



Massnahmenpaket Innenstadt St.Gallen

Damit die Stadt nicht zum Hinterhof der Einkaufszentren wird

Verkehrs-Club
der Schweiz

VCS

Fussverkehr Schweiz
Schweizerischer Fussgängerklub
und Fussgänger

Motivation

Der Trend zu immer mehr Einkaufszentren, Fach- und Verbrauchermärkten auf der grünen Wiese und in peripheren Gewerbe- und Industriezonen ist ungebrochen. Ein Blick in den Westen St.Gallens zeigt dies eindrücklich auf. Tatsache ist, dass sich die Fahrten für Einkäufe und Freizeitvergnügen – die heute bereits zwei Drittel aller zurückgelegten Wege ¹ ausmachen – Jahr für Jahr verlängern. Entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels ist immer die Erreichbarkeit eines Standorts. Sei dies mit dem Auto, dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss. Der Standort eines Geschäftes bestimmt damit direkt die Art und den Umfang der Mobilität.

Diese Entwicklung geht nicht spurlos am Einkaufsstandort Innenstadt vorbei. Die Peripherie lockt mit relativ tiefen Bodenpreisen, grossen Bauparzellen, grosszügigem Raum- und Parkplatzangebot und geringeren Auflagen bei der Baubewilligung. Es ist aber auch festzuhalten, dass die Innenstadt mit Neumarkt, Globus, der «neuen» Webersbleiche, CoopCity und anderen ebenfalls sogenannten «integrierte» Einkaufszentren bietet. Mit ihrem Branchenmix stellen sie eine attraktive Bereicherung für das Einkaufserlebnis dar und wirken als eigentliche Publikumsmagnete.

Mit den in diesem Massnahmenpaket enthaltenen Vorschlägen möchten wir die Diskussion um den Umgang mit der Mobilität im städtischen Raum versachlichen. Diese dreht sich oft genug ausschliesslich um die Anzahl verfügbarer Parkplätze. Mit konkreten Vorschlägen wollen wir Möglichkeiten zur Aufwertung der St.Galler Innenstadt aufzeigen. Es braucht in den nächsten Jahren einen Effort, um möglichst viele umweltbelastende und platzraubende Fahrten auf den Fuss- und Veloverkehr oder den öffentlichen Verkehr umzulagern. Dafür sind neue Lösungen gefragt.

¹ *Bundesamt für Statistik: Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Faktenblatt. Neuchâtel, 15. Mai 2007.*

Inhalt

Ausgangslage	4
Fussverkehr: Einführung	6
Bauliche Massnahmen	8
Verkehrsregime Innenstadt	10
Veloverkehr: Einführung	12
Gesamtsicht	14
Bauliche Massnahmen	16
Öffentlicher Verkehr	18
Motorisierter Individualverkehr	20
Orientierung im Stadtverkehr	22
Dienstleistungen in der Innenstadt	24
Nutzung von Innenstädten	26
Quellenverzeichnis	28

Impressum

Herausgeber, Bestelladresse: Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Sektion St.Gallen/Appenzell
Marktgasse 14, 9004 St.Gallen
www.vcs-sgap.ch, info@vcs-sgap.ch

in Zusammenarbeit mit: Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
www.fussverkehr.ch, info@fussverkehr.ch

Autoren:

- Andreas Bernhardsgrütter, Raumplaner HTL/FSU/SVI
- Stefan Manser, Student Raumplanung
- Daniel Schöbi, dipl. Ing. ETH/SVI

Lektorat:

- Thomas Schweizer, Geschäftsführer Fussverkehr Schweiz, Zürich
- Thomas Schwager, Geschäftsleiter VCS Sektion St.Gallen/Appenzell

Gestaltung: Stefan Manser

Fotos: siehe Quellenverzeichnis

Erscheinungsdatum: Juli 2007

Preis: CHF 30.00,
CHF 20.00 für Mitglieder von VCS sowie Fussverkehr Schweiz

Ausgangslage

Herausforderung

Seit 1970 hat sich im Schweizer Detailhandel die Zahl der Verkaufsstellen fast halbiert, während sich in der gleichen Zeit die Grösse der Verkaufsfläche mehr als verdoppelt hat ¹! Das Konzept der Selbstbedienung erfordert eine attraktive Warenpräsentation, ein wichtiger Punkt im Wettbewerb des Detailhandels.

Es muss zudem ausreichend Raum für das Zirkulieren zwischen den Verkaufsräumen zur Verfügung stehen. Mit der Ausdehnung der Verkaufsfläche ging die Produktivität (Umsatz pro Quadratmeter) und der Personalbestand (Arbeitsplatz pro Umsatzfranken) stark zurück.

Grundsätzlich zieht es den Handel in die Nähe grosser Kundenpotenziale, ob die Kunden nun zu Fuss, per Velo, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto den Weg ins Geschäft finden. Zu den bevorzugten Standorten gehören jene bei Autobahnanschlüssen, bei Bahnhöfen und anderen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs. Und natürlich die Stadtzentren. Die allgemeine Tendenz geht aber eindeutig in Richtung Aus- und Neubau abseits gelegener Geschäfte. Die Konzentration des Angebots in autobahnnahe Standorten ermöglicht den Investoren beträchtliche Einsparungen. Der Bau geht rationell und schnell über die Bühne, die Warenanlieferung ist einfacher als in der Innenstadt, Parkplätze lassen sich billig erstellen. Die Kundschaft schätzt es, ein reichhaltiges Angebot unter einem Dach zu finden. Und dies oft zu tieferen Preisen als in der Stadt.

Die Schwindsucht des Detailhandels im Dorf, im Quartier und auch im Stadtzentrum ist die logische Folge. Die Kaufkraft wächst nicht im gleichen Tempo wie die neuen peripheren Verkaufsflächen. Dies bedeutet auch, dass die durchschnittlichen Distanzen zu den Geschäften grösser werden und auf schnellere Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Verkehr (ÖV) umgestiegen wird. Dies erzeugt eine «Verinselung» und die Schaffung unattraktiver Durchfahrtsräume, was den Anliegen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit diametral entgegen läuft.

Die Rolle der Innenstadt

Die Innenstadt ist Stadtzentrum. Sie weist auf kleiner, überschaubarer Fläche geschichtsträchtiges und städtebauliche Besonderheiten auf. Im Vergleich zu neueren Stadtteilen verfügt sie über einen «Bedeutungsüberschuss» in Öffentlichkeit, Handel, Kultur und Bildung, Verwaltung und Politik, der weit über die Stadtgrenzen hinausgeht. Die Innenstadt repräsentiert in der Vorstellung von Besucherinnen und Besuchern St.Gallen als Ganzes und stiftet Identität für die Wohnbevölkerung.

Handel, Einkauf und Dienstleistungen sind Funktionsschwerpunkte einer Stadt und tragen zur Lebendigkeit bei. Die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsträgern ist wichtig. Sie ist aber nur eine von mehreren Voraussetzungen für eine lebendige und attraktive Innenstadt. Genauso wichtig sind Vielfalt der Nutzungen und die Aufenthaltsqualität.

80% der Kundschaft reist per «Langsamverkehr» (Fuss- und Veloverkehr) oder dem öffentlichen Verkehr in die Innenstadt ². Weniger als 20% tun dies mit dem Auto (vgl. Tabelle S. 26). Zu Fuss gehende sind für den städtischen Raum die wichtigsten Verkehrsteilnehmenden: Sie verbinden Mobilität mit Aufenthalt, das Nützliche mit dem Angenehmen. Voraussetzung: Der «Mix» und die Aufenthaltsqualität stimmt, und die Fusswege sind interessant und abwechslungsreich. Je attraktiver ein Weg ist, desto kürzer erscheint er uns. Und desto länger werden die als «zumutbar» empfundenen Distanzen. Eine hohe Erschliessungsqualität vergrössert das Einzugsgebiet der Innenstadt und verlinkt sie mit den umliegenden Quartieren.

¹ Schweiz. Verkaufsförderungs-Forum: *Detailhandel Schweiz, Analysen-Strukturen-Trends*. IHA, GfM Institut für Marktanalysen AG, Hergiswil

² Swiss Retail Federation: *Einkaufen in der Innenstadt*. Institut für Handelsforschung, Köln 2004



Platzbedarf der Verkehrsmittel

Der VCS St.Gallen/Appenzell hat 2003 anlässlich einer Aktion eindrücklich aufgezeigt, wie unterschiedlich der Platzbedarf von öffentlichem und privatem Verkehr ist. Um 80 Personen in die Stadt zu transportieren sind bei durchschnittlicher Belegung über 60 Autos erforderlich. Die gleiche Kapazität bringt ein einziger Linienbus auf. Das beschränkte Raumangebot einer Stadt erfordert effiziente Verkehrsmittel, um die steigenden Mobilitätsbedürfnisse zu bewältigen.



Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel
 Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist innerhalb dichter Siedlungsgebiete zu wenig leistungsfähig, um wesentliches Verkehrswachstum ohne massive Infrastrukturbauten zu bewältigen. Ein direkter Vergleich von zwei Verkehrsna-delöhren zeigt die unterschiedliche Leistungsfähigkeit eindrücklich: Während sich im stockenden Kolonnenverkehr auf dem Unteren Graben rund 1000 Personen pro Richtung, Spur und Stunde transportieren lassen, bewegen rund 50 Busse, Trolleys und Zugkompositionen auf einer einzigen Spur des öffentlichen Verkehrs pro Richtung und Stunde ein Mehrfaches an Fahrgästen. Die Kapazitätsgrenze ist dabei noch nicht erreicht, und ein weiterer Ausbau erfordert keine teuren Infrastrukturausbauten.

Die Situation am Marktplatz ermöglicht den zu Fuss gehenden jederzeit das spontane Überqueren der Verkehrsfläche, während die Trennwirkung beim motorisierten Verkehr am Unteren Graben und die Lärm- und Luftbelastung um ein Mehrfaches grösser sind!

