



152.15.11 Stadtparlament: Postulate

Velos auf den Busspuren; Postulatsbericht

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat „Velos auf die (Bus-)Spur bringen, für attraktive, schnelle und sichere kombinierte Bus- und Velospuren“ wird als erledigt am Protokoll abgeschrieben.

1 Postulatsauftrag

Das Stadtparlament hat am 27. November 2012 eine Motion „Velos auf die (Bus-)Spur bringen, für attraktive, schnelle und sichere kombinierte Bus- und Velospuren“ in ein Postulat umgewandelt mit folgendem Auftrag:

Der Stadtrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob Busspuren für den Veloverkehr allgemein oder in bestimmten Abschnitten geöffnet werden können. Dazu ist allenfalls ein befristeter Versuch durchzuführen. Für die Busspur beim Kantonsspital stadtauswärts ist neben der Freigabe für die Velos als Alternative auch eine Verschiebung der Busspur Richtung Strassenmitte für eine ergänzende Velospur am Strassenrand abzuklären.

2 Ausgangslage

2.1 Zielsetzungen und Grundsätze

Separate Busspuren sind wichtige Mittel zur Förderung und Privilegierung des öffentlichen Verkehrs. Sie tragen wesentlich zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bei. In der Stadt St.Gallen sind heute in verschiedenen Abschnitten des Strassennetzes Busspuren bezeichnet. Im Rahmen der Eigentrassierung für den öffentlichen Verkehr sollen diese separaten Spuren deutlich ausgebaut werden.

In der gegenwärtigen Situation in St.Gallen dürfen die Busspuren nur von Bussen der öffentlichen Verkehrsunternehmen befahren werden. Eine Ausweitung dieser Berechtigung –



z.B. wie gefordert für Velofahrende – ist rechtlich möglich. Zu prüfen ist hingegen die Zweckmässigkeit einer solchen Ausweitung, sei sie generell oder abschnittsweise. Grundsätzlich sollen sowohl der öffentliche Verkehr wie auch der Veloverkehr gefördert werden – kombinierte Spurenbenützungen müssen aber in der Summe aller Interessen positiv zu bewerten sein und nicht einseitig ein Verkehrsmittel benachteiligen.

2.2 Problemstellung

Die Ausscheidung separater Busspuren dient verschiedenen Zielsetzungen. Mit dieser Massnahme können kürzere Reisezeiten und eine höhere Fahrplanzuverlässigkeit im Interesse der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Zudem wird die Fahrt mit den Bussen komfortabler, es werden abrupte Richtungswechsel und Brems- und Anhaltenmanöver vermieden. Mit all diesen Vorteilen wird der öffentliche Verkehr für die Fahrgäste gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähiger. Separate Busspuren tragen somit dazu bei, entsprechend dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung den weiteren Anstieg des privaten motorisierten Verkehrs zu reduzieren und den Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Ein zusätzlicher Effekt eines attraktiven öffentlichen Verkehrs liegt darüber hinaus auf der finanziellen Ebene, indem hohe Fahrgastfrequenzen und optimale betriebliche Voraussetzungen auch zu einer Verminderung der Abgeltungen der öffentlichen Hand für die ungedeckten Kosten führen.

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen beinhalten aber auch die Förderung des Langsamverkehrs (LV), grundsätzlich in gleicher Wertigkeit wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Es ist offensichtlich, dass eine kombinierte Benützung von Busspuren für den Veloverkehr vorteilhaft ist. Mit der Zulassung von Velos auf Busspuren kann für den Veloverkehr die Attraktivität und bei richtiger Ausgestaltung der Busspuren auch die Sicherheit für LV gesteigert werden, denn das Velo erhält so sichere (schnelle) Routen mit entsprechend grossem (Sicherheits-)Abstand zum MIV.

