



David Bomatter

Diplomand	David Bomatter
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Experte	Marc Schneiter, Metron AG, Brugg AG, AG
Themengebiet	Verkehrsplanung

Konzept für ein hochqualitatives Bussystem in der Stadt St. Gallen

Der öffentliche Verkehr als Generator für die Stadtentwicklung

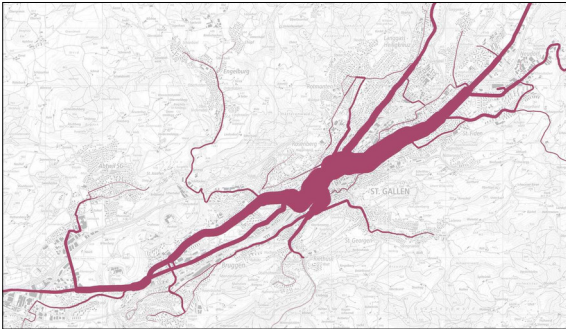


Abb. 1: Jährliches Fahrgastaufkommen auf dem heutigen ÖV-Netz in St. Gallen



Abb. 2: Die vier Korridore, auf welchen das BHLS-Konzept umgesetzt werden soll.

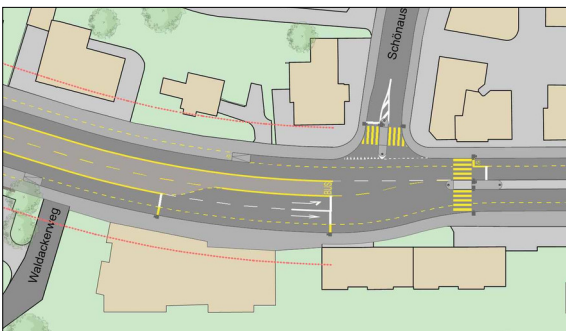


Abb. 3: Ausschnitt der Zürcher Strasse als Umsetzungsbeispiel der vorgeschlagenen Massnahmen.

Ausgangslage: In der Stadt St. Gallen besteht schon seit längerer Zeit die Diskussion um eine Wiedereinführung des Trams. Verschiedene Voruntersuchungen haben gezeigt, dass sich ein Tramsystem als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in naher Zukunft aus betriebswirtschaftlicher Sicht noch nicht lohnt. Trotzdem besteht der Bedarf, das städtische ÖV-Netz aufzuwerten. In diesem Sinne könnte auf den wichtigen Achsen des öffentlichen Verkehrsnetzes ein hochqualitatives Busangebot, ein sogenanntes BHLS (Busses with a High Level of Service) realisiert werden. Diese Systeme kombinieren die hohen Qualitäten eines Trams mit den niedrigeren Investitionskosten des Busbetriebs. Mit dieser Aufwertung des städtischen ÖV könnte kurz- bis mittelfristig das Wachstum im öffentlichen Verkehr in St. Gallen aufgefangen werden. Langfristig kann das System auch zu einem Trambetrieb weiterentwickelt werden.

Vorgehen: Durch die Analyse des heutigen städtischen ÖV-Netzes und der Fahrgastzahlen kristallisieren sich vier Korridore in St. Gallen heraus, auf welchen ein BHLS zum Einsatz kommen sollte. Es sind dies die Rorschacher Strasse, die Langgasse, die Zürcher Strasse und die Fürstenlandstrasse. Auf diesen Korridoren verkehren bereits heute viele Buslinien in dichtem Takt und mit sehr hohem Fahrgastaufkommen. Des Weiteren kommt es auf diesen Achsen aufgrund fehlender Massnahmen zur Priorisierung des ÖV zu Verspätungen. Deshalb sollen auf diesen Korridoren Massnahmen ergriffen werden, welche die Zuverlässigkeit des ÖV erhöhen und die Fahrzeitverluste reduzieren. Um Zeitverluste zu eliminieren und die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, müssen die Linien des BHLS-Systems möglichst baulich oder zeitlich priorisiert verkehren können. Für die bauliche Eigentrasseierung wurden verschiedene Führungen von ÖV-Spuren im Strassenraum untersucht. Von einer baulichen Umgestaltung sollen auch der Fuss- und Veloverkehr profitieren. Nur dann kann die Eigentrasseierung als Generator für die Stadtentwicklung genutzt werden.

Ergebnis: Um die Umsetzung und Wirkung der Massnahmen aufzuzeigen, wurde ein Betriebskonzept für den Korridor Zürcher Strasse ausgearbeitet. Die Busse sollen in Zukunft auf der ganzen Strecke vom Bahnhof St. Gallen bis nach Winkeln priorisiert werden. Dazu sind bauliche Eigentrassees und in den Quartierzentren Lachen und Bruggen aufgrund der engen Bebauung eine zeitliche Priorisierung geplant. An den Bahnhöfen Winkeln und Bruggen sollen neue Umsteigeknoten im St. Galler ÖV-Netz entstehen. Zukünftig soll hier zwischen der S-Bahn, den BHLS-Linien und den übrigen Stadt- und Regionalbussen umgestiegen werden. Entlang des Korridors kann der Strassen- und Stadtraum im Zuge der Massnahmenumsetzung umgestaltet und aufgewertet werden. Für das Gebiet Schönenwegen und das Zentrum des Quartiers Lachen wird aufgezeigt, wie sich die Massnahmen auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes auswirken. So kann im Zentrum von Lachen viel Platz für den Fuss- und Veloverkehr gewonnen werden, während in Schönenwegen durch den Bau des Eigentrassees die Umstrukturierung eines ganzen Quartiers angestossen werden könnte.

(Quellen: Abb. 1 & 2: Geodata © swisstopo, Abb. 3: © Geomatik und Vermessung Stadt St. Gallen)