

## Vorlage Stadtparlament

Datum	6. Februar 2024
Beschluss Nr.	3640
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

### Interpellation FDP/JFSG-Fraktion: Velovorzugsroute - aktueller Stand; schriftlich

Die FDP/JFSG-Fraktion des Stadtparlaments reichte am 31. Oktober 2023 die beiliegende Interpellation «Velovorzugsroute - aktueller Stand» mit insgesamt 30 Unterschriften ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

#### 1 Ausgangslage

Bis 2030 soll die Stadt St.Gallen via eine Velovorzugsroute komfortabel und sicher befahren werden können. Die Velovorzugsroute führt in der Talsohle der Stadt von der westlichen Stadtgrenze (Winkel) bis zur östlichen Stadtgrenze (Remishueb). Die Quartiere der Stadt sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden werden an die Velovorzugsroute angebunden.<sup>1</sup>

Die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt stützt sich auf das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3), demgemäss die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des als Langsamverkehr bezeichneten Fuss- und Veloverkehrs sorgt. Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation und im städtischen Richtplan wurde das Radroutennetz definiert und dazu entsprechende Einzel- und Schlüsselmassnahmen ausgearbeitet, die nun Schritt für Schritt umgesetzt werden bzw. teilweise bereits realisiert wurden oder sich in Realisierung befinden. Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. und 4. Generation hat die Stadt zusammen mit der Region und dem Kanton die Veloschnellroute als nächsten Entwicklungsschritt entwickelt. Deren Planung und Realisierung wird kontinuierlich weiterverfolgt. Die Infrastrukturprojekte für die Veloschnellroute sind Teil des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee. Als Gegenvorschlag zur Velo-Initiative hat das Stadtparlament im Jahr 2022 zudem einen Rahmenkredit im Umfang von CHF 15 Mio. für Massnahmen zugunsten der städtischen Veloinfrastruktur genehmigt.<sup>2</sup> Mehrere im Rahmenkredit vorgesehene Massnahmen sind Teilprojekte der Velovorzugsroute.

Für die Velovorzugsroute sind zwei unterschiedliche Arten von Strassen – Velostrasse und Velobahn – vorgesehen. Auf der Velostrasse verkehren die Velofahrenden im Mischverkehr mit den Motorfahrzeugen. Alle Verkehrsteilnehmenden auf der Velostrasse sind gegenüber den einmündenden Strassen vortrittsberechtigt. Velostrassen ermöglichen auf wichtigen Quartierverbindungen einen zügigen und sicheren Veloverkehr. Die erste Velostrasse der Stadt St.Gallen wurde im September 2016 als

---

<sup>1</sup> Eine aktualisierte Übersicht über die Projekte der Velostadt St.Gallen ist auf dem Internetauftritt der Stadt zu finden: [www.stadt.sg.ch/home/mobilitaet-verkehr/velo-fussverkehr/veloprojekte.html](http://www.stadt.sg.ch/home/mobilitaet-verkehr/velo-fussverkehr/veloprojekte.html).

<sup>2</sup> [Vorlage Nr. 1471 vom 22. Februar 2022, vom Stadtparlament unverändert genehmigt am 24. Mai 2022.](#)

Pilotprojekt auf der Lindenstrasse, im Abschnitt Werkstrasse bis Lukasstrasse, eingeführt. Seit Sommer 2022 ist die Velostrasse Vadianstrasse in Betrieb. Neben Velostrassen sollen Velobahnen (z.B. SBB-Sitterbrücke) zum Einsatz kommen. Velobahnen sind eigenständige Trassees in Form von Fuss- und Radwegen. Auf der Velobahn ist grundsätzlich kein Autoverkehr oder ausnahmsweise nur in untergeordneter Form (z.B. land- oder forstwirtschaftlicher Verkehr) erlaubt. Zudem werden auf Velobahnen die Velofahrenden idealerweise von den zu Fuss Gehenden getrennt geführt.

