



Vorlage Stadtparlament

vom 9. August 2011

Nr. 3434

Langsamverkehr

Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr**Antrag**

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat „Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr – Zuständigkeiten, Finanzierung und Zeitgefässe müssen klar geregelt sein“ wird als erledigt am Protokoll abgeschrieben.

1 Postulatsauftrag

Am 25. November 2008 erklärte das Stadtparlament folgendes Postulat erheblich:

Der Stadtrat wird beauftragt, zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob eine spezielle Stelle für den Langsamverkehr eingerichtet werden soll.

Unter dem Fachbegriff „Langsamverkehr“ wird der Fuss- und Veloverkehr subsumiert. Naturgemäss umfasst der „Veloverkehr“ ein relativ klar strukturiertes Feld von Aktivitäten und Massnahmen, namentlich mit Velorouten, Velonetzen, besonderen Steuerungsmassnahmen an Lichtsignalanlagen und Veloabstellplätzen. Dagegen betrifft der „Fussverkehr“ ein weites Feld von verschiedensten Bereichen; so reicht hier die Palette vom eigentlichen innerstädtischen Fusswegnetz über Fussgängerzonen, Massnahmen zur Verkehrssicherheit, Strassenraumgestaltungen und Quartieraufwertungen bis hin zu Spazier- und Wanderwegen.

Mit diesem Bericht wird eine Übersicht über bisherige Massnahmen zur Förderung vor allem des Veloverkehrs gegeben, ein Hinweis auf den Richtplanentwurf zum Thema „Langsamverkehr“ gemacht und die bisherige und die künftige Organisation und Kapazitätsausstattung für die Belange des Langsamverkehrs dargestellt.



2 Bisherige Massnahmen

Auf der Grundlage der damaligen „Veloinitiative“ wurde vor rund 20 Jahren ein Rahmenkredit von 5 Mio. Franken für Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs erteilt. Mit diesen Mitteln wurde bis 2001 eine Vielzahl von Einzelmassnahmen grösserer und kleinerer Art umgesetzt. Insgesamt konnten rund 190 Projekte realisiert werden. Die Vielfalt reicht vom Veloweg über den Güterbahnhof und weiter über die Oberstrasse in den Westen der Stadt, von der Verbindung über das Museumsquartier und entlang der Olma in den Osten der Stadt, über zahlreiche Massnahmen und Separatsteuerungen an Verkehrsknoten bis hin zu verschiedensten gedeckten oder offenen Veloabstellmöglichkeiten. Insgesamt konnte mit diesem Rahmenkredit ein erhebliches Mass an „Nachholbedarf“ gegenüber der früheren, unbefriedigenden bzw. fast ganz fehlenden Angebotssituation geleistet werden. Selbstverständlich war aber diese Aktion nur ein Auftakt, die Förderung und Verbesserung des Langsamverkehrs ist heute eine eigentliche Daueraufgabe.

Nachdem das Geld aus dem entsprechenden Rahmenkredit aufgebraucht war, erfolgte die Finanzierung von Projekten für den Langsamverkehr über die ordentliche Finanzierung (Investitionsrechnung, kantonales Strassenbauprogramm, Agglomerationsprogramm). In den letzten Jahren wurden zum Beispiel die folgenden Projekte realisiert:

- Altmannweg, Neubau und Instandstellung für die Verlängerung vom Haus Nr. 7 bis zur Altmannstrasse
- Fusswegverbindung von der Lerchentalstrasse bis zur Rorschacher Strasse
- Gründenmoosweg, Fuss- und Radweg nördlich der A1
- Radstreifen Torstrasse, Verbindung stadteinwärts von der Parkgaragen-Einfahrt bis zum Knoten Brühltor.

Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden auch die Aspekte des Langsamverkehrs bei der Projektierung mitberücksichtigt. In den Wohnquartieren werden mit der Realisierung von Tempo 30 - Zonen und Begegnungszonen für den Langsamverkehr bessere Bedingungen geschaffen. Im Rahmen der Optimierung der Lichtsignalanlagen ist die Minimierung der Wartezeiten des Langsamverkehrs eines der Ziele.

