

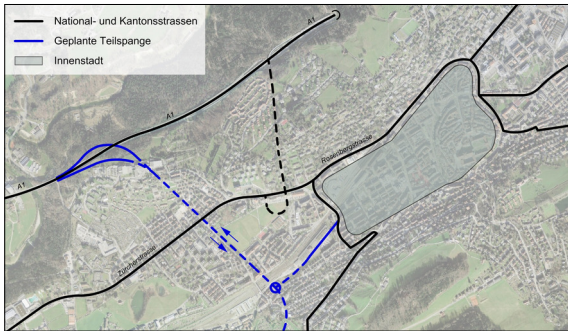


Colin Grojer

Diplomand	Colin Grojer
Examinator	Prof. Claudio Büchel
Expertin	Dr. Ulrike Huwer, Basler & Hofmann AG, Zürich, ZH
Themengebiet	Verkehrsplanung

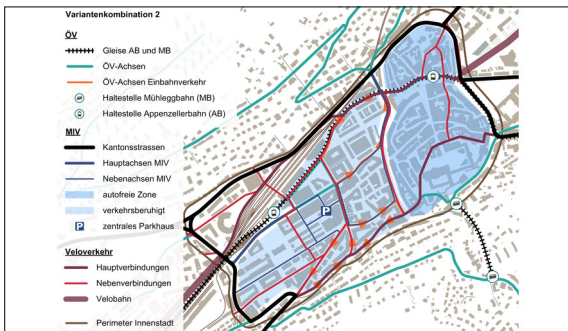
Verkehrskonzept Innenstadt, St. Gallen

Zukunftsorientierte Verkehrsführung für alle Verkehrsgruppen



Übersichtsplan Innenstadt und geplante Teilspange (Quelle: Eigene Darstellung / geo.admin.ch)

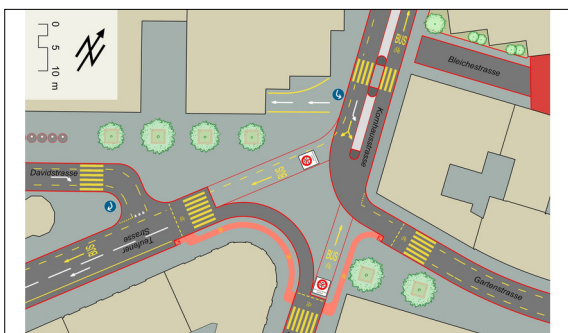
Ausgangslage: Das Strassennetz rund um die Innenstadt, allen voran die Rosenbergstrasse, stösst an seine Grenzen. Mehr Wege sollen mit umweltverträglichen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Unter anderem soll sich die Anzahl mit dem Velo zurückgelegter Wege verdoppeln. Doch die formulierten Ziele lassen sich nicht einfach auf das ganze Stadtgebiet übertragen. Die Innenstadt im Zentrum der Siedlungsstruktur bietet nämlich besondere Herausforderungen. Die Grundsätze, welche die Stadt für die Umsetzung der Ziele verfolgt, sind wegen den komplexen Abhängigkeiten zwischen Nutzung und Verkehr bzw. zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln in der Innenstadt nicht umsetzbar, sie müssen dort situationsbezogener angewendet werden. Wichtig ist dabei die Gewährleistung der Erhaltung der Innenstadt und der Quartierzentren als attraktive Lebens- und Wirtschaftsräume mit hoher Umfeld- und Umweltqualität und die Funktion der Strassen im Sinne der Netzhierarchie. Die knappen Strassenräume sollen unter allen Verkehrsarten zweckmässig aufgeteilt und entsprechend betrieben bzw. gestaltet werden. Das ist insofern anspruchsvoll, dass der MIV heute einen hohen Stellenwert hat und in Zukunft in der Innenstadt hinter den anderen Verkehrsarten die letzte Priorität haben soll.



Plan Variantenkombination 2 (Quelle: Eigene Darstellung / AV-Daten - © Geomatik und

Vorgehen: Basierend auf der Analyse der Planungsgrundlagen und einer ausführlichen Gebietsanalyse der bestehenden Verkehrsnetze werden spezifische Ziele für die Innenstadt formuliert. Diese bilden die Grundlage für ein Variantenstudium je Verkehrsgruppe. Anhand eines morphologischen Kastens werden drei Kombinationsmöglichkeiten dieser Varianten gezeigt, die zusammen ein funktionierendes Verkehrsnetz bilden könnten. Diese drei Variantenkombinationen werden mit Kriterien, die auf den formulierten Zielen basieren, bewertet und miteinander verglichen. Jene, die am besten abschneidet, wird überarbeitet und bildet die Basis für die Netzkonzepte der einzelnen Verkehrsgruppen (MIV, ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr). An den Schlüsselstellen wird ausserdem die genaue Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung dargestellt.

Ergebnis: Grundlegend für das Netzkonzept MIV ist die Vermeidung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt. Durch Einbahnführungen und Durchfahrtsperren wird das Durchqueren der Innenstadt konsequent verunmöglicht. Die Verkehrsmenge des MIV wird dadurch wesentlich reduziert und beschränkt sich in der Innenstadt auf Ziel- und Quellverkehr. Dadurch besteht bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes eine gewisse Abhängigkeit bezüglich des Ausbaus des Nationalstrassennetzes. Die Engpassbeseitigung A1 bzw. der Bau der Teilspange Liebegg wird die Innenstadt massgeblich entlasten. Für den Veloverkehr in der Innenstadt ist die Anbindung an die geplante Velobahn ein wichtiges Element im Verkehrsnetz. Mit einem Leitersystem werden die Anschlüsse an die Velobahn im Osten und im Westen des Perimeters gut integriert. Zwei horizontale Achsen bilden dabei das Grundgerüst. Insgesamt bringt das Verkehrskonzept vor allem dem Langsamverkehr erforderliche Vorteile. Der MIV wird in der Innenstadt etwas benachteiligt, was jedoch auch dabei hilft, die anderen Verkehrsmittel attraktiver zu machen.



Gestaltungskonzept Knoten Neumarkt (Quelle: Eigene Darstellung / AV-Daten - © Geomatik und