

## Gesamtverkehr

---

### *Kennzeichnung*

---

<i>Geschäftsnummer</i>	VI 11
<i>Sachbereich</i>	Verkehr
<i>Verfasst durch</i>	Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Am</i>	24. April 2001
<i>Siehe auch</i>	IV 11 Siedlungsstruktur

---

### *Beschreibung*

---

#### **Nachhaltige Mobilität**

Nachhaltiger Verkehr ist gleichwertig und langfristig auf die Bedürfnisse der Umwelt, der Wirtschaft und der Gesellschaft ausgerichtet. Das Offenlegen der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Interessen bildet dabei die Basis für eine transparente Interessenabwägung. Mobilität ist kein Selbstzweck und der Verkehr nicht ein «Nutzen», sondern sie entsteht aus den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnissen des Menschen und soll mit Rücksicht auf die ökologischen und auch gesellschaftlichen Anforderungen abgewickelt werden.

Die räumliche Entwicklung beeinflusst die Mobilität – die Mobilität ist Motor der räumlichen Entwicklung. Abhängig davon, welche Distanzen innerhalb einer bestimmten Zeit zurückgelegt werden können, steigt die Fähigkeit, gleichartige Tätigkeiten an wenigen Stellen zu konzentrieren. Daraus resultiert in der Regel ein Vorteil für den Nutzer des Verkehrs. Andererseits erhöht sich damit die Verkehrsleistung mit den bekannten Auswirkungen auf Raum, Gesellschaft, Infrastruktur und Umwelt/Umfeld.

Es ist jedoch zu beachten, dass im Verkehrsbereich «freie Güter» genutzt werden. Dazu gehören namentlich Umweltressourcen. Der Verbrauch dieser «Güter» wird für den Nutzer nicht kostenwirksam. Trotzdem resultieren Kosten für die Volkswirtschaft, welche die individuellen Vorteile schnell überwiegen können. Eine solche Mobilität ist nicht nachhaltig.

Die heutige Verkehrssituation und die erwarteten Entwicklungen korrespondieren in vielen Belangen nicht mit den Anforderungen an ein nachhaltiges Verkehrssystem. Die Leitsätze Verkehr in den Grundzügen der räumlichen Entwicklung des Kantons lassen sich ohne lenkendes Eingreifen nicht erreichen. Im Sinne der Nachhaltigkeit ergeben sich folgende Handlungsprioritäten:

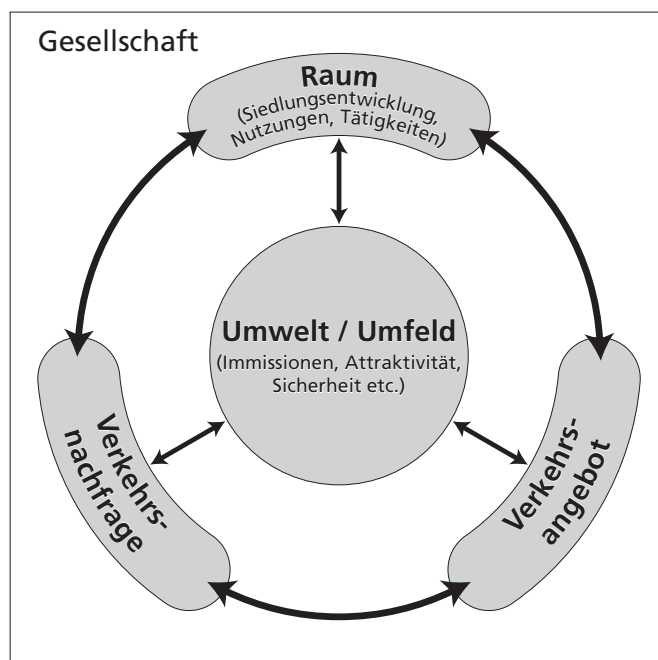
1. Priorität Förderung von konzentrierten Siedlungsformen mit kurzen Wegen (Siedlung)
2. Priorität Umlagern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr (öV) oder auf den Langsamverkehr (LV) (Gesamtverkehr)
3. Priorität Optimieren der vorhandenen Infrastruktur im Sinne der volkswirtschaftlichen Effizienz (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr)
4. Priorität Ausbau der Infrastruktur im Sinne der Kapazitätserweiterung und Gewährleistung der gesellschaftlich erwünschten Mobilität (Service public) (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr).

