



Agglomeration St.Gallen / Arbon- Rorschach: Problemstellenanalyse Fussverkehr

Schlussbericht

Entwurf: Juni 2010

Doris Königer
Pascal Regli

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

IMPRESSUM

Agglomeration St. Gallen / Arbon-Rorschach: Problemstellenanalyse Fussverkehr
Schlussbericht (Entwurf 11: Juni 2010)

Auftraggeber Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kt. St. Gallen
Agglomerationsprogramme
Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen

Tiefbauamt Kanton St. Gallen
Fachstelle Langsamverkehr
Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen

Bearbeitung Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Pascal Regli

Doris Königer
Architektur Planung Beratung
Dierauerstrasse 1, 9000 St. Gallen

Fotos Titelblatt: Fussverkehr Schweiz
Bericht und Dokumentation: Doris Königer, Pascal Regli

St. Gallen und Zürich, Juni 2010

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG	5
1.1	Ausgangslage.....	5
1.2	Zielsetzungen für den Fussverkehr im Agglomerationsprogramm	5
2	CHARAKTERISIERUNG FUSSVERKEHR	7
2.1	Nachhaltige Fortbewegung.....	7
2.2	Fussverkehr als eigenständige Mobilitätsform.....	7
3	METHODIK UND VORGEHEN.....	8
3.1	Methodik	8
3.1.1	Wegleitung als Arbeitsinstrument	8
3.1.2	Erhebung der Problemstellen vor Ort	8
3.1.3	Begleitgruppe als Echoraum.....	8
3.1.4	Auswertung der Resultate durch «Fussverkehr Schweiz»	8
3.2	Vorgehen	9
3.2.1	Vorbereitung der Grundlagen / Festlegen des Perimeters (Schritt 1)	10
3.2.2	Problemstellenanalyse (Schritt 2)	11
3.2.3	Problemstellenkataster (Schritt 3)	12
3.2.4	Massnahmenpakete (Schritt 4).....	13
4	RESULTATE UND HANDLUNGSBEDARF	14
4.1	Handlungsbedarf pro Gemeinde	14
4.1.1	Gemeinden im Kanton St. Gallen	14
	St. Gallen SG	14
	Gossau SG	14
	Rorschach SG.....	15
	Andwil SG	15
	Flawil SG	15
	Gaiserwald SG	16
	Goldach SG	16
	Lutzenberg SG	16
	Mörschwil SG	17
	Rheineck SG	17
	Rorschacherberg SG.....	17
	Steinach SG	17
	Thal SG.....	17
	Tübach SG	18
	Wittenbach SG	18
4.1.2	Gemeinden im Kanton Thurgau	18
	Arbon TG	18
	Horn TG	19
	Roggwil TG.....	19

4.1.3	Gemeinden im Kanton Appenzell Ausserrhoden	19
	Herisau AR.....	19
	Speicher AR.....	20
	Teufen AR	20
	Waldstatt AR	20
4.2	Thematischer Handlungsbedarf.....	21
4.2.1	Netzaspekte	21
4.2.2	Sicherheits- und Dominanzaspekte des MIV	24
4.2.3	Bahnhöfe und Bahnhofsumgebung	25
4.2.4	Anordnung und Gestaltung von Bus-Haltestellen	26
4.2.5	Orientierung.....	29
5	ZUSAMMENFASSENDE ERKENNTNISSE	30
5.1	Vorbemerkung	30
5.2	Quantitative Synopse.....	30
5.3	Weitergehende Empfehlungen	32
6	GRUNDLAGEN	
	DOKUMENTATION	
	Wegleitung	
	Problemstellenkataster	

1 AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

1.1 Ausgangslage

Der Langsamverkehr (LV) ist neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs zu betrachten und im Agglomerationsprogramm entsprechend zu berücksichtigen, zumal er in dicht besiedelten Gebieten eine attraktive Fortbewegungsart darstellt. Sein Wachstumspotenzial ist gross und noch nicht ausgeschöpft. Eine gezielte LV-Förderung kann den Anteil am Gesamtverkehr erhöhen und einen raschen und kosteneffizienten Beitrag an verschiedene Problembereiche im Mobilitätssystem leisten.

Der Gesetzgeber auf Bundesebene hat die Bedeutung des LV, der sich aus dem Fuss- und Veloverkehr zusammensetzt, erkannt und legt grossen Wert auf dessen gebührende Behandlung in den Agglomerationsprogrammen. Damit ein Agglomerationsprogramm finanziell vom Bund unterstützt werden kann, müssen minimale Anforderungen beim LV erfüllt werden. Die Agglomerationen sollen aufzeigen, wie sie den LV fördern und zweckmässig in eine Gesamtstrategie einbinden wollen. Sie sollen konkrete Ziele formulieren, wie sie den Modalsplit zugunsten des LV beeinflussen wollen.

Integraler Bestandteil der Agglomerationsprogramme ist die Erhebung der Situation für den Langsamverkehr. In der Erkenntnis, dass es sich beim Fuss- und beim Veloverkehr um Verkehrsarten mit unterschiedlichen Charakteristiken handelt, wird im Kanton SG für die Agglomerationsprogramme die Analyse des Fuss- und Veloverkehrs getrennt durchgeführt. Konsequenterweise wurde in der Agglomeration St. Gallen / Arbon-Rorschach diese Analyse mit zwei separaten Aufträgen durchgeführt:

- Veloverkehr: Mit der Problemstellenanalyse des Veloverkehrs wurde das private Planungsbüro «asa» beauftragt. Das Projekt wurde im Frühling 2009 gestartet und Mai 2010 abgeschlossen.
- Fussverkehr: Mit der Problemstellenanalyse des Fussverkehrs wurde die Fachorganisation «Fussverkehr Schweiz» beauftragt. Dieses Projekt wurde September 2009 gestartet und im Juni 2010 abgeschlossen.

Der vorliegende Bericht und die damit verbundene Dokumentation fassen die Resultate der Problemstellenanalyse des Fussverkehrs zusammen. Sie sind Ausgangspunkt für die Herleitung von Handlungspaketen und von konkreten Massnahmen, die in einer verkehrsmittelübergreifenden Betrachtungsweise in das Gesamt-Agglomerationsprogramm eingepasst werden.

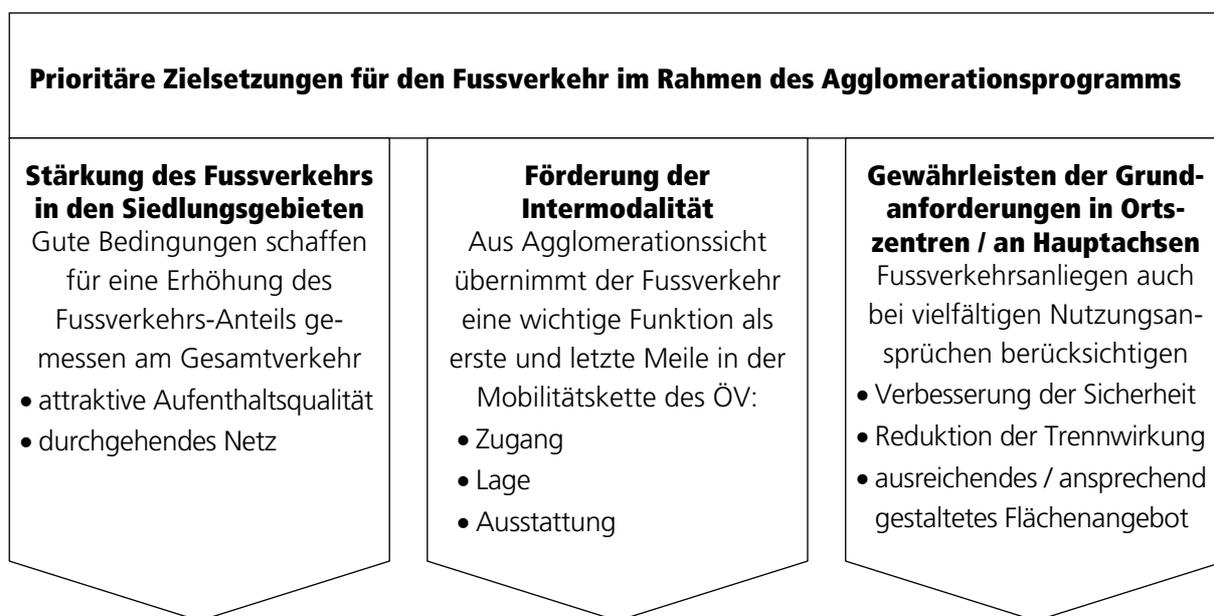
1.2 Zielsetzungen für den Fussverkehr im Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach basiert auf der Erkenntnis, dass dem ÖV bei der Bewältigung des Verkehrs aufgrund seiner gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit eine tragende Funktion zukommt. Deshalb soll vorab in den Zentren und Nebenzentren nicht der MIV sondern der ÖV prioritär gefördert werden. Konsequenterweise sollen daneben die Infrastrukturkapazitäten in den Siedlungskernen zu Gunsten des Langsamverkehrs erhöht werden. Damit sollen die Voraussetzungen für den Fuss- und Radverkehr verbessert werden.

Das Umlagerungspotenzial zugunsten des Fuss- und Radverkehrs in der Agglomeration ist gross, kann aber nur eingelöst werden, wenn den Bedürfnissen der Fussgänger/innen und Velofahrer/innen bei Infrastrukturmassnahmen generell hohe Priorität eingeräumt wird namentlich bei Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen bei Ortdurchfahrten und Platzgestaltungen. Aus Agglomerationsicht erhält der Fussverkehr zusätzlich Bedeutung durch die Tatsache, dass die Fussgänger/innen die wich-

tigsten Zubringer zum öffentlichen Verkehr sind sowie zur Belebung des öffentlichen Raumes beitragen und damit wichtige Standortqualitäten für Detailhandel, Freizeit und Tourismus fördern.

Aus dem oben gesagten können als Grundlage für die Problemstellenanalyse aus der übergeordneten Strategie des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon-Rorschach die prioritären Zielsetzungen im Fussverkehr abgeleitet werden. Die Identifikation und Behebung von Problemstellen im Fussverkehr soll also diese prioritären Zielsetzungen wenn immer möglich unterstützen.



Umgelegt auf die Raumtypologie des Agglomerationsprogramms bedeutet dies, dass folgende Minimalanforderungen zu prüfen sind:

kleinere / mittlere Gemeinden (lokale Zentrumsfunktion / hauptsächlich Wohnfunktion):

- Beurteilung des Zugangs zu den Haltestellen des ÖV
- Beurteilung der Bedingungen entlang zentraler Abschnitte der Ortsdurchfahrt
- attraktive Aufenthaltsqualität / durchgehendes Netz

grössere Gemeinden (Nebenzentren / Agglomerationszentrum):

- Beurteilung des Zugangs zu den Haltestellen des ÖV
- Beurteilung der Bedingungen entlang zentraler Abschnitte der Ortsdurchfahrt
- attraktive Aufenthaltsqualität / durchgehendes Netz
- Beurteilung des Zugangs zu Attraktoren von regionalem Interesse
- Entwicklungsgebiete und verkehrskonzeptionelle Anpassungen antizipieren

2 CHARAKTERISIERUNG FUSSVERKEHR

2.1 Nachhaltige Fortbewegung

Der Fussverkehr hat in Bezug auf die Dimensionen der Nachhaltigkeit grosse Potenziale, die es im Rahmen der Agglomerationsentwicklung zu nutzen gilt:

Wirtschaft und Verkehr

- Alle Menschen sind zu Fuss unterwegs: Der Fussverkehr ist die erste und letzte Meile in der Transportkette des ÖV's, aber auch des MIV's.
- Auf kurzen Strecken und in Kombination mit dem ÖV entlastet eine Umlagerung des MIV auf den Fussverkehr das Strassennetz und verbessert die Effizienz des gesamten Verkehrssystems.
- Der Fussverkehr hat eine hohe volkswirtschaftliche Effizienz. Geringen Kosten steht ein grosser Nutzen gegenüber. Mit der Förderung des Fussverkehrs lassen sich Infrastruktur- und Gesundheitskosten für das Gemeinwesen sparen.
- Für das Individuum ist Gehen kostenlos und jederzeit erschwinglich.
- Der Fussverkehr schafft Standortvorteile für den Detailhandel, Freizeit und Tourismus.

