

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 28 (2021)
Heft: 310

Artikel: Bald kommt der Besenwagen
Autor: Riedener, Corinne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-958490>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Man hätte eigentlich gutes Material, das aber in den Behördenkellern verstaubt. Die St.Galler Velopolitik kommt nicht richtig ins Rollen. Von Corinne Riedener

Im 19. Jahrhundert waren Fahrräder die dominanten Fortbewegungs- und Transportmittel in den Städten. Es gab so viele davon, dass sie oft als «kritische Masse» einen eigenen Verkehrsstrom bildeten. Heute ist die Situation eine andere, eine randständige. Es braucht Licht, Reflektoren und Helme, um sich vor den Automassen zu schützen.

Die modernen Städte wurden nicht für Velos gebaut. Erst vor etwa 20 Jahren kamen die Schweizer Behörden – mit angestossen durch die Bevölkerung – auf die Idee, ihre Verkehrs- und Stadtplanung mit Blick auf den sogenannten Langsamverkehr (LV), sprich Fussgänger*innen und Velofahrer*innen, zu überdenken.

Das geschieht unter anderem mit Agglomerationsprogrammen, die alle vier Jahre erarbeitet werden und «die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen» sollen. Der Bund schüttet Geld dafür: je besser das Programm, desto höher die Beteiligung. Aktuell ist die 4. Generation in Arbeit.

Im 3. Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee 2016 bis 2022 stehen schöne (Vor-)Sätze wie:

«Das Potential des Fuss- und Veloverkehrs ist noch längst nicht ausgeschöpft. Insbesondere in den Agglomerationen mit einer geringen Velonutzung und einem Nachholbedarf bei der Fuss- und Veloverkehrsförderung kann der Veloverkehrsanteil mit den in der Schweiz üblichen Fördermassnahmen mehr als verdoppelt werden. Für viele andere Agglomerationen sind damit noch Steigerungsraten zwischen 20% und 100% möglich.»

«Das Velonetz des Agglomerationskerns wird in einem nächsten Erweiterungsschritt mit so genannten Veloschnellrouten (Velobahnen und Velostrassen) ergänzt. Die Veloschnellrouten ermöglichen ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen und sind auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs ausgerichtet. Das Zielpublikum sind insbesondere Pendlerinnen und Pendler, die Routen können sich aber abschnittsweise auch mit dem Freizeitnetz überlagern.»

«St.Gallen ist noch keine Velostadt»

Tönt alles goldig. Auch die Stadt St.Gallen ist an der Erarbeitung der Agglomerationskonzepte beteiligt. Zudem hat sie mit dem Mobilitätskonzept 2040 und der 2010 angenommenen Städteinitiative gleich zwei Regelwerke, die eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und eine Verdoppelung des Veloverkehrs fördern.

Die Machbarkeitsstudie für die erwähnte Veloschnellroute durch die Stadt ist mittlerweile sechs Jahre alt. Bis jetzt existiert sie immerhin abschnittsweise, auch wenn manches schneller gehen könnte. Auf der To-Do-Liste 2021 des Stadtrats stehen nach langer Wartezeit die Verbreiterung der Sitterbrücke sowie die Erweiterung der St.Leonhardsbrücke mit neuer Veloführung – zwei wichtige Etappen für die Veloschnellroute.

Im April 2020 schrieb der Stadtrat in der Antwort auf ein Postulat der Grünliberalen: Die Umsetzung der Veloschnellroute werde «aufgrund ihrer jeweiligen Dringlichkeit und in Abhängigkeit unmittelbar angrenzender oder gar überlagernder Strasseninstandstellungs- und Werkleitungsprojekte mit realistischen bzw. zweckmässigen Umsetzungszeitpunkten priorisiert». Das lässt viel Interpretationsspielraum.

Die GLP wollte damals noch mehr wissen vom Stadtrat. Unter anderem, ob er bereit sei, mit den umliegenden Gemeinden ein regionales Velokonzept zu erarbeiten, wie er mit Baustellen, Schneemaden und Randsteinen verfahren will oder wie er das sichere Überholen stehender Busse ermöglichen will.

Hintergrund des Postulats war die Grundsatzfrage, wie der Stadtrat die Priorisierung der Velowege gegenüber dem Autoverkehr vorantreiben will, wie in den Reglementen und Konzepten festgehalten.

Die Antworten auch hier: meist schwammig. Es bleibt bei Versprechen und Relativierungen. Der Stadtrat sagt sogar selber, es sei «nicht zu leugnen, dass die Stadt St.Gallen beim Veloverkehr – wie ein Vergleich mit anderen Städten zeigt – über ei-

nen Nachholbedarf verfügt». Und weiter: «St.Gallen ist noch keine Velostadt. Sie verfügt jedoch über die konzeptionelle Basis und die politische Verbindlichkeit, eine solche zu werden. Sie braucht indes Zeit, um all die angedachten Massnahmen umsetzen zu können.»

Diese Sätze sind programmatisch für die Velopolitik in Stadt und Kanton. Man hat zwar schöne Konzepte in der Schublade, aber wenig auf dem Tisch. Vollgas versprechen und dann bremsen bei der Umsetzung. Bauprojekte sind zum Teil schon ausgearbeitet, werden aber aus finanzpolitischen Gründen nicht ausgeführt. Einsprachen verhindern noch zusätzlich den Baustart, siehe Brücke am Bahnhof Bruggen. Auch Verkehrsanordnungen der Polizei geben immer wieder Anlass von Diskussionen.