Fussverkehr: Einführung

Zu Fuss Gehende sind gute Kunden

Über 40 % der Wegetappen im Einkaufsverkehr werden zu Fuss zurückgelegt. FussgängerInnen kaufen pro Besuch zwar weniger als Autofahrende ein – dafür kommen sie in der Regel mehrmals wöchentlich. Der typische Quartierladen lebt zu rund zwei Dritteln vom «Fussverkehr». In einem Innenstadtladen einer mittelgrossen Stadt wie St.Gallen ist etwa die Hälfte der Kundschaft zu Fuss unterwegs ¹. In Randlagen an Autobahnausfahrten beträgt der Fussverkehrsanteil nur gerade null bis fünf Prozent ².

In grösseren Städten kommt 60 % der Kundschaft mit dem ÖV, 17 % mit dem Auto und *nur* 10 % zu Fuss ³. In der Innenstadt legen dann aber sämtliche Kundinnen und Kunden teilweise beträchtliche Strecken zu Fuss zurück. Denn auch wer mit dem Auto oder dem ÖV anreist, ist in aller Regel zu Fuss unterwegs. So legt nach einer Untersuchung ⁴ in Aachen ein durchschnittlicher Kunde einen Fussweg von werktags 2150 m und samstags 2400 m zurück. Dabei werden werktags 4,6 und am Samstag 5,5 Geschäfte besucht. Oft wird das Shopping mit Restaurantbesuchen oder kulturellen Anlässen kombiniert. Oder einfach *nur* mit bummeln, sitzen, sehen und gesehen werden. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Fussverkehrs ist offensichtlich:

Zu Fuss Gehende als Kunden

Der Fussgängerverkehr ist das entscheidende Kriterium bei der Standortwahl von Geschäften. Orte mit hohen Fussgängerströmen verfügen über entsprechende Umsätze und weisen auch hohe Mieten auf. Dies zeigt deutlich, wie attraktiv Lagen an belebten Fussgängerzonen sind.

Gehen spart Flächen – und damit Kosten

Der Fussverkehr ist beim Flächenbedarf am genügsamsten⁵: Ein Fussgänger benötigt zwei, ein Radfahrer zehn, ein Busfahrer 15 und ein Autofahrer 120 Quadratmeter. Zudem benötigen zu Fuss Gehende keine teuren Parkplätze.

Gehen ist gesund

Regelmässige Bewegung ist die beste Gesundheitsvorsorge und hilft Arbeitsausfälle und Kosten im Gesundheitswesen einsparen.

Urbanität

Gehende Menschen beleben die Stadt. Durch Fussgänger frequentierte Quartiere und Strassenzüge sind sicherer. Dies schafft die Voraussetzung für ein vielfältiges Nebeneinander von Wohnen, Einkaufen, Schule und Arbeit: Die Fussgängerdichte ist ein untrügliches Zeichen der Urbanität und Attraktivität eines Zentrums. Sie ist Ausdruck seiner wirtschaftlichen Kraft.

Bedürfnisse

Wer den Fussverkehr fördern möchte, muss die spezifischen Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger berücksichtigen:

- Direkte Wege: Zu Fuss Gehende sind sehr «umwegempfindlich». Umwege erhöhen den spezifischen Widerstand und führen dazu, dass ein Weg gemieden wird.
- Attraktives Umfeld: Wer zu Fuss unterwegs ist, erlebt das Umfeld unmittelbar. Und will dabei auch etwas erleben!

¹ Socialdata München: Stadt Luzern, Baudirektion: Mobilität in Luzern, Innenstadt, Juni 1997

² Arge Metron/Transitec/Fussverkehr Schweiz: Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten Schlussbericht SVI 2001/545, 21.9.2006

³ Swiss Retail Federation: Einkaufen in der Innenstadt. Institut für Handelsforschung, Köln 2004

⁴ Hartmut H. Topp: Erreichbarkeit, Parkraum und Einzelhandel der Innenstadt in Strassenverkehrstechnik 5/98

⁵ Fuss e.V.: Gehen bewegt die Stadt, Berlin 2005



Bleicheli St.Gallen

Das Bleicheli war früher ein kleingewerblich bestimmtes Gebiet mit kleinstrukturierten Bauten am Rande der Altstadt. Mit dem Ausbau des Hauptsitzes der Raiffeisengruppe entstand ein monofunktionales Stadtquartier mit grossvolumigen Bürobauten. Die Räume zwischen den Gebäuden blieben Restflächen mit Hinterhofcharakter.

In dieser Situation entschieden sich die Künstlerin Pipilotti Rist und der Architekt Carlos Martinez im Rahmen eines eingeladenen Studienauftrages für eine starke Geste: Die Aussenräume wurden zu Innenräumen erklärt und mit einem roten Teppich ausgelegt. Der rote Teppich aus Kunststoffgranulat ist denn auch das bestimmende Gestaltungselement, und hält das heterogene Quartier zusammen. Die Möblierung der Aussenräume orientiert sich im Sinne einer Stadtlounge konsequent an Innenmobiliar mit Tischen, Bänken, Lampen und einer Wasserstelle.



Bahnhofstrasse Buchs

Die Buchser Bahnhofstrasse gilt als Einkaufsziel für die gesamte Region. An ihr liegen diverse Geschäfte. Mit einem Umbau der Strasse wurde eine angenehme Einkaufsatmosphäre und ein fussgängerfreundliches Zentrum geschaffen. Mit der Umgestaltung wurden die seitlichen Parkplätze entfernt und die Fahrbahn verschmälert. Dadurch liess sich mehr Platz für den Fussverkehr gewinnen und der Strassenraum mit einer Baumreihe freundlicher gestalten.



Altstadt Chur

Das Gestaltungskonzept der dritten Etappe geht auf einen Wettbewerb zurück. Ein breites Natursteinband mit grossformatigen Platten zieht sich durch die Hauptgasse. Die übrigen Flächen wurden gepflästert.

Das Natursteinband als flache Ebene ist insbesondere bei allen Personen beliebt, welche etwas mit Rädern mit sich, vor sich oder nach sich ziehen oder stossen. Die Gestaltung mit wenigen Materialien und die zurückhaltende Möblierung sorgen für eine gediegene Ausstrahlung. Die Gestaltung zeigt sich zeitgemäss und fügt sich in die Altstadt ein, ohne sich historisierend anzubiedern.

Fussverkehr: Bauliche Massnahmen

Gestaltung

Wer zu Fuss unterwegs ist, der bewegt sich langsam und nimmt die unmittelbare Umgebung sehr direkt auf. Dies betrifft eine interessante Altstadtkulisse wie auch ein ansprechendes Angebot im Schaufenster. Umgekehrt aber auch Lärm, Gestank und unattraktive Wartezeiten an Fussgängerübergängen. Gefährdungen im Verkehr werden als bedrohlich wahrgenommen.

Untersuchungen haben gezeigt, dass dank einer guten Gestaltung Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich längere Wege unternehmen. Öde Flächen werden gemieden. So trennt etwa die vierspurige Strasse beim Blumenmarkt die nördliche Altstadt von den Fussgängerströmen ab.

Vorbild Einkaufszentren?

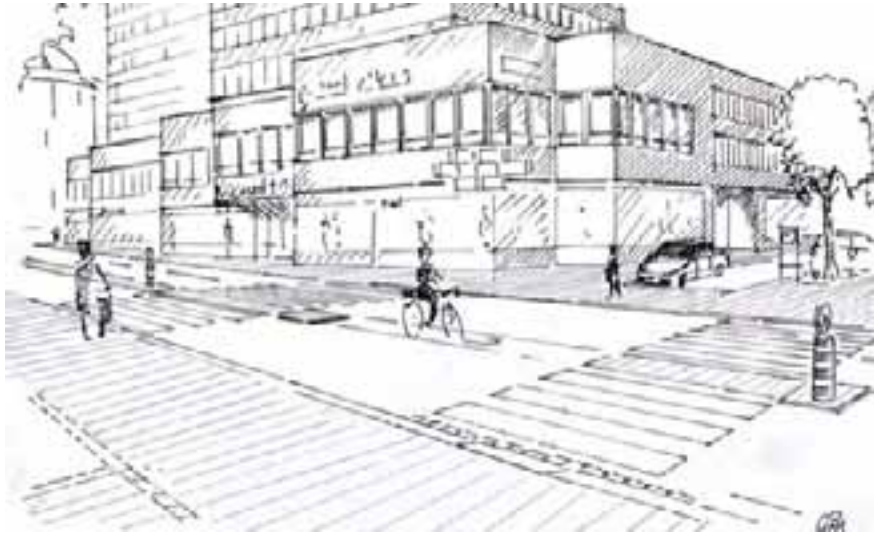
In Einkaufszentren besteht zwischen den Läden kein motorisierter Verkehr. Die einzelnen Geschäfte lassen sich von der Mall aus ungehindert und gefahrlos erreichen. Nur in der Innenstadt ist man der Meinung, dass vor jedem Ladeneingang auch ein Parkplatz platziert sein muss. Entsprechende Störungen werden dabei für die eigenen Kunden in Kauf genommen.

Beläge, Bepflanzung und Möblierung

Zu einem guten Komfort gehören harte und ebene Beläge sowie Sitzgelegenheiten, aber auch schattenspendende Bäume oder Trinkbrunnen. Für gehbehinderte Personen lassen sich auch bei gepflästerten Platzflächen durch Steinbänder gute Bedingungen schaffen.



Mögliche Gestaltung der Goliathgasse
Wo heute noch Autos parkieren, entsteht Platz für Strassencafés. Ein Steinband ermöglicht einen hohen Gehkomfort in einer der Altstadtsituation angemessenen Gestaltung.