Umwelt

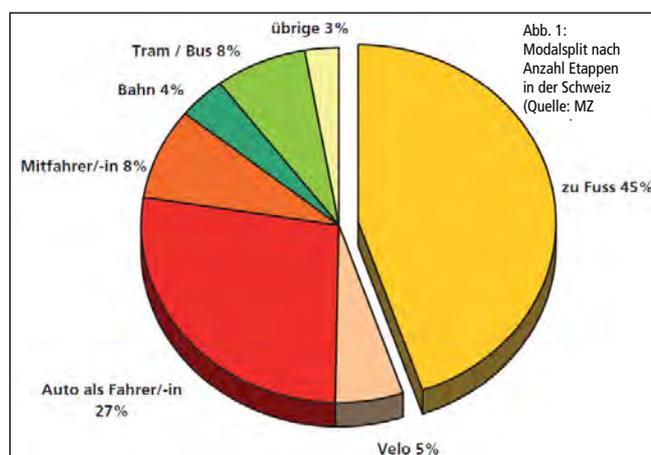
- Gehen produziert weder Schadstoffe noch Lärm.
- FussgängerInnen haben den geringsten spezifischen Flächenbedarf.

Gesellschaft

- Gehen ist nicht nur eine Methode der Fortbewegung, sondern eine elementare Erscheinungsform des Menschen, die den Charakter eines Grundrechts hat.
- Der Fussverkehr ermöglicht die selbständige Teilnahme an der Mobilität und damit am öffentlichen Leben. Dies gilt insbesondere für Kinder, Betagte und Mobilitätsbehinderte. Für Kinder sind Schulwege Erlebniswege und wichtig für die persönliche Entwicklung. Sie sollten statt mit dem «Elterntaxi» (Auto) zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.
- Die Bewegung zu Fuss fördert die Gesundheit und das Wohlbefinden.
- FussgängerInnen gefährden andere Verkehrsteilnehmende kaum und beleben den öffentlichen Raum. Sie erhöhen damit die subjektive und objektive Sicherheit.

2.2 Fussverkehr als eigenständige Mobilitätsform

Aus Agglomerationsicht hat der Fussverkehr seine Stärken vor allem im Nahbereich: bei Strecken unter einem Kilometer, bzw. bis ca. 15 Minuten Unterwegszeit. Die quantitative Bedeutung des Fussverkehrs im täglichen Verkehrsgeschehen wird meistens unterschätzt. Je nach Betrachtungsweise ist das Ausmass jedoch hoch. Der Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung zeigt dies sehr deutlich: Gemessen an der Anzahl Etappen, die täglich zurückgelegt werden, beträgt der Anteil des Fussverkehrs 45%.



3 METHODIK UND VORGEHEN

3.1 Methodik

Bei der Problemstellenanalyse werden die Hindernisse und Probleme im Fussverkehrsnetz systematisch erfasst und aufbereitet.

3.1.1 Wegleitung als Arbeitsinstrument

Damit die Problemstellen überall vergleichbar und mit den gleichen Kriterien erhoben wurden, entwickelte die beauftragte Fachstelle eine Wegleitung.¹

Darin wird aufgezeigt, wie:

- und mit welchen Arbeitsschritten die Problemstellen im Fussverkehr zu analysieren sind,
- die Resultate in einem Problemstellenkataster zusammengefasst werden,
- für den weiteren Prozess, der Handlungsbedarf zuhanden der Projektleitung des Agglomerationsprogramms formuliert werden kann.

3.1.2 Erhebung der Problemstellen vor Ort

In allen Gemeinden der Agglomeration wurden mit der Wegleitung als Grundlage die Problemstellen vor Ort erhoben und dokumentiert. Gemäss Zentrenhierarchie des Agglomerationsprogramms wird unterschieden zwischen dem Agglomerationszentrum und den Agglomerationsnebenzentren einerseits, sowie den Gemeinden mit lokaler Zentrumsfunktion und mit vorwiegend Wohnfunktion andererseits. Im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren erfolgte die Analyse im engen Austausch mit den zuständigen Fachstellen der Verwaltung. In den anderen Gemeinden führten die BearbeiterInnen von Fussverkehr Schweiz die Analyse selbständig durch.

3.1.3 Begleitgruppe als Echoraum

Es wurde eine Begleitgruppe gebildet, die sich aus 15 Personen zusammensetzte:

- Vertreter des Amtes für Raumentwicklung des Kantons St. Gallen; Projektleiter (1 Person)
- Rad- & Wanderweg- Fachstellen der Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhodon (3 Personen)
- Projektleitungen für die Agglomerationsprogramme des Kantons Thurgau (1 Person), sowie Fachstelle des Planungsamtes des Kantons Appenzell Ausserrhodon (1 Person)
- Vertreter städtischer Fachstellen des Agglomerationszentrums (Stadt St. Gallen mit 2 Personen) und der Agglomerationsnebenzentren (Städte Gossau, Rorschach, Arbon mit 5 Personen)
- beauftragte externe Projektleitung des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon-Rorschach, Verteter Planungsbüro (1 Person)

Das methodische Vorgehen und die Zwischenresultate der Erhebungen wurden an 3 Begleitgruppensitzungen diskutiert. Diese Sitzungen lieferten jeweils wertvolle Rückschlüsse für die Weiterbearbeitung.

3.1.4 Auswertung der Resultate durch «Fussverkehr Schweiz»

«Fussverkehr Schweiz» fügte die Resultate in Abstimmung mit den Gemeinden mit einem so genannten Problemstellenkataster zuhanden der Projektleitung des Agglomerationsprogramms zusammen.

¹ vgl. Anhang. Die Wegleitung wurde auch in den übrigen Agglomerationen des Kantons SG verwendet.

3.2 Vorgehen

Zusammengefasst gliederte sich das Vorgehen in vier methodische Arbeitsschritte:

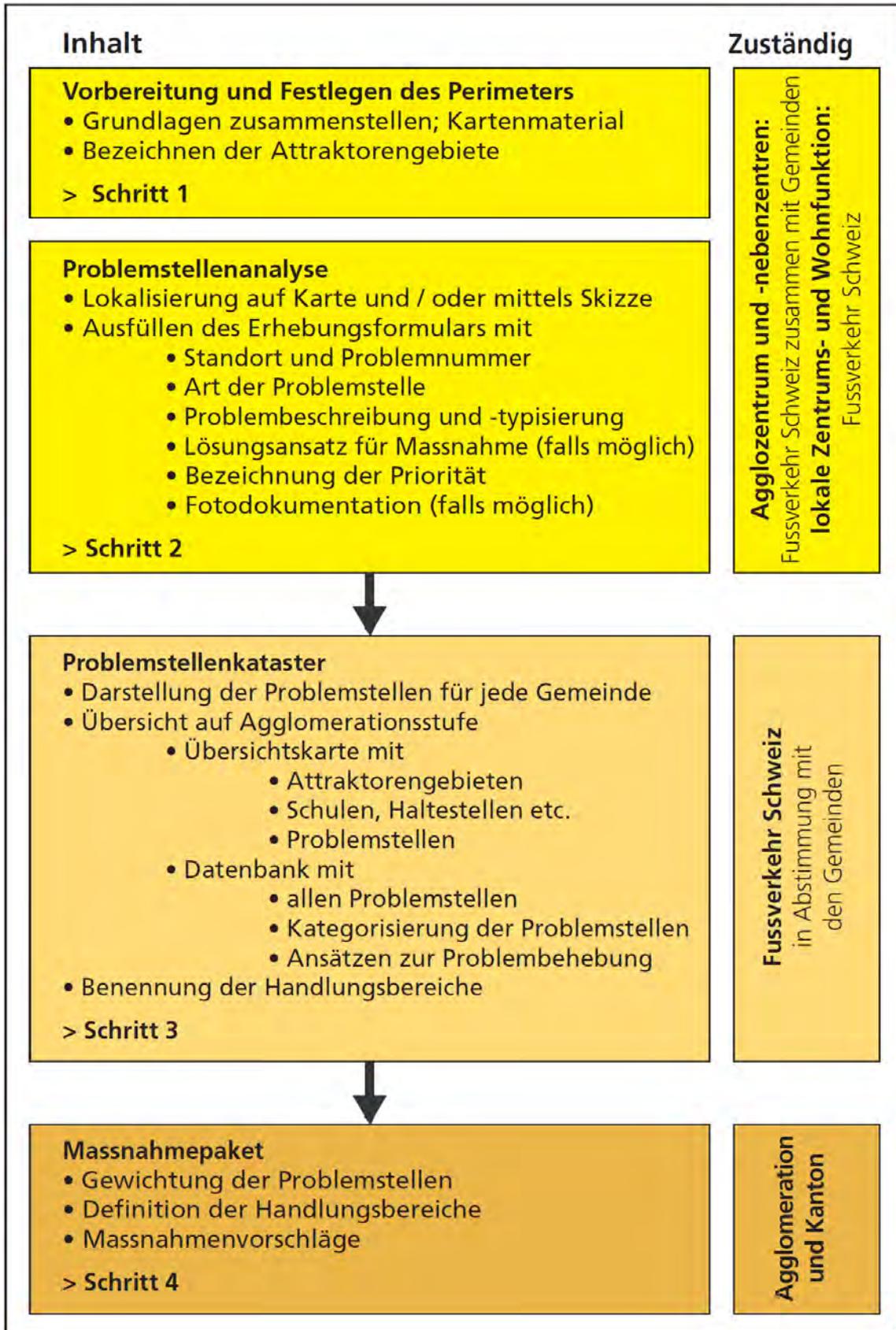


Abb. 2: Arbeitsschritte

3.2.1 Vorbereitung der Grundlagen / Festlegen des Perimeters (Schritt 1)

Falls vorhanden, sollten folgende Grundlagen in die Analyse einfließen:

- Fusswegplan oder Richtplan Fusswege der Gemeinde²
- Langsamverkehrskonzept bzw. Rad- und Fusswegkonzept
- Schulwege, insbesondere jene, die über stark befahrene Strassen führen
- Von der Bevölkerung gemeldete oder aus laufenden Planungen bekannte Problemstellen
- Typische Quell- und Zielorte des Fussverkehrs (Spital, Schulhaus, Altersheim)
- Eventuell weitere Grundlagen: Kantonale Wanderrouten, historische Wegstrecken gemäss IVS

Grundsätzlich können die Problemstellen des Fussverkehrs das ganze Gemeindegebiet betreffen. Aus Relevanzgründen wurde bei der Analyse unterschieden zwischen dem so genannten Attraktoreng Gebiet und dem übrigen Gemeindegebiet.

Attraktorenggebiete sind jene Bereiche, in denen die wichtigen Quell- bzw. Zielgebiete des Fussverkehrs liegen und in denen der Fussverkehr quantitativ eine grössere Rolle spielt. Es sind dies:

- Gebiete rund um einen Bahnhof oder andere wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Ortszentrum mit den öffentlichen Einrichtungen (Kirche, Gemeindehaus, grössere Schulen etc.) und dem Einkaufs- und Dienstleistungsangebot
- Subzentren mit publikumsintensiver öffentlicher Nutzung, z.B. Quartierzentren grösserer Orte
- In kleineren Gemeinden konzentriert sich der Fussverkehr auf kleinere Räume in den Dorfzentren und oft entlang der Ortsdurchfahrten.
- In grösseren Ortschaften ist mindestens in den zentralen Gebieten von intensiven Fussverkehrsströmen auszugehen.

Innerhalb der Attraktorenggebiete war eine Primärerhebung vor Ort gefordert, d.h. sich ins Bild zu setzen und eine systematische Analyse durchzuführen.

Im übrigen Gemeindegebiet reichte es aus, die den zuständigen Stellen bekannten Probleme zusammenzutragen, wie z.B. mangelhafte Verbindungen des Fussverkehrs in die Naherholungsgebiete.

² Gemäss Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) ist der Fusswegplan ein in der Schweiz rechtlich abgesichertes Instrument.

3.2.2 Problemstellenanalyse (Schritt 2)

Die Problemstellen wurden auf einem Erhebungsformular festgehalten und anschliessend in eine Excel-Datei übertragen. Jede Problemstelle wurde mit Nummer in eine Karte eingetragen und mit einem eigenen Formular erhoben. Zur besseren Dokumentation wurde zusätzlich ein Foto oder eine Skizze der Situation erstellt.

Es wurden folgende **Arten von Problemstellen** unterschieden:

- **Konfliktpunkt**
- **Konfliktstrecke**
- **Konfliktzone**
- **Lücke im Netz**

Die Problemstellen konnten folgenden **Kategorien** zugeordnet werden:

Netz

- **Trennriegel quer:** Fehlende Querungsmöglichkeiten von Eisenbahnlinien, grösseren Arealen, Gewässern oder stark befahrenen Strassen
- **Verbindung längs:** Fehlende oder zu enge Trottoirs
- **Hindernis / Umweg:** Hindernisse, die ein Vorwärtskommen erschweren oder fehlende Behindertengerechtigkeit wie Engstellen, Trottoirabsenkungen oder fehlende Rampen
- **Konflikt Fuss- / Velo:** Konfliktpotential infolge fehlender Velomassnahmen (z. B. Radstreifen)
- **Schulweg:** Die Routen der Schulkinder sind nur dann sicher, wenn sie durchgehend sind, wenn sie also als Netz betrachtet und geplant werden.