Dabei ist zu beachten, dass je nach Nutzer (Alter, Zugang zu einzelnen Verkehrsmitteln etc.), Raumtyp (Zentren, dichte Siedlungsbänder, ländliche Siedlungskorridore, ländlicher Raum, Tourismusgebiete) und Umwelt/Umfeldsituation (Kerngebiet, empfindliches Siedlungsgebiet, übriges Gebiet) unterschiedliche Randbedingungen und Prioritäten für den Verkehr gelten.

### Anforderungen an das Verkehrssystem

Die Leitsätze geben vor, dass der Gesamtverkehr mit der angestrebten, räumlichen Entwicklung zu koordinieren ist und die Umweltaspekte zu berücksichtigen sind. Es sind somit folgende Vernetzungen zu beachten:

- Raum, Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot schaukeln sich bei ungenügender Koordination gegenseitig auf.
- Je nach Verkehrsleistung und Modalsplit, Raum und Infrastruktur resultieren mehr oder weniger starke Konflikte bezüglich Umwelt/Umfeld und Gesellschaft.
- Das Thema Verkehr ist vor dem gesellschaftlichen Hintergrund zu betrachten, weil bei der Verkehrsmittelwahl nicht nur rationale Überlegungen mitwirken.



## Abhängigkeiten Raum – Verkehr – Umwelt/Umfeld

Die Anforderungen an das Verkehrssystem sind damit vielfältig. Sie gehen weit über die rein verkehrlichen Belange hinaus. Ein Koordinationsbedarf zwischen Raum/Gesellschaft, Verkehr und Umwelt/Umfeld ist offensichtlich.

Es stehen zwei Handlungsstrategien zur Verfügung, um auf den Gesamtverkehr Einfluss zu nehmen:

- Die Pull-Strategie versucht, durch die Schaffung von Angeboten Veränderungen im Raum und beim Verkehr zu ermöglichen. Dazu gehört die Schaffung von gemischten Baugebieten an geeigneten Standorten (kurze Wege, gute Erschliessung) oder die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel, um die Voraussetzungen zu deren Benützung zu schaffen.
- Die Push-Strategie versucht, durch eine Angebotsbegrenzung Fehlentwicklungen zu verhindern. Dazu gehören die Reduktion oder Plafonierung unzweckmässiger Bauzonen an ungeeigneten Lagen oder Beschränkungen für nicht nachhaltige Verkehrsmittel auf infrastruktureller Ebene.

Wegen der emotionalen Aspekte, die der Verkehrsmittelwahl in hohem Masse zu Grunde liegen, führen reine Pull-Strategien in der Regel dazu, dass die erhofften Verhaltensänderungen oft nicht eintreten, sondern lediglich neue Angebote geschaffen werden. Um die Ziele zu erreichen, sind somit Pull-Massnahmen nur in Kombination mit Push-Massnahmen zweckmässig.

Die wichtigsten Ergebnisse der Grundlagenarbeit können folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die bestehende Strassen-Infrastruktur wird der steigenden Nachfrage immer weniger durch Neu- und Ausbauten gerecht werden können (Raum, Umwelt/Umfeld, Kosten). An die Stelle der nachfrageorientierten Planung muss eine angebotsorientierte Planung treten.
- Um die notwendige Funktionstüchtigkeit der Verkehrsinfrastrukturen zu erhalten und die externen Kosten zu reduzieren, müssen kurze Wege und das Umsteigen auf den öV und LV gefördert werden.
- Die Bereiche Raum, Verkehr, Umwelt/Umfeld und Gesellschaft sind inhaltlich stärker zu koordinieren.