Vadianstrasse St.Gallen

Auf der Vadianstrasse besteht ein grosser Passantenstrom. Im Bereich des Neumarkts steht aber nur ein sehr schmales Trottoir zur Verfügung. Zudem muss die dreispurige Kornhausstrasse ohne Mittelinsel überquert werden. Die Darstellung zeigt einen beispielhaften Gestaltungsvorschlag. Handlungsbedarf besteht bei etlichen weiteren wichtigen Querungsstellen wie etwa beim Multertor, am Platztor, auf der Leonhardstrasse im Bereich der Kantonalbank oder am Schibenertor und der Verbindung Poststrasse – Neugasse.

Verbindung von Begegnungszonen

Deutliche Verbesserungen für Fussgänger ergäben sich durch die Verbindung von bestehenden Begegnungs- und Fussgängerzonen in der St.Galler Innenstadt. Damit sind durchgehende Begegnungszonen vom Bahnhof bzw. Neumarkt bis in die Altstadt gemeint.



Einkaufsstrasse Biel

Begonnen hat der Umbau mit einem im Jahre 1996 ausgeschriebenen Wettbewerb. Im Siegerprojekt «Nuits blanches» ist die Beleuchtung das augenfälligste Gestaltungselement. Die Gestalter reihen – unabhängig der dahinter liegenden Gebäude oder Querstrassen – die filigranen Streuscheinwerfer immer im gleichen Abstand entlang der Strasse aneinander. So entsteht ein eigenständiges Bild des gesamten Strassenzuges.

Das zweite Gestaltungsmerkmal sind die in den Boden eingelegten Granitstreifen. Die gemeinsame Sprache der Gestaltungselemente macht aus den drei bis anhin nicht zwingend zusammengehörigen Strassen tagsüber wie auch nachts eine zusammenhängende Achse.



Trinkbrunnen Graz

Ein Trinkbrunnen erlaubt es, sich zu erfrischen. Anders als bei den meisten Brunnen der Stadt St.Gallen, deren Wasserstrahl zum Trinken meist unerreichbar ist, lässt sich dabei bequem der Durst stillen. Eine kleine Geste an die Gäste.

Fussverkehr: Verkehrsregime Innenstadt

Ausgangslage

Heute gelten im Gebiet der Innenstadt verschiedene Verkehrsregimes. Während in der zentralen Altstadt ein Fahrverbot mit Anlieferungszeiten bis um 13.00 Uhr besteht, ist die südliche Altstadt einer Begegnungszone zugeteilt. Im Bereich des Blumenmarktes und in der nördlichen Altstadt ist heute die Parkierung und Durchfahrt mit dem motorisierten Verkehr noch möglich. Mit dem Ausbau des Parkplatzangebotes im Brühltor, im Kongresshotel Einstein, der Webersbleiche und weiteren Parkgaragen wird das bisherige Angebot im Bereich der Altstadt um ein Drittel erhöht. Dies ermöglicht schon heute den Abbau der bisherigen Parkplätze in der Innenstadt. Und dies ohne den Bau einer zusätzlichen Parkgarage unter dem Marktplatz.

Massnahme

Die Altstadt wird bis auf die Begegnungszone im südlichen Teil als Fussgängerzone signalisiert. Der Zubringerverkehr wird nur bis 11.00 Uhr zugelassen. Für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr werden Ausnahmen signalisiert. Die Strassen und Plätze in der Innenstadt werden etappenweise als Fussgängerzonen gestaltet.

Wirkung und Nutzen

Diese Massnahmen werten den ganzen Altstadtbereich auf. Die bisherige breite Strasse im Bereich des Blumenmarktes lässt sich neu als Platz gestalten und nutzen. Die schmalen Gassen in der nördlichen Altstadt werden für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Zum Vorteil für die Besucherinnen und Besucher und die anliegenden Geschäfte, aber auch für die Anwohner. Die bisherige städtebauliche Zäsur durch die vierspurige Strasse am Marktplatz entfällt, wodurch sich insbesondere die nördliche Altstadt näher an die Fussgängerströme anbinden lässt.

Störungen durch Anlieferungen am Mittag werden durch die kürzeren Anlieferungszeiten reduziert. In der Fussgängerzone hat der Fussverkehr gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden Vortritt: Es gilt überall Schritttempo.



Mögliche Gestaltung Blumenmarkt: Die heute zu breite Strasse wird als Platzfläche gestaltet und die nördliche Altstadt damit besser an den Marktplatz angebunden.



Altstadt Winterthur

Die Winterthurer Altstadt verfügt über die grösste Fussgängerzone der Schweiz. Für einen ausgedehnten Einkaufsbummel bietet sie eine erstaunliche Auswahl: Neben Detaillisten und vielen Kleidergeschäften, kunsthandwerklichen und originellen Läden sind hier auch verschiedene Möbelhäuser sowie die Migros einquartiert. Im Vergleich mit der St.Galler Altstadt bildet Winterthur als Einkaufsort eine grössere Vielfalt mit einem besseren Nutzungsmix.

Die Altstadt lebt aber nicht nur durch die Läden während den Öffnungszeiten, sondern auch durch Theater, Kinos, Wohnungen, Hotels, Altersheim und viele Gaststätten. Gartenbeizen und schön gestaltete Plätze – auch ein Kinderspielplatz – gehören zum kunterbunten Angebot.

Der Grundstein für diese Entwicklung wurde – in verschiedenen Schritten – mit der Einrichtung einer grosszügigen Fussgängerzone über die gesamte Altstadt gelegt. 1973 stimmte die Bevölkerung mit grossem Mehr einer verkehrsfreien Zone im Stadtkern zu. Bis zur Eröffnung waren aber lange Rechtsstreitigkeiten zu überwinden, bis die bestehenden Parkplätze tatsächlich abgeräumt werden konnten.



Verkehrsregime Fussgängerzone Chur

Mit der Eröffnung der letzten Umbauetappe im Frühling 2005 wurde auch das Churer Verkehrsregime geändert und eine Fussgängerzone eingeführt. Vorher galt – ähnlich wie heute in St.Gallen – ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge. In der neu geschaffenen Fussgängerzone gilt nun für den erlaubten Fahrverkehr während den Anlieferungszeiten Schritttempo und Fussgängervortritt. Die Anlieferung ist nur noch bis 11.00 Uhr erlaubt.



Graz: Tram in der Fussgängerzone

Die Altstadt von Graz steht als Weltkulturerbe unter Unesco-Schutz. Die Altstadt wurde grossflächig einer Fussgängerzone zugewiesen. Zulässig ist neben dem Fuss- und Veloverkehr nur noch der Tramverkehr, welcher auf sechs Linien die Altstadt quert. Trotz recht engen Verhältnissen funktioniert das Nebeneinander mit den Trams recht gut. Das Tram geniesst – anders als der Bus – gegenüber dem Fussverkehr auch in einer Fussgängerzone den Vortritt.

Veloverkehr: Einführung

Ausgangslage

Für Velofahrerinnen und Velofahrer als ungeschützte Verkehrsteilnehmende sind Attraktivität und Sicherheit untrennbar miteinander verbunden. Velofahrende suchen sich möglichst direkte und schnelle Wege. Entsprechend engmaschig soll das Netz möglicher Verbindungen sein. Dabei spielt es grundsätzlich keine Rolle, ob eine Route auf einer Haupt- oder einer Quartierstrasse verläuft, solange die Sicherheit gewährleistet ist.

Das Sicherheitsgefühl wird gesteigert durch ausreichende Wegbreiten, eine klare Verkehrsführung und die Vorhersehbarkeit der Ereignisse. Untersuchungen belegen, dass innerorts das Unfallrisiko auf separierten Radwegen oft höher ist als bei der gemeinsamen Führung mit dem Autoverkehr. Das Velo muss als Selbstverständlichkeit im Stadtverkehr einen sicheren Platz finden. Erst dies ermöglicht eine Verbesserung des Verkehrsklimas zu Gunsten des Veloverkehrs. Es sind Massnahmen erforderlich, die ein Miteinander von Velos und Autos erleichtern, indem sie ein korrektes und sicheres Verhalten beider Verkehrsträger fördert und unterstützt. Insbesondere in Knoten sind sichere Veloführungen von grosser Bedeutung, weil hier die Unsicherheit von Velofahrenden am grössten ist.

Bedeutung

Der Radverkehr ist volkswirtschaftlich hocheffizient und birgt ein hohes Wachstumspotenzial. Er ist ein idealer Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Velofahrende legen meist Distanzen zwischen 200 Meter und zwei Kilometer zurück. 80 % sämtlicher Velowegetappen bleiben unter drei Kilometer. Auch ein Drittel aller Autofahrten ist kürzer als drei Kilometer. Das Einzugsgebiet für den Veloverkehr für die St.Galler Innenstadt ist damit praktisch die ganze Stadt. Da sie ohne Fremdenergie unterwegs sind, sind Velofahrende umwegempfindlich und benötigen direkte, hindernisfreie und sichere Wege und eine ausreichende Infrastruktur für die Parkierung.

Die Velofreundlichkeit umfasst ein ganzes Bündel gut aufeinander abgestimmter Massnahmen. Gut beschilderte, dicht vernetzte und sichere Velowege sorgen für optimales Vorankommen. Funktionelle Veloabstellplätze schützen vor Wetter und Diebstahl. Die rasche Sanierung unfallträchtiger Schwachpunkte macht das Velofahren sicherer. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit hält die Bevölkerung über die Velopolitik auf dem Laufenden und motiviert zur Velonutzung. Dazu gehört auch ein regelmässig aktualisierter Velostadtplan.

Prozess

In St.Gallen fehlt eine systematische Herangehensweise bei der Planung des Radverkehrs gänzlich. Ein Veloverkehrsplan ist mehr als ein Plan mit Radwegen oder eine Auflistung von Hauptradwegverbindungen: Der Veloverkehr ist als System zu betrachten. Neben Verbesserungen bei der Infrastruktur braucht es Information, Marketing und eine Gesamtstrategie über die nächsten Jahre. Indem zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen differenziert wird, lassen sich Prioritäten setzen.

