

Mitgliederversammlung Velokonferenz

Verkehrsplanung Stadt und Kanton St.Gallen
29. Mai 2018



Willkommen im Kanton St.Gallen

Willkommen in der Hauptstadt St.Gallen

Sascha Bundi
Leiter Mobilität und Planung
Tiefbauamt, Baudepartment Kanton St.Gallen

Willkommen im Kanton St.Gallen

Willkommen in der Hauptstadt St.Gallen

«...Fortschritt ist die Verwirklichung von Utopien...»



Vorbild

Prioritäten setzen

proaktiv gestalten

langfristige Ziele

künftige Herausforderungen

Nachhaltige Entwicklung

Zukunftsfähige Infrastruktur

Innovative Bildung und Forschung

Leitbild



- lückenloses, attraktives und sicheres Veloweg-Netz
- auf die Siedlung sowie auf die weiteren Verkehrsträger optimal abgestimmt
- **Wir wollen ein Miteinander anstatt ein Gegeneinander!**

Bildung



- Fortschritt benötigt Wissen und Wissen basiert auf Bildung
- Zusammenspiel von Fachkräften
- Dialog, Zuhören und konstruktive Feedbacks
- **Fördern und Fordern!**

Ressourcen



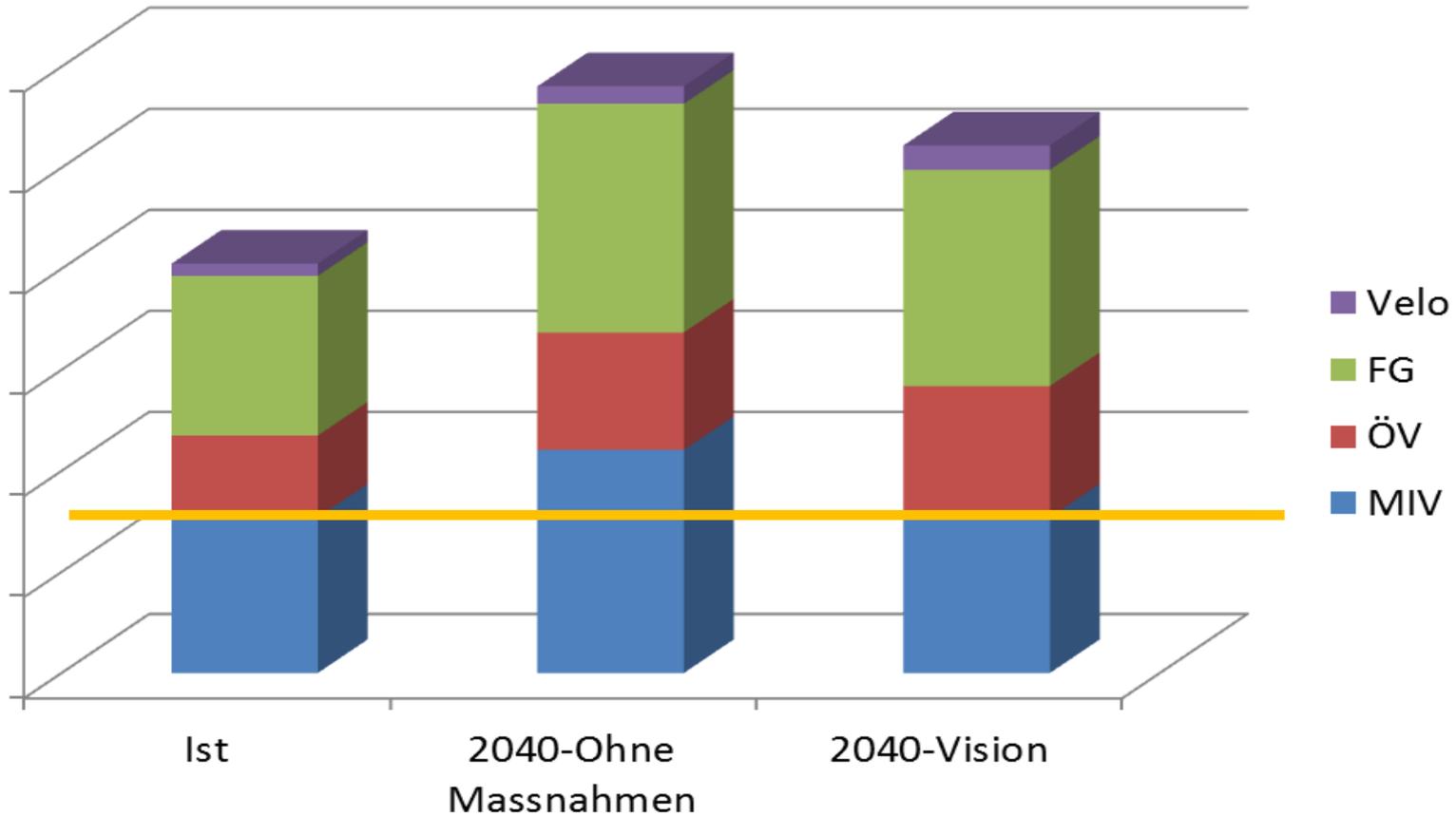
- Denken, Entwickeln, Planen und Finanzieren benötigt Ressourcen
- Prioritäten setzen
- Strassenbauprogramm
- Agglomerationsprogramme
- Werkgebundene Beiträge
- **Fortschritt braucht Ressourcen!**



«...die Utopie von Heute
ist die Wirklichkeit von Morgen...»

Sascha Bundi
Leiter Mobilität und Planung
Tiefbauamt, Baudepartment Kanton St.Gallen

Mobilitätskonzept Stadt St.Gallen

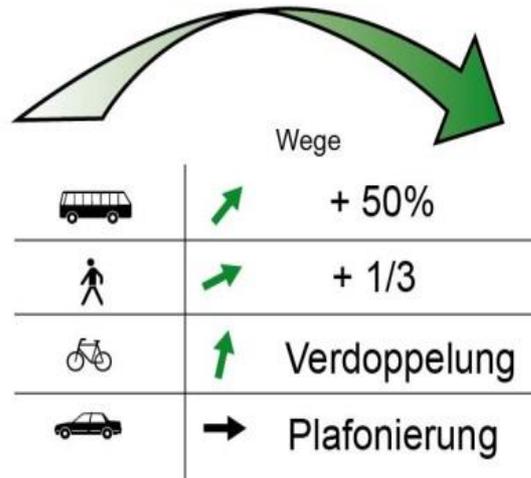


Mobilitätskonzept Stadt St.Gallen

vermeiden



verlagern



verträglicher gestalten



Mobilitätskonzept; Vision + Strategie Velo

- Der Veloverkehr ist ein ideales Verkehrsmittel auf **kurzen bis mittleren Distanzen**
- Der Veloverkehr leistet zudem einen **Beitrag zur Gesundheitsförderung**
- **Attraktive, direkte, sichere und steigungsarme** Routen verbinden die Stadtteile und die Stadt mit dem Umland
- Bei öffentlichen Einrichtungen und bei den Umsteigepunkten zu den öffentlichen Verkehrsmitteln stehen **genügend** und idealerweise **gedeckte Veloabstellplätze** zur Verfügung.