## Raumbezogene Strategien

Damit Aussagen räumlich differenziert erfolgen können, wird die Raumtypisierung aus Verkehrssicht gemäss Beilage vorgenommen. Auf der Ebene Gesamtverkehrskonzept können die Leitsätze für die verschiedenen Räume mit folgenden Massnahmenbündeln konkretisiert werden:

### Generell

- Finanzierung von Unterhalt und Bau der Infrastruktur sowie des Betriebes langfristig sichern.
- Die Finanzierung des individuellen und öffentlichen Verkehrs ist im Rahmen der Gesamtverkehrsoptik zu überprüfen, insbesondere in den Zentren und den dichten Siedlungsbändern.
- Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Tier und Landschaft auf ein unbedenkliches Mass reduzieren.
- Flächenbedarf der Verkehrsanlagen minimieren.
- Situation des Langsamverkehrs auf kurzen Distanzen verbessern.

### Zentren

- Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr haben Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Die notwendigen Flächen sowie verkehrstechnische und bauliche Massnahmen (Bus-, Velo- und Fussgängerflächen, Signalisationen) sind darauf auszurichten.
- Das Volumen des motorisierten Individualverkehrs begrenzen.

### Dichte Siedlungsbänder

- Chancen des öffentlichen Verkehrs aufgrund der hohen Siedlungsdichten und der stark gebündelten Ströme nutzen.
- Langsamverkehr generell und als Zubringer zum öV fördern.
- Volumen des motorisierten Individualverkehrs begrenzen, um die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu erhalten.
- Bauentwicklung auf die mit dem öV gut erschlossenen Lagen konzentrieren.

### Ländliche Siedlungskorridore

- Chancen des öffentlichen Verkehrs namentlich zu kantonalen Zielorten und Fernverkehrsverbindungen mit stark gebündelten Strömen stärken.
- Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr als Zubringer zum nächstmöglichen öV-Halteort mit attraktivem Angebot stärken.
- Bauentwicklung auf die Knoten und Korridore des öV konzentrieren.

### Ländlicher Raum

- Öffentlichen Verkehr als Grundversorgung anbieten.
- Bauentwicklung aufgrund der schlechten Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr auf ein für die bestehende Strasseninfrastruktur verträgliches Mass beschränken.

### Tourismusgebiete

- Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr.
- Anbieten attraktiver Verbindungen von dicht besiedelten Räumen (Ballungsräume) zu touristischen Orten.

Eine nachhaltige Mobilität, die der Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gerecht wird, erfordert eine enge Zusammenarbeit verschiedener Stellen. Die Gesamtkoordination der interdepartementalen Zusammenarbeit obliegt der Regierung. Im Rahmen

des Richtplans.01 erfolgte die Koordination Gesamtverkehr durch das Tiefbauamt und das Amt für öffentlichen Verkehr.

### Dokumentation

- Strittmatter und Partner AG St.Gallen, Konzept für den motorisierten Individualverkehr, Schlussbericht, Tiefbauamt Kt. St.Gallen, Dezember 2000
- Metron AG Brugg, Konzept für den öffentlichen Verkehr, Schlussbericht, Amt für öffentlichen Verkehr Kt. St.Gallen, Januar 2001

### Beilage

- Übersichtskarte Raumtypen aus Verkehrssicht

---

### Beschluss

---

### Optimierung der Koordination von Raum, Gesellschaft, Verkehr und Umwelt

Eine optimale Koordination ist eine zentrale Voraussetzung, um die Grundsätze der Verkehrspolitik umzusetzen, welche der Grosse Rat festlegt (Art. 36 Strassengesetz). Dazu soll eine Stärken/Schwächen-Analyse der heutigen Koordination von Raum, Gesellschaft, Verkehr und Umwelt vorgenommen werden.

<i>Koordinationsstand</i>	Vororientierung
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr
<i>Beteiligt</i>	Planungsamt, Amt für Umweltschutz, Regionalplanungsgruppen, Gemeinden, evtl. weitere

<i>Erlassen</i>	von der Regierung am 23. April 2002
<i>Genehmigt</i>	vom Bundesrat am 15. Januar 2003

---

## Übersichtskarte Raumtypen aus Verkehrssicht

