

V5 Langsamverkehr

V5.1 Fussverkehr

Ausgangslage

Die Fussgängerinnen und Fussgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer; ihnen sind sichere und möglichst direkte Verbindungen anzubieten (vgl. S4.3). Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen werden als besonders unattraktiv empfunden und sind deshalb möglichst zu minimieren.

Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Strategien

- › GZ 7 Abs. 1: Die Fuss- und Radverbindungen sind in neuen Wohn- und Arbeitsgebieten sicherzustellen und in den bestehenden Siedlungsräumen zu verbessern.
- › GZ 7 Abs. 2: Fuss- und Radwegnetze sollen zusammenhängende, insbesondere mit dem ÖV kombinierte Angebote bilden. Die Publikumsstandorte sind direkt anzubinden, die Verbindungen objektiv und subjektiv sicher zu gestalten.
- › GZ 7 Abs. 3: Die gezielten Verbesserungen der Schnittstellen (Übergänge) mit dem MIV und ÖV und des Angebotes an Abstellplätzen für Zweiräder in der Innenstadt, an zentralen Orten und an ausgewählten Stationen des ÖV sind weiterzuführen.

Planungsgrundsätze

1. Der Fussverkehr soll als stadtgerechte und umweltschonende Verkehrsart konsequent gefördert werden. Deshalb sollen attraktive, hindernisfreie und direkte Fusswege in einem zusammenhängenden, hindernisfreien und dichten Netz ohne Lücken angeboten werden. Das Ziel ist «St.Gallen, Stadt der kurzen Wege».
2. Die objektive und subjektive Sicherheit der Zufussgehenden muss hohe Priorität haben, insbesondere bei stark belasteten Strassen, bei Verkehrsknoten, im Rahmen der Schulwege, Fusswege/Plätze ohne soziale Kontrolle (Angstorte) etc.
3. Der motorisierte Individualverkehr ist in Wohnquartieren, insbesondere zugunsten der Fussverkehrssicherheit und der Wohnqualität, zu beruhigen und auf ein Minimum zu reduzieren.
4. Bei den LSA werden die Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger grundsätzlich minimiert.
5. Schulwege und Zugänge zu öffentlichen Bauten, zu weiteren Anziehungspunkten und zu Park- und Grünanlagen sind sicher zu gestalten.



6. Verkehrsanlagen sowie Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sind behindertengerecht auszugestalten.

Beschlüsse

- a) *Querungen von Strassen:* Festsetzung

Auf dem übergeordneten Strassennetz sind die Fussgängerinnen und Fussgänger infolge des sichtbar grossen Strassenverkehrs eher bereit, kleine Umwege in Kauf zu nehmen. Daher sind dort dem Zufussgehenden aus Sicherheitsgründen grundsätzlich Fussgängerstreifen, möglichst mit Mittelinseln und angemessener Beleuchtung, bereitzustellen. Falls Fussgängerstreifen nicht möglich sind, können kreuzungsfreie Übergänge vorgesehen werden. Neue Fussgängerunterführungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden, bestehende Fussgängerunterführungen sind auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen und bei Bedarf gestalterisch und sicherheitsmässig zu optimieren.

Im untergeordneten Strassennetz im Siedlungsbereich ist der Fussgänger weniger zu Umwegen bereit. Daher sind flächige Querungen vorzusehen, was mit den entsprechenden Tieftempo-Konzepten möglich ist. Fussgängerstreifen auf dem untergeordneten Strassennetz sind daher die Ausnahme (bspw. bei wichtigen Schulwegverbindungen).

- b) *Zugänge zur Innenstadt:* Zwischenergebnis

Der Querung des übergeordneten Strassennetzes im Innenstadtbereich (insbesondere Burggraben, Davidstrasse, Geltenwilenstrasse, Rosenbergstrasse, St.Jakob-Strasse, St.Leonhardbrücke, St.Leonhard-Strasse, Torstrasse, Unterer Graben) ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Fussgängerströme sind hier möglichst oberirdisch zu führen und die Wartezeiten an den signalgesteuerten Übergängen zu minimieren.