Mobilitätskonzept; Massnahmen Velo

Ziel

Durch **ein zusammenhängendes Velonetz** für alle St.Gallerinnen und St.Galler von Jung bis Alt wird der **Anteil des Veloverkehrs erhöht.**

Massnahme(n)

- Durchgehende Radstreifen und Radverkehrsinfrastrukturen auf Hauptachsen (Primärroute Direkt)
- Attraktive Velostrassen auf vorwiegend untergeordneten Strassen (Primärroute Sicherheit)
- Bau Radverkehrsinfrastrukturen an Knoten und Querungsstellen

Mobilitätskonzept; Massnahmen Velo

Ziel

Das Velo ist wird als ideales und schnelles Verkehrsmittel auf **kurzen und mittleren Distanzen in der Stadt genutzt**

Massnahme(n)

- Velobahnen und Fahrradstrassen in Ost-West-Richtung
- Velos auf Busspur
- Velopriorisierung an LSA
- Radstreifen
- Abbiegehilfen
- Querungsstellen,
- Velolifte
- E-Bikes

Mobilitätskonzept; Massnahmen Velo

Ziel

Durch **hohe Verfügbarkeit** von Velos wird das Velo attraktiv für kurze und mittlere Distanzen in der Stadt.

In der Nähe der „Attraktoren“ sind **genügend Veloabstellplätze** vorhanden.

Massnahme(n)

- Veloverleihsystem Stadt St.Gallen mit E-Bikes
- Zusätzliche Veloabstellplätze
- Bike+Ride
- Bike-Sharing

KANTON ST. GALLEN IN KÜRZE

- Ringkanton
urban und ländlich
rund eine halbe Million Einwohner
- 77 Gemeinden
8 Städte mit mehr als 10'000 Einwohner
- 4 +1 Agglomerationsprogramme
- Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im
Tiefbauamt des Kantons seit 2008 (160%)
Daniel Litscher und Daniel Schöbi



Schweizweit höchster Veloverkehrsanteil in den Agglomerationen Rheintal und Werdenberg

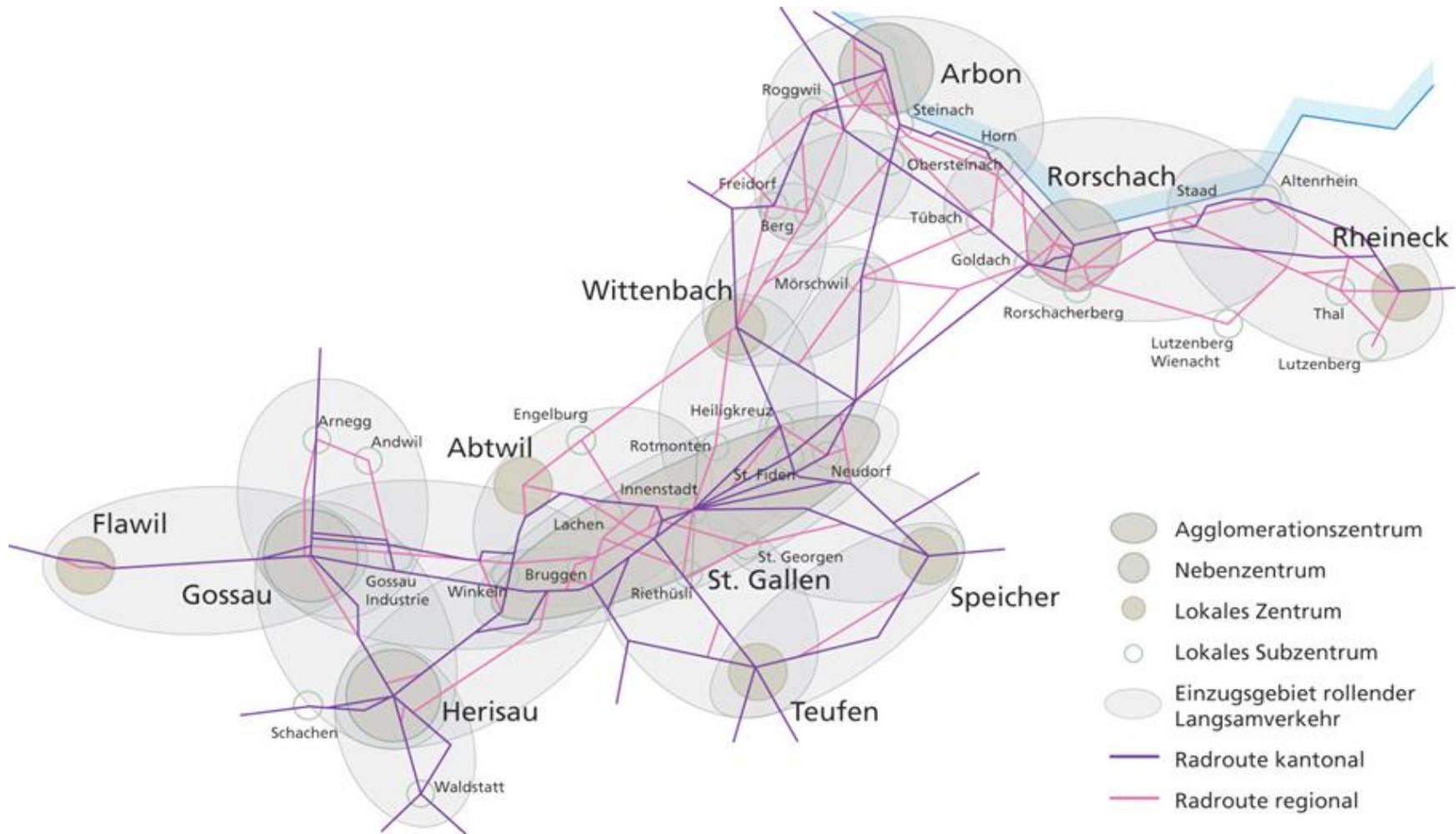


Neuer Fokus: Alltags- und Pendlerverkehr dank:

- . Handlungsdruck und angestrebter weiterer Verdichtung
- . Umwelt – Klima – Energie (> eMobilität)
- . Agglomerationsprogramme
- . Gesamtverkehrsstrategie
- . Kosten - Nutzen, Finanzen
- . Megatrend: Gesundheit und Erholung