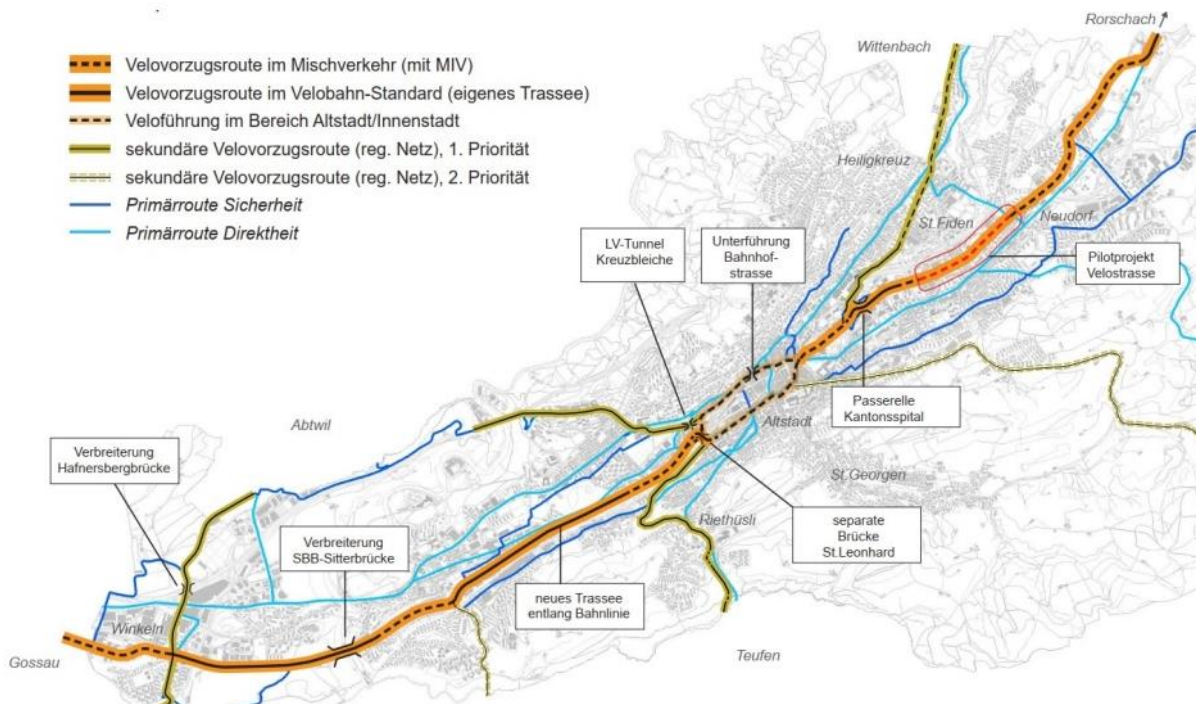


Abbildung 1: Velovorzugsroute, Schlüsselprojekte

Als erstes Schlüsselprojekt der Velovorzugsroute konnte im Mai 2023 der verbreiterte Steg der SBB-Sitterbrücke eröffnet werden. Das Projekt für einen Langsamverkehrstunnel Kreuzbleiche startet im Jahr 2024 in die Umsetzung. Für die Verbreiterung der St. Leonhard-Brücke wurde im Jahr 2023 das Strassenplanverfahren durchgeführt. Dagegen wurde Einsprache erhoben. Die weiteren Schlüsselprojekte befinden sich in der Planung (Abbildung 1).

## 2 Beantwortung der Fragen

1. Hat der Stadtrat die möglichen Verkehrsbehinderungen durch die Velovorzugsroute an bereits jetzt problematischen Verkehrsknoten in Betracht gezogen, z.B. Marktplatz oder Altstadt?

Der Stadtrat hat mögliche Verkehrsbehinderungen in Betracht gezogen. Die gewählte Streckenführung über Altstadt und Marktplatz ist das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie und ist im Netz der an die Altstadt heranführenden Veloabschnitte folgerichtig und direkt. Mit geplanten Veränderungen am Knoten Brühltor, auf der Bahnhofstrasse und auf dem Marktplatz selbst wird die Veloroute in Zukunft noch attraktiver, Knotenbehinderungen werden verringert.