Sicherheit

- **Querung:** Fehlende oder ungenügend gesicherte Querungsmöglichkeiten; schlecht geregelte Lichtsignalanlagen mit langen Rotphasen für den Fussverkehr
- **Dominanz MIV:** Damit sind insbesondere Situationen mit hohem MIV-Aufkommen gemeint, mit auf dem Trottoir parkierten Autos, mit fehlenden oder zu schmalen Trottoirs etc.
- **Attraktivität:** Beengte Verhältnisse, welche zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen können
- **subjektiv (Angst-Orte):** als unsicher wahrgenommene Infrastrukturen (verwinkelte Wegführung, Unterführungen, usw.), fehlende oder ungenügende Beleuchtung

Schnittstelle

- **Anschluss:** Ungünstige Lage der Haltestelle, mangelhafter Anschluss an das Fusswegnetz
- **Zugänglichkeit:** Fehlende direkte Zugänge für Zufussgehende
- **Ausstattung:** Ungenügende Qualität oder Fehlen von geeigneter Haltestelleninfrastruktur (Warteflächen, gedeckte Bereiche, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Fahrgastinformation, behindertengerechte Ausstattung)

Orientierung

- **Signalisation:** Fehlende, unvollständige oder verwirrende Signalisation
- **Information:** Fehlende, unvollständige oder schlecht leserliche Informationstafeln

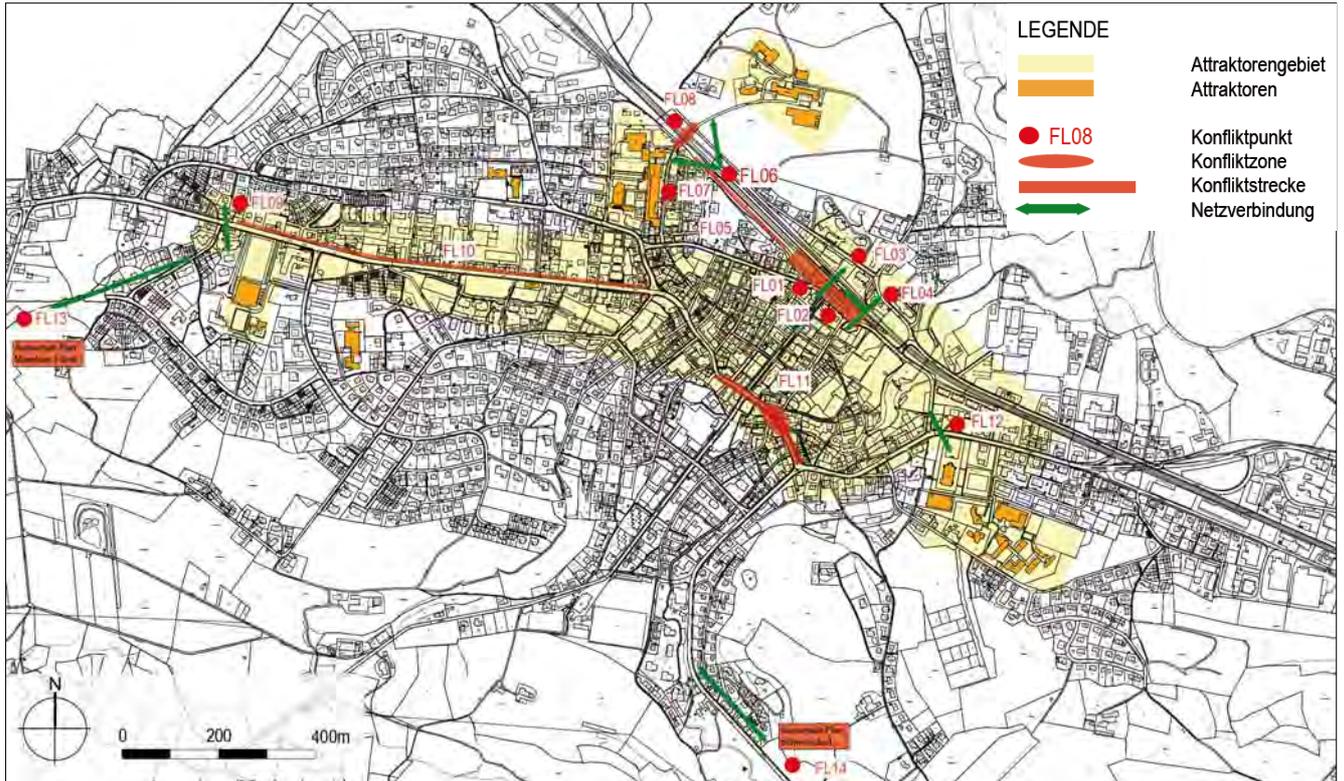


Abb. 3: Beispiel Problemstellenkarte der Gemeinde Flawil

3.2.3 Problemstellenkataster (Schritt 3)

Die Resultate Problemstellenanalyse wurden von «Fussverkehr Schweiz» überprüft und ergänzt. Die Daten wurden in einer Datenbank zusammengeführt.

Gemeinde / Standort	Nr.	Konfliktpunkt	Konfliktstrecke	Konfliktzone	Lücke im Netz	Problembeschrieb	Netz	Sicherheit	Schnitstelle	Orientierung	Lösungsansatz	Agglorelevant	Priorität	Bild
Flawil Bahnhofplatz	FL01	x				fehlende Aufenthaltsqualität, ungeeignete Bepflanzung, keine direkte Querung zur gegenüberliegenden Begegnungszone, Flickwerk Bodenbelag, Angst-Orte durch verstellte Fläche, unge-eignete Bepflanzung, intransparente Lifttür		x	x	x	Platzgestaltung als Begegnungszone, zurückhaltende Bepflanzung, neue Beleuchtung	x	1	
Flawil Bushalt Bahnhof	FL02	x				Bushaltestelle befindet sich nicht direkt bei der SBB-Unterführung, fehlende Haltekanten, minimale Wartemöglichkeiten, nicht Behindertengerecht, fehlende Signalstation			x	x	Verschiebung der Bushaltestelle inkl. geschützte Wartemöglichkeit	x	1	
Flawil SBB Unterführung	FL03			x		verbindet Bahnhofplatz mit Gleis aber nicht mit Flawil-Nord (Entwicklungsgebiet), Behindertengerecht nur mit geschlossenen Lift, unattraktiv, unsicher	x				Verlängerung Unterführung für Fussgänger, ev. gemeinsame Unterführung Velo/Fussgänger; neue Vertikalerschliessung Süd.	x	1	
Flawil durchgehende Unterführung	FL04	x				eng, niedrig, schlecht signalisiert, kein Nebeneinander von Velo und Fussgänger möglich, zu den Gleisen nur mit einer Treppe verbunden.		x			Neue Unterführung, Velo und Fussverkehr mit direkter Rampe zum Gleis und Zugang zu Flawil Nord, Bei Bau der westlichen durchgehenden Unterführung Aufhebung		2	
Flawil Westausfahrt und Santisstrasse	FL05	x				unattraktive Fussverbindung vom Bahnhof zum Spital sowie zum Bildungszentrum Mattenhof	x				Attraktivitätssteigerung der Verbindung Bahnhof- Spital	x	2	
Flawil Quartier Lören/Herensberg	FL06			x		Umweg für Wohn- und Arbeitsgebiete sowie Spital/Bildungszentrum zum SBB-Gleise	x				Verbindung best. Brücke zu den SBB-Gleisen, ev. neue Fussgängerbrücke	x	1	

Abb. 4: Beispiel Problemstellenkataster Gemeinde Flawil (Auszug)

Zuhanden der Projektleitung des Agglomerationsprogramms skizziert «Fussverkehr Schweiz» den Handlungsbedarf und erstellt einen Schlussbericht.

3.2.4 Massnahmenpakete (Schritt 4)

Die Massnahmen aus den einzelnen Gemeinden mit einem thematischen oder räumlichen Zusammenhang können von den zuständigen Stellen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst und dem Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms eingereicht werden. Das Schnüren solcher Pakete ist ein iterativer Prozess zwischen allen Beteiligten. Das Überführen der Problemstellen mit den damit verbundenen Lösungsansätzen zu Massnahmenpaketen erfolgt nicht starr und schematisch, soll aber einer gewissen Systematik folgen. Beispielsweise können die Pakete in Bezug auf die Problemstellen-Kategorien formuliert und räumlich differenziert werden.

4 RESULTATE UND HANDLUNGSBEDARF

4.1 Handlungsbedarf pro Gemeinde

4.1.1 Gemeinden im Kanton St. Gallen

St. Gallen SG

Die Stadt erarbeitet zurzeit einen Richtplan, der voraussichtlich 2011 vor das Parlament kommt. Im Rahmen dieser Arbeiten wurde das bestehende Fusswegnetz aufgenommen sowie Netzergänzungen, qualitative Ergänzungen und generelle Lösungsansätze festgehalten mit dem Ziel eine Stadt der sicheren und kurzen Wege zu etablieren. Basis ist ein Massnahmenkatalog mit über 50 Punkten, der viele Netzergänzungen und quantitative Verbesserungen enthält. Verbesserungen für den Fussverkehr betrachtet die Stadt als laufende Aufgabe. Kleinere Eingriffe werden situativ gelöst, dies auch zusammen mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 Zonen.

Aus Agglomerationssicht geht es auf Stadtgebiet hauptsächlich um:

- die Schliessung von Netzlücken
- die qualitative Verbesserung der Fusswege
- die Attraktivitätssteigerung und Verkehrsberuhigung von Siedlungsschwerpunkten (Quartierzentren) an Hauptstrassen mit dem Koexistenzprinzip
- die Attraktivitätssteigerung bzw. Fussgängererschliessung rund um die Stadtbahnhöfe
- die optimale Fussgängererschliessung von bestehenden und neuen Überbauungen
- die Auffrischung (Beleuchtung, Bodenbelag, Vermeidung von Angstorten) und Verdichtung der grossen Anzahl an Treppen, welche die Wohngebiete am Rosenberg, inkl. Universität, bzw. am Freudenberg erschliessen
- die Attraktivitätssteigerung der Bushaltestellen (neue Bushaltestellen und Erneuerung der Bushäuschen)
- die Kurzverbindungen über trennende Bahnlinien und Autobahn durch Bau von Passarellen
- Verkehrsberuhigende Massnahmen rund um publikumsintensive Nutzungen wie Einkaufscenter, Schulen und Universität
- die Realisierung eines Signaletik-Konzepts zur besseren Fussgängerinformation und -orientierung

Das mit einer Volksabstimmung verabschiedete „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ soll das Leitbild des Stadtrates unterstützen, den ÖV sowie den Langsamverkehr zu stärken, um den Verkehrszuwachs des MIV konstant zu halten. Geplant ist auch die Einführung einer internen oder externen Fachstelle für Langsamverkehr.

Gossau SG

Die Gestaltung des übergeordneten Strassennetzes (St. Galler- und Herisauerstrasse) im Zentrum Gossaus ist stark auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Da in diesem Gebiet die wichtigen Einkaufs- und Dienstleistungsangebote liegen, bestehen auch Aufenthalts- und flächige Querungsbedürfnisse der Fussgänger/innen. Um eine bessere Koexistenz zu gewährleisten, besteht der Handlungsbedarf entlang dieser Strassenräume vorwiegend darin, die Seitenbereiche aufzuwerten, Trottoirüberfahren zu realisieren, sowie mit Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte (St. Gallerstrasse) oder einer konsequenten Verschmälerung der Fahrbahn (Herisauerstrasse) das flächige Querens zu ermöglichen. Die St. Gallerstrasse soll 2011 auf dieser Grundlage umgestaltet werden.

Als Pendant zur Bachstrasse, die eine attraktive Fussverkehrsachse in West-Ost-Richtung abseits stark befahrener Strassen darstellt, fehlt im heutigen System eine attraktive Verbindung in Nord-Süd-Richtung. Die Bahnhofstrasse sollte deshalb konsequent als Langsamverkehrshauptachse (Bahnhof - Gemeindeverwaltung - St. Gallerstrasse) weiterentwickelt werden. Diese Stärkung der Nord-Süd-Verbindung sollte auch auf der Bahnhofrückseite seine Entsprechung finden, so dass wichtige Ziel-punkte des Fussverkehrs wie die PHS/Buchenwaldhalle repräsentativ erschlossen werden können.

