

Stellungnahme:

Der Langsamverkehr im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach

Eine Zusammenstellung von Massnahmen, Schwachstellen und Anliegen aus dem Bereich LV.
Erarbeitet am 26.Oktober 2007 im Rahmen eines Workshops der regionalen Verkehrsverbände
TCS, VCS, PRO VELO und IGÖV

Moderation:

Andreas Stäheli (Verkehringenieur, Büro Pestalozzi und Stäheli, Basel)

Beteiligte Personen:

Markus Berger (Präsident TCS Regionalgruppe St.Gallen und Umgebung)

AlfredENZler (Vize-Präsident TCS Regionalgruppe St.Gallen und Umgebung, Verkehringenieur)

Thomas Schwager (Geschäftsleiter VCS Sektion St.Gallen / Appenzell)

Ruedi Blumer (Co- Präsident VCS Sektion St.Gallen / Appenzell)

Heinz Surber (Präsident IGÖV Ostschweiz)

Daniel de Stefani (Präsident PRO VELO Region St.Gallen)

Michael Städler (Öffentlichkeitsarbeit, Vorstandsmitglied PRO VELO Region St.Gallen)

Zusammengestellt von:

Michael Städler

Buchentalstrasse 27

9000 St.Gallen

Tel. 076 503 87 86

Mail: michael.staedler@igvelo.info

Ziele dieses Massnahmenkatalogs:

Die Interessenverbände TCS, VCS, IGÖV und PRO VELO wollen mit dieser Sammlung aufzeigen, dass in der Agglomeration St.Gallen und insbesondere auf dem Stadtgebiet St.Gallens nach wie vor ein lückenloses, benutzerfreundliches und klar signalisiertes Radnetz fehlt. Doch das Manko geht tiefer als diese Meta-Ebene, denn im Agglomerationsgebiet St.Gallen / Arbon – Rorschach gibt es genügend Schwachstellen im Bereich Langsamverkehr, um konkrete Massnahmen im Agglomerationsprogramm zu verankern. Dieser unvollständige LV - Massnahmenkatalog soll ein Aufruf an die zuständigen Stellen des Agglomerationsprogramms sein, jetzt zu handeln, bevor der „Agglomerationszug“ und damit die erhofften Gelder des Bundes „abgefahren“ sind!

Das im Agglomerationsprogramm vorgeschlagene „Massnahmenpaket Optimierung Langsamverkehr“ enthält unter „4.1 Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr“ ein begrüssenswertes Mittel für die Qualitätssicherung. Dies hätte jedoch früher an die Hand genommen werden sollen und als Basis für das vorliegende Agglomerationsprogramm dienen sollen.

Der hier vorliegende LV- Massnahmenkatalog ist ein Auszug von vielen Schwachstellen, Lücken und Visionen. Es ist aber keine Gesamtschau und beansprucht für sich weder Vollständigkeit noch detaillierte Angaben zu den einzelnen Projekten und Schwachstellen.

Die Verbände erachten den LV als wichtige 3.Säule des Verkehrs. Die Förderung des Langsamverkehrs, Investitionen in die Infrastruktur und die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs kommen allen Verkehrsträgern zugute; der Verkehrsfluss wird erhöht und das Konfliktpotenzial verringert.

Der LV hat ein hohes Potenzial im innerstädtischen und lokalen Verkehr, muss jedoch aktiv gefördert werden! Der erste Schritt in die richtige Richtung ist es, wenn dieser ernst genommen wird und in der Planung von Infrastruktur gebührend und somit prominent mit einbezogen wird.

Grundsätze des LV

Der LV ist im Gegensatz zum motorisierten Verkehr viel beweglicher und unberechenbarer.

Im Veloverkehr fällt das sehr unterschiedliche Fahrkönnen ins Gewicht. Hinzu kommen der momentane Einsatzzweck sowie die äusseren Einflüsse (Wetter, Verkehrsgeschehen, Begegnungen...) welche das Fahrverhalten stark beeinflussen können.

Eine wichtige Gruppe des LV umfasst die Kinder und Jugendlichen bis 12 Jahre, welche noch nicht über ein angemessenes Verkehrsempfinden verfügen. Speziell für diese Gruppe aber auch für ältere Menschen und Behinderte sind gesicherte und komfortable Verbindungen entscheidend und wichtig für die Selbstständigkeit, die Integration im Alltag und in der Gesellschaft.

Der LV ist auf gute Rahmenbedingungen angewiesen. Für ein gutes LV Netz sind folgende Punkte von Bedeutung:

- Gute Erreichbarkeit
- Durchgehende Markierung und Signalisation
- Sichere Wege
- Wunschliniengerechtigkeit
- Gute Beleuchtung
- Optimale Anmeldeanlagen bei LSA
- Nutzerfreundliche Abstellanlagen
- Gute Verknüpfung mit dem ÖV

LV Massnahmen sind Massnahmen für die schwächsten aber auch zahlreichsten VerkehrsteilnehmerInnen!