VELOWEGNETZE



Zusammenspiel verschiedener Akteure wichtig

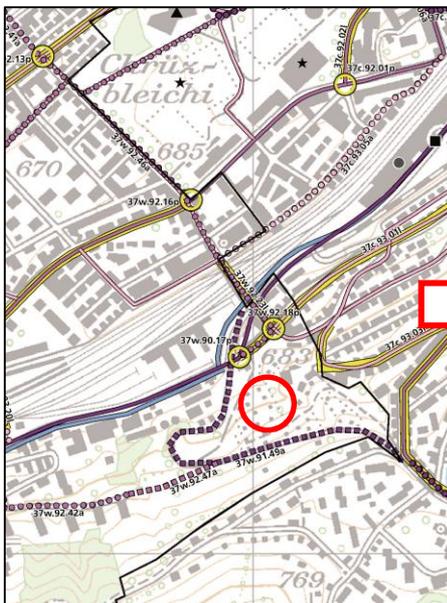


Von Schwachstellen zu Massnahmen

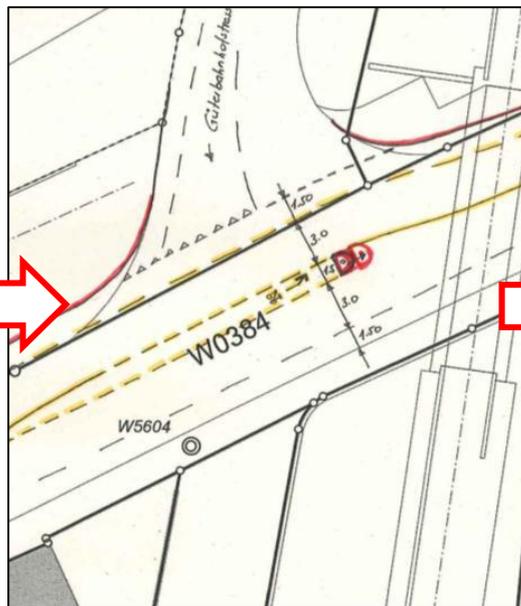
GIS Tool: LV-Portal

«von Schwachstellen zu Massnahmen und Kosten»

Schwachstelle(n)



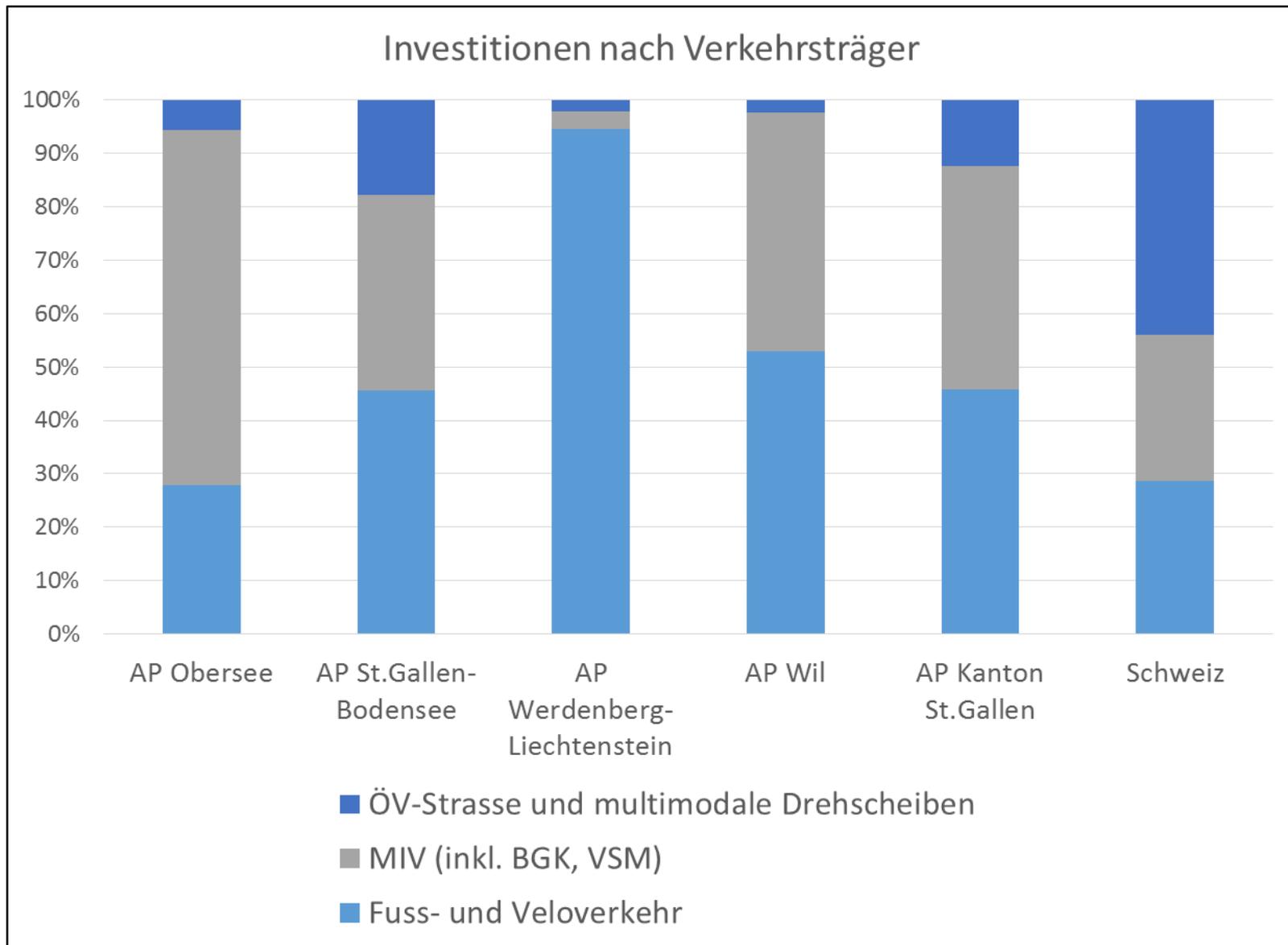
Massnahme(s) (skizze)



Kosten

A screenshot of a web-based data entry form for the LV-Portal. It includes fields for category, remarks, notes, and a file upload section for a sketch. Below that, there is a 'Kosten' section with input fields for costs in CHF for Bund, Kanton, and Gemeinde, along with a distribution percentage. A 'Phase' section shows a progress bar for different stages. At the bottom, there are 'Bewertungskriterien' (evaluation criteria) with checkboxes and a 'Priorität' (priority) dropdown menu set to 'hoch' with a red circle icon.

Resultate Prüfprozess AP3G, A-Massnahmen



Resultate Prüfprozess AP3G

Aggloprogramm	Wirkungs- -punkte	Mitfinanzierungs- -anteil	Investitionen A-Horizont 2019-2022	Bundesbeitrag A-Horizont
Obersee	4	35%	82 Mio.	29 Mio.
St.Gallen – Bodensee	9	35%	314 Mio.	111 Mio.
Werdenberg- Liechtenstein	4	35%	17 Mio.	6 Mio.
Wil	7	35%	105 Mio.	37 Mio.
AP Kanton St.Gallen		35%	520 Mio.	183 Mio.
AP Schweiz		36%	3'127 Mio.	1'120 Mio.



P Kudolf Steiner - Schule
Altersheim Hof Riedern

1123





SERVICE UND MARKETING

Kinder-Detektive unterwegs

Erhebung von Schwachstellen auf Flawils Fusswegnetz mit Hilfe von Kindern

FLAWIL. Kürzlich waren Kinder-Detektive auf Flawils Strassen für das Projekt «Schulwegstherheit» unterwegs. Ausgerüstet mit einem iPad suchten sie nach Schwachstellen auf Flawils Fusswegnetz.

