Verkehrssicherheit könnten an diversen Knoten Neubauten resp. Ausbauten nötig werden (vgl.Kap. V6.1.c).
- n) *Störungen durch Parkierungen:* **Zwischenergebnis**
Die Störungen des fliessenden Verkehrs durch Parkierung sind zu minimieren.
- o) *Einschränkung Verkehrsbeziehungen:* **Zwischenergebnis**
Mit der Einschränkung der Fahrbeziehungen insbesondere bei Verzicht auf einzelne Linksabbiegebeziehungen kann Kapazität an den Knoten gewonnen werden. Aufgrund der Nachteile (Umwegfahrten resp. Gefahr von Schleichfahrten durch das untergeordnete Strassennetz) sind solche Einschränkungen nur bei grossen Kapazitätsengpässen vorzunehmen.
- p) *Verlegung Zürcher Strasse (Im Feld–Neuhof):* **Zwischenergebnis**
Mit Verlegung der Zürcher Strasse/St.Gallerstrasse (Streckung der Linienführung) werden zusätzliche Gewerbeflächen ermöglicht. Die Erschliessung dieser Gewerbeflächen erfolgt über die alte Zürcher Strasse, die auch als Korridor für die ÖV-Eigentrassierung genutzt werden kann (vgl. S3.1a, PIG).



V3.4 Untergeordnetes Strassennetz

Ausgangslage

Das untergeordnete Strassennetz dient primär der Erschliessung. Im Vordergrund steht ein sicherer und attraktiver Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere den Fuss- und Veloverkehr. Auf dem untergeordneten Strassennetz ist mit der Gestaltung und dem Geschwindigkeitsregime die Voraussetzung der Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen.

Planungsgrundsätze

1. Auf dem untergeordneten Strassennetz wird die Verkehrsbelastung auf das notwendige Minimum reduziert. Der quartierfremde MIV (Durchgangs- und Schleichverkehr) wird dazu mit geeigneten Massnahmen unterbunden.
2. Mittels Verkehrsberuhigung und Gestaltung des Strassenraumes wird der MIV verträglicher und sicherer abgewickelt.
3. Durch Tieftempo-Gebiete ist der Verkehr in diesen Gebieten zu beruhigen und ein wirksamerer Wohnschutz zu schaffen.

Beschlüsse

- a) *Typisierung:* Festsetzung
- Für das untergeordnete Strassennetz gilt folgende Typisierung:
- › Motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr sind als gleichwertig zu behandeln (Koexistenz).
 - › Parkplätze entlang von Strassen sind sowohl als Senkrecht-, Schräg- und Längsparkierung zulässig. Sie können auch als Elemente der Strassenraumgliederung bzw. als Elemente zur Reduzierung der Geschwindigkeiten eingesetzt werden.
 - › Die Erschliessung der angrenzenden Besiedlung erfolgt direkt.
 - › Der Begegnungsfall PW/PW ist nach Möglichkeit auf dem gesamten untergeordneten Strassennetz zu gewährleisten. Der Begegnungsfall PW/LKW muss je nach Abschnitt streckenweise oder punktuell möglich sein.
 - › Auf dem untergeordneten Strassennetz wird das Tieftempokonzept angewandt.
 - › Auf dem untergeordneten Strassennetz sind Einschränkungen wie Sperrungen und Einbahnstrassen denkbar.
- b) *Tieftempo-Konzept:* Festsetzung
- Die Tieftempo-Zonen (insbesondere Tempo-30-Zonen) sollen im untergeordneten Strassennetz auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden. Vorbehalten bleiben in der Regel das übergeordnete Strassennetz und die Linien des öffentlichen Verkehrs (vgl. V3.5).



V3.5 Verkehrsregime

Ausgangslage

In rechtlicher Beziehung können in besonderen Gebieten oder Strassenabschnitten als Verkehrsordnung spezielle Verkehrsregime eingeführt werden. Diese unterscheiden sich unter anderem in der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit, aber auch in anderen Regelungen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Neben den reinen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Strassen oder Strassenteilen geht es insbesondere um Tieftempo-Zonen (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen).