- c) *Verbindung entlang Strassen:* Festsetzung

Bei der Fussgängerführung entlang des übergeordneten Strassennetzes hat der Fussverkehr Priorität. Bei der Ausbildung der Trottoirs (insbesondere Randsteinhöhe) und allfälliger Trottoirüberfahrten ist die Fussgängersicherheit von zentraler Bedeutung.

Entlang des untergeordneten Strassennetzes ist die Gestaltung der Trottoirs etc. im Sinne der Koexistenz und der Tieftempo-Konzepte vorzunehmen.

- d) *Netzergänzungen/-verbesserungen:* Zwischenergebnis

Es ist ein möglichst feinmaschiges, sicheres und attraktives Netz anzubieten. Oft können mit Einzelmassnahmen wesentliche Verbesserungen bei folgenden Mängeln erzielt werden:

- › fehlende oder mangelhafte Querungshilfen (Fussgängerstreifen, Unter- und Überführungen)
- › Querungshilfen bezüglich Sicherheit verbessern: Schutzinseln
- › fehlende oder mangelhafte Trottoirs und Fusswege
- › fehlende oder mangelhafte Zugänge zu Gebäuden oder Anlagen
- › sanierungsbedürftige Gefahrenstellen



- › gestalterische Aufwertung.
Teilweise sind jedoch auch grössere bauliche Massnahmen nötig, bspw:
 - › Neue Fussgänger-Passerelle Güterbahnhofareal West.
- e) *Neuerschliessungen:* *Vororientierung*
Die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Langsamverkehrs gehört zum integralen Bestandteil der Erschliessungsplanung für neue Wohn- und Arbeitsgebiete. Insbesondere muss kurzen, direkten und attraktiven Wegen auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger – einschliesslich Gehbehinderter, Kinder oder älterer Personen – zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besondere Beachtung geschenkt werden.
- f) *Wartezeiten LSA:* *Zwischenergebnis*
Das Ziel der Minimierung der Wartezeiten des LV an den Lichtsignalanlagen wird aufrechterhalten. Dazu sind vor allem bei ausgelasteten Knoten auch die entsprechenden Voraussetzungen an den Knotenkapazitäten (bspw. Vorsortierungen) resp. Entlastungen beim MIV zu schaffen (vgl. Kap. 6.1).
- g) *Behinderte:* *Zwischenergebnis*
Im Innenstadtbereich werden rollstuhlgängige Wege flächendeckend berücksichtigt. Im übrigen Bereich ist das Rollstuhlnetz definiert.

Für die Blinden sind Führungsmittel (Randabschlüsse, [taktile] Leitlinien etc.) an den wichtigen Routen vorzusehen. Zudem sind die bedeutenden Haltestellen mit taktilen Leitlinien zu versehen.
- h) *Treppenanlagen:* *Zwischenergebnis*
Die Treppenanlagen müssen den üblichen Anforderungen bezüglich Komfort, Unterhalt und Beleuchtung genügen.
- i) *Zugang ÖV-Haltestelle:* *Zwischenergebnis*
Der Zugang zu den ÖV-Haltestellen sowie die Haltestellen sind attraktiv zu gestalten.
- j) *Signaethik:* *Vororientierung*
Die Fusswege sind zu signalisieren, nach Möglichkeit mit Distanz- und Zeitangabe.



V5.2 Veloverkehr

Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der seinerzeitigen «Veloinitiative» und dem damaligen Rahmenkredit wurden verschiedene Massnahmen, insbesondere spezielle Velospuren an geeigneten Stellen, LSA-Priorisierungen bei Kreuzungen und gedeckte Abstellmöglichkeiten realisiert. Es besteht heute im Stadtgebiet deshalb ein teilweise vernetztes Radwegsystem, das aber noch zahlreiche Lücken und Schwachstellen aufweist und deshalb weiter ausgebaut werden muss.

Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Strategien

- › GZ 7 Abs.1: Die Fuss- und Radverbindungen sind in neuen Wohn- und Arbeitsgebieten sicherzustellen und in den bestehenden Siedlungsräumen zu verbessern.
- › GZ 7 Abs. 2: Fuss- und Radwegnetze sollen zusammenhängende, insbesondere mit dem ÖV kombinierte Angebote bilden. Die Publikumsstandorte sind direkt anzubinden, die Verbindungen objektiv und subjektiv sicher zu gestalten.
- › GZ 7 Abs. 3: Die gezielten Verbesserungen der Schnittstellen (Übergänge) mit dem MIV und ÖV und des Angebotes an Abstellplätzen für Zweiräder in der Innenstadt, an zentralen Orten und an ausgewählten Stationen des ÖV sind weiterzuführen.

Planungsgrundsätze

1. Für den Veloverkehr ist ein möglichst dichtes und durchgehendes Netz von Fahrrouten anzustreben. Wichtig ist vor allem eine durchgängige und attraktive Ost-West-Veloachse.
2. Der Veloverkehr soll als siedlungsgerechte und umweltschonende Verkehrsart konsequent gefördert werden, u.a. mittels
 - › rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes,
 - › der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätze in genügender Anzahl,
 - › begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.
 - › der Bereitstellung geeigneter Veloabstellplätzen in genügender Anzahl
3. Die Sicherheit für Velofahrende ist zu erhöhen. Insbesondere sind auch die Schulwege velofreundlich, attraktiv und sicher zu gestalten.
4. Es ist zu prüfen, wo den Velofahrenden Durchfahrtsmöglichkeiten bei Fahrverboten oder Einbahnstrassen für den motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden können.
5. Es werden durchgehende und entsprechend markierte und signalisierte Routen (Ost-West, Nord-Süd) geschaffen, auch im Bereich des Zentrums (Innenstadt).
6. Das Radnetz soll möglichst hindernisfrei gestaltet werden.



Beschlüsse

- a) *Netzdefinition:* **Festsetzung**
Das Haupt-Velo-Netz der Stadt wird in drei Klassen aufgeteilt:
- › Primärnetz (Funktion Verbinden); beim Primärnetz wird unterschieden zwischen schnellen Routen für geübte Fahrer und sicheren Routen.
 - › Sekundärnetz (Funktion Erschliessung)
 - › Zentrum; im Zentrum werden möglichst alle Fahrbeziehungen angeboten.
- b) *Netzergänzungen:* **Zwischenergebnis**
Es ist ein zusammenhängendes Velonetz anzubieten. Dazu sind Netzergänzungen notwendig, u. a.
- › Neue Fuss- und Velowegverbindung entlang Bahnareal
 - › Neue Passerelle Güterbahnhofareal Ost (Fussweg und Velo)
 - › Neue Fuss- und Veloverbindung parallel zur Fürstenlandstrasse und Zürcher Strasse im Bereich Erlachstrasse – Zürcher Strasse
 - › Neue Veloverbindung Bereich Stahl bis Bahnhof Nord
 - › Zürcher Strasse/Hafnersbergstrasse, Veloverbindung von Winkeln Nord nach Breitfeld/Gründenmoos/Abtwil.
 - › Velogängige Querung des Bahnhofs St.Fiden
- c) *Netzverbesserungen:* **Zwischenergebnis**
Für den Velofahrer sollen möglichst sichere Routen angeboten werden. Dazu sind Netzverbesserungen notwendig, u.a.:
- › Knoten Riethüsli (Teufener Strasse): Verbesserung für LV
 - › Knoten Splügenstrasse/Lindenstrasse: Verbesserung für Fussgänger und Radfahrer
 - › Schönbüelstrasse: Verbesserung Radwegverbindung von der Martinsbruggstrasse zur Rorschacher Strasse
 - › Veloweg im Bereich Olma: Umfahrung des Olma-Areals im Zusammenhang mit der Tieferlegung Sonnenstrasse/Querspange Frohbergstrasse erleichtern
 - › Realisierung von separaten Radstreifen oder Radwegen, insbesondere auf Primärrouten mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen
 - › Verbesserung der Zugänge/Übergänge zum Innenstadtbereich bzw. zur Altstadt
 - › Erstellung von Unter- oder Überführung an kritischen Knotenpunkten oder stark trennenden Achsen
- d) *Busspur-Benutzung:* **Zwischenergebnis**
Die Frage der gemeinsamen Nutzung von Busspuren durch den ÖV und den Veloverkehr muss pragmatisch angegangen werden. Die Situation ist je nach örtlichen Gegebenheiten zu beurteilen. Zu berücksichtigen sind dabei die jeweiligen Gewinne für die Velofahrenden – vor allem in Bezug auf die Sicherheit – einerseits und allfällige Behinderungen für die Busse andererseits. Eine wesentliche Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch die Topografie und die so entstehenden grösseren oder kleineren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Bussen und Velos; ebenso ein wesentliches Beurteilungskriterium bilden die Platzverhältnisse auf den Busspuren bzw. auf den MIV-Spuren. Es sind daher die Verhältnisse im Einzelfall entscheidend.



