



Silvan Oberholzer

Diplomand	Silvan Oberholzer
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Expertin	Alexandra Wicki Birchler, stadt raum verkehr, Bircher + Wicki, Zürich
Themengebiet	Verkehrsplanung

Weiterentwicklung Mobilitätskonzept Stadt St. Gallen

Mobilität 4.0 - Fit für die Zukunft

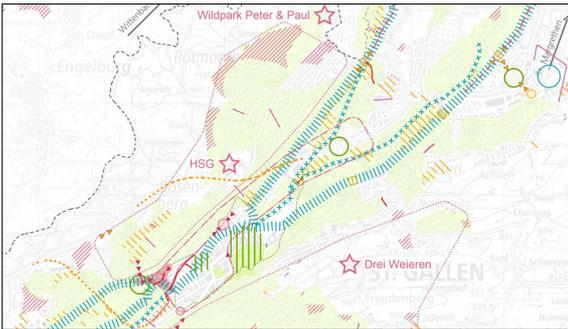


Abb. 1: Ausschnitt aus dem SWOT-Analyseplan (Eigene Darstellung mithilfe vorhandener Grundlagen)

Ausgangslage: In der Stadt St.Gallen wird auf der Grundlage der vom Volk angenommenen Städteinitiative mit dem städtischen Mobilitätskonzept 2040 eine nachhaltige Verkehrsentwicklung angestrebt. Doch heute liegt der MIV-Anteil in St.Gallen über den Werten anderer Deutschweizer Städte. Vor allem die MIV-Belastung im Pendlerverkehr ist aussergewöhnlich hoch. Die planerischen Grundlagen der Stadt, des Kantons und auch des Bundes geben Stossrichtungen einer nachhaltigen Verkehrsabwicklung vor, doch neuen Technologien und Mobilitätstrends (Bsp.: Vermehrte Sharing-Nutzungen, E-Mobilität) wird dabei bisher zu wenig Beachtung geschenkt. Aus diesem Grund wird in dieser Arbeit untersucht, inwiefern solch neue Mobilitätsformen in St.Gallen umgesetzt werden könnten.

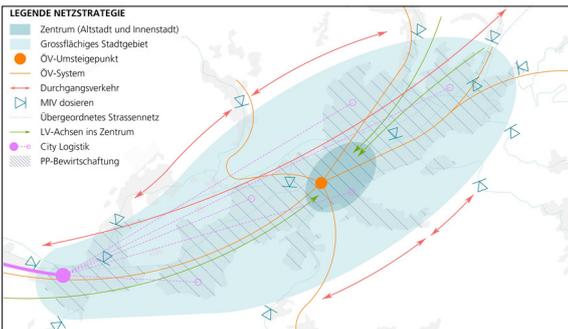


Abb. 2: Strategieplan der Netzebene (Eigene Darstellung)

Vorgehen: Aufbauend auf der Analyse der Grundlagen und der Verkehrsmittel wurden Ziele für die drei Ebenen Netz, Gestaltung und Verhalten und ein Zukunftsbild für das Jahr 2040 entworfen: MOBILITÄT 4.0 – FIT FÜR DIE ZUKUNFT. Die anschliessende Untersuchung und Bewertung verschiedener neuer Lösungsansätze aus anderen Ländern und Städten zeigt, dass nicht alle Ansätze für St.Gallen gleichermassen geeignet sind. Mit verschiedenen Strategien und darauf basierenden Massnahmen wird der Weg zur Umsetzung der Ziele aufgezeigt. In einem letzten Teil werden der Umgang mit dem bestehenden Mobilitätskonzept 2040 und mögliche Umsetzungshemmnisse verdeutlicht.

Ergebnis: Die Lösung der Verkehrsprobleme in St.Gallen liegt nicht nur in einer einzelnen Massnahme – vielmehr braucht es eine Kombination aus unterschiedlichen Ansätzen der drei Ebenen Netz, Gestaltung und Verhalten. So ist beispielsweise die kombinierte Mobilität in Verbindung mit Elektrofahrzeugen zu fördern. Aber lediglich mit Pull-Massnahmen (Anreizsysteme) wird die Bevölkerung ihr Mobilitätsverhalten nicht verändern. Nur mit der Umsetzung von Push-Massnahmen (Restriktionen im MIV) könnten die gesamthaft zurückgelegten Distanzen verringert und die Zahl der MIV-Wege auf ein verträgliches Mass reduziert werden. Die kombinierte Mobilität funktioniert aber bloss, wenn die Potentiale des Veloverkehrs, des ÖVs und des Mobilitätsmanagement genutzt werden. Die wichtigsten Massnahmen des Konzeptes sind:



Abb. 3: Neue 3V-Ziele für das überarbeitete Mobilitätskonzept (Eigene Darstellung)

- Dosierungsanlagen in vorstädtischen Bereichen
- Veloschnellbahn in Ost-West Richtung für schnelle Verbindungen ins Zentrum
- Qualitativ hochwertiges Bussystem, das gegenüber dem MIV konsequent priorisiert wird.
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen für mehr Platz in der Strassenraumgestaltung und eine wohnlichere Atmosphäre.

Mit der Umsetzung des weiterentwickelten Mobilitätskonzepts kann die Attraktivität der Stadt St.Gallen als Wohn- und Arbeitsort erhalten und gesteigert werden. So kann die Stadt auch zu einem schweizweiten Vorbild für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung werden.

Quellen: Abb. 1: Geodata © swisstopo | Kommunalen Richtplan Stadt St.Gallen | Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee | Zonenplan Stadt St.Gallen