In der Investitionsplanung sind weitere wesentliche Mittel auch für Langsamverkehrsprojekte vorgesehen (z.B. Güterbahnhofstrasse – Burgstrasse, Fussgänger- und Velopasserelle über das Bahntrasse, Fussgängerverbindung von der Oberstrasse zur Bernhardswiesstrasse). Zudem hat die Stadt St.Gallen für das 15. Kantonale Strassenbauprogramm (2009 bis 2013) mehrere Vorschläge in Bezug auf den Langsamverkehr eingereicht. Davon ist das Projekt „Radwegverbindung Schönbüelstrasse; Martinsbruggstrasse bis Rorschacher Stras-



se“ in die 1. Priorität aufgenommen worden. Die entsprechende Projektierung dazu ist beim städtischen Tiefbauamt im Gange.

Basierend auf den Erkenntnissen des Richtplanes resp. der entsprechenden Weiterbearbeitung ist zu erwarten, dass weitere Massnahmen in die städtische Investitionsplanung einfließen resp. von der Stadt für das 16. Kantonale Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) sowie das nächste Agglomerationsprogramm eingereicht werden.

3 Grundlegungen für künftige Massnahmen

3.1 Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Am 7. März 2010 hat die Bürgerschaft das „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ (Städteinitiative) angenommen. Das Reglement legt fest, dass die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu sorgen hat. Das künftige Verkehrswachstum soll möglichst durch diese beiden umweltfreundlichen Verkehrsarten aufgefangen werden und der motorisierte Individualverkehr (MIV) somit nicht weiter zunehmen. Artikel 2 des Reglementes lautet: „Die Stadt sorgt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Stadt ist bestrebt, mit dem Ausbau des Angebotes für diese Verkehrsarten das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens abzudecken“.

Mit diesem politischen Entscheid ist ein eindeutiger Auftrag an die politischen Behörden zur Förderung des Langsamverkehrs mit Ziel einer Entlastung und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs verbunden. Die Umsetzung erfolgt einerseits mit weiteren laufenden Massnahmen und Projekten, wie in Ziffer 2 dargestellt, andererseits mit grundlegenden Weichenstellungen im Rahmen des Richtplans.

3.2 Richtplanentwurf

Im Richtplanentwurf, wie er vom Stadtrat im Mai 2010 vorgelegt und zur Vernehmlassung gestellt wurde, befasst sich das Kapitel V5 mit dem Langsamverkehr. Die im Februar 2011 abgeschlossene Vernehmlassung hat auch zu diesen Themen zahlreiche Anregungen und Vorschläge gebracht; sie werden derzeit ausgewertet. Der Stadtrat wird anschliessend dem Stadtparlament den Bericht und Antrag zum Richtplan unterbreiten.

Die Ausführungen im Richtplan sind gegliedert in die Themen Fussverkehr, Velonetz und Veloabstellplätze. Zu diesen drei Bereichen werden die künftigen Strategien und Planungsgrundsätze formuliert und eine Vielzahl von konkreten Beschlussanträgen vorgelegt. Diese Anträge und Massnahmenvorschläge betreffen vor allem Netzergänzungen und Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, weitere Aufwertungen an wichtigen Punkten, Sicherheits-



verbesserungen und zusätzliche Veloabstellplätze. In drei Karten werden die Massnahmen im gesamten Stadtgebiet dargestellt. Dabei wird das Velonetz gegliedert in ein primäres und sekundäres Netz mit einerseits besonders direkten und andererseits besonders sicheren Verbindungen. Beim Fusswegnetz werden für innerorts und ausserorts die bestehenden Wege dargestellt und geplante Ergänzungen vorgeschlagen.

Die Fülle der Vorschläge im Richtplan zugunsten des Langsamverkehrs werden in den kommenden Jahren sowohl finanzielle wie auch kapazitätsmässige Anstrengungen erfordern, sollen sie tatsächlich in vernünftiger Frist realisiert werden. Deshalb ist die mit dem Postulat aufgeworfene Frage einer Fachstelle berechtigt.