Direktbetroffene einbeziehen

Im Rahmen des Projekts «Schulwegsicherheit Flawil» überprüft die Bauverwaltung in Zusammenarbeit mit der Organisation «Fussverkehr Schweiz» und dem Amt für Gesundheit des Kantons St.Gallen Flawils Fusswegverbindungen. Dabei ist es wichtig, auch Direktbetroffene, die Kinder, ins Projekt mit einzubeziehen. Kürzlich schwärmten bei strömendem Regen und tiefen Temperaturen die Kinder der 5. Klasse von Boland Wetter aus dem Schulhaus Botsberg aus. Aufgeteilt in acht Gruppen und in Begleitung von Elternräten und den Projektverantwortlichen suchten sie nach Sicherheitsdefiziten auf ihrem Schulweg.

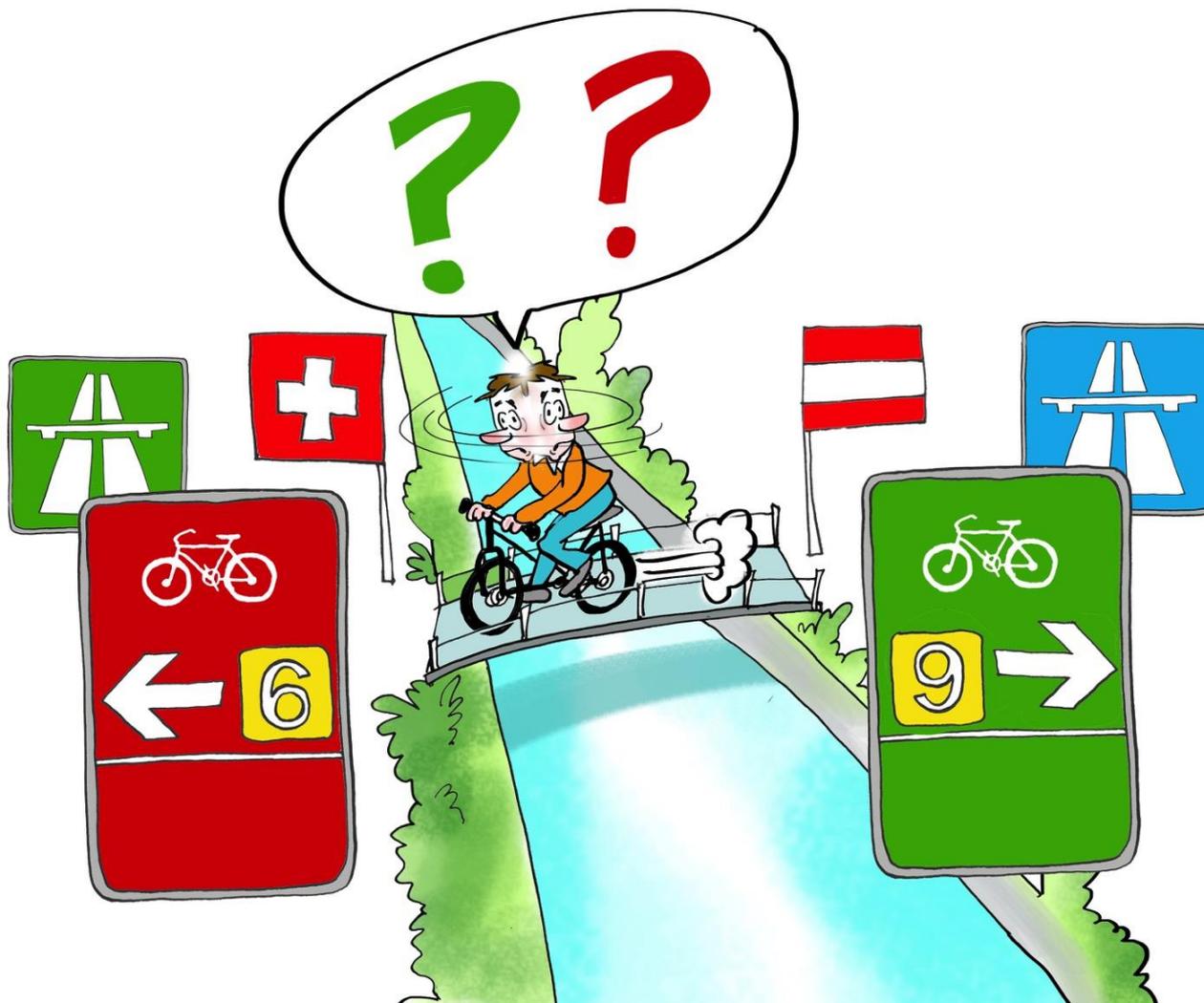
Kinder mit iPads unterwegs

Die jungen Detektive haben mehrere Stellen gefunden, die ihrer Ansicht nach gefährlich oder unattraktiv sind. Die Schwachstellen wurden direkt vor Ort auf iPads eingetragen. Die digitale Erfassung mit den Tablets und der detaillierte Beschrieb der Schwachstellen machte den Schülerinnen und Schülern sichtlich Spass. In kurzer Zeit wurden viele wichtige Daten von hoher Qualität gesammelt. Eine