- › Von den auf Stadtgebiet bisher vorgesehenen knapp 60 Tempo-30-Zonen sind bereits mehr als 40 realisiert, diverse weitere sind in Vorbereitung.
- › Eine Begegnungszone besteht in der südlichen Altstadt, auf dem Raiffeisenplatz im Quartier Bleicheli, im Linsebühl sowie – als Ersatz der vormaligen Spielstrassen – auf der Felsen-, der Gäbris- und der Lienertstrasse.
- › Die Stadt St.Gallen kennt bislang keine (echte) Fussgängerzone. Mittels Sperrzeiten wird der Fahrzeugverkehr während bestimmter Zeiten in den Gassen der Altstadt weitestgehend unterbunden. Die Sperrzeiten sind jedoch nicht einheitlich.

Planungsgrundsätze

1. Auf den untergeordneten Strassen sollen Verkehrsregime mit einer «Koexistenz» der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden, also insbesondere verkehrsberuhigte Zonen.
2. In der gesamten Altstadt soll längerfristig ein vollständig identisches Verkehrsregime in Form einer Begegnungszone mit Sperrzeiten («unechte Fussgängerzone») angestrebt werden. In den an die Altstadt angrenzenden Gebieten wie auch in den ehemaligen Wohnstrassen sollen nach Möglichkeit Begegnungszonen eingerichtet werden, in den übrigen Wohngebieten Tempo-30-Zonen («Zwiebelschalen»-Prinzip). Ausgenommen sind jeweils übergeordnete Strassen.
3. In der Altstadt sollen die Sperrzeiten harmonisiert werden.

Beschlüsse

- a) *Tempo-30-Zonen:* **Festsetzung**
Die Quartierstrassen in den Wohngebieten sollen entsprechend dem bestehenden Konzept zu Tempo-30-Zonen werden, allenfalls zu Begegnungszonen. Vorbehalten bleiben in der Regel das übergeordnete Strassennetz und die Linien des öffentlichen Verkehrs.
- b) *Begegnungszonen:* **Zwischenergebnis**
Gebiete mit einer hohen Zahl an Begegnungen sowie eigentliche Spielstrassen in Wohngebieten können als Begegnungszonen mit Tempo 20 km/h signalisiert werden. In der Regel gilt dies nicht für das übergeordnete Strassennetz und die Linien des öffentlichen Verkehrs, besondere Situationen (Bahnhofplatz, Marktplatz/Bohl) ausgenommen.



Begegnungszonen sind grundsätzlich in der Altstadt und der Innenstadt für die dafür geeigneten Gassen, Strassen und Plätze vorzusehen (vgl. S4.2).

Auf eine rechtlich «echte» Fussgängerzone wird vorläufig verzichtet. Die Altstadt wird als unechte Fussgängerzone (mit Begegnungszone als Geschwindigkeitsregime sowie teilweise mit Sperrzeiten als zeitliche Einschränkung für den MIV und Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen) betrieben.

- c) *Sperrzeiten:* **Zwischenergebnis**
In der gesamten Altstadt sowie an neuralgischen Punkten in der Innenstadt (Bahnhofplatz, Poststrasse) kann der motorisierte Individualverkehr zeitlich eingeschränkt werden. Dabei sollen gebietsweise einheitliche Sperrzeiten gelten.
- d) *Verkehrseinschränkungen:* **Vororientierung**
In verkehrsberuhigten Gebieten sowie an bedeutenden ÖV-Knoten (bspw. Brühltor) kann der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden. Denkbar sind z. B. Fahrverbote mit Ausnahmen.
Lastwagenfahrverbote können in Wohnquartieren erlassen werden.
- e) *Gewichtsbeschränkungen:* **Vororientierung**
Das übergeordnete Strassennetz inkl. Brücken ist vollständig mindestens auf die heutige Gewichtsbeschränkung von 40 t zu dimensionieren.

Es ist nicht auszuschliessen, dass auch in der Schweiz die Gewichtslimiten erhöht werden und längerfristig Lastenzüge sogar mit bis zu 60 t verkehren werden. Da die Achslasten vermutlich nicht zunehmen werden, ist der Strassenkörper von dieser Änderung nicht betroffen. Hingegen wären die Brücken betreffend Statik auf diese neue Situation zu prüfen. Die Stadt St.Gallen wird die Entwicklung beobachten und entsprechende Anpassungen vornehmen.