4 Zuständigkeit und Organisation

4.1 Zuständigkeit

Grundsätzlich ist die Planung und Projektierung von Massnahmen für den Langsamverkehr in der Federführung des Tiefbauamtes. Selbstverständlich ist dabei eine enge Zusammenarbeit mit weiteren städtischen Stellen, vor allem auch der Stadtpolizei, notwendig. Diese Zusammenarbeit und enge Koordination zwischen diesen beiden Ämtern und darüber hinaus zwischen den beiden betroffenen Direktionen ist gut eingespielt und bewährt. Neben der Zusammenarbeit im Alltag sind für grössere Projekte besondere Projektorganisationen und für die regelmässige Koordination ein Koordinationsgremium auf Direktionsebene eingerichtet. Zudem ist mit den Fachstellen des Kantons auch für den Bereich Langsamverkehr eine enge und konstruktive Zusammenarbeit vorhanden. Für konkrete Massnahmen wird auch der Kontakt zu den Interessenverbänden des Langsamverkehrs gepflegt.

4.2 Organisation

Im Rahmen der früheren Umsetzung des Rahmenkredites war aus diesen Mitteln bis 2001 ein spezieller „Velobeauftragter“ finanziert und eingestellt, der die Massnahmen für den Veloverkehr leitete und koordinierte. Nach dem Auslaufen des Kredites und der Überführung der Massnahmen für den Veloverkehr in die laufenden Projekte und Unterhaltsarbeiten wurde innerhalb des Tiefbauamtes ein Verkehrsingenieur als direkte Kontaktstelle für den Langsamverkehr eingesetzt, allerdings neben den weiteren Aufgaben dieses Mitarbeiters.

Die weiter wachsende Bedeutung des Langsamverkehrs, vor allem aber die künftigen Massnahmen aufgrund der Richtplanung erfordern eine neue Organisation mit zusätzlichen Kapazitäten für diesen Bereich. Bekanntlich muss aber mit neuen Stellen in der Stadtverwaltung grundsätzlich grösste Zurückhaltung geübt werden. Insbesondere ist immer zunächst zu prüfen, ob nicht aus den bisherigen, bestehenden Kapazitäten heraus eine Umlagerung zugunsten einer neuen oder wichtiger gewordenen Aufgabe erfolgen kann.



Diese Prüfung wurde im Hinblick auf den Langsamverkehr auch im Tiefbauamt vorgenommen. Angesichts der Vielzahl der Aufgaben des Tiefbauamtes und insbesondere der aktuellen Grossprojekte (Südliche Altstadt, Bahnhofplatz, Richtplan) ist das Amt aber derzeit stark ausgelastet, es besteht ein Defizit bei den personellen Kapazitäten. Heute ist die notwendige Kapazitätsreservation für den Langsamverkehr intern nicht möglich – diese Situation dürfte aufgrund der gesamten Projektplanung noch für mindestens drei Jahre bestehen bleiben.

Es ist daher eine zeitlich begrenzte personelle Verstärkung des Tiefbauamtes bei der Ausarbeitung von Massnahmen (Vorstudien und Projektierungen) für den Langsamverkehr notwendig. Der Stadtrat hat im September 2010 einen Kredit von CHF 240'000 für die externe Unterstützung des Tiefbauamtes für drei Jahre in den Belangen des Langsamverkehrs erteilt. Nach einer entsprechenden Ausschreibung wurde dieser Auftrag an einen Verkehrsingenieur des Ingenieurbüros Wälli, St.Gallen, erteilt. Diese Fachperson hat ausgewiesene fachliche Qualitäten und Erfahrungen in Projekten für den Langsamverkehr und in der Zwischenzeit ihre Arbeit mit dem Tiefbauamt aufgenommen. Nach dem Ablauf der drei Jahre wird die weitere Situation wieder überprüft. Dann ist zu entscheiden, ob aus den bestehenden Kapazitäten im Tiefbauamt eine besondere Stelle für den Langsamverkehr eingerichtet werden kann oder ob dafür eine neue Stelle zu schaffen ist.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Postulat vom 26. September 2008

