



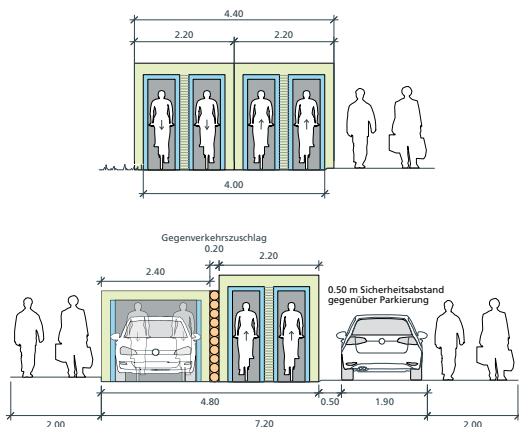
MACHBARKEITSSTUDIE VELOSCHNELLROUTE STADT ST.GALLEN

In der Stadt St.Gallen soll der Anteil des Veloverkehrs durch direkte, schnelle und möglichst konfliktarme Veloschnellrouten erhöht werden, welche den Stadtraum Altstadt/Bahnhof in Ost-West-Richtung mit den einzelnen Stadtquartieren verbinden. In einer Machbarkeitsstudie wurde aufgezeigt, wie solche Veloschnellrouten in die Stadtstruktur eingegliedert werden können.

Vergleichbar ist eine Veloschnellroute am ehesten mit einer Autobahn. Schnell und möglichst ohne Unterbrüche sollen VelofahrerInnen von A nach B gelangen können. Die Veloschnellrouten sollen den Veloverkehr auf dem Stadtgebiet langfristig über eine Gesamtdistanz von ca. 5 bis 10 km kanalisieren. Der Fokus der Stadt St. Gallen liegt derzeit bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Dennoch soll auch die Vision «Veloschnellroute» weiterentwickelt werden, damit die Aufwärtskompatibilität der derzeit geplanten Massnahmen sichergestellt ist und allfällige Landsicherungen in Angriff genommen werden können.

VELOSCHNELLROUTENSTANDARD ST.GALLEN

Veloschnellrouten sollen breit genug sein, damit VelofahrerInnen andere überholen und/oder nebeneinander fahren können. Auf Veloschnellrouten soll man im Grundsatz Vorfahrt haben. Sie sollen gut beleuchtet sein und im Winter möglichst eis- und schneefrei gehalten werden. Wichtiger als die Fahrgeschwindigkeit ist die Stetigkeit und Durchgängigkeit. Für selbstständig geführte Veloschnellrouten im Zweirichtungsverkehr beträgt das Normprofil 4.00 m, sofern der Lichtraum beidseitig frei ist. Fussgänger werden grundsätzlich separat geführt. Für im Mischverkehr auf Quartierstrassen (=Velostrasse) geführte Veloschnellrouten beträgt das Normprofil 4.80 m. Das typische Profil vieler Quartierstrassen muss um ca. einen Meter ausgebaut werden, wenn neben der Veloschnellroute weiterhin Parkierung im Strassenraum angeordnet werden soll. Im heute üblichen Profil von 6.00 m ist neben Parkierung nur knapp die Begegnung eines PWs mit einem einzelnen Velo möglich. Dies

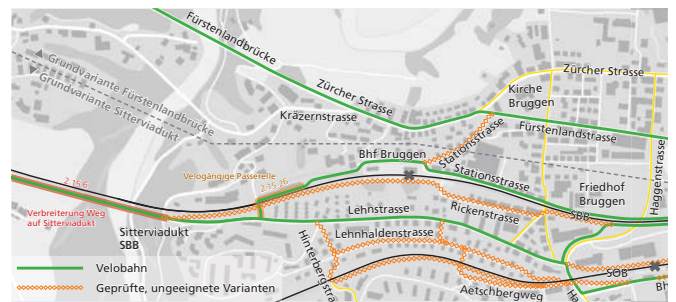


Normprofile Veloschnellrouten eigentrasseiert und im Mischverkehr

entspricht nicht dem angestrebten Veloschnellrouten-Standard bezüglich Überholen und Nebeneinanderfahren.

Beispiel Veloschnellroute: Abschnitt West (Winkeln-Bahnhof/Innenstadt)

Die Linienführung im Westen wird stark von der Topografie beeinflusst. Rund um die zwei Grundvarianten via Fürstenlandbrücke oder via Sitterviadukt SBB wurde ein Variantenfächer entwickelt und die verschiedenen Linienführungen verglichen. Bewertet und in der Begleitgruppe diskutiert wurden die grundsätzliche Eignung, die Hindernisfreiheit, der mögliche Ausbaustandard, das Höhenprofil sowie das Fahrtenpotenzial. Der Abschnitt West soll vom Bahnhof Winkeln über den Neuhofweg zum Sitterviadukt der SBB führen. Für die Weiterführung bestehen zwei Varianten, die dem SBB-Trasseee nördlich oder südlich folgen. Ab der Überwerfung der SOB verläuft die Veloschnellroute nördlich der Bahngleise auf der Zschokke- und Paradiesstrasse zur St. Leonhard-Brücke. Diese Bestvariante wurde in Konzeptplänen aufgezeigt.



Ausschnitt Grobbeurteilung Abschnitt West der Veloschnellroute

Im Abschnitt West soll überwiegend eine eigentrasseierte Veloschnellroute zur Anwendung kommen. Im Abschnitt Ost ist dies aufgrund der gebauten Strukturen nur auf kurzen Abschnitten möglich. Hier wird grösstenteils der Mischverkehr-Standard - also die Velostrasse - zur Anwendung kommen.

KENNDATEN PROJEKT

- Ort: Stadt St.Gallen
- Auftraggeber: Stadt und Kanton St.Gallen
- Projektdauer: 2014 - 2015
- Projektverfasser:



asa, Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG
Spinnereistrasse 29, 8640 Rapperswil
Tel. 055 220 10 60 info@asaaq.ch www.asaaq.ch