Jeder Plan ist nur so gut, wie er auch umgesetzt wird. Darum braucht es ein Qualitätsinstrument, um die Wirkung zu überprüfen. Wichtig ist die Schaffung eines Veloforums, wo alle veloverkehrsrelevanten Planungen und Vorhaben vorgestellt und diskutiert werden. Anzustreben ist eine Auditierung mit BYPAD¹. Das «Bicycle Policy Audit» stellt ein Instrument dar, mit dem sich eine systematische und effiziente Entwicklungspolitik für das Velo realisieren lässt. Dabei wird im Rahmen eines Qualitätssicherungssystems eine ständige Erfolgskontrolle der entsprechenden Massnahmen durchgeführt. BYPAD untersucht in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie sich eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleisten lässt.

¹ Weitere Infos unter www.bypad.org



Verbesserungen für den Veloverkehr

Spätestens seit der Veloinitiative im Jahr 1987 ist auch die Stadt St.Gallen in der Förderung des Veloverkehrs aktiv. Dazu gehören erfolgreich umgesetzte Massnahmen wie der Bau von Radstreifen und Radwegen, ein Angebot an gedeckten Parkierungsanlagen oder die Einsetzung eines Velobeauftragten. Kleinere Verbesserungsvorschläge werden laufend in den zweimal jährlich stattfindenden Gesprächen zwischen dem VCS und der IG Velo einerseits und Vertretern des städtischen Tiefbauamtes sowie der Stadtpolizei diskutiert.

Neue Velohauptroute durch die Innenstadt

Die offizielle Veloroute in der wichtigen West-Ost-Hauptachse führt in der Innenstadt durch verschiedene Engpässe und führt zu Konflikten mit Fussgängern. Neben dieser «Bummelroute» schlagen wir neu vor, Routen über den Gallusplatz und eine Direktverbindung über den Marktplatz/Bohl für den Veloverkehr zu signalisieren. Damit würde sich für Velofahrende die Erreichbarkeit der Innenstadt, aber auch des Bahnhofs, des Spitals, von Schulen und Museen usw. verbessern.



Schmiedgasse

Die Schmiedgasse ist heute Teil der Hauptveloroute durch die Altstadt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der hohen Randsteine sind Begegnungen mit dem entgegenkommenden Verkehr aber kritisch. Dank der Neugestaltung der Schmiedgasse lässt sich die Situation durch die Einebnung der Fahrbahn wesentlich verbessern. Die geplante Sperrung des Durchgangsverkehrs wird den Autoverkehr in der südlichen Altstadt ausdünnen und dadurch die Situation für den Veloverkehr entschärfen.



Bitte absteigen!

Velofahrende werden in St.Gallen selbst auf offiziellen Routen unnötig gebremst. Die Verkehrsführung für den Veloverkehr beim Globus und zur Vadianstrasse ist äusserst unklar – und damit auch die Missachtungsquote hoch. Konflikte mit dem Fussverkehr sind vorprogrammiert.

Veloverkehr: Gesamtsicht

Integration in der Planung

Der öffentliche Strassenraum wird insbesondere im städtischen Umfeld von vielen Nutzungen beansprucht. Daneben muss der Strassenraum hohen städtebaulichen Kriterien genügen. Aussenräume sind aufzuwerten durch das Schaffen von Freiräumen und neuen Grünanlagen. Planung und Umsetzung von Massnahmen für den Veloverkehr sind deshalb anspruchsvolle Aufgaben. Die frühzeitige Koordination ist Voraussetzung, dass den verschiedenen, teilweise gegenläufigen Interessen Rechnung getragen werden kann. Damit lassen sich schwierige, oft nicht mehr mögliche Nachbesserungen vermeiden. Die Radwegführung soll dabei generell *eindeutig, stetig* und *sicher* sein.

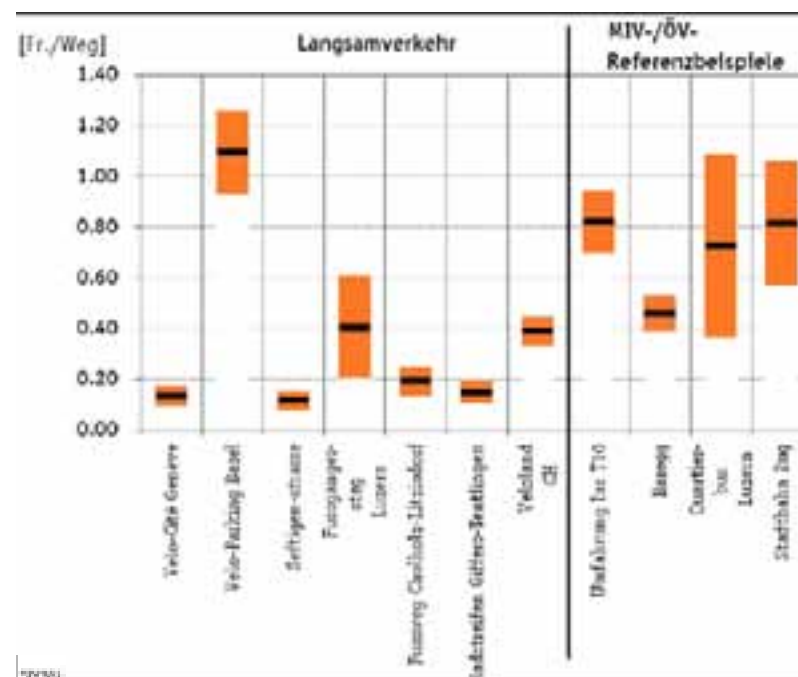
Gesamtmobilität

Im Zusammenhang mit der laufenden Überarbeitung des St.Galler Richtplans gebührt dem Langsamverkehr ausreichend Platz. Für die Förderung des Velos sprechen folgende Aspekte:

- Velomassnahmen weisen wie der Fussverkehr die beste Kosteneffizienz auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von infrastrukturellen und betrieblichen Verbesserungen für den Veloverkehr ist deutlich besser als der Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen oder gar den motorisierten Verkehr.
- Auf kurzen bis mittleren Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entlastet der Veloverkehr den an seine Kapazitätsgrenzen stossenden motorisierten Verkehr und trägt damit zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems bei.
- Velofahren fördert die Gesundheit und entlastet die Volkswirtschaft von Gesundheitskosten, die aufgrund von Bewegungsmangel anfallen.
- Für Kinder und Jugendliche ist das Velo meist das erste Verkehrsmittel, mit dem sie individuell ihre Umgebung erfahren können.
- Velofahrende beleben den öffentlichen Raum
- attraktive Velorouten geben Impulse für Freizeit und Tourismus
- Radwegführung generell: eindeutig, stetig, sicher

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Massnahmen für den Veloverkehr sind im Allgemeinen sehr kostengünstig, da häufig nur Ergänzungen auf dem bestehenden Strassennetz vorzunehmen sind. Eine Studie der INFRAS¹ im Auftrag des ASTRA (Bundesamt für Strassen) weist für Velomassnahmen diesen Vorteil aus. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von infrastrukturellen und betrieblichen Verbesserungen für den Veloverkehr ist deutlich besser als der Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen und den motorisierten Verkehr.



¹ Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, INFRAS im Auftrag des ASTRA, 2003



Einbahnstrassen für Velos freigeben!

Velofahrende suchen sich möglichst direkte und schnelle Wege. Entsprechend engmaschig muss das Netz möglicher Verbindungen sein.

Einbahnstrassen wie die Metzger- oder Webergasse sind für den Velogegenverkehr freizugeben, um ein engmaschiges und attraktives Velonetz zu erhalten. Ergebnisse von Untersuchungen in andern Städten zeigen, dass dadurch die Häufigkeit und Schwere von Unfällen nicht zunimmt.



Velofahren auf der Busspur

Hauptverkehrsstrassen mit Buslinien bilden oft die direkteste Verbindung. Nicht nur zwischen zwei Orten oder Quartieren, sondern auch von Aussenquartieren ins Zentrum. In Winterthur stehen die Busspuren auch den Velofahrenden offen. Die Massnahme hat sich bewährt und sollte auch in St.Gallen realisiert werden.



Velo und Bus können sich ergänzen

Durch die Lage zwischen den beiden Hügelzügen sind in St.Gallen Aufstiege unvermeidbar. Eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeit von Velos in öffentlichen Verkehrsmitteln macht auch Bergfahrten attraktiv.

Im Sinne der intermodalen Vernetzung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind auch Angebote des Fahrradverleihs und Bike + Ride sinnvolle Massnahmen.



Ausbildung und Kommunikation

Wesentliche Elemente einer Strategie zur Förderung des Veloverkehrs liegen neben der Infrastruktur in der Verkehrserziehung, Beratung und Kommunikation. Kinder sollen im Schulalter das Velofahren und das sichere Verhalten im Verkehr erlernen. Mit der Kommunikation realisierter Verbesserungen lässt sich die Öffentlichkeit sensibilisieren – und damit auch motivieren, vermehrt das Velo zu benützen. Das Image des Radfahrens hat grossen Einfluss auf den Anteil des Radverkehrs.

Veloverkehr: Bauliche Massnahmen

Eigenschaften des Veloverkehrs

Im Gegensatz zu Velowegen oder markierten Radrouten beginnt und endet eine Velofahrt immer vor einer (Haus-)Tür. Ein Verkehrssystem, das Velofahrenden ein Inseldasein auf eng begrenzten Velowegen abverlangt, ist deshalb von vorne herein zum Scheitern verurteilt. Der Veloverkehr gehört innerorts in erster Linie auf die Fahrbahn. Im Gegensatz zu den zu Fuss Gehenden nehmen sich Velofahrende auch eher als Verkehrsteilnehmende wahr. Sie sind eher zielgerichtet und die Aufmerksamkeit ist auf den Verkehr gerichtet.