Die Gestaltung des Bahnhofs und seiner unmittelbaren Umgebung entsprechen nicht den Anforderungen an eine regionale ÖV-Drehscheibe. Bei der in Arbeit begriffenen Neugestaltung der Bushaltestellen ist Rücksicht auf die Bedürfnisse der Behinderten Rücksicht zu nehmen. Um Konflikte zwischen den Zufussgehenden und Velofahrenden zu vermeiden, sind Lösungen für eine attraktivere Unterquerung des Bahnhofgebietes zu suchen. Die Entwicklungsgebiete beim heutigen Güterbahnhof sind ab Bahnhof direkt und attraktiv für den Fussverkehr zu erschliessen.

In Arnegg zerschneidet die Bischofzellerstrasse als Verbindungsstrasse zwischen Autobahn und Bischofzell das Zentrum und ist stark auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Mit einer Strassenraumgestaltung, ist das Geschwindigkeitsniveau zu senken, die Seitenbereiche aufzuwerten und flächige Querungsmöglichkeiten anzubieten. Ebenso ist eine Neugestaltung des Bahnhofareals und der Fussgängerzugänge anzugehen.

Rorschach SG

In den letzten Jahren wurden erste Schritte zur Aufwertung des Zentrums für den Fussverkehr und zur Schliessung der intermodalen Mobilitätskette realisiert (Busbahnhof Signalstrasse, Bahnalt Rorschach Stadt, Umgestaltung Neugasse etc.). Aus Sicht des Fussverkehrs müssen diese Anstrengungen konsequent weitergeführt werden. Dazu gehören unter anderem:

- die Etablierung der Verbindung Hafen - Busbahnhof - Stadtbahnhof als zentrale und verbindende Fussverkehrsachse,
- die Ausweitung der Fussgängerzone (allenfalls sind ergänzend auch Begegnungszonen denkbar),
- die Neugestaltung des Stadtbahnhofs unter Einbezug einer Platzgestaltung im Dreieck Löwen- / Signal- und Feldmühlestrasse
- die Realisierung eines Signaletik-Konzeptes zur besseren Fussgängerinformation und -orientierung
- sowie die Befreiung der Trottoirs von parkierten Autos.
- Unabhängig von der Ausgestaltung des zukünftigen Verkehrskonzeptes und der Befreiung des Zentrums vom Durchgangsverkehr gilt es die mit einer Umgestaltung der Hauptstrasse die Potenziale von aufgewerteten Seitenbereichen und attraktiveren Strassenquerungen auszuschöpfen.
- Die Fusswegverbindung Bahnhof - Rorschacherberg und Bahnhof - Seepromenade sind gemäss vorliegenden Projektvorlagen aufzuwerten.

Andwil SG

Es besteht ein moderater MIV-Durchgangsverkehr durch das Ortszentrum. Dies bedeutet, dass auch der Fussverkehr in diesen Bereichen wenig eingeschränkt wird. Mit punktuellen Massnahmen können die vorhandenen Querungsprobleme entschärft werden.

Die Versorgung mit öffentlichem Verkehr erfolgt hauptsächlich über den (strassengebundenen) Busverkehr. Die Zugänge und Qualität der Bushaltestellen sind zu verbessern.

Flawil SG

Als wichtige Massnahme für die Verbesserung der Bedingungen wurde die Bahnhofsstrasse im Koexistenzprinzip umgestaltet. Dies wertet eine wichtige Fussverkehrsachse auf. Als Fortsetzung der

Aufwertungsmassnahmen im Zentrum in der Gemeinde ist Handlungsbedarf in den folgenden Bereichen auszumachen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Zugänglichkeit zum Bahnhofplatz, sowie Verbesserungen als Umsteigeort Bus/Bahn
- Realisierung einer attraktiven Fussverkehrs-Verbindung vom Bahnhofsgelände zum Entwicklungsgelände Flawil Nord
- attraktive Verbindung für den Fussverkehr vom Bahnhof zum Spital/Bildungszentrum Mattenhof
- Umgestaltung des Strassenraums entlang der St. Galler- / Wilerstrasse um die Potenziale von aufgewerteten Seitenbereichen und attraktiveren Strassenquerungen auszuschöpfen, sowie Schaffung eines Dorfplatzes
- Verbesserung der Bedingungen im siedlungsorientierten Strassennetz durch konsequente Weiterführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen (Einführung von Tempo-30-Zonen).

Gaiserwald SG

Die auf dem Gemeindegebiet liegenden publikumsintensiven Einrichtungen sind stark auf den MIV ausgerichtet. In diesem «Shopping-/Freizeit-Bereich» besteht aus Sicht des Fussverkehrs eine mangelnde Vernetzung zwischen den einzelnen Einrichtungen sowie eine unbefriedigende Lage der ÖV-Haltestellen, was zu einer mit Umwegen verbundenen Erschliessung für den Fussverkehr führt.

Der stark verkehrsbelastete Knoten Haupt-/Sonnenstrasse in der Zentrumszone soll weiterentwickelt und aufgewertet werden. In diesem Zusammenhang sind kleinräumig bessere, den Wunschlinien entsprechende Lösungen für die Fussgänger-Längs- und Querbeziehungen nötig.

In Engelburg besteht ein aufgewerteter Dorfplatz als Treffpunkt für die Zufussgehenden. Zwar sind für den Schülerverkehr zu Fuss alternative Routen im siedlungsorientierten Strassen- und Wegnetz vorhanden. Trotzdem muss entlang der St. Gallerstrasse eine Netzlücke konstatiert werden, da abschnittsweise ein zweites Trottoir fehlt.

Goldach SG

Als Folge des grossen Durchgangsverkehr nach Rorschach / Rorschacherberg (Autobahnzubringer) hat eine Abkehr der Siedlungsgebiete vom Strassenraum stattgefunden. Der Fussverkehr ist deshalb auf dem übergeordneten Strassennetz wenig präsent, wobei die punktuellen Querungen relativ gut und sicher gelöst sind. Im Sinne einer besseren Vernetzung sind zusätzliche punktuelle Querungen der Rorschacherstrasse anzustreben.

Das Zentrum ist auch in Bezug auf den Fussverkehr wenig entwickelt. Es fehlt ein Dorfplatz mit Aufenthaltsqualität als Begegnungsort für die Zufussgehenden. Auf der Basis einer Koexistenzlösung ist an der Hauptstrasse ein attraktiv gestalteter öffentlicher Raum zu entwickeln und die Zugänge dazu zu definieren.

Im siedlungsorientierten Strassenraum (Wohnquartiere) besteht ein relativ gut vernetztes Fusswegnetz, auf dem eher punktuelle Verbesserungen nötig sind.

Lutzenberg SG

Es handelt sich vornehmlich um Streusiedlungen. Entsprechend ist die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln untergeordnet. Der Fussverkehr wird über Wanderwegnetz / Flurwege und innerhalb der kleinen Siedlungskerne über das Strassennetz abgewickelt. Entlang der wichtigsten Strassenab-

schnitte besteht ein Trottoir, v.a. auch um die Schulwege genügend zu sichern. In Bezug auf den Fussverkehr bestehen insgesamt wenig Probleme und entsprechend wenig Handlungsbedarf.

Mörschwil SG

Der Bahnhof befindet sich ausserhalb des Dorfzentrums und liegt eher in Velo- als in Zufuss-Distanz. Die Versorgung mit öffentlichem Verkehr erfolgt hauptsächlich über den Busverkehr. Die Zugänge und Qualität der Bushaltestellen entsprechen den Qualitätsanforderungen. Da das Dorf stark auf St. Gallen orientiert ist, verfügt es über wenig eigene Infrastrukturen. Die Ortsdurchfahrt liegt nicht an einer übergeordneten Verkehrsachse und wurde bereits umgestaltet. Der Ziel- / Quellverkehr führt zu verhältnismässig kleinen Problemen.

Rheineck SG

Die Hauptstrasse wurde bereits mit einem integrierten Ansatz umgestaltet, so dass die Kernzone auch für den Fussverkehr attraktiv begehbar ist. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes sowie der Zugänge vom Bahnhof zum Städtli ist auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet und sollte attraktiver gestaltet werden. Auch die Aufenthaltsqualität muss verbessert werden. Die Verbindung vom Städtli zum Schwimmbad / Sportplatz sollte für den Fussverkehr aufgewertet werden. Es fehlt ein direkter Bezug zwischen Städtli - Bahnhof - Strandweg - Österreich.

Rorschacherberg SG

Die Ortsdurchfahrt wurde mit einem integrierten Ansatz umgestaltet und lässt - dort wo die wichtigsten Bedürfnisse bestehen - die entsprechenden Fussgängerquerungen zu. Das siedlungsorientierte Strassennetz ist in vielen Teilen mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt.

Handlungsbedarf besteht in Bezug auf eine attraktivere gemeindeübergreifende Anbindung an Rorschach; einerseits zum Bahnhof (hier besteht ein Projekt, das einen Lift vorsieht) und andererseits zum Zentrum, das abseits der stark befahrenen Strassen erreicht werden soll.

Steinach SG

Eine Fusswegverbindung zwischen Schule – Hauptstrasse / Seeufer ist vorhanden; ebenfalls ein Fusswegnetz basierend auf z.T. alten Landwegen und einem verbindendem Weg zwischen Obersteinach und Steinach.

Es besteht eine starke Trennwirkung und Dominanz des MIV entlang der Hauptstrasse, die den Bezug zum Seeufer und das Kerngebiet beeinträchtigt. Die Zugänglichkeit für den Fussverkehr zum Zentrum mit Altersheim auf der einen und Schule / Gemeindehaus auf der anderen Seite ist eingeschränkt. Es ist eine Gestaltung mit Koexistenzprinzip, tieferem Geschwindigkeitsniveau und guten Querungsmöglichkeiten anzustreben.

Thal SG

Prioritärer Handlungsbedarf besteht im Zentrumsbereich, wo heute die Gestaltung stark der Fahrdynamik des MIV ausgerichtet ist. Die Zufussgehenden müssen heute Umwege und lange Querungsdistanzen über die Fahrbahnen in Kauf nehmen. Obwohl an sich genügend Platz vorhanden ist, fehlt ein zentraler, zum Aufenthalt einladender Dorfplatz, der von den Zufussgehenden auch als Treffpunkt benützt werden kann. Es ist eine Gestaltung mit Koexistenzprinzip, tieferem Geschwindigkeitsniveau und unter Umständen sogar flächenhaften Querungsmöglichkeiten anzustreben.

Im Bereich Altersheim Trüterhof, Oberstufenzentrum und Bushaltestelle ist das Geschwindigkeitsniveau des MIV zu hoch und sollte eine punktuelle Verbesserung der Querungssituation angestrebt werden.

In Staad schränkt die stark befahrene und auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtete Hauptstrasse den Bezug zwischen dem Seeufer (Hafen) und Bahnhof ein. Der Bahnhof ist lang gestreckt angeordnet, unattraktiv und schwer zugänglich.

In Altenrhein sollte die Bushaltestelle beim Flugfeld attraktiver gestaltet werden (Witterungsschutz, genügend Platz zum Aussteigen, direkter und klar geführter Zugang zum Flughafen), damit die intermodale Mobilitätskette geschlossen werden kann.

In Buriet ist die Bushaltestelle unattraktiv und schlecht an das Fusswegnetz angeknüpft. Die stark befahrene Strasse sollte mit einem gesicherten Fussgängerstreifen gequert werden können.

Tübach SG

Das Attraktorengbiet und die massgebenden Attraktoren befinden sich nicht in der Nähe von stark befahrenen Strassen. Aus Agglomerationssicht sind für den Fussverkehr nur einige punktuelle Massnahmen, insbesondere bei der Schule und der Bushaltestelle nötig.

Wittenbach SG

Der Bahnhof und seine Umgebung sind heute wenig attraktiv und nicht behindertengerecht ausgestaltet. Die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit für den Fussverkehr unter Einbezug einer behindertengerechten Gestaltung sind anzustreben. Das Umsteigen auf die Postautolinien ist attraktiver und klarer zu gestalten.

Es bestehen Entwicklungspotenziale insbesondere in Bezug auf das Wohnen. Die an sich bestehenden, attraktiven Fusswegverbindungen abseits von stark befahrenen Strassen sollen deshalb parallel zur Siedlungs- und Wohnentwicklung weiterentwickelt werden.

Die Zugänglichkeit der wichtigen Freizeit- und Sporteinrichtungen lässt zu wünschen übrig (Schwimmbad / Sportplatz). Der Zubringerverkehr wird deshalb hauptsächlich mit dem Auto und untergeordnet mit dem Velo abgewickelt. Die Erschliessung dieser Einrichtungen mit dem Fussverkehr muss geklärt und aufgewertet werden.

