

Velos auf Busspuren

Tiefbauamt 2015 | N° 13



Die Stadt St.Gallen verwirklicht ein grosses Anliegen der Velofahrenden:
Mit dem Konzept «Velos auf Busspuren» sowie mit ergänzenden Radstreifen ent-
steht auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt ein weitgehend durchgängiges
und zweckmässiges Velonetz.





Zwei Anliegen – eine Lösung

Die konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs mittels Buspriorisierung bei den Lichtsignalanlagen (LSA) trägt wesentlich dazu bei, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs dank kürzeren Reisezeiten, höherer Fahrplanzuverlässigkeit sowie besserem Komfort weiter zu steigern und diesen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähiger zu machen. Lässt sich dies mit betrieblichen Massnahmen nicht erreichen, werden nach Möglichkeit bauliche Massnahmen, insbesondere separate Busspuren, realisiert.

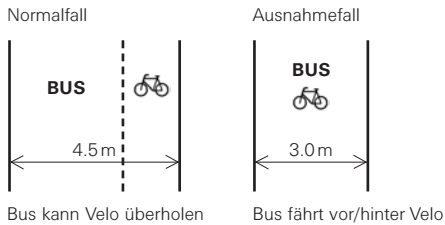
Um den Veloverkehr zu fördern, werden für die Velofahrenden eigene Infrastrukturen wie beispielsweise Radstreifen erstellt. Bei engen Platzverhältnissen, meist auf Knotenzufahrtsstrecken, wo Busspuren vorhanden oder geplant sind, besteht das Bedürfnis, Busspuren mitbenützen zu können. Auf diese Weise können Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden und es entstehen direktere sowie sicherere Routen.

Alle Busspuren für Velofahrende?

Die Mitbenutzung von Busspuren durch Velofahrende kann zu Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs führen. Zwischen den Qualitätsanforderungen an den öffentlichen Verkehr (Einhalten des Fahrplans und Wahren des Fahrkomforts), den Erwartungen der Velofahrenden und der Strassenverkehrssicherheit besteht somit ein Spannungsfeld, das praktische Lösungen erfordert.

Bei Busspuren von 4.50 m Breite oder mehr (in Ausnahmefällen > 4.20 m) ist ein Überholen von Velofahrenden innerhalb der Spur möglich. Für die Radfahrenden wird in der Regel ein 1.5 m breiter Radstreifen markiert.

Busspuren und Velos



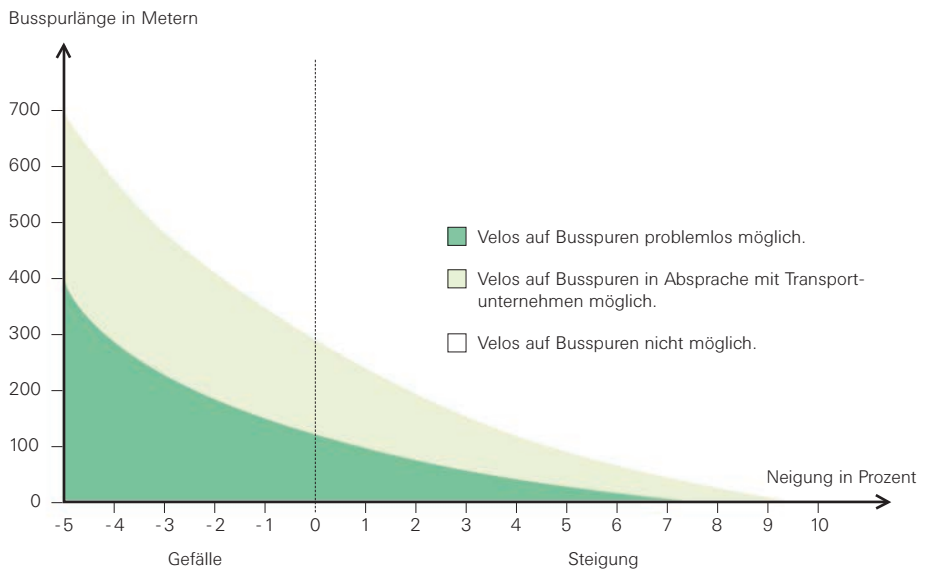
Bei Busspuren, die eine Breite von weniger als 4.20 m aufweisen, ist ein Überholen der Velofahrenden innerhalb der Spur erschwert und besonders bei langen Doppel-Gelenkbussen nicht ungefährlich oder gar unmöglich. Hauptsächlich bei Steigungen führt dies zu Behinderungen der Busse und damit zu längeren Fahrzeiten. Für die Beurteilung der Machbarkeit kombinierter Spuren auf solchen Verkehrsabschnitten werden daher mehrere Kriterien berücksichtigt:

- Neigung (Gefälle/Steigung) der Busspur und die entsprechende Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr
- Länge der Busspur und die dadurch zu erwartende maximale Verlustzeit des öffentlichen Verkehrs
- Abstände der Haltestellen

Die Nutzung der Busspuren durch Velofahrende ist deshalb nie nur punktuell, sondern abschnittsweise zu beurteilen.



Velos auf Busspuren: Beurteilungsdiagramm bei mittlerer Busgeschwindigkeit von 30 km/h



Abklärungen

Im Jahre 2013 existierten in der Stadt St.Gallen insgesamt 35 Abschnitte mit separaten Busspuren. Auf zwei Abschnitten (Kornhausstrasse stadteinwärts und Zürcher Strasse im Bereich Arena stadteinwärts) war das Velofahren auf der Busspur bereits gestattet. Bei 13 Abschnitten steht Velofahrenden ein separater, markierter Radstreifen neben der Busspur zur Verfügung. Auf neun Abschnitten gilt aus verkehrstechnischen bzw. sicherheitstechnischen Gründen ein Velofahrverbot (z.B. im Bereich des Autobahnanschlusses Kreuzbleiche).

Es verblieben also 11 Abschnitte, für die im Rahmen des von den Verkehrsfachleuten des Kantons und der Stadt St.Gallen erarbeiteten Konzepts die Frage behandelt wurde, ob und wie auch diese Busspuren für Velofahrende freigegeben werden können.

Für die Beurteilung wurde anhand der erwähnten Kriterien eine Grafik entwickelt. Auf Grund der Einschätzung können acht Abschnitte für den Veloverkehr geöffnet werden. ■

Stadt St.Gallen
Tiefbauamt
Amtshaus
Neugasse 1
9004 St.Gallen
Telefon +41 71 224 55 99

tiefbauamt@stadt.sg.ch
www.tiefbauamt.stadt.sg.ch

Fotos: Tiefbauamt St.Gallen, 2015



Bisher realisierte Abschnitte

- Rorschacher Strasse: Helvetiastrasse – Fussgängerstreifen Neptunstrasse, stadteinwärts (realisiert 2014)
- Rorschacher Strasse: Rorschacher Strasse Nr. 167 – Haltestelle Grossacker, stadteinwärts (realisiert 2014)
- Rorschacher Strasse: Antoniusstrasse – Splügenstrasse, stadtauswärts (realisiert 2015)
- Rorschacher Strasse: Haltestelle Kantonsspital – Knoten Singenberg, stadteinwärts (realisiert 2015)
- Zürcher Strasse: Lerchenfeld (Fussgängerstreifen Haus Nr. 152) – Eisbahnstrasse, stadteinwärts (realisiert 2015)
- Zürcher Strasse: Lerchenfeld (Haus Nr. 128 – Fussgängerstreifen Haus Nr. 152), stadtauswärts (realisiert 2015)

Daten und Fakten

Bestellerin/Bauherrin Tiefbauamt Stadt St.Gallen, Tiefbauamt Kanton St.Gallen

Begleitung Stadtpolizei, VBSG

Projekttablauf

Planung	2012 – 2014
Umsetzung	ab 2014