Massnahmenpaket: Durchgehendes Radnetz Herisau Gossau + flankierende Massnahmen im ÖV					
Situation: Zwischen den beiden Agglomerationsnebenzentren Herisau und Gossau besteht kein durchgehendes, gesichertes Radnetz.					
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Die Verbindung zwischen Herisau und Gossau führt teilweise über die stark frequentierte Herisauerstrasse, was den Fahrkomfort und die Sicherheit schwer beeinträchtigt. • Eine attraktive Verbindung dieser Gemeinden käme sowohl dem Pendlerverkehr sowie dem Freizeitverkehr zugute. • Herisau würde eine direkte Anbindung an die Regionalroute 33 und 26 erhalten. • Das Velo talwärts und der ÖV (mit Velotransport) bergwärts wäre eine attraktive Variante 					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Aufheben der Schwachstellen • Attraktivere Routenführung • Bessere Nutzerakzeptanz • Familienfreundliche Regionalverbindung • Ausbau der Regionalrouten • Mehr Verkehrssicherheit auf der Herisauerstrasse • Velomitnahme (vor allem bergwärts) im ÖV verbessern 					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Keine durchgehende, gesicherte Radroute • Schlechte Nutzerakzeptanz der bisherigen Massnahmen • Mehrere Konfliktstellen zwischen den Verkehrsteilnehmer 					
Sicherheitsfaktor: 1234 x56 Komfortfaktor: 1234 x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen zur Verbesserung sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehende Radroute • Ausbau der Velokapazitäten im ÖV als flankierende Massnahme 					
Koordinationsbedarf: Herisau, Gossau, Kantone SG, AR					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Massnahmenpaket: Durchgehendes Radnetz Herisau, Winkeln, Breitfeld, Abtwil				
Situation: Zwischen dem Agglomerationsnebenzentrum Herisau, dem städtischen Quartier Winkeln und der Gemeinde Abtwil Gaiserwald besteht kein durchgehend gesichertes Radnetz				
Ausgangslage / Trend: Die stark befahrene Appenzellerstrasse ist für Velofahrer als Route ungeeignet. Es gibt keine direkte Alternative, welche sich auch für Pendler eignet. Durch die AFG Arena wird zudem die Verkehrsintensität steigen, was ein noch höheres Konfliktpotenzial zur Folge haben wird. Die baulichen Massnahmen rund um die AFG Arena sind eindeutig zu wenig auf Velofahrer ausgerichtet und sind gerade für unerfahrene Radfahrer nicht nutzerfreundlich.				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Aufheben der Schwachstellen • Attraktivere Routenführung • Bessere Nutzerakzeptanz • Familienfreundliche Regionalverbindung • Ausbau der Regionalrouten • Mehr Verkehrssicherheit auf der Appenzellerstrasse 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Keine durchgehende, gesicherte Radroute • Schlechte Nutzerakzeptanz der bisherigen Massnahmen • Mehrere Konfliktstellen zwischen den Verkehrsteilnehmer 				
Sicherheitsfaktor: 1234x56 Komfortfaktor: 1234x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: Durchgehende Radroute				
Koordinationsbedarf: Herisau, St.Gallen, Gaiserwald, Kantone SG, AR, AFG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: xA B C				

Massnahmenpaket: Vervollständigung der Veloverbindung Gossau St.Gallen				
Situation: Zwischen Gossau und St.Gallen weist die direkte Verbindung auf der St.Galler- und Zürcherstrasse keinen durchgehenden, gesicherten Radstreifen oder Veloweg auf.				
Ausgangslage / Trend: Das Fehlen des RS oder RW birgt ein grosses Nutzerrisiko. Eine konsequente Umgestaltung des Strassenraums würde die Verkehrssicherheit markant verbessern.				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehende, direkte und sichere Radroute 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Viele Unterbrüche bei Markierung sowie unübersichtliche Stellen • Hohe Geschwindigkeit des MIV 				
Sicherheitsfaktor: 12345x6 Komfortfaktor: 1234x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: Durchgehende Radroute				
Koordinationsbedarf: Gossau, St.Gallen, Kanton SG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: xA B C				

