

Interpellation Widmer-Mosnang / Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann / Brunner-Schmerikon / Bonderer-Sargans (60 Mitunterzeichnende) vom 25. November 2019

Welche Strategie verfolgt der Kanton beim Mountainbiken?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 24. März 2020

Andreas Widmer-Mosnang, Martin Sailer-Wildhaus-Alt St.Johann, Elisabeth Brunner-Schmerikon und Markus Bonderer-Sargans erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 25. November 2019 nach der Strategie des Kantons St.Gallen beim Mountainbiken. Die Interpellantin und die Interpellanten möchten wissen, welche Aufgaben der Kanton bisher für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen für den Freizeit-Veloverkehr wahrgenommen hat, welchen zusätzlichen Handlungsbedarf die Regierung aufgrund des Jas zum Bundesbeschluss über die Velowege¹ sieht, welche Auswirkungen das Ja zur Aufnahme von Velo- und Bikerouten in die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons hat und ob die Regierung die Meinung teile, dass Regionen, Tourismusorganisationen und Gemeinden künftig die bedürfnisgerechten und regionenspezifischen Angebote unter Mitwirkung und Koordination des Kantons entwickeln sollen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Das Velofahren weist viele Vorteile auf. Es ist gesund, umweltfreundlich, leise und ist sowohl für die Benutzenden als auch für die Allgemeinheit kostengünstig. Insbesondere im Alltagsverkehr ist es für kurze Distanzen von Tür zu Tür bis zu fünf Kilometern zudem besonders schnell. Das Mountainbiken (MTB) ist in der Schweiz eine sehr beliebte Freizeitaktivität. In einer Studie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und der Vereinigung SchweizMobil (dem Netzwerk für den Langsamverkehr) geben rund 44 Prozent der Schweizer Wohnbevölkerung im Alter zwischen 15 und 74 Jahren Velofahren als eine von ihnen ausgeübte Sportaktivität an. Rund 6 Prozent nennen dabei ausdrücklich das MTB. Ebenfalls wird in dieser Studie dargelegt, dass die in der Schweiz wohnhaften Mountainbikerinnen und -biker Ausgaben von rund 800 Mio. Franken je Jahr generieren. Das Landschafts- und Naturerlebnis sowie die Gesundheits- und Fitness-Aspekte werden darin am häufigsten als wichtige bis sehr wichtige Motive für das Ausüben von MTB angegeben.

Die Anzahl der verkauften konventionellen Mountainbikes (ohne Tretunterstützung) im Jahr 2018 liegt bei über 156'000. Die Anzahl von verkauften Elektro-Mountainbikes hat sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr nochmals fast verdoppelt. So wurden in der Schweiz im Jahr 2018 über 43'000 Elektro-Mountainbikes verkauft. Der Trend zur Elektrifizierung im Bereich MTB wird in den nächsten Jahren voraussichtlich weiter zunehmen und dabei auch neue Nutzergruppen und Einsatzgebiete erschliessen. MTB ist und bleibt damit ein beliebter Natur- und Gesundheitssport. Da diese Aktivität vielfältige Erlebnisse für alle Leistungsniveaus und Altersgruppen bietet, wird das MTB in vielen Tourismusdestinationen entsprechend gefördert.

Die Bedeutung des Freizeit-Veloverkehrs nimmt damit auch für den St.Galler Tourismus zu. Der Ausbau des Angebots eröffnet für die verschiedenen St.Galler Destinationen die Chance, ihr Angebot und das Geschäft im Sommer auszubauen. Die Tourismusdestinationen haben bereits vor Jahren erkannt, dass damit die Auswirkungen der potenziellen Risiken im Wintergeschäft

¹ Volksabstimmung vom 23. September 2018 über den Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege (direkter Gegenentwurf zur zurückgezogenen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege [Velo-Initiative]»).

(Schneemangel, Klimawandel) mit Blick auf das Ganzjahresergebnis reduziert werden können. Eine wichtige Voraussetzung dafür bleibt jedoch eine qualitativ hochstehende (Weg-)Infrastruktur.

Seit dem Jahr 2014 unterstützt der Kanton St.Gallen über das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) sowie durch die zur Verfügung stehenden Mittel aus der Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP) verschiedene Projekte im Freizeit-Veloverkehr. Dabei setzt die Gestaltung von Angeboten rund um die touristische Nutzung von Bikes eine zielgruppengerechte Infrastruktur – sprich: attraktive Routen, Pisten und Wege – voraus. Dementsprechend haben die durch das AWA unterstützten Projekte in erster Linie einen starken Bezug zur qualitativen Verbesserung des Routennetzes (z.B. Projekte «Bike Heidiland: Qualitäts- und Serviceoffensive», «Ausbau und Vermarktung Herzroute Zentralschweiz und Ostschweiz»). Weitere Projekte wenden sich neuen Infrastrukturen (Projekt «BikerBerg Flumserberg») oder der Vernetzung verschiedener Themen rund um Bikerouten zu (Projekt «Biker Vital Academy», Vernetzung von Bike, Genuss und Gesundheit). Die eingesetzten Mittel dienen in allen Fällen der Anschubfinanzierung und werden ausdrücklich nicht für den Bau von Infrastrukturen, sondern für die Gestaltung und den Vertrieb von Angeboten eingesetzt.