Die St. Gallerstrasse bis zum Knoten St.Galler- / Arbonerstrasse, ist stark verkehrsdominiert, weist aber einen Zentrumscharakter in Bezug auf Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen auf. Die Potenziale des Fussverkehrs müssen mit einer Strassenraumgestaltung mit Koexistenzansatz besser ausgenutzt werden.

4.1.2 Gemeinden im Kanton Thurgau

Arbon TG

Der hauptsächliche Handlungsbedarf in Bezug auf den Fussverkehr besteht in den folgenden Bereichen:

- Der Bezug zwischen dem Seeufer und dem Stadtzentrum ist generell und an mehreren Stellen zu verbessern und aufzuwerten.

- Die Hauptstrasse, die das Zentrum durchschneidet, ist auf die Bedürfnisse der MIV ausgerichtet. Mit einer Strassenraumgestaltung, die auf dem Koexistenzprinzip beruht, ist das Geschwindigkeitsniveau zu senken, die schmalen Seitenbereiche aufzuwerten und flächige Querungsmöglichkeiten zu schaffen.
- Um die Potenziale der beiden Haltepunkte der Bahn auszuschöpfen, sollte die Qualität der Erschliessung für den Fussverkehr verbessert werden. Während es im Falle der Station Seemoosriet um einen besseren Bezug zu den angrenzenden Wohnquartieren geht, sollte der Bahnhof attraktiver mit dem Seeufer, dem Stadtzentrum und den Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen an der St. Gallerstrasse verbunden werden.

Horn TG

Entlang der Seestrasse dominiert der MIV, was eine starke Trennwirkung bewirkt sowie den Bezug zwischen Seeufer und Kerngebiet stark beeinträchtigt. Es ist eine Gestaltung mit Koexistenzprinzip, tieferem Geschwindigkeitsniveau und guten Querungsmöglichkeiten anzustreben. Der begonnene Prozess mit der Verbindung Hafenanlage – Bahnhof (= zentrale Fussgängerachse) soll weitergeführt werden.

Roggwil TG

Es besteht ein moderater MIV-Durchgangsverkehr durch das Ortszentrum. Dies bedeutet, dass auch der Fussverkehr in diesen Bereichen wenig eingeschränkt wird. Mit punktuellen Massnahmen können die vorhandenen Querungsprobleme entschärft werden.

Die Versorgung mit öffentlichem Verkehr erfolgt hauptsächlich über den (strassengebundenen) Busverkehr. Die Zugänge und Qualität der Bushaltestellen sind den örtlichen Anforderungen angemessen.

In Freidorf wird: das Dorf nicht vom MIV-Durchgangsverkehr tangiert. Es besteht eine Zonensignalisation Tempo 30 im Bereich des Bahnhofs und des Schulareals. Das Zufussgehen erfolgt vornehmlich im gewachsenen siedlungsorientierten Strassenraum und weist insgesamt gute Qualitäten auf.

4.1.3 Gemeinden im Kanton Appenzell Ausserrhoden

Herisau AR

Die Kernzone mit den wichtigen öffentlichen Einrichtungen und dem historisch gewachsenen Ortsbild ist den Bedürfnissen des MIV untergeordnet, der Fussverkehr ist in die Seitenbereiche verbannt und stark in seinen Möglichkeiten eingeschränkt. Es ist eine Umgestaltung nach Koexistenzprinzip mit einer tieferen Projektierungsgeschwindigkeit und einer weniger präsenten Parkierung vorzusehen. Aus Sicht des Fussverkehrs ist zudem darauf zu achten, dass die Kernzone auf attraktiven und sicheren Zulaufstrecken auch abseits des stark befahrenen Strassennetzes erreicht werden kann. Die Alpsteinstrasse ist als Zubringer des Appenzeller Hinterlandes ein dem MIV untergeordneter Strassenraum. Der Fussweg entlang dieser Hauptstrasse muss attraktiver gestaltet werden, da keine Ersatzverbindung besteht.

Während Netzdichte und Frequenzen des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut und verbessert werden konnten, entspricht die Zugänglichkeit und Ausstattung der Haltestellen noch nicht den Qualitätsanforderungen. Hier besteht fast durchgehend ein Nachholbedarf.

Das Bahnhofsareal und die AB Haltestelle Wilen inklusive Fussgänger-Zugänge sind unattraktiv und unübersichtlich. Am Bahnhof sollte insbesondere der Bushof neu gestaltet werden und mit klaren Haltekanten, Wartemöglichkeiten mit Witterungsschutz ausgerüstet werden. Das Umsteigen zwischen SOB und AB sollte attraktiver gestaltet sein. Auf den Zulaufstrecken und dem Platz sollte der Verkehr beruhigt werden.

In Bezug auf die Erschliessung wichtiger öffentlicher Einrichtungen (Spital, Altersheime) bestehen besondere Qualitätsanforderungen für den Fussverkehr. Die Zugänge sollten sicher und attraktiv sein und möglichst wenig vom MIV beeinträchtigt werden.

Speicher AR

Auf der Dorfdurchfahrt besteht ein latentes Konfliktpotenzial zwischen MIV und Fussverkehr in den Vorzonen der Geschäfte und Restaurants durch die Parkierungsmanöver der Fahrzeuglenker/innen. Es ist mit betrieblichen und gestalterischen Mitteln ein tieferes Geschwindigkeitsniveau und eine Aufwertung der Fussgänger-Längsbeziehungen anzustreben.

Die Sekundarschule sollte besser in das Fusswegnetz integriert werden. Die neuen Siedlungsgebiete sollten verdichtet und gut mit dem Fusswegnetz vernetzt entwickelt werden.

In Speicherschwendi wird der Fussverkehr hauptsächlich im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsarten auf dem Strassennetz abgewickelt. Es besteht kaum Durchgangsverkehr und keine Probleme für den Schülerverkehr. Die Postautohaltestelle bei der Post sollte den Bedürfnissen angepasst werden.

Teufen AR

Insgesamt besteht Handlungsbedarf für eine Aufwertung des Dorfzentrums mit verbesserten Längs- und Querbeziehungen für den Fussverkehr, sowie für einen autofreien Dorfplatz. Anknüpfungspunkt für die Weiterentwicklung des Dorfzentrums ist die neue Migros, die aber besser an den Bahnhof angebunden werden müsste.

Im Bereich des Zeughauses / Lindensaals sollten die Zugänge für den Fussverkehr (z.B. Verbindung Bahnstation – Lindensaal) verbessert werden. Ansonsten eher punktuelle Verbesserungen nötig.

In Niederteufen schliessen die übergeordneten Fusswegverbindungen an den Haltestellen der AB an. Hier sind die bestehenden Qualitäten weiter zu entwickeln, indem die Querungen über die Hauptstrasse in den Haltestellenbereichen verdichtet werden.

Waldstatt AR

Vor allem an schönen Wochenenden ist der MIV auf der Dorfstrasse dominant und führt im Kerngebiet zu Problemen bei der Strassenquerung für den Fussverkehr. Hier sollte auf der Basis von mehr Koexistenz und einem tieferem Geschwindigkeitsniveau bessere Querungsmöglichkeiten angestrebt werden, sowie die Längsverbinding entlang der Kantonsstrasse attraktiver gestaltet werden.

In den Streusiedlungen, wo das Wohnen vorwiegend stattfindet, hat es wenig motorisierten Ziel- / Quellverkehr, der das Zufussgehen vergleichsweise wenig einschränkt.

4.2 Thematischer Handlungsbedarf

4.2.1 Netzaspekte

Trennriegel

Der Agglomerationsraum ist in Bezug auf Topographie, prägende Trennriegel (Flüsse, Autobahnen und Bahnlinien) und Ausrichtung des Siedlungsgebietes heterogen aufgebaut:

Der Raum Flawil - Gossau - St. Gallen - Mörschwil ist durch seine umgebenden Hügelzüge in West-Ost-Richtung orientiert. Der Topographie folgend konzentrieren sich in der Ebene die Infrastrukturen der Bahnlinien und Autobahnen. Als Querriegel dazu wirkt die in Süd-Nord-Richtung verlaufende Sitterschlucht. Im Agglomerationszentrum St. Gallen und in den Nebenzentren findet eine anhaltende Siedlungsentwicklung statt. Die Feinerschliessung für den Fussverkehr sollte mit dieser Dynamik Schritt halten können. In den Zentren ist speziell auf folgende Anliegen hinzuweisen:

- St. Gallen: Wegen der speziellen Topografie wird St. Gallen auch «Stadt der Tausend Treppen» genannt, da viele Treppen den Freuden- als auch Rosenberg hinauf führen. Die Stadt wird auch mit «Stadt im Grünen Ring» bezeichnet, da auf den Hügeln vor der Stadt ausgedehnte Waldflächen als Naherholungsgebiete dienen. Beide Bezeichnungen sind aus der Sicht des Fussverkehrs als Qualitäten zu bezeichnen. Insbesondere die Treppen sind ein charakteristisches Merkmal der Stadt, die zur erwünschten Netzdicke beitragen und die Bezüge zum Grünen Ring herstellen. Deshalb ist die Pflege und Verdichtung der Treppen als prioritäres Vorhaben zu fördern. Es ist darauf zu achten, dass mit der anhaltenden Siedlungsentwicklung genügend in die Qualität der Fussgängererschliessung solcher neuer Überbauungen investiert wird. Verschiedene Verbindungen über trennende Bahnlinien und Autobahn durch Bau von Passarellen sind nötig (z.B. Winkeln Verbindung Stadion- Bahnhof, Querung Gleisfeld beim Bahnhof Bruggen, Verbindung Lachen/Vonwil mit Güterbahnhof-areal), um die Lücken im Fusswegnetz zu schliessen.
- Gossau: Die Bahnlinie trennt den Siedlungskern im Norden mit den Siedlungsgebieten im Süden der Gemeinde. Eine durchgehende und grosszügige Verbindung in Nord-Südrichtung, die im Bereich Bahnhof die Bahnlinie unterquert und Konflikte zwischen den Zufussgehenden und Velofahrenden vermeidet ist anzustreben. Im weiteren sind die Entwicklungsgebiete (Güterbahnhof) direkt und attraktiv für den Fussverkehr zu erschliessen.



St. Gallen Berneggterrasse



St. Gallen Entwicklungsgebiet St. Gallen West



Gossau Bahnhof, Blick aus Richtung Güterbahnhof

Der Bodenseeraum verläuft in nordwest-südöstlicher Richtung. Die Siedlungsstrukturen sind auf das Seeufer ausgerichtet, die wichtigen Verkehrsinfrastrukturen verlaufen parallel dazu. In den Nebenzentren werden diverse Industrie- und Gewerbegebiete neuen Nutzungen zugeführt, was in den kleinstädtischen Strukturen spezielle Anforderungen an die Erschliessung für den Fussverkehr stellt. Es ist speziell auf folgende Anliegen hinzuweisen:

- Rorschach: Die beiden Gemeinden Rorschach und Rorschacherberg sollen ab Bahnhof mit einem Lift, der den Höhenunterschied überwindet, attraktiv miteinander verbunden werden (bestehendes Vorhaben).
- Arbon: Im Gebiet Seemoosriet ist eine attraktive Verbindung zwischen Seeuferweg - Bahnhalt - Wohnquartiere herzustellen.



Rorschach Bahnhof, Fussweg Rorschacherberg

Die Gemeinden des Kanton Appenzell Ausserrhoden liegen in der hügeligen Voralpenlandschaft des auslaufenden Alpensteinmassivs. Als Trennriegel wirken neben der Topographie auf langen Strecken die entweder parallel zu den Strassen oder sogar im selben Strassenraum verlaufenden Bahnlinien.



Niederteufen, Bahnlinie parallel zur Hauptstrasse

Erschliessung von Freizeiteinrichtungen und Sportanlagen

Traditionell befinden sich viele Freizeit- und Sportanlagen an den Siedlungsrändern manchmal bereits ausserhalb der Siedlungsgebiete. Es fällt auf, dass diese Einrichtungen häufig nur für den MIV befriedigend und für den Fussverkehr schlecht erschlossen sind (Beispiele: Teufen, Waldstatt). Dies führt dazu, dass beispielsweise die Schwimmbäder vornehmlich mit dem Auto aufgesucht werden, die Parkplätze ausgelastet sind und der Strassenraum mit Fahrzeugen verstellt ist.