Neue Radverbindung Engelburg St.Gallen					
Situation: Eine direkte Rad- Fussverbindung zwischen Engelburg und St.Gallen fehlt. Die Route über die St.Galler-, St.Josephenstrasse weist ein hohes Konfliktpotenzial auf und ist für unerfahrene Velofahrer nicht ratsam. Ein Trottoir fehlt.					
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Durch die topographisch schwierige Erschliessung sind RS auf der Strasse nur bedingt sinnvoll. • Das Sittertobel ist eine natürliche Barriere • Eine direkte gesicherte Verbindung ohne grosse Höhendifferenzen wäre eine attraktive Alternative zu ÖV und MIV und eine gefragte Route für den Freizeitverkehr. 					
Zielsetzung: Eine direkte Rad- und Fussverbindung ohne grosse Höhendifferenz zwischen Engelburg und St.Gallen					
Schwachstellen: Bestehende Verkehrsverbindung auf Kantonsstrasse weist zu viele Risiken auf und kann nur schwer ausgebaut werden.					
Sicherheitsfaktor: 12345x6 Komfortfaktor: 12345x6 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Fuss- und Velobrücke mit Anschlussweg zwischen Engelburg (Ebnet oder Lindenwies) und St.Gallen (Feldli oder Schoren) 					
Koordinationsbedarf: Gaiserwald, St.Gallen, Kanton SG					
Realisierungszeitraum: bis 2010 2011-2014 x2015-2018 x2019-2023 ab 2024					
Priorität: A B xC					

Massnahmenpaket: Asphaltverbindung für Radfahrer zwischen Mörschwil und St.Gallen				
Situation: Zwischen den Gemeinden Mörschwil und St.Gallen fehlt eine durchgehende, direkte Radwegmarkierung.				
Ausgangslage / Trend: Neben der Freizeitverbindung über die Guggeien ist eine gesicherte Verbindung über die Hauptstrassen St.Galler- und Rorschacherstrasse eine wichtige Alternative für den Pendlerverkehr.				
Zielsetzung: Die Strecke Mörschwil, St.Gallen auf der ganzen Strecke durchgehend markieren.				
Schwachstellen: Nutzergefahren auf der St.Galler- und Rorschacherstrasse				
Sicherheitsfaktor: 123x456 Komfortfaktor: 12x3456 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Markierungen verbessern • Umgestaltung Strassenraum 				
Koordinationsbedarf: Mörschwil, St.Gallen, Kanton SG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: A xB C				

Neue Veloroute zwischen Wittenbach und Mörschwil				
Situation: Die topographischen Begebenheiten (Enggwilertobel) stellen eine natürliche Trennung zwischen den beiden Gemeinden dar.				
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Verbindung zwischen den Gemeinden Mörschwil und Wittenbach hätte das Potenzial zu einer beliebten Freizeitroute. • Das Radroutennetz vom Thurgau und demjenigen des Kantons St.Gallen würden mit einer attraktiven Verbindung erschlossen. • Mörschwil und Wittenbach würden als Naherholungsgebiete der Stadt St.Galler an Bedeutung gewinnen. 				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Lücken im Freizeitverkehr schliessen. 				
Schwachstellen: Topographische Begebenheiten				
Sicherheitsfaktor: 1x23456 Komfortfaktor: 12345x6				
Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: Verbindung durch neuen Kunstbau zwischen Wittenbach und Mörschwil				
Koordinationsbedarf: Mörschwil, Wittenbach, Kanton SG				
Realisierungszeitraum: bis 2010 x2011-2014 x2015-2018 x2019-2023 ab 2024				
Priorität: A B xC				

Massnahmenpaket: Ergänzungen der direkten Verbindung Wittenbach, Häggenschwil				
Situation: Keine durchgehende Markierung und Signalisation auf der Kantonsstrasse zwischen Wittenbach und Bael resp. Blumenau (Häggenschwil)				
Ausgangslage / Trend: Ausgangs Wittenbach, Richtung Amriswil ist der Radweg wohl verfügbar (bestehendes Trottoir), jedoch nicht signalisiert. Dies wäre mit kleinem Aufwand realisierbar. Ab Unterlören wird der Velofahrer jedoch gezwungen, die sehr gefährliche Hauptstrasse zu befahren. Dies ist speziell Kindern nicht zuzumuten. Wünschenswert wäre ein Ausbau bis mindestens zum Abzweiger Bael oder Blumenau nach Häggenschwil. In der Gegenrichtung existiert weder ein Velostreifen geschweige denn ein abgetrennter Radweg.				
Zielsetzung: Durchgehende, markierte und signalisierte Veloroute mit RS und / oder RW in beiden Richtungen				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs • Fehlende Signalisation und Markierung 				
Sicherheitsfaktor: 12345x6 Komfortfaktor: 123x456 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Markierung und Signalisation • Gestaltung des Strassenraums 				
Koordinationsbedarf: Gemeinden Wittenbach, Häggenschwil, Kanton SG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: A xB C				

Massnahmenpaket: Freizeitroute Speicher St.Georgen				
Situation: Die Veloverbindung zwischen Speicher und St.Georgen wäre ideal für den Freizeitverkehr, doch ist die Route für Familien sehr gefährlich.				
Ausgangslage / Trend: Eine Korrektur der Linienführung, umfassende Markierungen und die Umgestaltungen des Strassenraums würden die Freizeitroute Speicher St.Georgen sehr attraktiv machen.				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Eine attraktive Freizeitroute • Neue, zusätzliche Anbindung an die Nationale Route 4 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Keine durchgehende und sichere Veloroute zwischen Speicher und St.Gallen St.Georgen 				
Sicherheitsfaktor: 12x3456 Komfortfaktor: 123x456 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Strassenraum • Markierungen ergänzen • Linienführung korrigieren 				
Koordinationsbedarf: Speicher, St.Gallen, Kantone AR / SG				
Realisierungszeitraum: bis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: A xB C				