Im Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) sind die kantonalen Aufgaben im Umgang mit den Fuss-, Wander- und Radwegen bezeichnet. Die aus dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (SR 704; abgekürzt FWG) und dem StrG entstehenden Leistungsaufträge werden im Baudepartement von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im Tiefbauamt wahrgenommen. Nach Art. 10 StrG werden alle öffentlichen Wege und Strassen im Gemeindestrassenplan gewidmet. Im Teilplan Fuss-, Wander- und Radwegnetze (FWRP) zum Gemeindestrassenplan sind die wesentlichen Fuss-, Wander- und Radwege jeder Gemeinde dargestellt. Die Festlegung des FWRP obliegt, analog derjenigen des Gemeindestrassenplans, der Gemeinde. Der Kanton genehmigt diesen nach entsprechender Prüfung. Umklassierungen sowie Änderungen im Gemeindestrassenplan als auch im FWRP müssen mittels eines Teilstrassenplans erlassen und vom Kanton genehmigt werden. Für die Signalisationen der verschiedenen Wegearten (Wanderwege, Velowege, Mountainbikewege und Skatewege) bestehen seitens des Kantons Leistungsvereinbarungen mit externen Partnern, welche die Signalisation vor Ort als auch digital in einem Daten-Kataster pflegen.

Die Regierung hat sich in jüngster Zeit bei der Beantwortung von zwei Interpellationen zum Biken/Mountainbiken geäußert. In der Antwort der Regierung vom 25. September 2018 auf die Interpellation 51.18.52 «Wanderer/-innen und Biker/-innen im Einklang» ist festgehalten, dass die rechtliche Auslegung hinsichtlich Nutzung der Weginfrastruktur für das MTB analog zum Kanton Graubünden liberal interpretiert wird und dass im Kanton St.Gallen das Biken auf öffentlich klassierten Strassen und Wegen grundsätzlich erlaubt ist. Damit wurde ein wichtiger Grundsatzentscheid zugunsten des MTB gelegt. In der Antwort vom 25. September 2018 auf die Interpellation 51.18.55 «Rennstrecken im Wald» hat die Regierung festgehalten, dass die Infrastrukturen für den Mountainbike-Sport grundsätzlich im Hoheitsgebiet der Gemeinden (MTB-Routen auf klassierten Strassen und Wegen, MTB-Parks abseits davon im Gemeindegebiet) und damit auch die Verantwortlichkeiten primär im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden liegen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Die Infrastruktur für den Veloverkehr (insbesondere für die beiden Bereiche Freizeit- und Alltagsverkehr) werden durch den Kanton in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden geplant und bezeichnet. Im Alltagsverkehr liegt dabei das Hauptaugenmerk auf möglichst schnellen und direkten Verbindungen. Im Freizeitverkehr liegt der Fokus auf der Attraktivität und Sicherheit. Aktuell sind im Kanton St.Gallen rund 1'360 Kilometer kantonale und

regionale Mountainbikerouten und 2'260 Kilometer kantonale und regionale Velorouten bezeichnet und entsprechend signalisiert. Die Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr pflegt dabei einen aktiven Austausch mit SchweizMobil, einem Netzwerk für den Langsamverkehr, das vom Bund und allen Schweizer Kantonen mitgetragen und finanziert wird.

Zur direkten Förderung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr dienen die werkgebundenen Beiträge nach Art. 95 StrG. Diese geben dem Kanton die Möglichkeit, Gemeinden in ihren Infrastrukturvorhaben zu unterstützen. Der Kanton beteiligt sich unter gewissen Voraussetzungen mit höchstens 65 Prozent an den Baukosten. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine finanzielle Unterstützung ist, dass ein Vorhaben auf einer kantonalen oder regionalen Route liegt.

Darüber hinaus wurden weitere spezifische MTB-Angebote im Kanton geschaffen. Zu erwähnen ist hier, dass:

- in der Waldregion 1 St.Gallen im Rahmen der Erstellung des Waldentwicklungsplans Gallus (2010–2013) die Voraussetzungen geschaffen wurden;
- der «Waldegg-Singletrail» oberhalb der Stadt St.Gallen realisiert werden konnte;
- die Mountainbike-Anlage «BikerTrail Blue Salamander» der Bergbahnen Flumserberg AG in enger Zusammenarbeit mit der Waldregion 3 Sargans im Jahr 2015 bewilligt und erstellt werden konnte. Die Anlage ist in das Tourismuskonzept der Bergbahnen Flumserberg AG eingebettet.

Ein wichtiges Vorhaben ist auch der erfolgreiche Start des Bikernetzwerks. Aktuell wird durch die zuständigen kantonalen Amtsstellen AWA und Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit dem Bikernetzwerk ein Leitfaden zur Planung von Mountainbikerouten erarbeitet, der den Gemeinden und interessierten Privatpersonen aufzeigen soll, wie eine geeignete und zielführende Planung von Mountainbikerouten im Kanton stattfinden kann. Mit diesem Leitfaden sollen zukünftig ein einheitliches Vorgehen über den gesamten Kanton gefördert und der Know-how-Transfer sichergestellt werden.