Die erforderliche Netzdichte für den Veloverkehr und damit die flächendeckende Erschliessung vorhandener Quell- und Zielorte (Wohnort, Einkaufen, Schulen, Arbeitsplatz und Freizeitziele) ist auf das bestehende Strassennetz angewiesen. Im Siedlungsbereich lassen die Bedingungen eine sinnvolle Verkehrstrennung gar nicht zu. Oder aber es entstehen bei Nahtstellen zwischen Radweg und Strasse Gefahrenpunkte.

Ein entscheidender Faktor für ein sicheres Verhalten im Verkehr ist die gegenseitige Wahrnehmung und Rücksichtnahme. Ein Velofahrer benötigt einen Bewegungsraum von mindestens 1.20 m Breite. Radstreifen sollten deshalb eine Breite von 1.50 m aufweisen. Steigungen sind trotz moderner Fahrradtechnik ein Hindernis. 20 Meter Höhendifferenz entsprechen bezüglich Zeitaufwand und Energieeinsatz rund einem Kilometer zusätzlicher Weglänge.

Bauliche und betriebliche Hindernisse

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, weiss, dass der Veloverkehr immer wieder durch bauliche und betriebliche Barrieren behindert wird. Queren und Abbiegen sind oft mit grossen Risiken verbunden. Pfosten, Geländer, Engstellen, Bordsteine und Schienen sind eine Gefahrenquelle für die Velofahrenden. Die Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Modalsplit ist aber nur möglich, wenn die Infrastruktur sicher und komfortabel funktioniert. Die Anforderungen an die Sicherheit und eine direkte, komfortable sowie logische Verkehrsführung müssen möglichst ausgeglichen erfüllt sein.

Veloabstellanlagen

Gemäss Untersuchungen in Zürich werden 50% der abgestellten Velos nicht täglich gebraucht, sondern stehen über längere Zeit (länger als zwei Wochen!) ungenutzt da. Eine beträchtliche Zahl von Velos wird an Veloabstellplätzen vollends aufgegeben. Die übermässig lange abgestellten oder «herrenlosen» Velos sind für die Überlastung der Veloabstellanlagen wie zum Beispiel beim Bahnhof massgebend, wenn auch nicht allein verantwortlich.

Für die eigentliche Zielgruppe stehen jedenfalls zu wenig Plätze zur Verfügung. Des Weiteren sind gewisse Zweiradparkplätze von Rollern überstellt. Insbesondere die Veloabstellplätze an den besten Lagen sind für den täglichen Gebrauch frei zu halten!

Die Veloabstellanlagen sind gemäss folgenden Anforderungen zu verbessern:

- möglichst nahe bei den Zielen (z.B. Einkaufsläden)
- gut einsehbar und beleuchtet
- Witterungsgeschützt und mit Anbindemöglichkeit



Strassenraumgestaltung in Ascona

Die Gestaltung der Fahrbahnumterlage wirkt auf die Wahrnehmung und das Verhalten der Velofahrenden in weit stärkerem Masse als dies bei zu Fuss Gehenden der Fall ist. In Ascona führen durch den gepflasterten Bereich zwei Asphaltbänder. Diese Bänder kanalisieren die Velofahrenden, weil diese den Belag mit dem geringeren Rollwiderstand vorziehen. Details entscheiden oft, ob eine Route für den Veloverkehr attraktiv ist – oder halt gemieden wird.



Veloführung bei ÖV-Haltestellen

Für den Veloverkehr stellen Kaphaltestellen zusätzliche Gefahrenstellen dar. In St.Gallen sind im Bereich der Merkur und Calatrava-Bushaltestelle Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern vorprogrammiert. Die Führung des Veloverkehrs ist im Bereich Marktplatz/Bohl zusammen mit den Gestaltungsmaßnahmen und einer neuen «Velohauptroute» durch das Zentrum zu klären.

In Zürich wird mit einer klaren Signalisation konsequent aufgezeigt, auf welchen Routen die Velos ihren Weg finden sollen.



Veloabstellplätze

Wo Abstellmöglichkeiten fehlen, werden Velos direkt vor dem Eingang parkiert. Mit genügend gut platzierten Abstellanlagen, die regelmässig auf «Veloleichen» überprüft werden, lässt sich auch das «wilde Parkieren» an ungeeigneten Stellen vermindern.

Es soll nicht nur die Rede sein von grösseren Anlagen, sondern ganz besonders auch von genügend dezentralen, kleineren Abstellplätzen. Velofahren setzt voraus, dass man bis unmittelbar zum Ziel heranfahren kann.

Übrigens: Auf einem einzigen Autoparkplatz finden rund 12 Velokundinnen und -kunden Platz!



Velo-Selfservice-Stationen

Eine Selbstbedienungsservicestation – wie hier in Salzburg – erlaubt es, das Velo zu warten und vor Ort kleinere Reparaturen auszuführen. Luftdruckschlauch, Werkzeuge und Kettenöl stehen rund um die Uhr kostenlos zur Verfügung. So bleiben die Velos im Schuss.

Bedeutung

Eine Untersuchung der Swiss Retail Federation (Verband des Detailhandels) zum Einkaufsverhalten in der Innenstadt hat gezeigt, dass in den untersuchten grösseren Städten rund 70 Prozent der Kunden in Innenstädten mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Der grösste Vorteil der Innenstadt ist denn auch ihre zentrale Lage und ihre gegenüber den Einkaufszentren auf «der grünen Wiese» bessere Erreichbarkeit mit dem Zug und den regionalen und städtischen Bussen. Auch die Innenstadt St.Gallens wird von den meisten Buslinien bedient. Der Bahnhof St.Gallen ist als grösster ÖV-Knoten der Ostschweiz nur zehn Gehminuten vom Zentrum entfernt. Diesen gegenüber den peripheren Zentren bestehenden Wettbewerbsvorteil gilt es zu wahren.

Handlungsbedarf

Im Vergleich mit anderen Städten schneidet das Busangebot in St.Gallen insbesondere beim Alter des Fahrzeugparkes, bei den Abonnementkosten und der Reisegeschwindigkeit ungenügend ab¹. Mit der geplanten Neubeschaffung der Busse wird sich der Komfort dank bequemem Einstieg aber bald verbessern.

Die ungenügenden Reisegeschwindigkeiten sind durch die Behinderungen durch den Autoverkehr bedingt. Solche Konflikte lassen sich mit der diskutierten Eigentrossierung auf der Ost-West Achse verbessern, aber wohl nicht ganz verhindern. Kurz- bis mittelfristig dürften die Störungen des Busbetriebes mit Eröffnung zahlreicher weiterer Parkhäuser in der Innenstadt sogar noch zunehmen. So wird die Busbevorzugung an den Kreuzungen ausgerechnet an Spitzenzeiten ausgesetzt. Dies ist für das System des öffentlichen Verkehrs – welches auf die Einhaltung der Anschlüsse angewiesen ist – mehr als nur ärgerlich. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei der Abdeckung der südlichen Altstadt und angrenzender Gebiete an den öffentlichen Verkehr.

Vorschläge

Im Herbst 2003 hat der VCS in seiner Studie «Richtig Verkehrt»² zahlreiche Verbesserungsvorschläge für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingebracht. Diese reichen vom Tram, neuen Durchmesserlinien bis hin zu tariflichen Massnahmen. Neben diesen Vorschlägen schlagen wir kurz- bis mittelfristig folgende Verbesserungen vor:

Neue Buslinie südliche Altstadt

Eine neue Buslinie erschliesst das Gebiet Raiffeisen, Kongresszentrum Einstein und die südliche Altstadt mit dem Bahnhof. Gleichzeitig lässt sich das Gebiet Wildeggstrasse, Linsenbühl und das Quartier Flurhof besser erschliessen. Neue Bushaltestellen vor dem Hotel bzw. Kongresszentrum Einstein und bei der Talstation Mühleggbahn würden die südliche Altstadt mit Buskunden beleben. Die Linienführung der Linie 7 müsste auf dem östlichen Ast neu geführt und könnte beispielsweise via Bahnhof St.Fiden/Migros Bach zum Heiligkreuz geführt werden. Folgende neuen Linienverknüpfungen sind denkbar:

- Linie 2: Hagggen – Bahnhof – südliche Altstadt – Flurhof – Neudorf
- Linie 3: Heiligkreuz – Bahnhof – St.Georgen
- Linie 7: Abtwil – Bahnhof – St.Fiden - Heiligkreuz

Angebotsverdichtungen

Am Samstag und am Donnerstag Abend während dem Abendverkauf besteht der grösste Andrang. Aber ausgerechnet während diesen Zeiten ist das Fahrplanangebot auf dem Busnetz ausgedünnt und entspricht nicht dem üblichen Takt. Angebotsverdichtungen während diesen Spitzenzeiten verkürzen einerseits die Wartezeiten, erhöhen andererseits aber auch das Sitzplatzangebot und dienen damit auch dem Komfort.

Freie Fahrt für den Bus

Die Bevorzugung des Busses ist weiterhin sicher zu stellen, insbesondere im wichtigsten Bereich zwischen Kreuzbleiche und St.Fiden, bzw. der Olma. Dazu gehören ein autofreies Regime zwischen Union und Waaghaus, ein autofreier Bahnhofplatz und die Priorisierung an den Knoten. Einschränkungen der Busbevorzugung zu den Spitzenzeiten – wie sie im Bereich Kreuzbleiche praktiziert werden – sind inakzeptabel. Bestehende Kapazitätsprobleme des motorisierten Verkehrs sind nicht auf Kosten des öV zu lösen, sondern durch die Bereitstellung geeigneter Stauräume ausserhalb der Stadt.

Marketing

Ein Angebot, das benutzt werden will, muss auch beworben werden. Dadurch können einerseits bestehende Kunden in Ihrem Verhalten bestärkt werden, andererseits lassen sich auch neue Passagiere gewinnen. Nicht umsonst wenden Autokonzerne beträchtliche Mittel auf, um bestehende Kunden zu halten. Die vielfältigen Vorteile des öffentlichen Verkehrs für den Einzelnen sind aktiv zu kommunizieren. Ein gelungenes Beispiel intelligenter Werbung zeigt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bzw. die Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ).