Massnahmenpaket: Neugestaltung der Radinfrastruktur Zürcherstrasse					
Situation: Die Zürcherstrasse weist viele Lücken im Radnetz auf.					
Ausgangslage / Trend: Der Verkehr auf der Zürcherstrasse wird noch mehr zunehmen und die schwächeren Verkehrsteilnehmer an den Rand drängen. Um diese Situation zugunsten der Sicherheit zu verbessern, muss der Strassenraum umgestaltet werden, so, dass eine Koexistenz der Verkehrsteilnehmer ermöglicht wird.					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Sicherheit für den Veloverkehr 					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • z.T. fehlende Radstreifen • hohes Verkehrsaufkommen 					
Sicherheitsfaktor: 1234 x56		Komfortfaktor: 123 x456			
Wertung: 1= Situation sehr gut		6= Massnahmen sind zwingend			
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung Strassenraum • Markierungen ergänzen • Evt. Velo auf Busspur (bei Bus-Eigentrassee) 					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG, VBSG					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Massnahmenpaket: durchgehend gesicherte Radverbindung St.Georgen St.Gallen Zentrum und Velomitnahme im ÖV bergwärts					
Situation: St.Georgen ist durch zwei unübersichtliche Strassen mit dem St.Galler Zentrum verbunden. Beide Strassen verfügen über keinen durchgehend RS und es gibt keine Alternativroute.					
Ausgangslage / Trend: St.Georgen generiert neben dem Alltagsverkehr auch viel Freizeitverkehr (Weihern). Eine attraktive Veloroute hätte positive Auswirkungen auf Freizeit und Pendlerverkehr. Das Mühleggbähnli wird gerne für den Velotransport bergwärts verwendet, doch sind die Kapazität sehr beschränkt und die Preise hoch. Ein Ausbau dieser Dienstleistung könnte eine Umlagerung zugunsten des Veloverkehrs bewirken.					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehende, gesicherte Veloroute von St.Georgen bis Zentrum St.Gallen • Ausbau des ÖV Angebots bergwärts (Mühleggbähnli) 					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gefährliche Strassen > Gottfried Keller Strasse, St.Georgenstrasse • Kleine Fahrgastkabine Mühleggbähnli 					
Sicherheitsfaktor: 1234x56 Komfortfaktor: 12345x6 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Markierung und Ausbau der Velorouten von und nach St.Georgen • Vergrösserung der Fahrgastkabine Mühleggbähnli. 					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG, VBSG					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Massnahmenpaket: durchgehend gesicherte Radverbindung Rotmonten St.Gallen Zentrum und Velomitnahme im ÖV bergwärts					
Situation: Rotmonten vermisst schon länger eine markierte Veloroute. Viele der potenziellen Nutzer würden eine klare und durchgehende Markierung begrüßen. Um das Benützen des Velos attraktiver zu gestalten ist die Velomitnahme bergwärts auszubauen.					
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Für die Verbindung Rotmonten St.Gallen wird wegen der topographischen Lage eher selten das Velo benutzt. Als Hauptgrund ist die starke Steigung auf relativ hoch frequentierten Strassen ohne RS zu nennen • Die Verbindungen Rotmonten > Bahnhof und Rotmonten > Zentrum weisen mehrere Lücken in der RS Markierung auf. • Der ÖV (Bus) hat kaum Platz für den Velotransport und ist weder komfortabel noch preislich attraktiv. • Gerade für die vielen Studenten der Uni käme ein Kapazitätsausbau der Velomitnahme gelegen. 					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Mit einem durchgehenden RS werden die Sicherheit sowie die Attraktivität der Route verbessert. • Ein Ausbau der Transportkapazitäten im ÖV kann ein Argument mit Umsteigeeffekt sein 					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Kurvige, relativ schnell befahrene Strecke ohne durchgehenden RS • Kleine Busse ohne genügend Velokapazität 					
Sicherheitsfaktor: 123x456 Komfortfaktor: 12345x6 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehende RS Markierung • Ausbau der Velokapazität in den Bussen oder einer späteren Alternativlösung 					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG, VBSG					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Verbreiterung SBB Brücke Gübsenweg				
Situation: Die SBB Brücke Gübsenweg ist eine der wichtigsten Radverbindungen der Stadt mit der westlichen Region				
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Die SBB Brücke Gübsenweg erschliesst die Quartiere Kräzern und Winkeln von St.Gallen Bruggen her. • Eine Verbreiterung würde die Sicherheit auf dieser Brücke für den Velo- und Fussverkehr massiv erhöhen. • Mit dem Bau der AFG Arena wird die Verbindung auch in Zukunft an Bedeutung für den Langsamverkehr gewinnen. • Die Tempolimit für Velofahrer wird selten eingehalten. 				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Eine verbreiterte SBB Brücke würde die Konflikte zwischen Fuss- und Velofahrer massiv reduzieren und die Route noch attraktiver gestalten. • Eine klare Trennung von Fuss- und Veloverkehr würde die gewünschte Beschleunigung der Route zur Folge haben 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Bisheriger Steg ist zu schmal • Es kommt oft zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr • Ein Kreuzen von zwei Veloanhängern ist auf dieser Pendler- und Freizeitroute kaum möglich • Zufahrten müssten auch angepasst werden 				
Sicherheitsfaktor: 1234x56 Komfortfaktor: 12345x6 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung des Fuss- und Velostegs • Verbreiterung Zufahrten • Konsequente Trennung von Fuss- und Velofahrer 				
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG, SBB				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 āb 2024				
Priorität: xA B C				

