

Interpellation Blumer-Gossau vom 19. Mai 2020

Corona-Krise befördert das Velofahren

Schriftliche Antwort der Regierung vom 13. Oktober 2020

Ruedi Blumer-Gossau erkundigt sich in seiner Interpellation vom 19. Mai 2020, wie die Regierung auf die durch die Massnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie ausgelöste Zunahme des Veloverkehrs reagiert und wie sie den aktuellen «Veloboom» mit Fördermassnahmen unterstützen und erhalten will.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die Welt ist seit einigen Monaten im Bann des Coronavirus. Es beeinflusst das Leben in vielfältiger Weise und hat Auswirkungen auf die Mobilität. Die langfristigen Auswirkungen der aktuellen Pandemie sind zurzeit schwierig abschätzbar. Aufgrund aktueller Verkehrszahlen lässt sich aber eine Verschiebung des Modalsplits vom öffentlichen Verkehr zu individuellen Verkehrsmodi wie beispielsweise zum Velo beobachten. Ob diese Verschiebungen anhaltend oder nur temporär sind, lässt sich momentan jedoch nicht abschätzen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Im kantonalen Richtplan wie auch in der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen (GVS)¹ ist insbesondere im Kontext der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und der Innenentwicklung die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) festgesetzt. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit St.Galler Beteiligung sowie im 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02) sind umfassende Massnahmen-Pakete zur Förderung und Infrastrukturverbesserung zugunsten des FVV in Planung, Projektierung und Umsetzung vorgesehen. Diese Massnahmen ermöglichen es, dass die Rolle des FVV noch mehr gestärkt wird und eine nachhaltige Förderung stattfinden kann. Wichtig sind zudem attraktive und hindernisfreie Übergänge zwischen den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (öV) und des FVV, damit eine sinnvolle Verknüpfung von umweltfreundlichen und raumsparenden Verkehrsmitteln stattfinden kann und die Vorteile der verschiedenen Fortbewegungsmittel kombiniert genutzt werden können. Die Regierung sieht in der Kombination geeigneter Verkehrsmitteln den Schlüssel zu einer ressourcen- und umweltschonenden Mobilität. Diese genannten Massnahmen unterstützen die verstärkte Nutzung der Verkehrsinfrastruktur durch den Fuss- und Veloverkehr nachhaltig.
2. Vorab ist festzuhalten, dass in allen Agglomerationsprogrammen mit Beteiligung des Kantons St.Gallen dem Ausbau der Infrastruktur für sichere und schnelle Velorouten grosses Gewicht beigemessen wird und entsprechend viele konkrete Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs in den Programmen priorisiert oder bereits in Planung oder Umsetzung sind. Die Platzverhältnisse in den Strassenräumen im Kanton St.Gallen lassen es aber oft nicht zu, ganze Spuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des Veloverkehrs aufzuheben. Wo immer möglich, werden jedoch Fahrspuren unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses aufgeteilt, um zusätzliche Radstreifen markieren zu können. In diesem Zusammenhang wurde gemeinsam mit der Stadt St.Gallen ein Radstrei-

¹ 40.18.02.

fenkonzept entwickelt, das sich zurzeit in Umsetzung befindet. Dadurch konnten die Markierungen von rund 12 Kilometern Radstreifen auf Kantonsstrassen in der Stadt St.Gallen ermöglicht und damit das Veloinfrastrukturangebot mit Radstreifen innert wenigen Jahren verdoppelt werden. Kritisch geprüft werden muss dabei aus Sicht der Regierung die Kombination von Velo-Spuren mit Busspuren. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten wird dabei der öffentliche Verkehr oftmals ausgebremst, was aus Sicht des Gesamtverkehrs nicht erwünscht ist.

3. Zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen werden durch den Kantonsrat über die jeweiligen Budgets gesprochen. Aufgrund des grossen Überhangs von Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen wurde das aktuelle 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 durch den Kantonsrat mit zusätzlichen finanziellen Mitteln von 1 Mio. Franken zur Schaffung zusätzlicher personeller Ressourcen im Tiefbauamt aufgestockt. Diese zusätzlichen personellen Ressourcen tragen auch zu einer Entlastung der Mitarbeitenden im Bereich des FVV bei. Ein weiterer Ausbau der personellen Ressourcen ist aktuell nicht vorgesehen.
4. Wichtige Velostationen werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme durch die Gemeinden bezeichnet, aufgewertet oder neu erstellt. Der entsprechende Betrieb dieser Angebote und die Zurverfügungstellung von kostenlosen Velos oder E-Bikes liegt in der Verantwortung der Gemeinden und wird nicht als kantonale Aufgabe betrachtet.
5. An einzelnen Standorten der kantonalen Verwaltung stehen den Mitarbeitenden bereits heute Velos und E-Bikes zur geschäftlichen Nutzung zur Verfügung. Die Zurverfügungstellung von Velos und E-Bikes an die Öffentlichkeit wird aber – wie oben dargelegt – nicht als kantonale Aufgabe betrachtet.
6. Zu dieser Frage hat die Regierung bereits im Rahmen der Beantwortung der Interpellation 51.19.76 «Instandsetzung Stadtautobahn St.Gallen: Verbesserung des öV-Angebots» ausführlich Stellung genommen.

Obwohl die Sanierung der Stadtautobahn in der Verantwortung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) liegt, stehen die zuständigen kantonalen Stellen zur Sicherstellung einer bestmöglichen Koordination der Massnahmen an den Schnittstellen zum und auf dem untergeordneten Strassennetz in engem Kontakt mit den zuständigen Stellen des ASTRA. Die aktuelle Umsetzungsplanung des ASTRA sieht vor, die Instandsetzungsarbeiten möglichst ausserhalb der stark belasteten Verkehrszeiten hauptsächlich in den Nachtstunden vorzunehmen, um die Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn während den Werkzeiten bestmöglich erhalten zu können.

Das ASTRA sieht für das gesamte Instandsetzungsprojekt eine Kommunikationskampagne vor, um mit gezielter Aufklärung und Information eine Verlagerung des Verkehrs zu erreichen. Damit sollen Verkehrsverlagerungen aus den Spitzenzeiten in die Randzeiten, vom Auto auf den öV oder den FVV sowie eine Vermeidung von nicht notwendigen Fahrten erreicht werden.

Beim strassengebundenen öV prüft das Amt für öffentlichen Verkehr zusammen mit der Stadt St.Gallen und den umliegenden Gemeinden den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge, um bei überlastetem Strassennetz Folgezeitverspätungen zu verkleinern und zu vermeiden. Zusätzlich werden auch alternative Busführungen geprüft. Entlang der stark belasteten Hauptkorridore soll soweit möglich eine konsequente öV-Priorisierung mit technischen oder perso-

nelle Mitteln eingerichtet werden. Es soll auch die Eigentrassierung für den öV vorangetrieben werden. Zudem sind in den Fahrzeugen des öV noch Kapazitäten vorhanden, um Umsteiger vom Auto auf den öV aufzunehmen.

7. Eine Fertigstellung der «Pfortneranlage» in der Liebegg vor Beginn der Sanierung der Stadtautobahn ist aufgrund der notwendigen Verfahren und Prozesse nicht möglich. Die verkehrlichen Untersuchungen des ASTRA haben aber auch keine Notwendigkeit dieser Anlage im Zusammenhang mit der Sanierung der Stadtautobahn aufgezeigt.
8. Die Verlagerung auf ressourcenschonende und raumsparende Verkehrsmittel insbesondere in den Siedlungsräumen ist eine wichtige übergeordnete Zielsetzung in der GVS des Kantons. Entsprechend wäre ein anhaltender «Veloboom» durchaus wünschenswert. Die Regierung hat im August 2020 das St.Galler Energiekonzept 2021–2030 (40.20.05) und darin im Schwerpunkt «unterwegs sein» die Massnahme «sicher und aktiv ans Ziel kommen – zu Fuss und mit dem Velo» verabschiedet. Dabei sollen durch konkrete Massnahmen insbesondere die Anbindung des FVV an den öffentlichen Verkehr vereinfacht, die Bevorzugung des FVV vorangetrieben und der Umstieg auf die aktiven Verkehrsformen unterstützt werden, um das Ziel der Halbierung der CO₂-Emissionen bis ins Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 1990 zu erreichen. Dabei sollen Teile der für den Strassenbau vorgesehenen Mittel auch weiterhin in neue öV-Eigentrassierungen und in Infrastrukturen des FVV fliessen.