clever*mobil*
in St. Gallen

SIGNALISATIONSKONZEPT



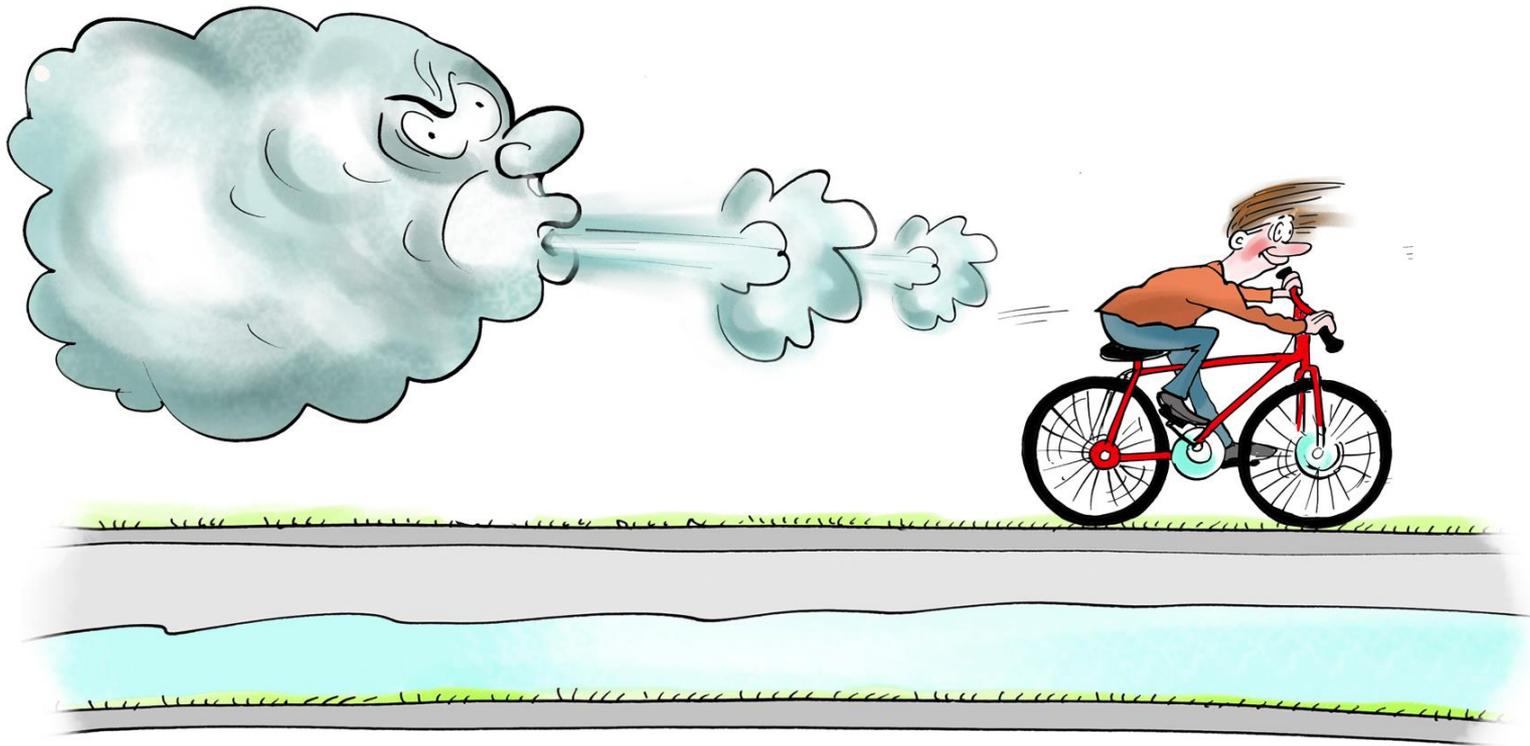


Kompetenzzentrum Fuss- / Radverkehr HSR Hochschule Rapperswil irap und Kanton St.Gallen Tiefbauamt



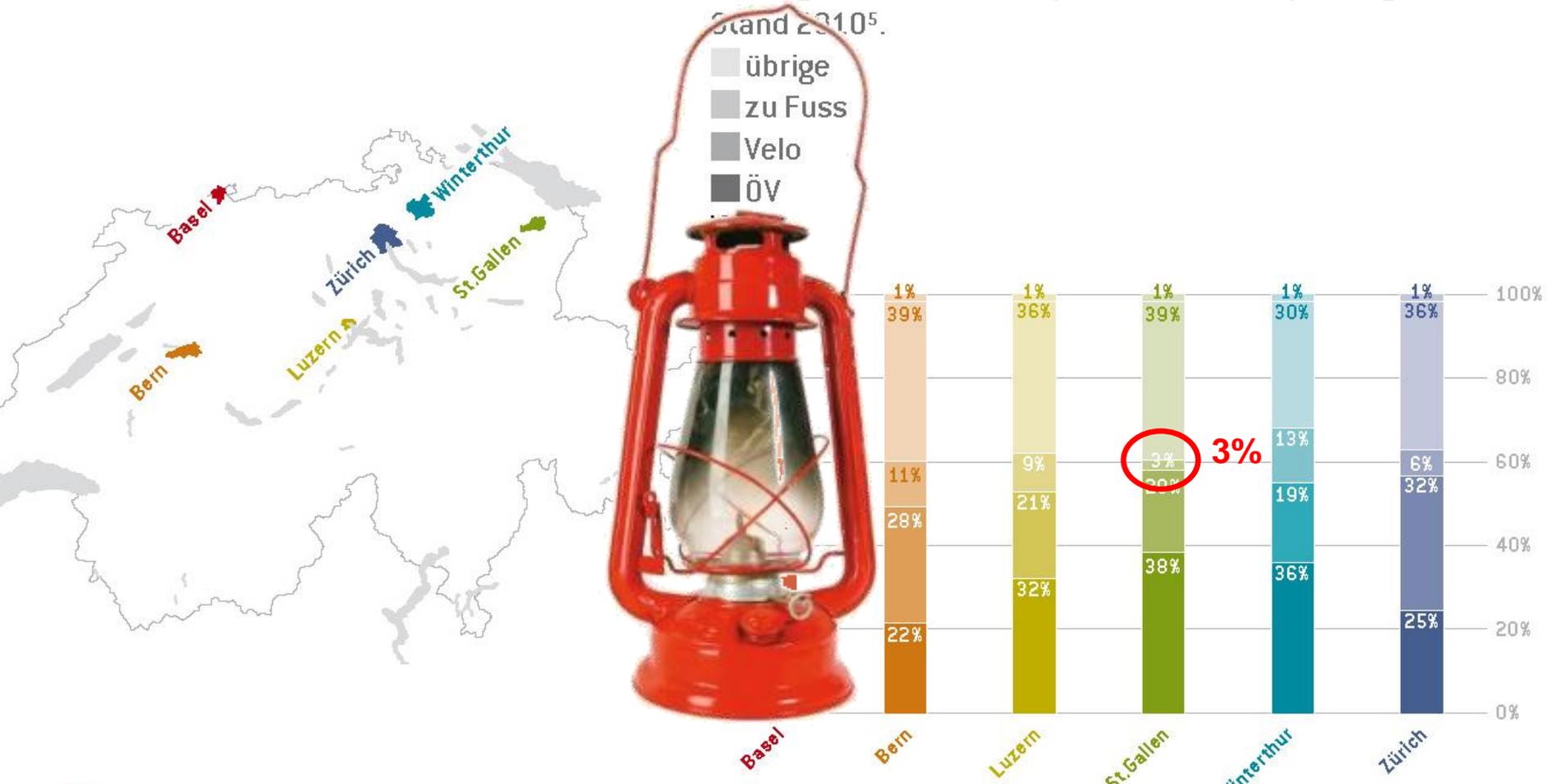
RÜCKENWIND

ELEKTROMOBILITÄT



Vergleich mit anderen CH-Städten 2010

Abbildung 10: Modal Split: Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg), Stand 2010⁵.



Mögliche Gründe für den niedrigen Veloanteil (Hypothesen)



- Wetter / Topographie

(St.Gallen höchst gelegene grössere CH-Stadt)
(viele Siedlungen in Hanglage)



- Image

velofahren nicht sehr «trendy»