Direkte Veloverbindung (Brückenausbau / Ausbau Unterführung) zwischen Hinterberg und Bruggen					
Situation: Zwischen den beiden Quartiere Hinterberg und Bruggen besteht keine direkte Veloverbindung					
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Die SBB Linie, resp. der Bahnhof Bruggen hat bezüglich Veloverkehr eine Trennwirkung. • Die Erreichbarkeit des Bahnhof Bruggen sowie der verschiedenen Lebensmittelgeschäfte ist nur über zwei Fussgängerbrücken und eine Unterführung gewährleistet. Velofahrern bleibt nur ein Umweg, das Velo tragen oder die Unterführung zu benutzen. • Mit einem attraktiven, velotauglichem Ausbau der Brücke und der Unterführung würden die beiden Quartiere näher zusammenrücken und das Velo als Transportmittel gefördert. 					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Nutzerbedürfnis einer direkten Verbindung realisieren • Trennende Wirkung des Bahnhofs überwinden 					
Schwachstellen:					
Sicherheitsfaktor: 12x3456 Komfortfaktor: 1234x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Umbau der westliche Fussgängerbrücke • Umbau der Unterführung im Osten 					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG, SBB					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Umgestaltung / Velosanierung Kreuzung Stahl / KV Schulhaus					
Situation: Die Kreuzung Stahl ist eine der grossen Verkehrsknoten der Stadt St.Gallen. Die Situation für alle Verkehrsteilnehmer ist unbefriedigend. Der Velofahrer ist massiven Gefahren ausgesetzt.					
Ausgangslage / Trend: Der Knoten Stahl dient als Zubringer zur Veloverbindung „Autobahnbrücke“ nach Abtwil. Mit dem Neubau des Verwaltungsgerichts wird der Knoten noch mehr belastet. Eine Umgestaltung der Kreuzung könnte mit dem Neubau des Verwaltungsgerichts in Angriff genommen werden. Die Kreuzung ist auch für die Erschliessung des Schorenquartiers von zentraler Bedeutung.					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Nutzergerechte Beseitigung der Schwachstellen • Trennung von Fuss-, Velo-, und Autoverkehr 					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Enge Platzverhältnisse • Komplexe Struktur 					
Sicherheitsfaktor: 1234x56 Komfortfaktor: 1234x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • LV Brückenverbindung • LSA für alle Querungen • LSA Anmeldemittel 					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Massnahmenpaket: Velosanierung und Neugestaltung St.Leonhardsbrücke und Kreuzungspunkte Geltenwilenstrasse, Davidstrasse, Vadianstrasse Güterbahnhof					
Situation: Dieser Verkehrsknoten ist eine der grossen Schwachstellen im städtischen Velonetz. Mit dem hohen, stetig wachsenden Verkehrsaufkommen von MIV, Güterverkehr und ÖV haben sich auch die Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern zugespitzt.					
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Dieser neuralgische Verkehrsknoten ist für die Weiterentwicklung des städtischen Velonetzes von zentraler Bedeutung! • Mit zunehmendem Verkehr nimmt die trennende Wirkung konstant zu. • Eine bauliche Veränderung für den Velo und Fussverkehr ist unumgänglich. 					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Sichere Veloführung • Beschleunigung des Veloverkehrs • Erschliessung der Quartiere 					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsdichte • Raumdichte 					
Sicherheitsfaktor: 12345x6 Komfortfaktor: 1234x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Veränderung der Verbindung Davidstrasse Lagerhausstrasse • Bauliche Veränderung Brücke über SBB Geleise parallel St.Leonhardsbrücke • Aus- und Umbau der Zubringer 					
Koordinationsbedarf:					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Velosianierung Interiorkreisel, Alternativroute Breitfeld				
Situation: Der zweispurige Interiorkreisel führt oft zu gefährlichen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmern. Vor allem für den Radverkehr ist die Situation eine Zumutung.				
Ausgangslage / Trend: <ul style="list-style-type: none"> • Dieser Kreisel stellt ein hohes Sicherheitsrisiko für Velofahrer dar! • Eine Alternativroute für den Veloverkehr könnte hinter dem Interio, entlang der Autobahn unter der Brücke durch zur Firma Hörler und von da weiter über den Zubringerkreisel (Fahrradbrücke) zum neuen Veloweg Breitfeld führen. 				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Separate Velospur um den Kreisel • Alternative Route via Viadukt zum Veloweg Breitfeld • Erschliessung der verschiedenen Velorouten 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • 2 spuriger Kreisel (auch für den motorisierten Verkehr fragwürdig) • keine Netzerschliessung • hohes Verkehrsaufkommen 				
Sicherheitsfaktor: 12345x6 Komfortfaktor: 123x456 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Alternativroute (Hörlerroute) mit Velobrücke über A1 Zubringerkreisel Abtwil • Rückbau Zweispurigkeit (Aufheben der Markierung innerhalb des Kreisels) • Separate Velospur um den Kreisel 				
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Gaiserwald, Kanton SG, Bund				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: xA B C				