2. Im Kanton St.Gallen sind die Velowege heute im StrG verankert. Gemäss StrG obliegen die Gemeindestrassen der Hoheit der Gemeinden. Da viele der kantonalen und regionalen Velorouten auf Gemeindestrassen verlaufen, liegt die Planung und der Unterhalt der Infrastrukturen ebenfalls in der Zuständigkeit der Gemeinden. Das Tiefbauamt unterstützt die Gemeinden und Regionen dabei in fachlichen Belangen und beteiligt sich an den Baukosten bereits heute mit werkgebundenen Beiträgen nach Art. 95 StrG.

Erfahrungen in anderen Kantonen zeigen, dass insbesondere im Bereich des MTB künftig auch Angebote ausserhalb der bestehenden Weginfrastruktur einem zunehmenden Bedürfnis entsprechen. Dies können beispielsweise Anlagen wie Singletrails, Pisten oder Pumptracks sein. Für die Planung und die Realisierung von solchen neuen Routen und Angeboten ausserhalb der Bauzonen sind erfahrungsgemäss umfangreiche Abklärungen und Prüfungen mit entsprechenden Mehrbelastungen in den zuständigen Fachstellen unumgänglich. Ein Lösungsansatz zur Steuerung der zu erwartenden Nutzungskonflikte könnte allenfalls die Ausscheidung von Gebieten für MTB und andere Freizeitnutzungen im Rahmen einer Positivplanung sein.

Aktuell sieht die Regierung aber keinen konkreten Handlungsbedarf, weil auf Bundesebene das konkrete Ausführungsgesetz und die Verordnung zum erwähnten Bundesbeschluss erst in Vorbereitung sind. Erst wenn auf Bundesebene konkrete Ausführungsbestimmungen festgelegt sind, kann auf einer verlässlichen Basis allfälliger Handlungsbedarf in Bezug auf den Freizeit-Veloverkehr im Kanton evaluiert werden.

3. Durch den erwähnten Bundesbeschluss ergeben sich in der Gesamtverkehrsstrategie (GVS) keine Änderungen. Bereits vor dem Bundesbeschluss wurde im Kanton St.Gallen der Veloverkehr im StrG und auch in der GVS verankert. So definiert die GVS entsprechende Stossrichtungen zum Ausbau der Veloinfrastruktur, zur Förderung der Gesundheit durch Bewegung, und sie enthält einen eigenen Abschnitt zum Thema Elektrovelos. Im Bereich des Alltags- und Freizeitverkehrs sollen gemäss GVS insbesondere ein attraktives und durchgängiges Netz, der Anschluss aller neuen Siedlungsgebiete ans Netz und die Aufenthaltsqualität auf dem Velonetz als wichtige Zielvoraussetzungen erreicht werden, damit der Veloverkehr nachhaltig gefördert wird.
4. Die Entwicklung und Realisierung bedürfnisgerechter und regionenspezifischer Velo- und MTB-Angebote durch Regionen, Tourismusorganisationen und Gemeinden wird seitens des Kantons sehr begrüsst und durch die zuständigen Fachstellen der kantonalen Verwaltung bestmöglich unterstützt. Die planerischen Instrumente für solche Vorhaben sind vorhanden. Die Impulse für solche Vorhaben müssen aber von regionaler, kommunaler oder privater Seite kommen. Die kantonalen Stellen haben dabei eine wichtige Koordinationsfunktion. Der erfolgreiche Start des oben erwähnten Bikernetzwerks und der Leitfaden für die Planung von Mountainbikerouten werden wichtige Grundlagen sein, um zusammen mit Regionen, Gemeinden und Privaten marktgerechte und nachhaltige Angebote für die verschiedenen Arten des Velofahrens bereitzustellen.
- 5.–7. Die vorhandenen Ressourcen für die Koordination und Beratung der Initiantinnen und Initianten bei der Planung und Realisierung von Velo- und Mountainbikerouten sind in den zuständigen kantonalen Fachstellen eng begrenzt und lassen die Übernahme neuer Aufgaben kaum zu. Sobald die konkreten Ausführungsbestimmungen zum erwähnten Bundesbeschluss auf Bundesebene festgelegt sind, ist der resultierende Handlungsbedarf im Bereich des Velo- und Freizeitverkehrs im Kanton – allenfalls in einer Arbeitsgruppe unter Federführung der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr – zu evaluieren. Daraus können dann mögliche Vorgehensweisen für die künftige Umsetzung geprüft und konkrete Massnahmen abgeleitet werden. Die Regierung ist im Rahmen der vom Kantonsrat vorgegebenen Budgetmittel grundsätzlich bereit, auf Basis dieser Bedarfsanalyse zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen für den Velo- und Freizeitverkehr einzusetzen, soweit die bundesrechtlichen Festlegungen dies erfordern und durch diesen zusätzlichen Mitteleinsatz konkrete Verbesserungen in den Bereichen Tourismus und Standortattraktivität ausgewiesen und erreicht werden.