¹ umverkehr Schweiz: öV-Test 2006, Zürich 2006

² VCS Sektion St.Gallen/Appenzell: Studie «Richtig verkehrt! Lösungen statt Strassenbau», St.Gallen September 2003



Verlauf der neuen Buslinie durch die Altstadt
Vorgeschlagene Linienverknüpfung der Buslinie 2:
Haggen – Bahnhof – südliche Altstadt –
Flurhof – Neudorf

Motorisierter Individualverkehr

Bedeutung

Die Bedeutung des motorisierten Verkehrs für den innerstädtischen Detailhandel ist gross. So wird gemäss Untersuchung der Swiss Retail Federation im Kernbereich grösserer Städte rund ein Drittel des Umsatzes mit Autokunden generiert. Streitpunkt in der öffentlichen Diskussion ist das Parkplatzangebot in der Innenstadt. Kundinnen und Kunden wünschen sich einfach erreichbare Parkplätze, die sie nicht lange suchen müssen. Zu berücksichtigen gilt es weiter, dass auch Autofahrende während ihres Einkaufsummels schnell mehrere Kilometer in der Innenstadt zu Fuss unterwegs sind.

Deutlich steigendes Parkplatz-Angebot

Das Parkplatzangebot in der Innenstadt wurde bzw. wird noch um 1300 Plätze oder rund 40 Prozent erhöht. Dazu zählen:

- 231 Parkplätze in der Erweiterung der Parkgarage am Brühltor
- 240 Parkplätze in der Parkgarage zum Einkaufszentrum Webersbleiche
- 285 Parkplätze im Kongresszentrum Einstein
- 60 Parkplätze in der Erweiterung Parkgarage Kantonalbank
- 205 Parkplätze im neu erstellten Athletik-Zentrum
- 300 Parkplätze im geplanten Neubau Bahnhof Nord (Fachhochschule)

Bei einer vorsichtig geschätzten fünffachen Belegung generieren diese Parkplätze täglich rund 13'000 Fahrten. Dies entspricht etwa der Hälfte des Verkehrs am Oberen Graben. Eine Untersuchung der Belegung der einzelnen Parkgaragen ¹ weist nach, dass von einer Knappheit nur an wenigen Tagen pro Jahr ausgegangen werden kann. Jeder Punkt der Altstadt lässt sich in einer Distanz von rund 200 m von einer Parkierungsanlage aus erreichen. An den etwas entfernten Anlagen hat es auch an einem Sonntagsverkauf vor Weihnachten noch Platz; mit einem Kombiticket Parkplatz/Bus liesse sich das Angebot und die Auslastung etwa der Anlage Kreuzbleiche verbessern.

Vorschläge

Der VCS fordert eine Aufhebung oberirdischer Parkplätze in der Innenstadt mit der Realisierung der Parkgaragen im Verhältnis von 1:1. Die rund 150 Plätze in der Altstadt sind mit den bereits eröffneten Garagen bereits mehr als kompensiert. Ein weiterer Ausbau des Angebotes ist auf Grund des bestehenden sehr grossen Angebotes nicht nötig. Und aufgrund des bereits stark belasteten Strassennetzes auch nicht zweckmässig.

Die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze macht aus verschiedenen Gründen Sinn:

- *Vermeidung von Zusatzverkehr*

100 neue öffentlich zugängliche Parkplätze sorgen für ca. 1000 bis 1500 Zusatzfahrten.

- *Vermeidung von Parksuchverkehr*

Eine Konzentration der Parkgaragen in grössere an das Parkleitsystem angeschlossene Anlagen führt zur Reduktion von Parksuchverkehr. Wenn aber einzelne oberirdische Parkplätze in der Altstadt noch bestehen, gehen viele Automobilisten nachsehen, ob noch einer frei ist – was dann eben selten der Fall ist.

- *Ortsbauliche Gründe*

Ein Parkplatz benötigt viel Platz im Strassenraum. Die Verlagerung in Parkhäuser erlaubt die Neunutzung und attraktivere Gestaltung der öffentlichen Aussenräume.

- *Verkehrsberuhigung*

Der Platz in der Altstadt lässt sich vom motorisierten Verkehr befreien.

- *Ökonomische Gründe*

Ein Abbau oberirdischer Parkplätze erhöht die Auslastung der Parkgaragen. Damit lassen sich die dort getätigten Investitionen besser amortisieren.

¹ VCS St.Gallen/Appenzell: Auswertung Belegung Parkplätze des Parkleitsystems Oktober 2005 bis März 2006



Parkplatzkompromiss Innenstadt Bern
 Mit dem Verkehrskompromiss wurde eine Plafonierung der Anzahl Parkplätze insgesamt und deren Verlegung in Tiefgaragen festgelegt. Ähnliche Vereinbarungen bestehen auch für Zürich und Basel. In Bern konnte so auf verschiedenen städtischen Plätzen die Parkierung entfernt und die Plätze umgestaltet werden. So etwa am Bundesplatz, am Casinoplatz oder Waisenhausplatz.

Poststrasse St.Gallen
 Mit dem Neubau des Manor in der Webersbleiche wurde im Rahmen der Einspracheverhandlung mit dem VCS die Entfernung der Parkplatzreihe entlang der Poststrasse vereinbart. Dadurch lässt sich die Poststrasse als wichtige Fussgängerverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt auch räumlich aufwerten und als «Rambla» gestalten. Allerdings entspricht die Aufhebung der Parkplätze keinem Ersatz nach der Formel 1:1.



Engelgasse St.Gallen
 Die Engelgasse wird derzeit mit rund zehn Parkplätzen belegt. An ihr liegen nicht nur verschiedene Geschäfte, sondern auch zahlreiche Wirtschaften. Der enge Gassenraum ist geteilt durch Fahrbahn, Parkplätze und zwei schmale Trottoirs. Die Schaufenster werden durch parkierte Fahrzeuge verstellt, den Wirtschaften fehlt der Platz für eine Gartenbeiz. Dank der Entfernung der Parkierung liesse sich die Gasse nicht nur in ihrer ganzen Breite vom Fuss- und Radverkehr in Beschlag nehmen, sondern auch attraktiver gestalten.

Seequai Rapperswil
 Wer vor noch wenigen Jahren den Seequai entlang spazierte, defilierte an einer langen Parkplatzreihe vorbei. Dank einem Wendeplatz am Ende des Parkplatzes wurde dieser Bereich auch als «Schaufahren» zum Herzeigen der Boliden genutzt. Mit dem Bau der Tiefgarage am Fischmarktplatz wurde der Fischmarktplatz und der Seequai autofrei. Es entstand eine in der Deutschschweiz wohl einzigartige Flaniermeile, mit einem sehr dichten gastronomischen Angebot, welche an Ascona erinnert.

Orientierung im Stadtverkehr

Mobilitätsplan

Jedes Verkehrsmittel hat seine Eigenheiten. Velofahrende in der Stadt fahren nicht die gleichen Wege, welche sie mit dem Auto fahren würden. Sie meiden wahrscheinlich starkes Gefälle, vielleicht auch stark belastete Hauptstrassen. Und auf keinen Fall möchten sie Umwege in Kauf nehmen.

Wer mit dem Auto von A nach B will, folgt seinerseits nicht den Trassen des öffentlichen Verkehrs von A nach B. Wie alle anderen sucht sich auch sie oder er den Weg des geringsten Widerstandes durch das Stadtgefüge.

Darum sind Stadtpläne mit spezifischen Informationen für einzelne Verkehrsmittel sehr viel wertvoller als jene, die es allen recht machen wollen, an diesem Anspruch aber scheitern. Diese Stadtpläne werden gemeinhin Mobilitätspläne genannt. Von diesen profitieren alle, ganz besonders aber der Velo- und Fussverkehr. Herkömmliche Stadtpläne enthalten zwar oft in beschränktem Mass Informationen über das Netz des öffentlichen Verkehrs und das Hauptverkehrsnetz, grössere Parkieranlagen und Einbahnstrassen – welche für Radfahrer nicht zwingend auch gelten – enthalten jedoch kaum je spezifische Informationen zum Velo- und Fusswegnetz, zu Veloabstellplätzen oder CarSharing-Standorten.

Ein Mobilitätsplan soll informieren über die jeweiligen Wegnetze, Parkierungs- und Abstellanlagen, wichtige Verkehrsziele, besondere Gefahren und Belastungen der Wegabschnitte und Wegknoten bzw. Umsteigepunkte. Ebenso zu berücksichtigen sind die verschiedenen Zieleinrichtungen in den Bereichen Einkauf, Kultur und Freizeit, Verwaltung, Soziales und Gesundheit, Bildung und weiteres mehr.

Physisches Orientierungssystem

Damit sich die Besucherinnen und Besucher in der Stadt zurecht finden, brauchen sie ein funktionierendes Orientierungssystem. Und unser Besuch – sei es zum Einkaufen, als Tourist oder als Kongressteilnehmende – reist eben nicht immer mit dem Auto an. Deshalb ist es mit den herkömmlichen Strassensignalen noch lange nicht getan.

Gemeint ist vielmehr ein Orientierungssystem, das auf zu Fuss Gehende zugeschnitten ist. Denn selbst wer sein Auto einmal in der Tiefgarage abgestellt hat oder aus der Bahnhofunterführung emporsteigt, wird für die Dauer des Aufenthaltes in der Stadt zum Fussgänger. Es muss den Besuchenden durch geeignete Beschilderung ermöglicht werden, ihre Ziele zu Fuss zu erreichen. Zunächst sind Ankommende an Bahnhöfen und wichtigsten Parkieranlagen durch Wegweiser abzuholen. Dann sind sie in der Stadt von Ziel zu Ziel zu führen.

Neben Wegweisern sind auch mehrere Stadtplanstelen in der Stadt erforderlich. Und zumindest am Hauptbahnhof sind brauchbare Informationen zur Busbenützung unabdingbar: Zum Netz mit allen Haltestellen, zum Tarifsystem und zu Benützungsbedingungen.