Massnahmenpaket: Velosanierung Blumenberg, Unterer Graben, Platztor					
Situation: Der Untere Graben ist ein wichtiger Verkehrsknoten. Der Fahrradfahrer wird auf der mehrspurigen Strecke zu riskanten Spurenwechseln gezwungen. Mit der Erschliessung Bahnhof Nord, wird diese Strasse als Zubringer zur Rosenbergstrasse resp. als Route Rosenbergstrasse Heiligkreuz für den Velofahrer an Bedeutung gewinnen.					
Ausgangslage / Trend: Die Mehrspurigkeit und das hohe Tempo sind für Velofahrer in mehrfacher Hinsicht gefährlich. Mit dem zunehmenden Verkehr nimmt das Risiko nochmals markant zu. Eine umfassende Velosanierung und Neukonzeption sind unumgänglich für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer					
Zielsetzung: Entschärfen der Konfliktsituationen					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Hohes Verkehrsaufkommen • Spurenwechsel bei hohem Tempo 					
Sicherheitsfaktor: 12345 x6 Komfortfaktor: 123 x456					
Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Eigentrassierung Velo • Neue Strassenraumgestaltung 					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG					
Realisierungszeitraum: bis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Velosanierung A1 Zubringer Neudorf Rorschacherstrasse					
Situation: Als direkte Route St.Gallen Mörschwil sowie für die Erschliessung der Einkaufszentren ist eine nutzerfreundliche Führung der Velowege wichtig.					
Ausgangslage / Trend: Die Gestaltung des Verkehrsabzweigers Neudorf und die Querung Schönbüelstrasse sind für Velofahrer mit Gefahren verbunden.					
Zielsetzung: Entschärfen des Konfliktpotenzials					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Schnelles Tempo • Unübersichtliche Verkehrsführung • Gefährliche Ein- und Ausfahrten 					
Sicherheitsfaktor: 12345x6 Komfortfaktor: 123x456 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Entflechtung der Verkehrsträger • Optimierung der Routenföhrung • Verbesserte Markierung 					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Massnahmenpaket: Schulwegsicherung				
Situation: Die Schulwege in der Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach bergen für den Fuss- und Veloverkehr viele Gefahren. Eine systematische Behebung fördert die motorlose Mobilität und ist ein wichtiger Beitrag zur Wohn- und Lebensqualität für Familien				
Ausgangslage / Trend: Immer öfter werden die Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren. Gründe für dieses Phänomen findet man zuhauf: <ul style="list-style-type: none"> • Starke Belastung von Quartierstrassen durch den MIV • Subjektive Angst vor Gewalt • Gefährliche, unübersichtliche Strassenraumgestaltung • Keine flächendeckende Förderung der Fuss- und Velomobilität an Schulen • z.T. ungenügende Abstellanlagen für Velos • weite Schulwege • Gewohnheit 				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Im Vordergrund steht die Sicherung des Schulwegs durch Anpassungen an die Nutzerkriterien (sichere Strassenübergänge, Temporeduktionen, Velowege, Abstellanlagen). • Während der dunkeln Jahreszeit ist eine gute Beleuchtung des Schulwegs von immenser Bedeutung, welche sowohl die Verkehrssicherheit wie auch die Sicherheit vor Gewalt massiv erhöht • Motivation und Sicherheit mit Kursen, Kampagnen.... 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gefahrenstellen für die schwächsten Verkehrsteilnehmer gibt es viele • Gerade das Verhalten von Kindern ist schwer abschätzbar und führt zu einem erhöhten Konfliktpotenzial. 				
Sicherheitsfaktor: 123x456		Komfortfaktor: 123x456		
Wertung: 1= Situation sehr gut		6= Massnahmen sind zwingend		
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckende Förderung des Fuss- und Veloverkehrs an Schulen • Aufwertung des Schulwegs • Kampagnen und Beratung • Kurse 				
Koordinationsbedarf: Gemeinden, Kantone, Verkehrsverbände, Lehrerschaft, Eltern, Schüler				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: xA B C				