V5.3 Veloabstellplätze

Ausgangslage

Veloabstellplätze bilden die Schnittstellen zum ÖV und Fussverkehr. Ein Vorteil des Velos besteht darin, dass damit sehr nahe ans Ziel gefahren werden kann.

Aufgrund der diversen Ziele in der Innenstadt ist ein Angebot an vielen Abstellmöglichkeiten daher erwünscht.

Planungsgrundsätze

Das Angebot an Veloabstellplätzen ist auszubauen. Es sind bedürfnisgerechte genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze anzubieten (vor allem in den Quartierzentren, bei Publikumseinrichtungen, bei Schulen und Sportanlagen sowie bei den Bahnhöfen und in der Innenstadt). Nach Möglichkeit sollen diese Abstellplätze gedeckt und mit Vorrichtungen zum Abschliessen der Velos versehen werden.

Beschlüsse

- a) *Veloabstellplätze:* **Zwischenergebnis**
Veloabstellanlagen sollen angeordnet werden, wenn eine der folgenden Anforderungen erfüllt ist:

- › Quartierzentren (gemäss Definition Richtplan)
- › publikumsintensive Einrichtungen (EKZ, Theater, Museen)
- › Schulen
- › Sportanlagen
- › öffentliche Gebäude
- › Busknoten und Endstationen bei einer entsprechend grosser zu erwartenden Nachfrage
- › Grössere Plätze

Daneben sind Veloabstellplätze in den Quartieren, insbesondere bei öffentlich zugänglichen Einrichtungen, zu realisieren, sofern mit einer entsprechend grossen Nachfrage zu rechnen ist.

Die Ausgestaltung (einfache Abstellplätze mit Stellbügel, gedeckte Abstellplätze, Velostation) ist je nach Bedürfnis im Einzelfall zu prüfen, wobei nach Möglichkeit gedeckte Abstellplätze angeordnet werden sollen.

- b) *Bike & Ride:* **Zwischenergebnis**
Veloabstellanlagen sollen bei folgenden Haltestellen des ÖV angeordnet werden:

- › S-Bahn-Haltestelle (exkl. Gübsensee)
- › ÖV-Haupt- und Nebenknoten (gemäss Definition Richtplan)
- › Haltestellen an nicht dicht besiedeltem Gebiet mit Einzugsbereich grösser als 300 m.
- › Geeignete Bushaltestellen