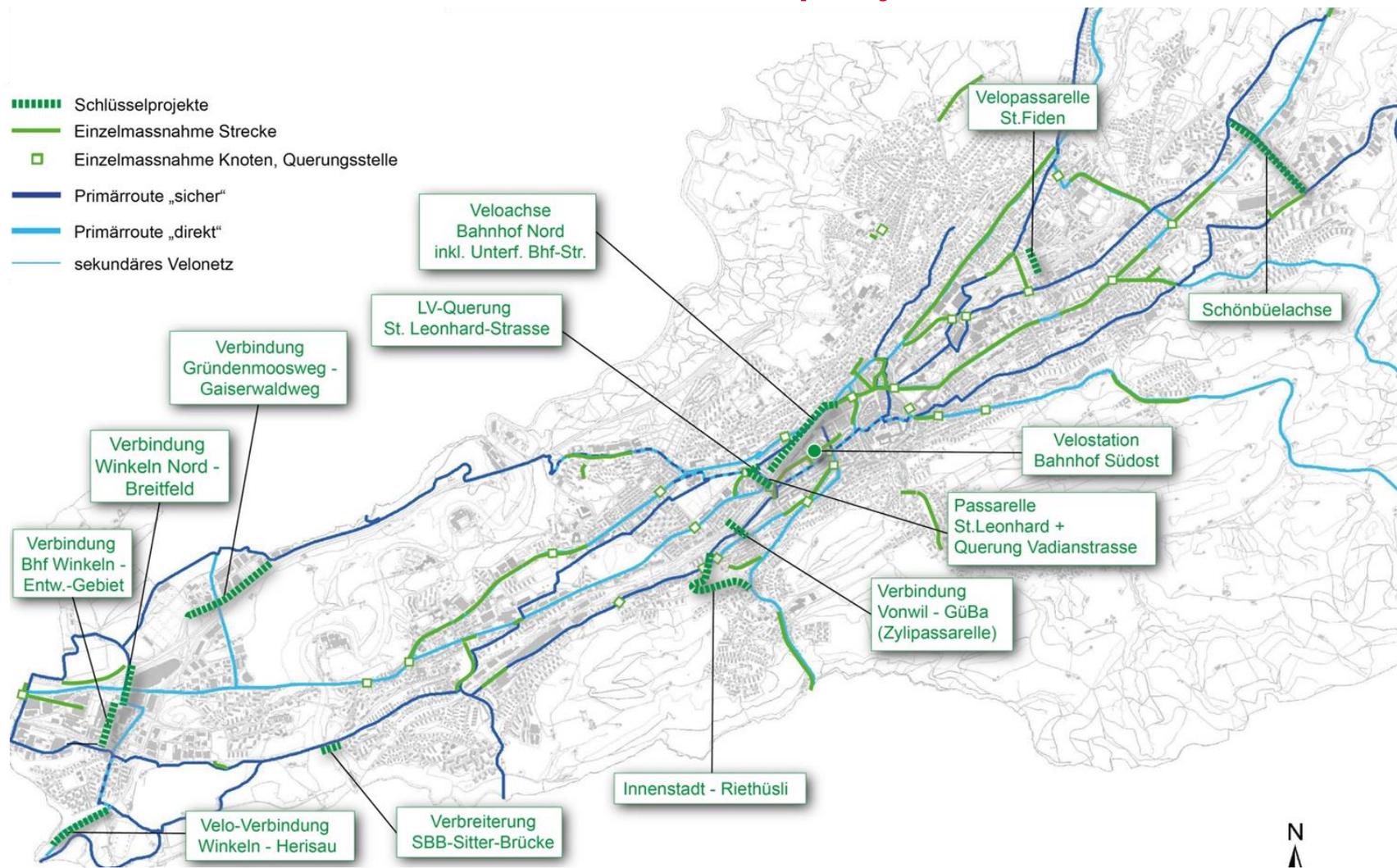
- v.a. rückläufige Tendenz bei Jugendlichen
(ÖV ist angesagt)



- Infrastruktur

(viele Schwachstellen; Netz wird als unattraktiv
und unsicher empfunden)

Übersicht Schlüssel- und Einzelprojekte Stadt St.Gallen



Umsetzung / Finanzierung

Grossprojekte



Mittlere Projekte



Sofortmassnahmen



Schlüsselprojekte
Agglomerationsprogramm

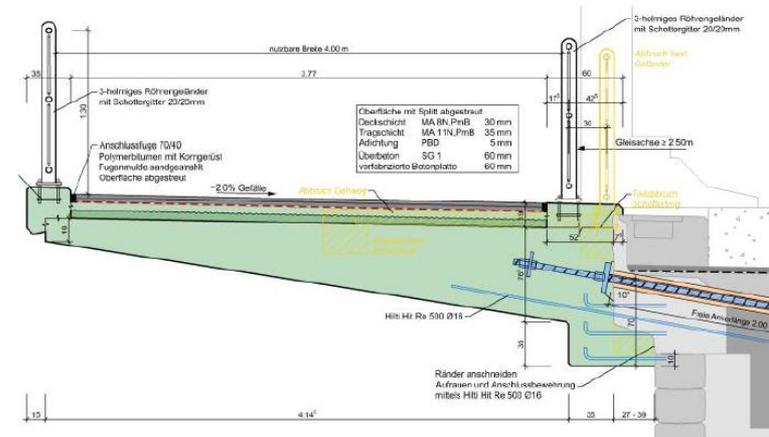
Einzelmassnahmen
Agglomerationsprogramm

-> Konto SoMa
Massnahmen bis 30'000.-

Schlüsselprojekt: Verbreiterung SBB-Sitterbrücke



- Von 1.80m auf 4m
- Kosten rund 3 Mio. Fr.

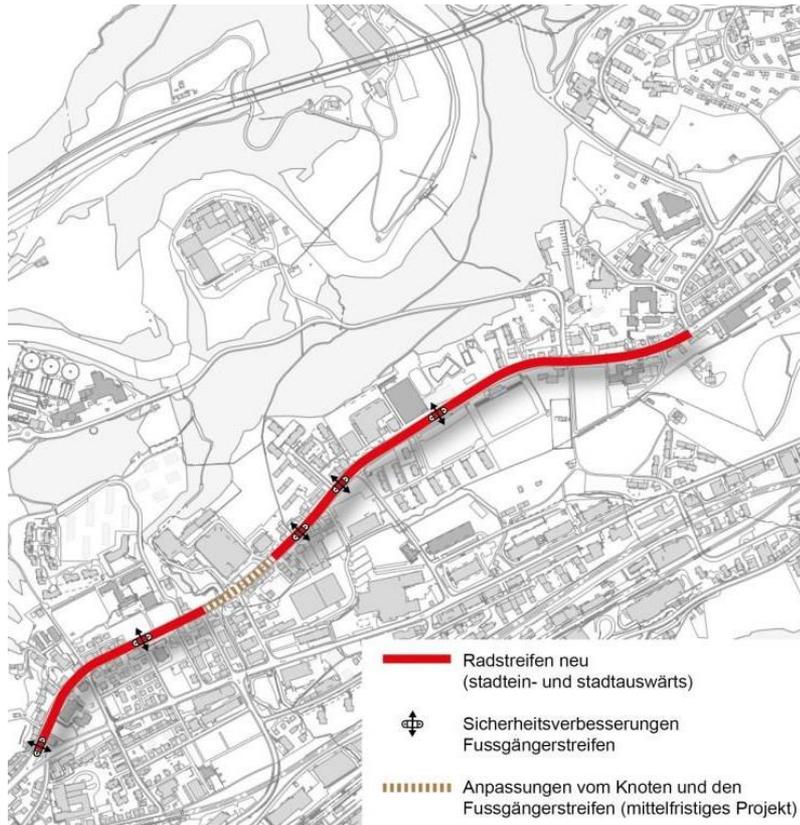


Einzelprojekt: Rorschacher Strasse Radstreifen Helvetia- bis Splügenstrasse



- Radstreifen stadteinwärts
- Radstreifen stadtauswärts, inkl. Rot-Einfärbung
- Kosten rund 0.20 Mio. Fr.
- Anteil Stadt rund 0.04 Mio. Fr.