Massnahmenpaket: Kombinierte Mobilität zwischen St.Gallen und Teufen				
Situation: Topographisch bedingt, ist die Veloverbindung von St.Gallen nach Teufen im Gegensatz zur Route Teufen St.Gallen für Velofahrende eher unattraktiv.				
Ausgangslage / Trend: Das Velo ist zwischen Teufen und St.Gallen eines der schnellsten Verkehrsmittel. In der Gegenrichtung sieht es anders aus. Optimiert man das Zusammenspiel zwischen Velo und ÖV, könnte die Kombination eine echte Alternative zum MIV darstellen!				
Zielsetzung: Ein attraktives Angebot für die Velomitnahme auf der Strecke der AB				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Die Infrastruktur der AB ist nicht auf den Velotransport ausgerichtet. • Eine Kostenreduktion würde das Verladen attraktiver machen. 				
Sicherheitsfaktor: x123456 Komfortfaktor: 1234x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Infrastruktur für Velomitnahme in den AB Wagen • Gutes Preismodell für die Velomitnahme • Kommunikationskampagne 				
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Teufen, Kantone SG, AR, AppenzellerBahnen				
Realisierungszeitraum: bis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: A xB C				

Massnahmenpaket: Busspuren für den Veloverkehr				
Situation: Oft ist aus planerischen Gründen ein separater RS nicht möglich. Bei gefährlichen Strassen könnte somit die Busspur für den Veloverkehr geöffnet werden.				
Ausgangslage / Trend: Die Busspur kann eine gute Alternative zu den üblichen RS darstellen.				
Zielsetzung: In Situationen wo ein normaler RS nicht realisiert werden kann, aber eine Busspur vorhanden ist, soll dem Velofahrer Raum auf der Busspur zur Verfügung stehen.				
Schwachstellen: Zu schmale Busspuren				
Sicherheitsfaktor: 123x456 Komfortfaktor: 123x456 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Evaluation von möglichen Busspurnutzungen • Realisierte Busspurnutzungen auswerten (Gossau) • Busspurnutzungen umsetzen 				
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Gemeinden, Kantone SG, AR, TG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: xA B C				

Massnahmenpaket: Evaluation Einbahnstrassen für den Veloverkehr öffnen				
Situation: Oft kann eine Einbahnstrasse für den Velofahrenden eine sichere Alternative zu verkehrsreichen Strassen darstellen. Mit einer sorgfältigen Prüfung und einem eventuellen Testbetrieb können solche Alternativen für den Veloverkehr geöffnet werden.				
Ausgangslage / Trend: Für nicht routinierte Radfahrer sind alternative Fahrradrouten ein wichtiges Nutzerkriterium. Die Erschliessung mit der gezielten Öffnung von sicheren Einbahnstrassen kann das Radwegnetz entscheidend ergänzen.				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Sicherere Veloverbindungen ohne grosse Umwege • Entlastung der verkehrsintensiven Strassen 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Akzeptanz durch den MIV • Klare Markierungen 				
Sicherheitsfaktor: 123x456 Komfortfaktor: 1234x56				
Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Evaluation von sinnvollen Öffnungen der Einbahnstrassen zur Entlastung der Hauptverkehrsachsen und als Ergänzungen des Radwegnetzes • Umsetzung von sinnvollen Öffnungen 				
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Gemeinden, Kantone SG, AR, TG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: xA B C				

Massnahmenpaket: Velosanierung Hauptachsen Ost (Rorschacherstrasse, St.Jakobstrasse, Langgasse)					
Situation: Die Hauptverkehrsachsen sind oft die direktesten Verbindungen (auch für den Veloverkehr). Ein durchgehender RS macht die Situation für alle Verkehrsteilnehmer verständlicher und sorgt für ein sichereres Nebeneinander.					
Ausgangslage / Trend: Die Hauptverkehrsachsen der Stadt St.Gallen benötigen dringend eine Umgestaltung. Die Konfliktstellen zwischen den Verkehrsträgern nehmen durch den wachsenden Verkehr ständig zu. Die Hauptverkehrsachsen stellen oft die direkte Verbindung, auch für den Veloverkehr, dar. Als gleichberechtigte 3.Säule des Verkehrs, muss der Velo- und Fussverkehr besser gefördert werden. Im Vordergrund steht die Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit der Strassen.					
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Sichere, durchgehende, markierte RS • Besserer Verkehrsfluss • Höhere Nutzerfreundlichkeit 					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Strassenraumgestaltung • Intensiver Verkehr 					
Sicherheitsfaktor: 12345x6 Komfortfaktor: 123x456 <small>Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend</small>					
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Verkehrsflächen • Entflechtung der Verkehrsträger 					
Koordinationsbedarf:					
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Massnahmenpaket: Aufwertung Fussverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt				
Situation: Die Fussverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt ist der wohl meistgenutzte Fussweg des Kantons. Eine attraktive Fussverbindung ist für die Nutzer ein wichtiges Kriterium. Eine attraktive Gestaltung der Fusswege, Plätze und Strassen kann die Aufenthaltsqualität stark beeinflussen.				
Ausgangslage / Trend: Eine sichere, attraktive Fussverbindung zwischen Bahnhof und der Altstadt bringt Standortvorteile für Geschäfte und touristische Einrichtungen. Eine einladende Gestaltung gerade auch für den LV ist die beste Visitenkarte für eine Stadt mit Lebensqualität.				
Zielsetzung: Durchgehende, grosszügige und sichere Fussverbindungen zwischen den Quellorten Bahnhof und Altstadt.				
Schwachstellen: Verkehrsvolumen an ÖV und MIV				
Sicherheitsfaktor: 12x3456 Komfortfaktor: 1234x56 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: • Einladende Strassenraumgestaltung				
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Kanton SG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: xA B C				

