



Laurent Godel

Diplomand	Laurent Godel
Examinator	Prof. Claudio Büchel
Experte	Marc Schneiter, Metron AG, Brugg AG, AG
Themengebiet	Verkehrsplanung

Konzept für ein hochqualitatives Bussystem in der Stadt St. Gallen

Betriebs- und Gestaltungskonzept Rorschacher Strasse



Abb. 1: BHNS Lausanne (Axes Forts de transports publics urbains 2017)

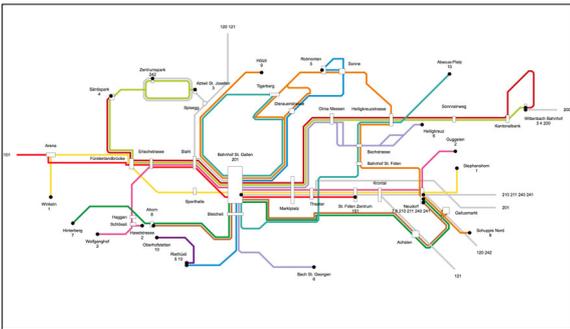


Abb. 2: Linienplan Konzept

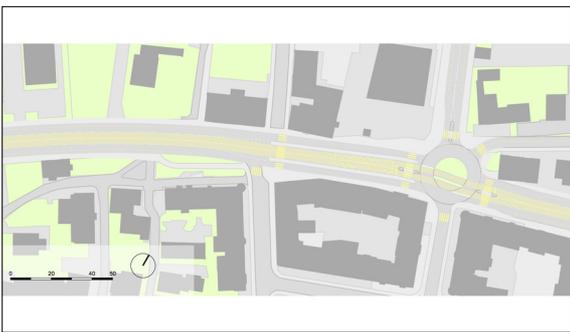


Abb. 3: Plan Knoten St. Fiden Zentrum (Amtliche Vermessung © Geomatik und Vermessung Stadt St. Gallen 2017)

Problemstellung: Ziel der vorliegenden Arbeit war, ein BHLS-System (Bus with a high level of service), ein Bussystem mit höherer Leistungsfähigkeit und höherem Qualitätsstandard, für St. Gallen zu erarbeiten.

Grundlage ist im Wesentlichen die Analyse des Liniennetzes, der Frequenzen und der Nachfrage, der Verkehrsqualität sowie der Verkehrssituation an überlasteten Knoten. Die Analyse hat insbesondere gezeigt, dass die Hauptachsen relativ gut ausgelastet und auch stärker von potentieller Verkehrsüberlastung betroffen sind, was sich künftig verschärfen dürfte. Das heutige Netz ist etwas ineffizient und unübersichtlich organisiert: Viele (teils kleine) Busse fahren weite Wege über dieselben Achsen. Verschiedene Taktfamilien werden angewendet, weshalb die Takte teilweise schlecht aufeinander abgestimmt sind.

Ziel der Arbeit: Ziele des Konzepts waren, die angestrebte Nachfragesteigerung beim ÖV um 50 % bewältigen zu können, die Innenstadtstrecke über den Marktplatz zu entlasten sowie die Taktfamilien zu vereinheitlichen. Verschiedene aufeinander aufbauende Varianten, wurden erarbeitet und bewertet; sämtliche bewirken eine deutliche Verbesserung gegenüber heute. Mit dem erarbeiteten Konzept liegt eine Lösung vor, mit welcher das ÖV-Netz optimiert, die Innenstadtstrecke entlastet und dass Komfort und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden können. Die Mehrkosten im zweistelligen Millionenbereich können teilweise durch Einsparungen kompensiert werden. Auch ist bei einem deutlicheren Nachfragezuwachs die Aufwärtskompatibilität zu einem Tramsystem weitgehend gegeben.

Ergebnis: Bei den Massnahmen hat das Betriebs- und Gestaltungskonzept nachgewiesen, dass eine zweispurige Busbahn in der Mitte der Strasse mit Inselhaltestellen am besten geeignet ist, insbesondere im Hinblick auf ein späteres Tramsystem. Die Platzverhältnisse auf dem Korridor der Rorschacher Strasse reichen grösstenteils aus. Andernfalls kann die Busbevorzugung mit alternativen Massnahmen sichergestellt werden. Ebenso sollten die als Kreisverkehre umgebauten Knoten funktionieren. Eine Etappierung der Massnahmen in Abschnitten ist möglich, so dass sie mit anstehenden Bauarbeiten koordiniert und/oder nach Prioritäten gestaffelt werden kann. Als nachteilig haben sich die Investitionskosten sowie mögliche Beeinträchtigungen für den MIV und den Fussverkehr erwiesen. Auch müssen teilweise die Strassenbaulinien verlegt und damit Grundstücke und Grünflächen tangiert werden.

Quellen:

Abb. 1: BHNS Lausanne. Axes Forts de transports publics urbains, 2017. Online verfügbar unter <https://www.axes-forts.ch/lignes/bhns-bussigny-lutry-corniche/>

Abb. 2: Linienplan Konzept. Laurent Godel, 2018.

Abb. 3: Plan Knoten St. Fiden Zentrum. Laurent Godel 2018 / Amtliche Vermessung © Geomatik und Vermessung Stadt St. Gallen, 2017.