Teufen Zufahrt zum Schwimmbad

Längsverbindungen, Umwege und Konflikte mit dem Velo

Insgesamt ist die Gestaltung der Strassenräume entlang des übergeordneten Kantonsstrassennetzes stark auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Aus Sicht des Fussverkehrs ist dies vor allem dort zu hinterfragen:

- wo die Siedlungskerne in ihrer Funktion als zentrale Einkaufs-, Dienstleistungs- und Begegnungsorte beeinträchtigt sind. Hier fehlen Aufenthalts- und Ruheflächen (Beispiele: Flawil, Gossau, Gaiserwald/Abtwil, Goldach, Thal, Arbon).



Goldach Zentrum, fehlende Aufenthaltsflächen

- wo der Veloverkehr – um Konflikten mit dem MIV auszuweichen – auf die Flächen des Fussverkehrs verdrängt wird (Beispiele sind vor allem im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren zu beobachten) oder wo der Veloverkehr auf nicht genügend breit dimensionierten, gemeinsame Langsamverkehrsinfrastrukturen verbannt wird und so potenzielle Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr entstehen. Beispiele dazu sind verschiedene Bahnhofsunterführungen: Teilweise sind sie zu schmal für eine gemeinsame Verkehrsführung, teilweise sind sie mit einem Fahrverbot belegt, aber mangels Alternativen werden sie von den Velofahrenden trotzdem benützt.
- wo durchgehende Trottoirverbindungen fehlen und die Zufussgehenden Umwege machen müssen (Beispiele: Gossau Flawilerstrasse, aber auch Bischofzellerstrasse, Engelburg St. Gallerstrasse).
- wo der Fussverkehr in Längsrichtung für die Querung der einmündenden Nebenstrassen, Gefährdungen, Umwege und die Überwindung von Niveauunterschieden in Kauf nehmen müssen. Mit der vermehrten Einrichtung von Trottoirüberfahrten im Rahmen der Umsetzung von integrierten Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Ortsdurchfahrten kann dem entgegen gewirkt werden. Anstehende Realisierungen (Beispiele: Gossau St. Gallerstrasse, Rorschach Hauptstrasse) zeigen exemplarisch, wie mit dem vermehrten Einsatz einer solchen Massnahme mehr Sicherheit, Komfort aber auch Flächen gewonnen werden können.

Schulwege

Schulwege sind nur so sicher, wie das schwächste Glied in der Kette. Deshalb gelten besondere Bedürfnisse an durchgehend sicheren Strecken. Die Analyse hat gezeigt, dass in den meisten Gemeinden Schulwege bestehen, die das übergeordnete Strassennetz queren. An verschiedenen Stellen besteht ein Handlungsbedarf solche Schulwegquerungen systematisch sicherer zu gestalten (Beispiele: Gaiserwald Engelburg, Herisau, Speicher). Für die Überquerung übergeordneter Strassen sind Mittelinseln als Minimalelement empfehlenswert; an manchen Stellen lässt sich die Einrichtung von Lichtsignalanlagen nicht vermeiden.

An Strassen mit untergeordneten Bedeutung mit geringerer Verkehrsbelastung sind verkehrsberuhigende Massnahmen, die das Geschwindigkeitsniveau senken, vorzuziehen (eventuell in Kombination mit der Zonensignalisation Tempo 30 oder Begegnungszone).



Gossau St. Gallerstrasse, Velo auf Trottoir



Engelburg, fehlendes Trottoirstück



Gossau St. Gallerstr., Beispiel Trottoirüberfahrt



Herisau, Querung Berufsbildungszentrum

4.2.2 Sicherheits- und Dominanzaspekte des MIV

objektive Sicherheit und Dominanzaspekte

Das innerörtliche Strassennetz kann in siedlungs- und verkehrsorientierte Strassen unterteilt werden:

Die verkehrsorientierten Strassen (meistens Kantonsstrassen) haben die Funktion, eine ausreichende Kapazität für den motorisierten Verkehr zu gewährleisten und den Durchgangsverkehr zu führen. Um diese Strassen für den fließenden Verkehr attraktiv und leistungsfähig zu erhalten, gilt das generelle Temporegime von 50 km/h. Da die verkehrsorientierten Strassen die Ortskerne in der Regel durchqueren oder tangieren, sind sie nicht nur mit Sicherheitsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr zu versehen. Es braucht nicht nur eine Verbesserung der Längs- und Querbeziehungen, sondern vermehrt auch ein gestalteter Strassenraum zum Beispiel mit einer Verzahnung mit den Seitenräumen. Diesbezüglich sind in den meisten Gemeinden der Agglomeration Defizite auszumachen und mit dem Repertoire und den Gestaltungselementen für Innerortsstrassen anzugehen. Als Erkennungselemente werden an dieser Stelle nur einige aufgezählt, die situationsbezogen anzuwenden sind:

- Kernfahrbahnen
- Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte
- Fussgängerstreifen mit Mittelinsel
- Lichtsignalanlagen
- Trottoirüberfahrten

Auf den siedlungsorientierten Strassen treten die Nutzungsansprüche und die Aufenthaltsfunktion der AnwohnerInnen gegenüber der Verbindungsfunktion der Strassen vermehrt in den Vordergrund. Wichtige Schlüsselgrösse, damit die FussgängerInnen sich im siedlungsorientierten Strassenraum tatsächlich sicher und wohl fühlen, sind die gefahrenen Geschwindigkeiten des MIV, insbesondere dort, wo diese Strassen im Mischverkehr ohne separate Gehwegflächen betrieben werden. Aber auch dort, wo in den Quartieren Trottoire zur Verfügung stehen, sind die Geschwindigkeiten die kritische Schlüsselgrösse, weil die Querungen meistens nicht durch Fussgängerstreifen mit Mittelinseln gesichert sind.

In vielen Gemeinden besteht die Tendenz, im siedlungsorientierten Raum separate Gehwegflächen bereitzustellen. V.a. in den kleineren Gemeinden sind auch zahlreiche Mischverkehrsregimes zu beobachten. Aus Sicht des Fussverkehrs haben beide Ansätze – Mischverkehr oder separate Trottoirs – ihre Berechtigung. Wichtig ist, dass ein für alle Beteiligten verständliches und ablesbares System angeboten wird. Um jedoch die Sicherheit und die Wohnqualität zu verbessern, das Fahrverhalten zu beruhigen, sowie den Durchgangsverkehr, die Immissionen (Luft und Lärm), die Anzahl und Schwere von Unfällen zu reduzieren, sind in den siedlungsorientierten Strassenräumen generell tiefere Geschwindigkeiten anzustreben. Im Agglomerationsge-



Thal Kirchplatz, auf Fahrdynamik ausgerichtet



Flawil Krankenhausstr., verkehrsberuhigende Gestaltung ohne Zonensignalisation Tempo 30

biet sind bereits einige Städte und Gemeinden dazu übergegangen verkehrsberuhigte Tempo-30-Zonen einzuführen. In einigen weiteren Gemeinden sind verkehrsberuhigende Massnahmen ohne Tempo 30 realisiert (Beispiel: Flawil, Arbon). Im Hinblick auf eine Weiterentwicklung der vorhandenen Qualitäten ist die vermehrte Einrichtung von verkehrsberuhigten Langsamfahrzonen anzustreben.

subjektive Sicherheit

Die subjektive Sicherheit ist ein Grundbedürfnis; vielerorts fehlt die Einsicht, dass insbesondere diese mit einer entsprechenden Gestaltung auf der Basis von baulichen und organisatorischen Massnahmen verbessert werden kann. Die Problemstellenanalyse hat gezeigt, dass diverse öffentliche Räume wie z.B. Bahnhofplätze und Bahnstufenunterführungen, aber auch schlecht unübersichtliche oder unbelebte Strecken für viele Menschen Angsträume sind, die sie aber oft täglich benutzen müssen.

Deshalb ist bei der Planung besonders auf diese Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen. Es zeigt sich, dass man bei der Neugestaltung sich mit folgenden Themen auseinandersetzen muss:

- Übersichtlichkeit, Durchlässigkeit/Transparenz,
- Kurze Weg
- Tageslicht/Beleuchtung
- Prüfung von alternativen Verbindungen, Orientierung
- Kontrolle/Belebung, Überwachung, Sauberkeit/Ordnung/Unterhalt
- Identifikation/Image
- Infrastruktur für die BenutzerInnen



Gaiserwald Abtwil Wiesenbachstr., Angst-Ort

4.2.3 Bahnhöfe und Bahnhofsumgebung

Bahnhöfe sind wichtige Umsteigeorte und zentrale Begegnungs- und Aufenthaltsorte. Deshalb muss besonders auf deren Lage, Ausstattung und Infrastruktur geachtet werden.

Im gesamten Agglomerationsgebiet gibt es an den Bahnhöfen und deren Umgebung Defizite zu beheben. Dies betrifft grundsätzliche und umfangreiche Neugestaltungen – wie im Fall der Bahnhaltestelle Rorschach-Stadt, wo sowohl ein Bahnhofgebäude fehlt und die Perrons dem Besucherstrom nicht genügen – bis zu kleinen, aber trotzdem wichtigen Eingriffen – wie im Fall des Bahnhofs «Wilten» in Herisau, wo das bestehende Gebäude mit kleineren Massnahmen aufgefrischt werden sollte.



Herisau Bahnhof Wilten, unattraktiver Zugang

Bei der Bahnhöfen und deren Umgebung ist auf folgende Dinge zu achten:

- Allgemein: Ziel ist ein Raum mit Identität, ansprechender Architektur und Aussenraumgestaltung.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen: An Bahnhöfen/Bahnhofplätzen beanspruchen Fussgänger- und Veloströme, sowie Busse und der Individualverkehr intensiv den gemeinsamen Strassenraum. Deshalb sind in den meisten Fällen verkehrsberuhigende Massnahmen kombiniert mit einem tiefen Geschwindigkeitsregime angebracht. Es ist auf sichere Querungen und klare Wegführungen zu achten, und das Parkieren und der Zubringerverkehr (P+R, K+R) sollte wenn immer möglich von den Fussgängerströmen entflechtet werden.

- Aufenthaltsqualität: Bahnhöfe sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Es sind Orte, wo man sich trifft und sich aufhält bis man das nächste Fortbewegungsmittel besteigt. Insbesondere auch für ältere und behinderte Personen, aber auch für Familien mit Gepäck sowie für Kinder und Jugendliche braucht genügend Sitzgelegenheiten, einen dem Ort in der Grösse und Ausstattung entsprechenden Wetterschutz, Restaurationsangebote sowie eine ansprechende Platzgestaltung.
- Übersichtlichkeit: Bahnhofplätze sollten frei von hohen Buschbepflanzungen sein. Das Ziel muss ein überschaubarer, grosszügiger Raum ohne Nischen und Ecken sein. Bei der Anordnung von Liften, Treppen und Abstellplätzen ist auf ein benutzergerechte Anordnung geachtet werden. Bahnrampen sollten nicht mit massiven Bauteilen verstellt werden. Dies gilt auch für Perrons und Veloabstellanlagen
- Umsteigeort: Bahnhöfe sind Umsteige- bzw. Zielorte. Deshalb sind «kurze Wege», nicht in Form einer Unterführung sondern oberirdisch wichtig. Umwege müssen vermieden werden. Zwischen Bushaltestelle und Bahnhof sollte nur eine kleine Distanz bestehen. Direkte Zugänge, bzw. eine gemeinsame Infrastruktur ist erwünscht. Auf attraktive Fussverbindungen zu Siedlungsschwerpunkten und Attraktoren ist zu achten.
- Orientierung / Signalisation: Eine klare, auch für Sprachunkundige und Leseschwache verständliche Signalisation und Orientierung sollte zur Verfügung stehen.
- Sicherheit / Belebung: Der Bahnhof als öffentlicher Platz sollte zu jederzeit belebt sein. Ein Einkaufs- und Restaurationsangebot, sowie Büro- und Wohnbauten können helfen, das Areal zu beleben und dadurch die soziale Kontrolle aufrecht zu erhalten. In den Randstunden ist auf ein Einhalten der Gesetze mit regelmässigen Kontrollgängen zu achten.
- Tageslicht / Beleuchtung: Enge Unterführungen und Rampen brauchen eine gute Ausleuchtung, wenn immer möglich sollte das Tageslicht eingebracht werden. Im ganzen Bahnhofbereich muss auf eine ausgewogene Beleuchtung geachtet werden. Dunkle Ecken müssen vermieden werden.
- Durchlässigkeit und Transparenz: Der Raum sollte bei Bahnhöfen ein Maximum an Durchlässigkeit aufweisen. Dies beginnend mit Glasliften, die Einsicht gewähren bis zu grosszügigen Treppen und Rampenzugängen, welche sowohl akustischen wie auch Sichtkontakt ermöglichen. Warteräume sollten gut einsehbar sein.
- Sauberkeit / Ordnung / Unterhalt: Sauberkeit und Ordnung sind erwünscht, denn vernachlässigte Bahnhöfe und Bahnhofplätze werden gemieden.
- Infrastruktur: Bei Bahnhöfen ist darauf zu achten, dass Behinderte den Ort gut begehen können. Vertikalerschliessungen wie Lifte, Rolltreppen und Rampen müssen für BenutzerInnen mit Kinderwagen und schweren Koffern gut erreichbar und den Anforderungen entsprechen.