Kommunikationsoffensive für den LV					
Situation: Eine gute LV Infrastruktur muss kommuniziert werden. Die Öffentlichkeitsarbeit leistet einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung auf den LV. Nur wenn den Nutzern die Qualität des Netzes im Bewusstsein ist, werden sie dieses auch schätzen und vermehrt nutzen.					
Ausgangslage / Trend: Die Stadt St.Gallen hat 2007 die Kampagne clever mobil lanciert. Mit solchen und ähnlichen Kampagnen wird aktiv Werbung für eine intelligente Mobilität gemacht. Die Wichtigkeit des LV ist den Nutzern zu wenig bewusst. Jeder Verkehrsteilnehmer nutzt in seinem Mobilitätsverhalten bewusst oder unbewusst die Infrastruktur des LV. Diese Nutzungen müssen an Qualität gewinnen um eine Nachhaltigkeit zu erreichen.					
Zielsetzung: Nutzen der LV Infrastruktur kommunizieren und für LV sensibilisieren					
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Zielpublikum erreichen • Aufwand / Ertrag 					
Sicherheitsfaktor: x123456 Komfortfaktor: 1x23456					
Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend					
Massnahmen: Kommunikationsplattform erstellen (analog LOS Solothurn oder clever mobil SG)					
Koordinationsbedarf: St.Gallen, Gemeinden, Kantone SG, AR, TG					
Realisierungszeitraum: x bis 2010 2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024					
Priorität: xA B C					

Massnahmenpaket: LV in Projektierung, Bau , Planung und Unterhalt				
Situation: Dem Langsamverkehr ist lange Zeit zuwenig Beachtung geschenkt worden. Gerade in der Planung von Strassen fehlten oft und fehlen immer noch die Sensibilität aber auch das Know-how für die hohen Ansprüche des LV. Viele Details entscheiden über die Nutzerakzeptanz aber auch über die Sicherheit und Qualität der LV Infrastruktur. Das LV-Netz muss auch gewartet werden, dass es nicht an von der Nutzerfreundlichkeit einbüsst.				
Ausgangslage / Trend: Verkehr ist nicht kommunal – auch der Langsamverkehr nicht. Eine gute LV-Infrastruktur braucht eine umfassende Planung mit der nötigen Sachkenntnis und einem vertieften Wissen über das Nutzerverhalten. Die Gemeinden sind diesbezüglich häufig überfordert, da die nötigen Fachkenntnisse oft fehlen und von falschen Tatsachen aus geplant und gehandelt wird. Im AREG SG existiert zwar eine Fachstelle für Fuss- und Wanderwege, diese ist aber mit nur 50% völlig unterbesetzt. In Zukunft wird Bauen und Planen noch komplexer, da sind fachspezifische Kenntnisse von grosser Bedeutung. Um den nötigen Wissenstransfer gewährleisten zu können, muss in Zukunft vernetzter gearbeitet und geplant werden.				
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des LV in Projektierung, Bau und Planung • Erweiterung der Fachstelle, respektive eine massive Erhöhung des Pensums • Bessere Koordination in Gemeinden, Stadt und Kantonen 				
Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeindeautonomie • Fehlende Ressourcen • Fehlende Konzeption 				
Sicherheitsfaktor: x123456 Komfortfaktor: 12x3456 Wertung: 1= Situation sehr gut 6= Massnahmen sind zwingend				
Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Ombudsstelle für Fragen des Velo- und Fussverkehrs • Kantonale Velobeauftragte mit weitreichenden Kompetenzen • Kantonale Beratungsstelle für Gemeinden • Interne Sensibilisierungskampagne für Velo- und Fussverkehrsangelegenheiten 				
Koordinationsbedarf: Gemeinden, St.gallen, Kanton SG				
Realisierungszeitraum: xbis 2010 x2011-2014 2015-2018 2019-2023 ab 2024				
Priorität: A xB C				