2. *Warum hat der Stadtrat die Velovorzugsroute anstatt durch die Altstadt nicht zum Beispiel entlang der Moosbruggstrasse oder anderen Routen geplant?*

In der Innenstadt und der Altstadt kann die Velovorzugsroute aufgrund der vorhandenen Tieftempozonen, der Koexistenz mit anderen Verkehrsteilnehmenden, der Platzverhältnisse und gestalterischen Ansprüchen nicht in derselben Ausprägung geführt werden wie in den übrigen Gebieten. Entsprechend werden den Velofahrenden in der Innenstadt und Altstadt zwei Korridore angeboten: ein Korridor nördlich der Gleise via Lagerstrasse – Fachhochschule, Unterführung Bahnhofstrasse – Bahnhofstrasse – Marktplatz und ein zweiter südlich der Gleise über die Vadianstrasse – Schmiedgasse – Kugelgasse – Brühltor. Im Bereich der Begegnungszonen, wo die zu Fuss Gehenden Vortritt genießen, gelten erhöhte Sicherheitsanforderungen. Daher sind die Routen im Bereich der Altstadt und Innenstadt nicht als klassische Velovorzugsrouten bezeichnet.

Für die Routenwahl in der Innenstadt steht im Vordergrund, dass die Verbindung für Velofahrende – vom Kind bis zur älteren Person – komfortabel und sicher bewältigt werden kann. Eine Linienführung über die Davidstrasse – Gartenstrasse – Moosbruggstrasse wäre nachteilig, da dieser Abschnitt ein erhöhtes MIV-Aufkommen aufweist. Sie hätte gegenüber der Führung über die Vadianstrasse einzig den Vorteil, dass sie weniger Friktionen mit dem Fussverkehr mit sich bringen würde.

3. *Angesichts der Höhe der investierten Gelder würde man erwarten, dass die Stadt Massnahmen zu einer wirklichen Trennung von Fahrrad-, Auto- und Fussgängerverkehr ergreift, um die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Warum ist eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger ohne Benachteiligung und Einschränkung des einen oder anderen Verkehrsträgers nur an wenigen Stellen geplant?*

Wo immer möglich ist aus Sicht der Fuss- und Veloverkehrsplanung die Trennung von Velo-, Auto- und Fussverkehr vorzunehmen. Jedoch ist es in einer bebauten Stadt nicht in jedem Fall möglich, die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu entflechten und neue Verkehrsanlagen zu realisieren. So ist es unter Berücksichtigung der Fussgänger- und Velofrequenzen und infolge der Platzverhältnisse nötig, Kompromisse in Form von Mischverkehrslösungen einzugehen.

4. *Welche Anreize plant der Stadtrat, um die Nutzung der Velovorzugsroute durch Radfahrer zu fördern und dadurch Verkehrsknotenpunkte wie beispielsweise die Langgasse zu entlasten? Wie will der Stadtrat die Veloschnellroute attraktiv ausgestalten, ohne den MIV einzuschränken?*

Mit einer durchgängigen und sicheren Velovorzugsroute wird den Velofahrenden ein gutes Angebot zur Verfügung gestellt. Mittels Signaletik und kommunikativen Massnahmen soll die Nutzung zusätzlich gefördert werden. In der Regel, das heisst auf denjenigen Abschnitten, auf denen der Veloverkehr auf einem eigenen Trassee unterwegs ist, entstehen keine Behinderungen für den Autoverkehr. Bei Abschnitten, in denen der Veloverkehr zusammen mit dem motorisierten Verkehr geführt wird oder wo er eine Strasse mit Autoverkehr quert sowie insbesondere an den bedeutenden Verkehrsknoten besteht die Herausforderung darin, die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsmittel (Fuss-, Velo-, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr) mit dem begrenzten Platzangebot zu bewältigen und dabei gleichzeitig Aspekte der Strassengestaltung und Begrünung zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind Kompromisse sowie eine situationsbezogene Priorisierung unausweichlich.

Die Stadtpräsidentin:  
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:  
Manfred Linke

Beilage:

- Interpellation vom 31. Oktober 2023