



Andrea-Luca Zarotti

Diplomand	Andrea-Luca Zarotti
Examinator	Prof. Claudio Büchel
Experte	Marc Schneiter, Metron AG, Brugg AG, AG
Themengebiet	Verkehrsplanung

# Verkehrskonzept Innenstadt, St. Gallen

## Temporeduktion zur Verbesserung der Verkehrssituation

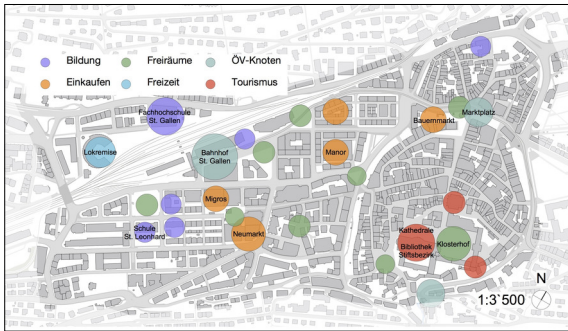


Abb. 1: Wichtigste Nutzungen

**Einleitung:** Die Innenstadt von St. Gallen bildet das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Kantons. Vielfältige Ansprüche aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen werden im Perimeter an den Verkehr gestellt. In der Innenstadt sind viele Strassenräume auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, breite Verkehrsachsen wie die St. Leonhardstrasse sorgen zwar für die Abwicklung grosser Verkehrsmengen, gleichzeitig mindern sie die Aufenthaltsqualität im Zentrum. Gemäss Prognosen soll der Verkehr in der Innenstadt weiter zunehmen, weswegen für die Innenstadt ein Verkehrskonzept erarbeitet werden soll. Dazu werden die Planungsgrundlagen der verschiedenen Behörden zu Rate gezogen (Bund, Kanton und Stadt). Hinzu kommen weitere verschiedene Konzepte und Ansätze, um die Situation in der Innenstadt zu entlasten. Wichtig ist dabei vor allem das Mobilitätskonzept 2040. Gemäss diesem soll die Anzahl Wege des motorisierten Individualverkehrs plafoniert werden und diejenige des öffentlichen Verkehrs um die Hälfte zunehmen. Die Anzahl Wege des Fussverkehrs soll um einen Drittel steigen, beim Veloverkehr soll sie verdoppelt werden.

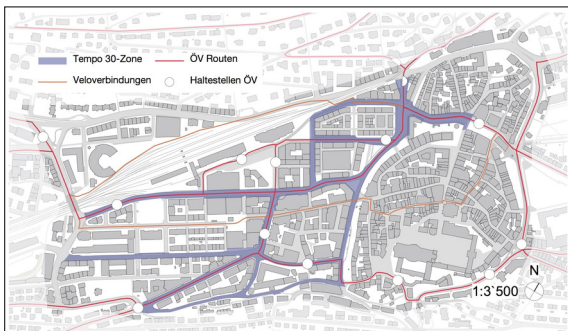


Abb. 2: Netzkonzept

**Vorgehen:** Die Analyse der einzelnen Verkehrsträger ergibt, dass sich zu viel motorisierter Durchgangsverkehr in der Innenstadt befindet. Trotz des hohen Ausbaugrads ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs aktuell zu gering und soll entsprechend erhöht werden. Für den Veloverkehr besteht kein durchgehendes Netz, ebenfalls fehlt eine Verbindung, auf welcher die Innenstadt zügig durchquert werden kann. Für den Fussverkehr sind Netzergänzungen und qualitative Aufwertungen zu erwägen. Weiter sind für den Fuss- und Veloverkehr diejenigen Stellen mit Unfallhäufungen prioritär zu behandeln. Anhand von verschiedenen konzeptionellen Ansätzen wird evaluiert, welche Konzeptvariante sich am besten für das Gebiet eignet. Dabei stellt sich heraus, dass Tempo 30 für die ganze Innenstadt die Bestvariante darstellt.

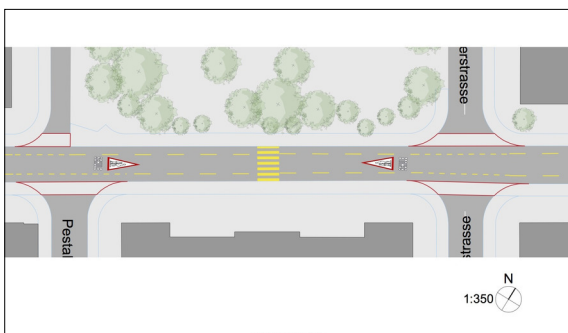


Abb. 3: Neugestaltung Vadianstrasse

**Ergebnis:** Die Erkenntnisse aus Analyse und Konzept bilden den Ausgangspunkt für die verschiedenen Massnahmen. Dazu gehört die St. Leonhardstrasse mit einem Mehrzweckstreifen, welcher dem Langsamverkehr eine angenehme Strassenquerung gewährt. Die Vadianstrasse wird neu in eine Velostrasse umgestaltet, wodurch eine direkte und schnelle Verbindung für den Veloverkehr angeboten wird. Weiter wird die Teufenerstrasse so umgestaltet, dass der motorisierte Verkehr neu in beide Richtungen verkehren kann. Dies bringt vor allem eine Verbesserung für das Busnetz mit sich. Die Massnahmen bieten eine exemplarische Auswahl an Beispielen für neue Strassenraumgestaltungen, welche auf weitere Strassenabschnitte im Perimeter übertragen werden können. Die Verkehrssituation soll durch die Kombination zwischen einem grundlegenden Konzept und punktuellen Massnahmen deutlich verbessert werden. Tempo 30 als allgemeines Temporegime bildet dabei die zweckmässige Grundlage für die schrittweise Umsetzung des Mobilitätskonzepts.

Quelle:  
Abb. 1-3: © Geomatik und Vermessung Stadt St. Gallen, Geodata © swisstopo