Sofortmassnahme: Zürcher Strasse Radstreifen und Fussgängerstreifen



- Radstreifenangebot stadtein- und stadtauswärts
- Leichte Reduktion Parkierung
- Sicherheitsverbesserungen Fussgängerstreifen (Mittelschutzinseln, behindertengerechte Ausgestaltung)
- Kosten rund 90'000.- Fr.
- Anteil Stadt rund 20'000.- Fr.

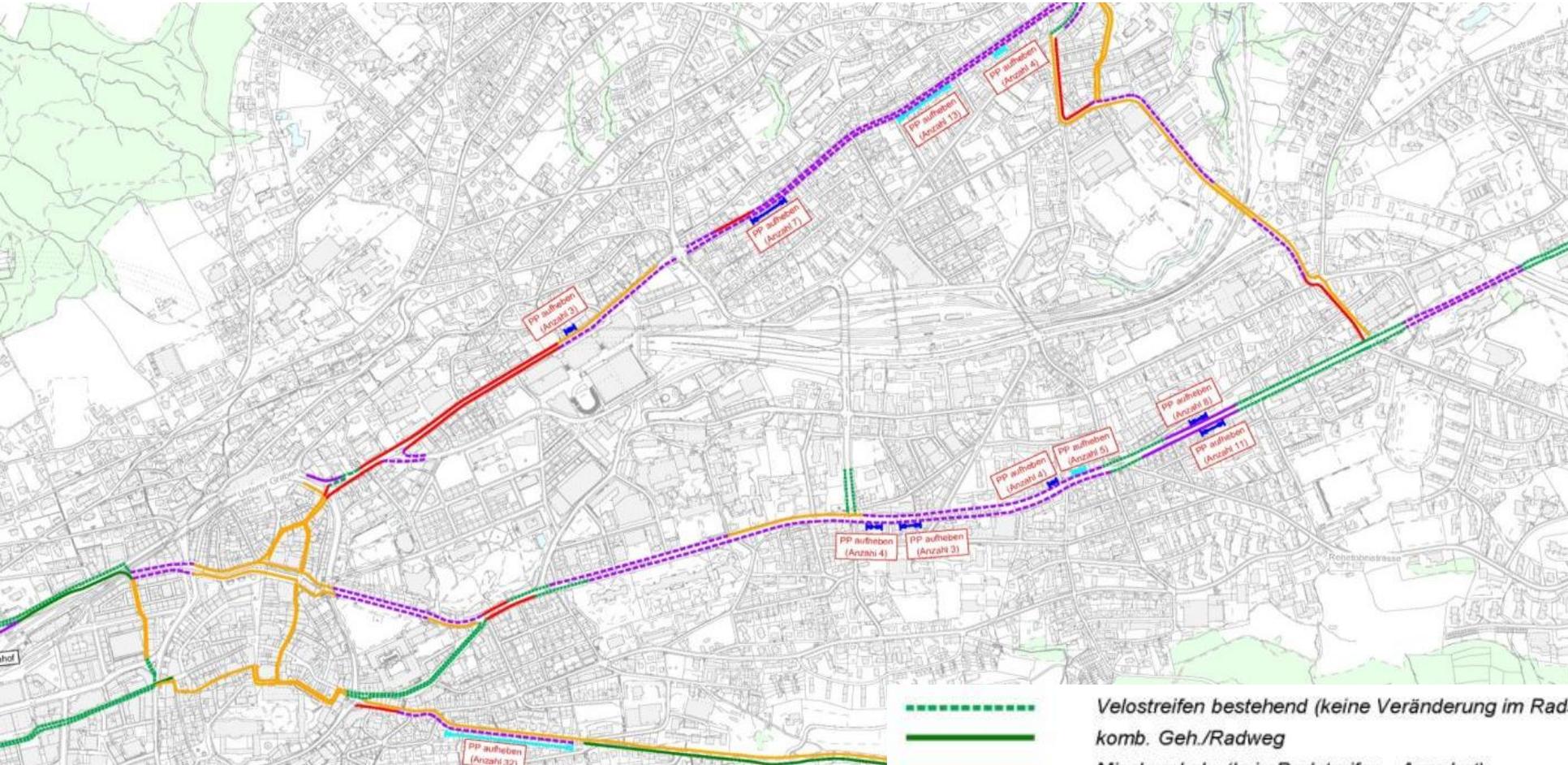
Erfolgsgeschichte Radstreifenkonzept

vom Radstreifenkonzept...

...via Betriebskonzept...

..bis zur Realisierung

Radstreifenkonzept



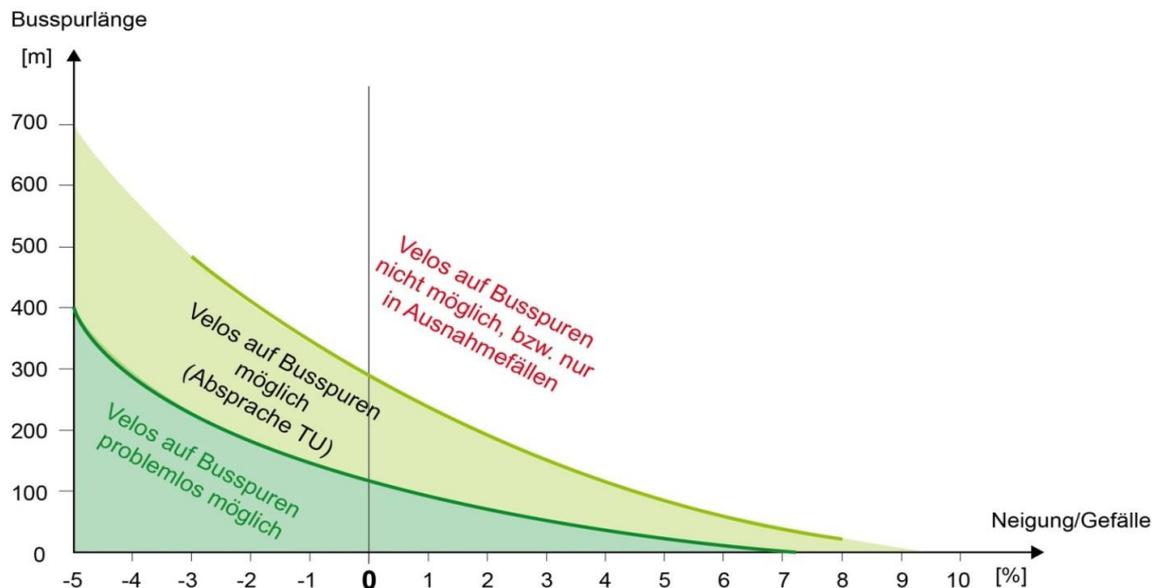
-  Velostreifen bestehend (keine Veränderung im Rad komb. Geh./Radweg)
-  Mischverkehr (kein Radstreifen - Angebot)
-  kein Angebot
-  Radstreifen projiziert
-  komb. Geh./Radweg, Radweg projiziert
-  PP aufheben (hohe Priorität)
-  PP aufheben (niedrige Priorität)