Zu prüfen ist allerdings, inwieweit der Busverkehr durch die kombinierte Spurbenützung gestört wird - ob insgesamt also die Vorteile dieser Massnahme überwiegen. Es besteht ein Spannungsfeld zwischen der Einhaltung der ÖV-Fahrzeiten (Fahrplansicherheit), dem Fahrkomfort der ÖV-Reisenden, der Attraktivität des Veloroutenangebotes („Direktheit“) und der Strassenverkehrssicherheit. Die Situation ist daher nach örtlichen Gegebenheiten zu beurteilen. Zu berücksichtigen sind dabei die jeweiligen Gewinne für die Velofahrenden vor allem in Bezug auf die Sicherheit einerseits und allfällige Behinderungen für die Busse resp. Komforteinbussen für die Fahrgäste andererseits. Eine wesentliche Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch die Topografie und die so entstehenden grösseren oder kleineren Ge-



schwindigkeitsdifferenzen zwischen Bussen und Velos. Ein wesentliches Beurteilungskriterium bilden ebenso die Platzverhältnisse auf den Busspuren bzw. auf den MIV-Spuren.

2.3 Heutige Situation in der Stadt St.Gallen

Bei Busspuren von mehr als 4.50 m Breite (in Ausnahmefällen 4.20 m) ist ein Überholen der Velofahrenden innerhalb der Spur möglich. In diesen Fällen ist die Thematik „Velo auf Busspur“ unproblematisch resp. es wurde bisher ein separater Radstreifen markiert.

Heute sind in der Stadt St.Gallen gesamthaft 35 Abschnitte mit Busspuren vorhanden. Bei zwei Abschnitten (Kornhausstrasse stadteinwärts und Zürcher Strasse im Bereich Arena stadteinwärts) ist bereits heute das Velofahren auf der Busspur gestattet. Bei 13 Abschnitten ist neben der Busspur ein Velostreifen vorhanden. Bei weiteren neun Abschnitten gilt ein Velofahrverbot (z.B. im Bereich des Autobahnanschlusses Kreuzbleiche). Somit verbleiben heute elf Abschnitte, für welche die Fragestellung „weitere Abschnitte Velo auf Busspur“ zu betrachten ist.

2.4 Betriebskonzepte Hauptachsen

Der ÖV und der LV in der Stadt St.Gallen sollen attraktiver werden. Einerseits sind dazu beim ÖV qualitative Angebotsverbesserungen anzustreben, zu denen unter anderem neue bzw. ergänzte Linien sowie ein Taktausbau zählen. Andererseits sind ein störungsfreier Betrieb und möglichst kurze Reisezeiten zentrale Faktoren für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Beim Langsamverkehr ist insbesondere die Infrastruktur zu verbessern. Damit die Ziele erreicht werden können, wird resp. wurde für die Haupteinfallachsen der Stadt jeweils ein Betriebskonzept ausgearbeitet, welches sich aus dem Radstreifenkonzept auf Hauptstrassen und dem Projekt ÖV-Eigentarrassierung zusammensetzt sowie das Projekt Verkehrsmanagement und die städtebaulichen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Gestützt auf die Überlegungen der Betriebskonzepte der einzelnen Hauptachsen ergeben sich auch neue Busspurenabschnitte, dies im Rahmen der Massnahmen zur Eigentarrassierung entsprechend den Richtplanvorgaben. Auch diese Abschnitte wurden bezüglich der Thematik Velo auf Busspuren untersucht.

3 Massnahmenübersicht

Gemäss den konsultierten Forschungsberichten und Normen aus der Schweiz und Deutschland gibt es keine allgemein gültige Regelung, ob und wann eine Benutzung der Busspur durch Velofahrende zweck- und verhältnismässig ist. Es kann jedoch zusammengefasst folgende Aussage aus dieser Literaturanalyse und den Erfahrungen der Verkehrsplaner gemacht werden:



Breite Busspur	Fazit
3.00 – 4.20 m	Velo auf Busspur nur bei besonderen Verhältnissen
4.20 – 4.50 m	Velo auf Busspur möglich ¹ ; allerdings sind die Verhältnisse eher eng
> 4.50 m	Velo auf Busspur möglich ²

Bei Busspuren, die eine Breite von weniger als 4.50 m bzw. 4.20 m aufweisen, ist das Überholen des Veloverkehrs durch einen Bus innerhalb der Busspur erschwert oder sogar verunmöglicht. Dadurch erhöht sich (insbesondere bei Steigungen) die Fahrzeit des Busses. Konkret bedeutet dies, dass ein einzelner Velofahrer oder eine einzelne Velofahrerin zu Lasten einer grösseren Anzahl von Buspassagieren bevorzugt würde. Zudem ist das Überholen von Velos bei den schmalen Busspuren nicht ungefährlich, insbesondere wenn es sich um lange Busse (Doppel-Gelenkbusse) handelt.