Das Schaffen eines benutzerfreundlichen Wegweisungssystems ist komplex. Ist es zu wenig ausgeklügelt, so lässt man es lieber gleich bleiben. Man kommt nicht darum herum, dabei mit Profis aus den Bereichen Stadtplanung, Fussverkehr, Signaletik und Visueller Kommunikation zusammenzuarbeiten.



Mobilitätsplan Zürich

Die Stadt Zürich gibt einen Mobilitätsplan¹ heraus. Dieser besteht aus mehreren Stadtplänen und Büchlein mit Tipps zum Mobilitätsverhalten. Ziel ist es, die Interessierten – Ansässige, Zuziehende, Pendelnde oder Besuchende – bei der individuellen Verkehrsmittelwahl zu unterstützen. Für welches Verkehrsmittel auch immer man sich schliesslich entscheidet: Auf dem entsprechenden Stadtplan findet sich das spezifische Netz mit seinen Lücken und Tücken. Damit kann man den bevorstehenden Weg optimal planen. Idealerweise geht einem solchen Plan eine konzeptionelle Netzplanung voraus, welche oft die Voraussetzung ist für ein solides Grundnetz, das sich sehen lassen kann.

¹ Tiefbauamt Zürich: Mobilitätsplan Zürich, September 2004 (CHF 19.80).



Signalisation

Fussgängerorientierte Wegweiser gibt es in vielen Städten, so auch in St.Gallen. Ob Stelen oder Wegweiser à la Wanderwegweiser sind viele Formen möglich. In St.Gallen hat man sich für typografisch ansprechende Schilder entschieden, welche allerdings nur auf das Zentrum beschränkt und selbst dort viel zu wenig dicht verteilt sind.

Besonders schlecht werden in St.Gallen die Velofahrenden über Ziele und Routen informiert. Für sie sind meistens weder die Fussgängerbeschilderungen noch die standardisierten Verkehrswegweiser dienlich. Ziele wie Bahnhöfe, das Stadtzentrum, Freizeiteinrichtungen, grosse Einkaufshäuser gehören zu den innerstädtischen Zielen, zu denen die Wege gewiesen werden sollten. Dazu kann von den herkömmlichen roten Velowegsignalisationen Gebrauch gemacht werden.



Stadtpläne im öffentlichen Raum

Ein besonderes Manko besteht in St.Gallen aber punkto Stadtplänen im öffentlichen Raum. Kaum irgendwo ist ein Stadtplan zu finden. Im Vergleich dazu findet man in verschiedenen Städten selbst in Aussenquartieren oder an wichtigen Einfallsachsen informative Stadtplanstelen. In einigen grösseren Städten gehört es zum Standard jeder Bushaltestelle, dass ein lokaler Ausschnitt des Stadtplans vorhanden ist.

Die Vorteile von Stadtplänen gegenüber allen anderen Wegweisungssystemen liegen auf der Hand: Sie enthalten nicht nur ausgesuchte, sondern alle Ziele. Idealerweise ergänzt um ein Strassenverzeichnis. In Stadtplänen kann man sich ein Bild über einen Weg machen, den man sich merken oder notfalls gar skizzieren kann. Wegdistanzen lassen sich einfach abschätzen.



Dynamische Fahrgastinformation

Mittlerweile haben verschiedene Städte in der Schweiz wie auch im Ausland alle oder viele Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit elektronischen Anzeigetafeln ausgestattet. Damit sind die Fahrgäste zu jeder Zeit informiert – über den regulären wie auch irregulären Betrieb.

In Luzern geht die dynamische Fahrgastinformation so weit, dass am Bahnhof auf grossen Monitoren angezeigt wird, wann auf welchem Perron welcher Bus fährt. Für nicht Ortskundige ein wertvoller Service. Im Vergleich zu entsprechenden Informationen in gedruckter Version besticht die dynamische Fahrgastinformation durch ihre hohe Flexibilität.

Dienstleistungen in der Innenstadt

Taschendepot

Wer beim „Shoppen“ nicht dauernd volle Taschen mit sich herumtragen muss, bleibt länger. Auch in der Innenstadt soll deshalb die Möglichkeit entstehen, Taschen vorübergehend zu deponieren. Es spielt dabei kaum eine Rolle, ob die Gepäckstücke in Schliessfächern deponiert oder an einer betreuten Stelle abgegeben werden können. In grossen Einkaufszentren ist diese Dienstleistung längst gang und gäbe. Und dabei denken die Unternehmen nicht einmal nur an die Komfortbedürfnisse der Kundschaft: Je weniger Gepäckstücke durchs Einkaufszentrum getragen werden, desto weniger Ladendiebstähle müssen verzeichnet werden.

Kinderhort

Mit Kindern in die Papeterie oder die Bijouterie? Das müsste nicht sein. Bevor die Kinder sich langweilen und die Nerven der Eltern strapazieren, könnten die Sprösslinge einfach einem gut betreuten Hort anvertraut werden. Auch dies eine Dienstleistung, die in grösseren Einkaufszentren längst zum Grundangebot gehört.

Hauslieferdienste

Dank eines Hauslieferdienstes oder Päckliendienstes könnten auch sperrige Artikel bequem in der Innenstadt gekauft werden – ohne Auto. Kunden bummeln frei von Lasten. Sie lassen die gewählten Produkte an der Kasse stehen und erhalten diese nur wenige Stunden später nach Hause geliefert. Selbst wenn sperrige Güter zu transportieren sind, ist die Kundschaft dank Mobility-CarSharing nicht mehr auf ein eigenes Auto angewiesen. Das schwedische Möbelhaus IKEA macht es vor: Dank einer Partnerschaft mit Mobility können alle Kunden – auch ohne Mobility-Mitgliedschaft – das neue Möbel nach Hause fahren.

Fussgängerrolli

Selbst ohne Hauslieferdienst lässt sich autofrei einkaufen. Dazu können die altbekannten Rollis helfen, die noch vor einigen Jahren viel häufiger eingesetzt worden sind – bevor sie durch tonnenschwere motorisierte Einkaufswägel ersetzt wurden. Mit etwas Abstellplatz könnten die Geschäfte die Voraussetzungen dafür schaffen, den Rollis ihre verdiente Renaissance zu ermöglichen. Im Gegensatz zu Autoabstellplätzen kosten solch bescheidene Einrichtungen kaum Geld. Und übrigens: Die Rollis selbst werden erst noch im Stadtzentrum gekauft.

Eine Chance – für Kunden wie Anbieter

Nicht alle vier Vorschläge müssten unbedingt umgesetzt werden. Abzuklären ist, für welche Massnahmen ein besonders grosses Kundenbedürfnis besteht. Allerdings liesse eine zentrale Stelle leicht zu – zum Beispiel im Bereich Bohl – gleich alle vier geforderten Dienstleistungen vereint anzubieten. Das wäre für die Kundschaft das Optimum. Aber nicht nur für sie! Die Arbeitsgemeinschaft Pro Stadt könnte diese Chance nutzen und sich aktiv und sehr werbewirksam für ihre Kunden engagieren. Natürlich sind auch andere Organisationsformen denkbar. So könnten einzelne Geschäfte je eine Aufgabe übernehmen.

Und zuletzt noch dies: In den Einkaufszentren werden die Dienstleistungen zwar fast immer gratis angeboten. Das müsste in der Innenstadt aber nicht zwingend auch so sein. Entstehende Betriebskosten liessen sich zumindest teilweise an die Benutzenden weitergeben.



Schliessfächer im Mediamarkt

Die gebührenpflichtigen Schliessfächer an den SBB-Bahnhöfen werden rege in Anspruch genommen. Für Kunden der Innenstadt ist die Lage am Bahnhof allerdings zu weit entfernt. Aber nicht nur an Bahnhöfen lassen sich Gepäckstücke deponieren. Auch in Einkaufszentren sind Schliessfächer gang und gäbe. Gepäckstücke können oft auch kostenlos an Informationsstellen zurückgelassen werden. Schliesslich verringert sich dadurch das Diebstahlrisiko erheblich. Ausserdem fühlen sich die Kunden befreit und ungebunden.

Beispielhaft sind die Schliessfächer im Mediamarkt Westcenter Winkeln. Im Falle der Migros im Zürcher Flughafen, wo das Gepäck ebenfalls vor dem Eingang abgegeben werden kann, steht das Platz-Argument im Vordergrund. Abgegebene Gepäckstücke beanspruchen viel weniger Platz als Mitgeschlepptes.



Kinderhort Ikea

Verschiedene Geschäfte in der Altstadt St.Gallen wie auch anderswo bieten kleine Spielecken für die Kinder. Wenige Dinge wie ein Disney-Tickfilm, ein reitbares Tier oder ein buntes Plastikhaus reichen aus, damit die Kleinen für eine Weile zufrieden sind.

Doch deutlich benutzerfreundlicher sind echte Horts mit vertrauenswürdigem Personal. Solche findet man zum Beispiel bei Ikea. In deren Einrichtungshäuser können Kinder im «Kinderparadies» unter Betreuung zurückgelassen werden und zum Beispiel im berühmten Ballbecken spielen. «... so haben Sie die Möglichkeit, sich ein wenig allein zu vergnügen», wirbt Ikea auf ihrer Schweizer Homepage. Die Eltern haben Zeit, ihre ganze Aufmerksamkeit dem Einkauf zu widmen – denn schliesslich kann es dabei um grosse Entscheidungen gehen.



Hauslieferdienst Burgdorf

Seit 1997 betreibt die bewachte Velostation der IG Velo Burgdorf den ökonomisch und ökologisch sinnvollen Hauslieferdienst. Kundinnen und Kunden können in fast 50 Geschäften (inkl. aller Grossverteiler) ihre Ware an der Kasse stehen lassen. Die Waren werden innerhalb von drei Stunden vor die Haustür gestellt oder dort persönlich abgegeben. Die Lieferung erfolgt durch das Beschäftigungsprogramm für Langzeitarbeitslose mit Elektrovelos und Transportanhängern.