Velos auf Busspur

Auf den stark belasteten Hauptachsen, welche zum Velo-Primärrouren Direktheit zählen, ist zwingend ein Radverkehrsangebot anzubieten

Velos auf Busspuren:

- Busspurenbreite $\geq 4.20\text{m}$: Veloführung unproblematisch, idealerw. mind. 4.50m (anstreben)
- **Busspurenbreite $< 4.20\text{m}$** : Zeitdifferenz Bus-Velo
 - $< 10''$ -> Velos «problemlos» möglich;
 - $10\text{-}20''$ Velos möglich, Absprache TU bzgl. Velomenge/Busgeschwindigkeit
 - $> 20''$ nicht zulässig, bzw. nur in Ausnahmefällen



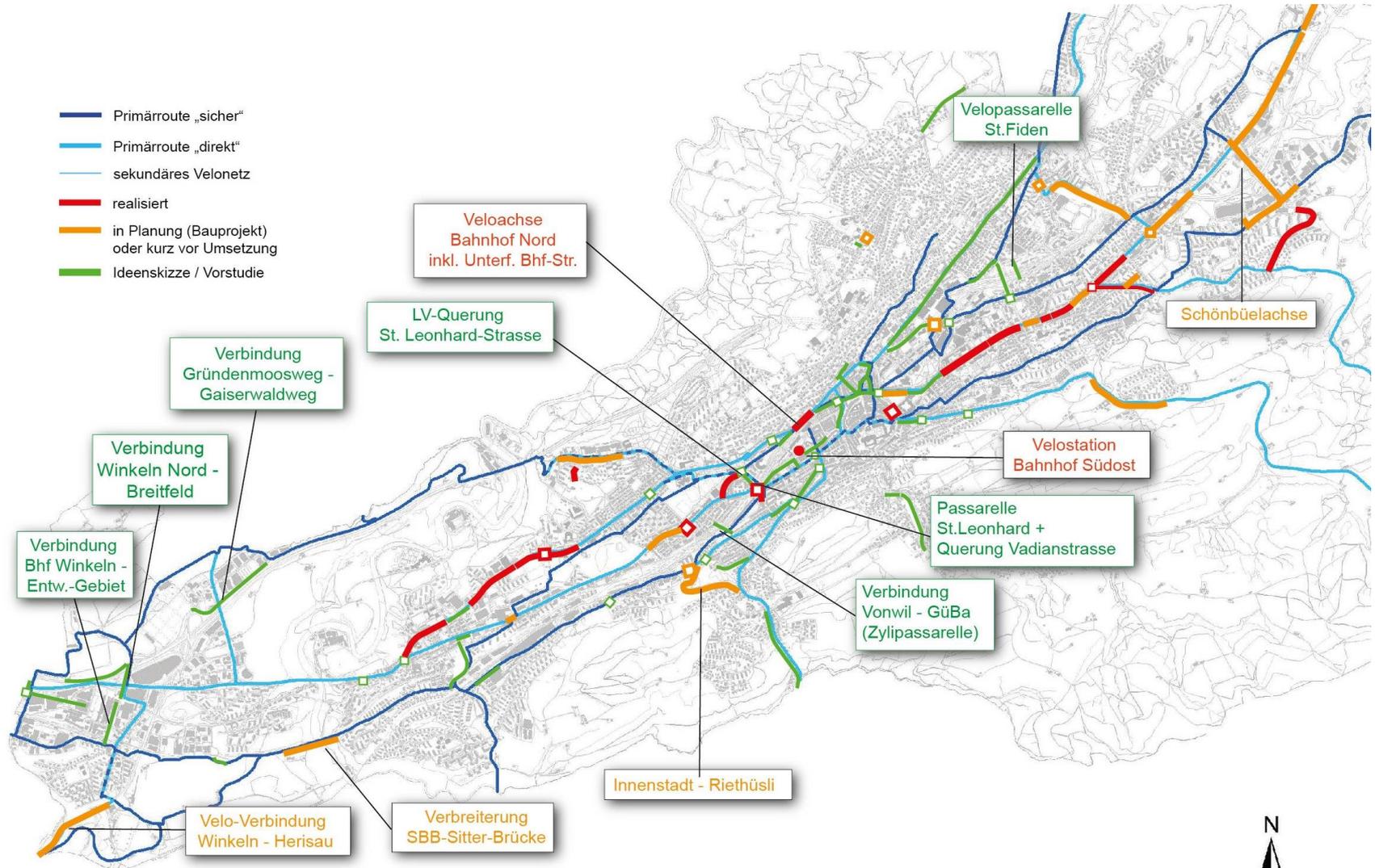
Veloverkehrsinfrastruktur heute; Beispiel Langgasse



Veloverkehrsinfrastruktur geplant; Beispiel Langgasse



Stand Umsetzung FVV-Projekte (Stand Ende 2017)

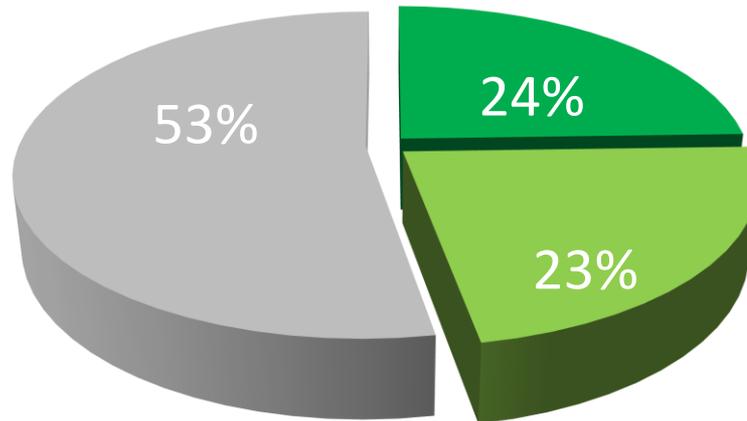


Stand Umsetzung FVV-Projekte (Sommer 2017) Agglomerationsprogramm 2. Generation

Stadt St.Gallen

- über 100 Massnahmen
- Investitionsvolumen beträgt rund CHF 45 Mio.

■ gebaut bzw. im Bau ■ Bauprojekt ■ Vorprojekt / Ideenskizze



Fazit / Zusammenfassung

- Die Stadt St.Gallen ist «Entwicklungsland» im Veloverkehr
- Agglomerationsprogramm gibt «Rückenwind»
- Einige Verbesserungen infrastrukturell und kommunikativ umgesetzt, jedoch noch erst am Anfang
- Grosses Potential bei Sanierungen: «Chance(n) am Schopf packen», Spezial-Efforts von Seiten Planung erforderlich
- «E-Bike Boom» schafft Voraussetzung für eine praktisch flache Stadt, Infrastruktur hat Stadt in der Hand. Einzig das Wetter können wir (noch) nicht beeinflussen