Wittenbach Bahnhof, Enge dunkle Unterführung

4.2.4 Anordnung und Gestaltung von Bus-Haltestellen

Die Bus-Haltestellen sind Nahtstellen zwischen dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr und deshalb für diese beiden Teilsysteme wichtig.

Für die Qualität des ÖV-Systems sind nicht nur Taktfrequenzen, Fahrgastkapazitäten und Fahrkomfort massgebend. Da der Bus systembedingt nicht vor jeder Haustüre hält, ist aus Optik der Fahrgäste von Bedeutung, ob sie sicher, ohne Umwege und attraktiv zur Haltestelle gelangen können und ob die Haltestelle minimalen Komfortansprüchen genügt. Genauso wichtig für die Qualität des ÖV sind also die Lage, die Zugänglichkeit und die Ausstattung der Haltestellen.

Das gleiche gilt für das Fusswegnetz. Dieses muss in geeigneter Art und Weise mit den ÖV-Haltestellen des ÖV verknüpft sein. Da für die Beurteilung der Qualitäten und Probleme des Fussverkehrs im Rahmen des Agglomerationsprogramms die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs von grosser Bedeutung sind im Folgenden etwas genauer darauf eingegangen.

Lage der Haltestelle

Es ist zu unterscheiden zwischen der Lage innerhalb der Siedlungsstruktur und zwischen der konkreten örtlichen Lage.

Innerhalb der Siedlungsstruktur:

- Es ist eine Abdeckung des Siedlungsgebietes mit ÖV-Halten im Umkreis von 300m anzustreben.
- Der Abstand der Haltestellen orientiert sich am umliegenden Siedlungsgebiet. In dichten Siedlungsbändern ist ein Abstand von 400-500m anzustreben. In locker bebauten Siedlungsteilen kann auch ein grösserer Abstand gewählt werden.
- ÖV-Haltestellen sind bezogen auf wichtige Ziele, wie Läden, Post, öffentliche Verwaltung, Schulen und Heime einzurichten.

Konkrete örtliche Lage:

- Der Anschluss an das umgebende Fusswegnetz soll gegeben sein, z.B. indem entlang der Strasse ein separater Gehbereich mindestens bis zum nächsten Fussweg ausgeschieden wird.

Zugänglichkeit der Haltestelle

Der unmittelbare Haltestellenbereich sollte in der Regel müssen die Buspassagiere entweder auf dem Hin- oder auf dem Rückweg die Strasse queren, um zur Haltestelle zu gelangen:

- Die Querungen sind möglichst auf der Wunschlinie der Zufussgehenden anzulegen.
- Es ist auf mittel- bis stark belasteten Strassen mit mehr als 5'000 Fz./Tg. ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel anzustreben.
- Die Anordnung von Fussgängerstreifen innerorts ist auch dann gerechtfertigt, wenn die nach VSS-Normen erforderliche Zahl der Fussgänger nicht erreicht wird. Sie ergibt sich aus dem FWG (zusammenhängendes Wegnetz, Erschliessungspflicht von ÖV-Haltestellen).
- Es ist zu verhindern, dass querende FussgängerInnen hinter dem haltenden Bus auftauchen und vom MIV nicht rechtzeitig erkannt werden können. Um dies zu vermeiden besteht die Möglichkeit die Bushaltestellen versetzt zueinander mit einer Fussgängerquerung in der Mitte anzuordnen oder die Haltestellen auf der gleichen Höhe zu platzieren mit einer versetzten Anordnung von Querungshilfen.

Ausstattung der Haltestelle

Die Haltestellen sind auch eine Visitenkarte des ÖV: Attraktiv gestaltete Haltestellen werben im Strassenraum auch dann für den ÖV, wenn gerade kein Bus fährt. In diesem Zusammenhang ist an die folgenden Elemente zu denken:

- Informationstafeln mit Name der Haltestelle, Logo der Transportunternehmung
- Fahrplan mit Linienübersicht, tabellarischer Auflistung der Abfahrtszeiten und Umsteigebeziehungen
- Umgebungsplan zur besseren Orientierung
- Vordach bzw. Wartehalle
- Eigene Beleuchtung
- Sitzgelegenheit und weitere Möblierungen (Abfallbehälter, Aschenbecher)
- Veloabstellgelegenheit
- Behindertengerechtigkeit (Wartebereich mit genügend Rollstuhlmanövrierfläche dimensionieren)

Für Bushaltestellen können hierarchisch nach Haltestellenbedeutung gegliederte Typen mit definierten Ausstattungselementen gegliedert werden:

**Typ 2: Ortszentrum
(dichtes Siedlungsgebiet / dichte Frequenz)**

- Infotafel und statischer/dynamischer Fahrplan
- Beleuchtung
- Umgebungsplan zur Orientierung
- Wartehalle und Billettautomat
- Sitzgelegenheit
- Abfalleimer / Aschenbecher
- Aufstellfläche für Ein- und Ausstieg
- Fussgängerstreifen (mit Mittelinsel)
- Anschluss an Fusswegnetz
- Veloabstellanlage

**Typ 3: Randlagen und Nebenlinien
(im Siedlungsgebiet / schwache Frequenz)**

- Infotafel und statischer Fahrplan
- evtl. Beleuchtung
- Umgebungsplan oder Wanderwegplan
- evtl. Sitzgelegenheit
- Fussgängerstreifen
- Anschluss an Fusswegnetz

**Typ 1: Standardausstattung
(im Siedlungsgebiet / rel. dichte Frequenz)**

- Infotafel und statischer Fahrplan
- Beleuchtung
- Umgebungsplan zur Orientierung
- Vordach (evtl. Wartehalle)
- Sitzgelegenheit
- Abfalleimer / Aschenbecher
- Aufstellfläche für Ein- und Ausstieg
- Fussgängerstreifen (je nach DTV mit Mittelinsel)
- Anschluss an Fusswegnetz
- evtl. Veloabstellanlage

Beurteilung des Handlungsbedarfs

Werden diese Haltestellentypen mit dem -angebot in der Agglomeration verglichen, kann folgende Beurteilung abgegeben werden:

- Generell ist anzumerken, dass recht viele Bus-Haltestellen den Qualitätsanforderungen ihres Typs nicht ganz genügen. Dies betrifft vor allem die Ausstattung (wie Wartehäuschen, Sitzgelegenheiten und Orientierungskarten), aber zum Teil auch die Lage und die Zugänglichkeit.
- In der Stadt St. Gallen ist Attraktivitätssteigerung der Bushaltestellen (neue Bushaltestellen und Erneuerung der Bushäuschen) ein Handlungsschwerpunkt, der im Richtplan zum Ausdruck kommt.
- In der Stadt Gossau, soll der Bahnhofplatz mit dem Busbahnhof aufgewertet und Fahrbahnhalte entlang der St. Gallerstrasse eingerichtet werden (bestehende Vorhaben).
- In Flawil ist die Zugänglichkeit und die Ausstattung der im Ortszentrum gelegenen Haltestelle Bärenplatz nicht genügend.
- In Rorschach wurde ein neuer zentraler Busbahnhof erstellt, hingegen lässt die Verknüpfung von Bahn und Bus an der Bahnhaltestelle Rorschach-Stadt zu Wünschen übrig.
- In Arbon besteht das Vorhaben, die unattraktive Umsteigesituation und Fusswegverbindung zwischen Bahnhof und Busbahnhof zu verbessern. Die Ausstattung (Tierpark) sowie die Lage und Zugänglichkeit (Schloss) einiger Haltestellen sollte optimiert werden.
- In Herisau besteht ein genereller Handlungsbedarf, die Qualität der Bushaltestellen aber des Busbahnhofes zu verbessern.

- In zahlreichen Gemeinden mit lokaler Zentrumsfunktion oder vorwiegend Wohnfunktion (Beispiele: Speicherschwendi, Thal, Altenrhein, Waldstatt) weisen die zentralen Bushaltestellen Mängel auf in Bezug auf Ausstattung (wie fehlender Witterungsschutz), auf Zugänglichkeit (fehlende Querungshilfen) oder auf die Lage (kein direkter Anschluss an die Wunschlinien).

4.2.5 Orientierung

Signalisation / Information

Im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren besteht ein erhöhtes Bedürfnis für eine eigenständige Fussgängerwegweisung und für Orientierungspunkte mit Informationen (z.B. Ortsplan). Ausdruck dafür sind die Beispiele St. Gallen und Rorschach:

- Die Stadt St. Gallen besitzt zwar ein eigenes Fussgängerleitsystem, es entspricht aber nicht mehr den aktuellen Anforderungen soll neu konzipiert werden (Richtplaninhalt).
- In Rorschach soll demnächst ein neues Fussgängerleitsystem umgesetzt werden.

Obwohl nicht separat als Problem ausgewiesen, könnte in Gossau und Arbon die Realisierung eines Signaletikkonzeptes einen Beitrag zur spürbaren Verbesserung der Orientierung leisten und damit den Qualität des Zufussgehens in diesen Nebenzentren insgesamt fördern.

5 ZUSAMMENFASSENDE ERKENNTNISSE

5.1 Vorbemerkung

Das Zufussgehen unterscheidet sich von anderen Mobilitätsformen. Während der Fahrzeugverkehr (und mit ihm auch der Veloverkehr) linienförmig-dynamische Fortbewegungslinien entlang von vorgegebenen Routen bzw. Fahrbahnen aufweisen und mit Lichtraumprofilen bzw. geometrischen Normalprofilen dimensioniert werden, muss für das Zufussgehen eine flächige Betrachtungsweise in den Vordergrund gestellt werden. Zwar sind auch für die Fussgänger durchgehende Verbindungen von Bedeutung; sie bewegen sich aber frei in der Fläche, wenn Platz vorhanden ist; sie queren die Strasse gerne spontan, wenn die Situation genügend sicher ist. Für die Qualität des Zufussgehens ist nicht nur ein Trottoir, das eine sichere Verbindung entlang der Fahrbahn ermöglicht, wichtig, sondern auch die Gestaltung, das Umfeld, die Ausstattung und das vielfältige Angebot. Eine Problemstellenanalyse für den Fussverkehr sollte sich also neben technisch einwandfrei ausgeführten Infrastrukturen (z.B. richtig dimensionierten und platzierten Mittelinseln als Querungshilfen an Fussgängerstreifen) auch mit qualitativen Aspekten auseinandersetzen. Denn zwischen Aufenthaltsqualität und dem Fussverkehr besteht eine Wechselwirkung. Einerseits beeinflusst die Aufenthaltsqualität von Strassen und Plätzen die Attraktivität und das Sicherheitsgefühl des Gehens, andererseits hat die Dichte und Annehmlichkeit des Fussverkehrs einen Einfluss auf die Qualität und Belebtheit des öffentlichen Raumes.

Eine Problemstellenanalyse für den Fussverkehr sollte beiden Aspekten - technisch einwandfrei ausgeführten und sicheren Infrastrukturen, aber auch durchgehenden, attraktiv und abwechslungsreich gestalteten Räumen - Rechnung tragen. Dies war im Rahmen der vorliegenden Analyse schwierig einzulösen, weil es anspruchsvoll ist, qualitative Aspekte zu bewerten.

5.2 Quantitative Synopse

Während die Problemstellen des Agglomerationszentrums und der Nebenzentren im Austausch mit den zuständigen Fachstellen identifiziert, beschrieben und Lösungsansätze formuliert wurden, basierte die Resultate in den kleineren und mittleren Gemeinden (lokale Zentrumsfunktion/hauptsächlich Wohnfunktion) auf einem pragmatischeren Vorgehen: In diesen Gemeinden wurden die Problemstellen in den Attraktorengebieten durch die beauftragten Planer selbständig erhoben und beurteilt.