Bei der detaillierten Beurteilung, insbesondere bei Breiten kleiner 4.50 m resp. 4.20 m sind daher die örtlichen Verhältnisse und insbesondere die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Für die Beurteilung im Einzelfall ist dabei die Geschwindigkeitsdifferenz von ÖV und LV auf einem Abschnitt zu betrachten. Massgebend für die maximal zu erwartende Verlustzeit sind die Geschwindigkeit des Velos – und diese ist vom Gefälle der Busspur abhängig –, die Länge der Busspur und der Haltestellenabstand. Zudem darf die Beurteilung der Nutzung von Busspuren durch Velofahrende nie nur punktuell betrachtet werden, sondern muss für einen ganzen Abschnitt beurteilt werden. Für die Qualität des Radverkehrs ist es von entscheidender Bedeutung, wenn auf möglichst der gesamten Strecke ein Angebot vorhanden ist und nicht nur punktuelle Verbesserungen mit der Öffnung von einzelnen Busspuren geschaffen werden.

4 Folgerungen

4.1 Velo auf Busspuren

Die Verkehrsfachleute von Kanton und Stadt St.Gallen haben gemeinsam die heutigen und erwarteten künftigen Busspuren bezüglich der Mitbenutzung durch Velofahrende geprüft. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse wurde ein Konzept für die Benutzung der Busspuren erstellt. Aufgrund dieses Konzeptes sollen in einem ersten Schritt in den nächsten ein bis zwei Jahren folgende Busspur-Abschnitte für Velofahrende geöffnet werden:

- Rorschacher Strasse, Grütlistrasse – Krontal, stadteinwärts

¹ Es könnte neben einer 3.00 m breiten Busspur auch ein separater Radstreifen mit reduzierter Breite von 1.20 – 1.50 m markiert werden.

² Es könnte neben der 3.00 m breiten Busspur auch ein separater 1.50 m breiter Radstreifen markiert werden.



- Rorschacher Strasse, Haltestelle Kantonsspital – Knoten Singenberg, stadteinwärts
- Rorschacher Strasse, Helvetiastrasse – Fussgängerstreifen Neptunstrasse, stadteinwärts
- Rorschacher Strasse, Haltestelle Kantonsspital – Knoten St.Fiden, stadtauswärts
- Rorschacher Strasse, Haus Nr. 167 – Haus Nr. 155, stadteinwärts
- Zürcher Strasse, Haus Nr. 152 – Eisenbahnstrasse, stadteinwärts
- Zürcher Strasse, Haus Nr. 128 – Fussgängerstreifen bei Haus Nr. 152, stadtauswärts

Zudem wurden, gestützt auf das Konzept, die Voraussetzungen für die Nutzung weiterer Busspuren für Velos im Rahmen eines längerfristigen Massnahmenpakets geschaffen.

4.2 Andere Verkehrsteilnehmende

Im Rahmen der Abklärungen zur Benutzung der Busspur durch Velofahrende haben die Verkehrsfachleute von Kanton und Stadt St.Gallen auch die Nutzung der Busspuren durch weitere Verkehrsteilnehmende untersucht. Es zeigt sich, dass die Öffnung der Busspuren für Taxis, Cars, Elektromobile und Motorräder mit gewichtigen Nachteilen verbunden ist, weshalb für diese Verkehrsteilnehmenden die Benutzung der Busspuren weiterhin untersagt bleibt.

5 Abschreibung des Postulatsauftrages

Im erheblich erklärten Postulatsauftrag wird die allfällige Durchführung eines Versuches und im Speziellen die Öffnung der Busspuren beim Kantonsspital vorgeschlagen. Mit den gemäss Ziffer 4 vorgesehenen, kurzfristig zu realisierenden Massnahmen erübrigt sich ein Versuchsbetrieb. Die Abklärungen sind für diese Strecke so detailliert vorgenommen, dass die Massnahmen definitiv eingeführt werden können. Vorbehalten bleiben selbstverständlich, wie immer, Neubeurteilungen bei wesentlich geänderten Verhältnissen. Ebenfalls beinhalten die Massnahmen gemäss Ziffer 4 auch die im Postulat besonders angesprochene Situation beim Kantonsspital. Das Postulat kann deshalb abgeschrieben werden.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