Der Hauslieferdienst in Burgdorf ist ausserordentlich beliebt. Heute nutzen ihn bereits 1/5 der Haushalte. 21 % der im Herbst 2002 befragten Benutzenden erklärten, wegen des Angebots auf das Auto zu verzichten. Die Idee ist so oder ähnlich bereits in mehreren Schweizer Gemeinden eingeführt worden. www.wir-bringens.ch



Rollidepot Madrid

Der praktische Wert des Einkaufsrolli ist in Spanien breit erkannt. Viele Kunden benutzen den Rolli, und die Geschäfte haben sich darauf eingestellt. So weist dieses Geschäft in der Innenstadt von Madrid neben Schliessfächern für das Deponieren von Taschen auch ein eigentliches Rolli-Depot auf. Die Rollis lassen sich mit Ketten an einer Stange sichern. Eine gute Sache für ihre Besitzer, welche ihren Rolli sicher wissen.

Für die Geschäfte hat dies den Vorteil, dass die Kunden ihre Taschen und Rollis vor den Kassen deponieren. Der Platz zwischen den Regalen ist so weniger eng, was den Ladendiebstahl erschwert.

Nutzung von Innenstädten

Man hält sich aus vielen Gründen im Stadtzentrum auf: Für die Arbeit, eine Ausbildung, als Wohnort, als Treffpunkt, zum Bummeln oder für den Kunstgenuss.

Monofunktionalität bedeutet Verlust an Lebendigkeit. Qualität des Aussenraumes, öffentliche Flächen und historische Fassaden und ein möglichst vielfältiger Mix an Funktionen und Dienstleistungen schaffen Attraktivität. Eine im Auftrag der Pro Stadt erstellte Kundenzufriedenheitsanalyse kommt zum gleichen Schluss: «nachhaltige Verbesserungen können nur mit einem Gesamtkonzept erzielt werden». Der Hauptgrund, in die Innenstadt zu kommen, ist für rund 80% der Befragten das «Shoppen». Den Kunden ist auch die Atmosphäre sehr wichtig. Gemäss einer Umfrage werden aber ihre Erwartungen in der Innenstadt St.Gallen nicht erfüllt. Die grösste Differenz zwischen Erwartung und Erfüllung ist bei der Attraktivität von Parks und Gassen.

Freizeit- und Erlebniswelten

Die gewachsenen Strukturen eines Siedlungszentrums sind aber durch den Erfolg künstlicher Freizeit- und Erlebniswelten bedroht. Quer durch die ganze Schweiz schiessen «Zentren» aus dem Boden. Keine Einkaufszentren im herkömmlichen Sinne mehr, sondern wie der Werbung beispielsweise des «Ebisquare» im Luzernischen Ebikon zu entnehmen ist, ein «Urban Entertainment Center»: Eine Mischung aus Einkaufszentrum und Freizeitpark mit Kinos, Restaurants, Hotels, Wellness und Einkaufen. Alles unter einem Dach. Eine in sich abgeschlossene «heile» Welt, die ihre Besucher möglichst lange faszinieren und an sich binden will. Diese Entwicklung signalisiert letztlich die Bereitschaft, Verantwortung für die Gestaltung der eigenen Freizeit preiszugeben zugunsten eines risikolosen Konsums mit Erlebnisgarantie.

Verkehrsmittelwahl je nach Geschäftslage

Erhebungen zeigen, wie stark die Wahl des Verkehrsmittels im Detailhandel standortabhängig ist. Autoorientierte Agglomerationsstandorte weisen drei- bis fünfmal höhere Autoanteile auf als Innenstadt- oder Quartierstandorte. Lässt sich der Trend zu mehr Standorten im Agglomerationsbereich nicht stoppen, ist eine starke Erhöhung des Autoanteils im Kundenverkehr unausweichlich. Bei solchen Standorten sind Anteile des motorisierten Individualverkehrs MIV von 80% und mehr die Regel⁴. Der Umsteigeeffekt flankierender Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung oder Förderung von Fuss-/Veloerschliessung und öffentlichem Verkehr ist begrenzt. Entscheidend bleibt die Standortwahl.

¹ *Strategische Analyse der Arbeitsgemeinschaft PRO STADT und erweiterte Kundenzufriedenheitsanalyse der Detaillistenkunden der St.Galler Innenstadt, Praxisarbeit FHS St.Gallen, 2006*

² *Metron: Detailhandel und Verkehr. Im Auftrag von BUWAL und Cercl'air*

³ *Bergmann, Frehn: Umweltauswirkungen grossflächiger Einzelhandelsprojekte. UVP-Report 4+5, 1997, Seiten 239-242*

⁴ *Mobilitätsverhalten: Einkaufs- und Freizeitverkehr Glattal, Regionalplanung Zürich und Umgebung, RZU*

	LV	ÖV	MIV
Luzerner Innenstadt	56%	27%	17%
Bahnhofstrasse Zürich	82%		18%
Glattzentrum Wallisellen	15%		85%
Quartierzentrum	70%	10%	20%

Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr je nach Geschäftslage³



SpediThun

Anlieferverkehr in der Innenstadt stellt bezüglich Sicherheit, Effizienz und Sicherheit ein Problem dar. Grosse Camions mit Lieferungen für Geschäfte im Stadtzentrum fahren oft wegen kleinen Paketen in die enge Innenstadt. Dies ist sowohl für die Chauffeure als auch Anwohner, Kunden, Touristen und Geschäftsinhaber unattraktiv. Das Citylogistik Projekt SpediThun sammelt die Lieferungen nahe der Autobahn in einem Terminal und gewährleistet die Feinverteilung der Güter mit wenigen Transportfahrten und angepassten Fahrzeugen. Das innovative Projekt hat sich seit Sommer 2000 erfolgreich etabliert und ist in St.Gallen zur Nachahmung empfohlen – damit würde das Schlendern durch die Multergasse auch vormittags möglich.



Mobility CarSharing

Das eine tun, ohne das andere zu lassen. Die Vorteile der kombinierten Mobilität sind offensichtlich. Mobility-Kunden steht die ganze Mobility-Fahrzeugpalette zur kostengünstigen Nutzung zur Verfügung. Autolose Haushalte brauchen darum auch beim grossen Einkauf nicht auf ein Auto zu verzichten. Im Herbst 2007 eröffnet IKEA sein Möbelhaus in St.Gallen. Und bietet seiner Kundschaft zum Transport der neu erstandenen Schwedenmöbel zwei Mobility Ford Transit Bi-Fuel. Also gasbetriebene Fahrzeuge, die zusätzlich über einen Benzintank verfügen.

Für die Innenstadt denkbar wären auch speziell nur für CarSharing-Kunden reservierte Parkplätze. Ein zusätzlicher Vorteil für die kombinierte Mobilität.



Bedeutung von Märkten

Markt und Stadt gehören untrennbar zusammen. Waren früher Märkte der zentrale Einkaufsmagnet, konzentrieren sich im Zeitalter von Shoppingzentren die Märkte auf Nischen: Bauern-, Blumen, Öko-, Flohmärkte und so fort. Diese Nische lässt sich aber auch gezielt durch Bücher-, Themen- und Tauschmärkte weiterentwickeln, um damit die Innenstadt zu bereichern.



Kinderspielplatz in Winterthur

Winterthur bietet mitten in der Stadt einen Kinderspielplatz, wo sich Kinder austoben und Mütter und Väter ausruhen können. Neben einem vielfältigen Branchenmix tragen Restaurants, Veranstaltungen, Märkte, usw. massgeblich zur Attraktivität bei.

Literatur, Quellen

- Schweizerisches Verkaufsförderungs-Forum: Detailhandel Schweiz, Analysen-Strukturen-Trends. IHA, GfM Institut für Marktanalysen AG, Hergiswil
- Swiss Retail Federation: Einkaufen in der Innenstadt. Institut für Handelsforschung, Köln 2004
- Arge Metron / Transitec / Fussverkehr Schweiz: Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten Schlussbericht SVI 2001/545 21. September 2006
- Hartmut H. Topp: Erreichbarkeit, Parkraum und Einzelhandel der Innenstadt in Strassenverkehrstechnik 5/98
- Fuss e.V.: Gehen bewegt die Stadt, Berlin 2005
- www.bypad.org
- Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, INFRAS im Auftrag des ASTRA, 2003
- umverkehr Schweiz: öV-Test 2006, Zürich 2006
- VCS Sektion St.Gallen/Appenzell: Studie Richtig verkehrt! Lösungen statt Strassenbau, St.Gallen September 2003
- VCS St.Gallen/Appenzell: Auswertung Belegung Parkplätze des Parkleitsystems Oktober 2005 bis März 2006
- Tiefbauamt Zürich: Mobilitätsplan Zürich, September 2004 (CHF 19.80).
- www.wir-bringens.ch
- Strategische Analyse der Arbeitsgemeinschaft PRO STADT und erweiterte Kundenzufriedenheitsanalyse der Detaillistenkunden der St.Galler Innenstadt, Praxisarbeit FHS St.Gallen, 2006
- Metron: Detailhandel und Verkehr. Im Auftrag von BUWAL und Cercl'air
- Bergmann, Frehn: Umweltauswirkungen grossflächiger Einzelhandelsprojekte. UVP-Report 4+5, 1997, Seiten 239-242
- Mobilitätsverhalten: Einkaufs- und Freizeitverkehr Glatttal, Regionalplanung Zürich und Umgebung, RZU

Bilder, Illustrationen, Grafiken

- Andreas Bernhardsgrütter
- Fussverkehr Schweiz
- FuVeMo, Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf
- Markus Hartmann
- Andrea Hugelshofer
- Doris Königer
- Regina Kühne
- Stefan Manser
- Mobility CarSharing Schweiz
- Daniel Schöbi