Agglomerationsrelevante Problemstellen

Eine Problemstelle wurde als agglomerationsrelevant definiert, wenn mindestens zwei der folgenden Kriterien zutreffen:

- Die Problemstelle
- beeinträchtigt pro Tag mindestens 100 Zufussgehende
 - betrifft einen überregionalen Attraktor
 - hat mit Schulwegproblemen an einer übergeordneten Strasse zu tun.
 - trennt ein zusammengehörendes Gemeindegebiet
 - wirkt sich negativ auf die Lebensqualität aus
 - entsteht durch überhöhte gefahrene Geschwindigkeit innerorts
 - betrifft die Lage, den Zugang oder die Ausstattung eines ÖV-Haltes
 - ist eine fehlende Fussgängererschliessung eines Entwicklungsgebietes
 - verursacht einen grossen Umweg für FussgängerInnen

Im Kataster sind insgesamt 190 Problemstellen festgehalten. Davon wurden jedoch nach einer ersten Beurteilung 42 als nicht agglomerationsrelevant eingestuft, so dass noch 148 agglomerationsrelevante Problemstellen verbleiben.

Kt.	Gemeinde	Agglorelevant	nicht agglorelevant	1. Priorität	2. Priorität	3. Priorität	Konfliktpunkt	Konfliktstrecke	Konfliktzone	Lücke im Netz	Insgesamt	Netz *	Trennregel quer	Verbindung längs	Umweg/Hindernis	Konflikt Fuss/Velo	Schulweg	Sicherheit *	Querung	Dominanz MIV	Attraktivität subjektiv (Angst-Ort)	Schnittstelle *	Anschluss	Zugänglichkeit	Ausstattung	Orientierung *	Signalisation	Information	
SG	St. Gallen	25	0	21	4	0	4	10	3	8	25	12	3	5	4	1	1	21	16	15	18	2	17	6	6	11	1	1	1
SG	Gossau	13	7	9	9	2	13	4	2	1	20	9	1	1	7	1	1	15	8	5	6	1	2	0	1	1	3	2	3
SG	Rorschach	13	2	10	5	0	7	4	2	2	15	6	0	2	3	0	1	13	7	10	9	2	2	0	2	1	2	2	1
SG	Andwil	3	0	1	2	0	3	0	0	0	3	1	0	0	0	0	1	3	2	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0
SG	Flawil	11	3	6	6	2	7	4	2	1	14	4	1	1	2	0	0	9	4	4	3	3	5	1	2	3	4	4	3
SG	Gaiserwald	6	4	5	4	1	4	4	0	2	10	2	0	1	1	0	0	8	6	4	5	1	2	0	1	1	0	0	0
SG	Goldach	2	3	4	1	0	4	0	1	0	5	2	0	0	1	0	1	5	5	4	3	0	1	0	1	0	0	0	0
SG	Lutzenberg	0	2	0	1	1	1	1	0	0	2	1	0	1	0	0	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SG	Mörschwil	0	2	0	2	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
SG	Rheineck	8	4	8	4	0	8	3	0	1	12	4	0	1	2	0	1	10	7	5	6	1	3	1	1	1	1	1	1
SG	Rorschacherberg	2	1	2	1	0	2	0	0	1	3	1	1	0	0	0	0	2	2	2	0	0	1	0	1	0	1	0	1
SG	Steinach	1	1	1	1	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
SG	Thal	10	3	7	6	0	9	2	1	1	13	2	1	0	0	1	0	11	5	5	9	3	6	1	4	3	2	1	1
SG	Tübach	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
SG	Wittenbach	8	0	6	2	0	4	4	0	0	8	1	0	1	0	0	0	7	5	4	4	2	3	0	1	3	1	0	1
TG	Arbon	12	3	12	3	0	7	6	0	2	15	6	0	3	1	2	1	13	8	4	10	0	4	1	0	3	1	1	1
TG	Horn	2	0	1	1	0	0	1	0	1	2	1	0	1	0	0	0	2	2	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
TG	Roggwil	1	1	1	1	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0
AR	Herisau	12	2	10	3	1	6	4	3	1	14	6	0	3	2	0	2	13	10	12	10	1	5	0	4	4	3	3	0
AR	Speicher	5	2	4	3	0	3	2	1	1	7	4	0	2	1	0	0	7	4	3	3	0	2	0	1	2	1	1	1
AR	Teufen	9	2	4	7	0	6	1	1	3	11	3	0	0	2	0	1	10	6	10	7	0	0	0	0	0	2	1	2
AR	Waldstatt	4	0	1	2	1	1	3	0	0	4	2	0	1	1	0	0	3	1	0	3	0	1	1	1	0	0	0	0
	Total	148	42	113	69	8	94	55	16	25	190	67	7	23	27	5	10	160	103	96	99	16	58	11	29	35	23	17	17

* Mehrfachnennung möglich

Prioritäten

Um zuhanden der Projektleitung eine erste Wertung über den Handlungsbedarf abzugeben, wurden die Problemstellen nach Prioritäten eingeteilt:

- 1. Priorität / hohe Priorität: Es besteht grosser Handlungsbedarf, v.a. betreffend Sicherheit für den Fussverkehr oder weil eine grosse Menge an Personen davon betroffen ist.
- 2. Priorität / mittlere Priorität: Es ist ein spürbarer Problemdruck vorhanden, der das Zufussgehen behindert oder einschränkt.
- 3. Priorität / niedrige Priorität: Es handelt sich um eine wünschbare Massnahme, die zur Attraktivität des Fusswegnetzes beiträgt.

Von den 185 erfassten Problemstellen wurden 110 als prioritär eingestuft, bei 67 Problemstellen wurde ein mittlerer Handlungsbedarf konstatiert und 8 Problemstellen haben eine niedrige Priorität. Vor allem im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren, wo in den Attraktorengebieten ein grosses Fussverkehrsaufkommen zu verzeichnen ist, wurden viele Problemstellen als prioritär eingestuft.

Art der Konfliktstellen

Von den 185 Problemstellen wurden 90 als Konfliktstellen, 54 als Konfliktstrecken, 16 als Konfliktzonen und 25 als Netzlücken bezeichnet.

Obwohl es nicht immer einfach ist, zwischen Konfliktpunkten und Konfliktstrecken bzw. -zonen zu unterscheiden, zeichnet sich doch ein deutliches Bild ab: In den kleineren Gemeinden ist der Anteil an punktuellen Problemen grösser als in den einwohnerstärkeren Gemeinden. In diesen kleineren

Gemeinden kann häufig mit einer punktuellen Konfliktbereinigung (z.B. Verbesserung der Zugänglichkeit und der Ausstattung von ÖV-Haltestellen) bereits spürbare Effekte erzielt werden. In den grösseren Gemeinden hingegen braucht es angesichts der vielen Konfliktstrecken oder -zonen häufig umfassendere Massnahmen, die eine integrale Betrachtung der Strassenräume und Plätze bedingen. Im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren, wo die Erschliessung von Entwicklungsgebieten für den Fussverkehr ein wichtiges Thema ist, wurden auch relativ viele Netzlücken definiert.

5.3 Weitergehende Empfehlungen

Einzelprojekte, Integration in laufende Vorhaben, Teil des Massnahmenpakets Langsamverkehr

Die Ergebnisse der Problemstellenanalyse für den Fussverkehr bilden die Basis für die weitere Bearbeitung. Es wird empfohlen, die Problemstellen in die folgenden drei Kategorien einzuteilen:

- Einzelprojekte
- Integration in laufende Vorhaben
- Teil des Massnahmenpakets Langsamverkehr

Von den 190 identifizierten Problemstellen können 12 als Einzelprojekte bezeichnet werden, 49 Problemstellen sind Bestandteil von umfassenderen, bereits laufenden Vorhaben und die restlichen 129 Problemstellen können in ein Massnahmenpaket für den Fussverkehr zusammengefasst werden.

Kt.	Gemeinde	Einzelprojekt	bestehende Vorhaben	Massnahmenpaket FV	Insgesamt
SG	St. Gallen	7	6	12	25
SG	Gossau	1	8	11	20
SG	Rorschach	1	9	5	15
SG	Andwil	0	0	3	3
SG	Flawil	1	4	9	14
SG	Gaiserwald	1	2	7	10
SG	Goldach	0	0	5	5
SG	Lutzenberg	0	0	2	2
SG	Mörschwil	0	0	2	2
SG	Rheineck	0	2	10	12
SG	Rorschacherberg	1	0	2	3
SG	Steinach	0	0	2	2
SG	Thal	0	0	13	13
SG	Tübach	0	0	1	1
SG	Wittenbach	0	4	4	8
TG	Arbon	0	6	9	15
TG	Horn	0	1	1	2
TG	Roggwil	0	0	2	2
AR	Herisau	0	5	9	14
AR	Speicher	0	1	6	7
AR	Teufen	0	1	10	11
AR	Waldstatt	0	0	4	4
	Total	12	49	129	190

Einzelprojekte

Eigenständige und prioritär zu behandelnde Projekte, die in das Agglomerationsprogramm einfließen sollen.

In der Regel handelt es sich um neu zu erstellende Fussverkehrs-Infrastrukturanlagen, die bestehende Netzlücken schliessen sollen. Es ist abzuklären, welche dieser Lösungsvorschläge, das Potenzial als «Leuchtturmprojekte» aus dem Bereich Fussverkehr haben und in das Agglomerationsprogramm einfließen sollen:

Gemeinde	Nr.	Lösungsansatz
St. Gallen SG	SG02	Neubau einer Fusswegverbindung Bahnhof Winkeln - St. Gallen-West
	SG03	Verbindung Gaiserwaldweg-Altenwegstrasse inkl. Passarelle
	SG06	Passarelle mit Perronzugang Bahnhof Bruggen
	SG07	Verbindung Erlachstrasse - Burgweiherweg
	SG09	Erschliessung Güterbahnhof - Ost West mit Passarelle
	SG10	Erschliessung Güterbahnhof - West mit Passarelle
	SG25	neues Fussgängerleitsystem
Gossau SG	RR01	Neue Gleisquerung Arnegg
Rorschach SG	RR01	Verbindung Bahnhof Rorschach/Rorschacherberg mit Liftanlage (vgl. RB03)
Flawil SG	FL06	direkter Zugang Spital/Bildungszentrum zum Bahnperon
Abtwil Gaiserwald SG	AB03	Fussweg Säntispark - Wiesenbachstrasse
Rorschacherberg SG	RB03	Verbindung Bahnhof Rorschach/Rorschacherberg mit Liftanlage (vgl. RR01)

Integration in laufende Vorhaben

Im Rahmen von angeschobenen Vorhaben zu behandeln und dort als Projektvorgaben aufzunehmen.

Es handelt sich zum Teil um Problemstellen, die bereits Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, aber auch um Problemstellen, die im Rahmen von übergeordneten Vorhaben aus dem Bereich Zentrumsplanung, Sanierung von Ortsdurchfahrten, Platzumgestaltungen und Bahnhofsplnungen.

Teil des Massnahmenpakets Fussverkehr

Übrige Massnahmen, die zu Massnahmenpaketen zusammengefasst und dem Bund zur Finanzierung vorgelegt werden können.

Sofern sie nicht bereits als Einzelprojekte bzw. als Bestandteile umfassenderer, bereits laufender Vorhaben definiert wurden, wird empfohlen, die Problemstellen dieser Kategorie für die weitere Bearbeitung folgendermassen einzuteilen:

- Zentrale Fussverkehrsachsen
- Bahnhöfe und -halte mit den entsprechenden Erschliessungen für den Fussverkehr
- Ortsdurchfahrten und Kerngebiete an Hauptstrassen
- Erschliessung von Entwicklungsgebieten
- Erschliessung wichtiger Attraktoren
- Bushaltestellen
- Fussgängerinformations- und -wegleitsysteme
- weitere Problemstellen v.a. punktueller Art

Fusswegkonzepte für Gemeinden als Ziel

Es war nicht der Anspruch der Problemstellenanalyse Fussverkehr, dass alle Schwachstellen in den Agglomerationsgemeinden dokumentiert werden. Viele «kleinere Probleme» (z.B. Stolperfallen, fehlende Trottoirabsenkungen, kleinräumige erzwungene Umwege oder zwar sichere, aber mit Komforteinbussen begehbare Routen), die in der Verantwortung und Kompetenz der Standortgemeinde liegen, wurden nicht systematisch erfasst. Oftmals würde es sich aber lohnen mit einer «Mikroanalyse», diese Schwachstellen ebenfalls zu identifizieren und zu einem Fusswegkonzept zusammenzufassen.

GIS-Lösung für das Controlling und die Qualitätskontrolle etablieren

Um die Fülle der Daten adäquat darstellen zu können, um die Resultate aller anderen parallel laufenden Agglomerationsprogramme im Kanton St. Gallen vergleichbar aufzubereiten und um die Resultate in die Umsetzung einfliessen zu lassen, besteht die Absicht das «Problemstellenkataster Fussverkehr» auf GIS-Basis übertragen werden.