Das Bewusstsein auf allen Ebenen fördern

«Würde nur ein Bruchteil der Ressourcen, die heute für den motorisierten Verkehr eingesetzt werden, fürs Velo und den Fussverkehr eingesetzt und dies mit einer hohen Priorität, könnte man auf kantonaler, regionaler wie auch städtischer Ebene einiges mehr erreichen», sagt Moritz Drechsler von Pro Velo St.Gallen Appenzell. «Es fehlen die politischen Macher in der Regierung und im Parlament, die mutig vorangehen und die Behörden in die Verantwortung nehmen. Pragmatismus im Prozess und auch in der Umsetzung von Massnahmen ist keine Ostschweizer Tugend.»

Doris Königer, Co-Präsidentin vom VCS St.Gallen Appenzell, teilt diese Kritik. «Es läuft sehr schleppend, obwohl sich schon einiges verbessert hat», sagt sie. «Aber immer noch stehen die Autos an erster Stelle. Wenn zum Beispiel das Tiefbauamt ein neues Verkehrsprojekt vorstellt, hört man immer nur davon, wie viele Autos dort vorbeifahren, aber nie, wie viele Velos oder Fussgänger*innen vorbeikommen. Die Gewichtungen sind eindeutig falsch. Es fehlt aber nicht nur am Willen, sondern auch an der dünnen Personaldecke in der Verwaltung. Dies muss sich ändern!»

Man müsse das Velobewusstsein auf allen Ebenen fördern, sagen Pro Velo und VCS. Das grundlegende Verständnis, auch fürs Velo zu planen, sei noch nicht zu finden «in der Genetik der Tiefbauämter». Als Beispiele dafür nennt Pro Velo:

- Die geplante Aufwertung der St.Leonhard-Strasse, bei der bis auf Veloparkplätze jegliche Veloinfrastruktur vergessen oder ignoriert wurde
- Das Projekt Kolumbanstrasse mit Velostrasse, die trotzdem nicht vollständig als Velostrasse realisiert und in der ein Rechtsvortritt beibehalten werden soll
- Die Ortseinfahrt Gossau, bei deren Sanierung der Status Quo mit einer miserablen Veloinfrastruktur beibehalten wurde – trotz mehrerer Massnahmenentwürfe im Agglomerationsprogramm
- Die neue Linienführung der Kantonsstrasse in Arbon, deren Veloinfrastruktur immer noch minimal und teils sehr gefährlich ist

Ein weiteres Beispiel für die Dominanz des Autos in der Politik ist die Sanierung der Luterer-Brücke bei Nesslau auf der Schwägalpstrasse, die Mitte Februar im Kantonsrat traktandiert war: Man könnte ja davon ausgehen, dass bei der Planung der Fuss- und Veloverkehr mitgedacht wurde, wie in den Agglomerationsprogrammen vorgesehen, aber nein, nichts derlei. Die Grünen wollten das Vorhaben darum zurückweisen.

CVP-Regierungsrätin Susanne Hartmann sagte an der Session: «Die Brücke wird so gebaut, dass genügend Platz für einen Velostreifen vorhanden wäre.» Aber es gebe sonst auf der

Strasse zwischen Nesslau und der Schwägalp nirgends einen Radstreifen. «Wenn wir einen Streifen über die ganze Strecke planen würden, dann wäre das ein grösseres Projekt.» Bislang habe dafür kein Bedürfnis bestanden. Und die CVP-EVP-Fraktion kommt sogar zum Schluss, dass ein Velostreifen die Velofahrer*innen eher gefährden statt schützen würde.

Schliesslich wurde das Sanierungsprojekt mit 78 zu 19 Stimmen bei 5 Enthaltungen durchgewunken. Kosten: 6,6 Millionen Franken. Man gibt also Millionen für die Autos aus, aber ein bisschen Farbe für einen Velostreifen liegt dann nicht mehr drin.

Bern führt das Feld an

In anderen Regionen ist man progressiver. Bern zum Beispiel hat seine Velooffensive bereits 2014 gestartet und der ganzen Stadt eine Fitnesskur von oben verordnet. Mehr dazu im Interview auf Seite 20.

Oder Corona. In der Westschweiz hat man fix auf den damit einhergehenden Veloboom reagiert. Stadt und Kanton Genf führen im Frühling 2020 voraus, indem sie zahlreiche velofreundliche Projekte auf wichtigen Achsen früher als geplant realisiert haben. Dicht gefolgt vom Waadtland, wo man in beschleunigten Verfahren ebenfalls die Veloinfrastruktur aufgemotzt hat. Unter anderem wurden Velospuren auf bis zu 1,80 Meter verbreitert. Auch die Stadt Lausanne ist in Bewegung: 2020 hat sie etwa 600 Parkplätze aufgehoben und zwischen Juni und Oktober 7,5 Kilometer Radwege und -Spuren gebaut.

Im Vergleich dazu ist Frankreich fast schon gedopt unterwegs. Die Heimat der Tour de France hat im Coronajahr Hunderte Kilometer Veloinfrastruktur neu gebaut. Zudem hat die Regierung 80 Millionen Euro zur Förderung des Veloverkehrs gesprochen. Mit drei Anreizen: einem Pauschalbetrag von 50 Euro für Veloreparaturen, Übernahme von bis zu 60 Prozent der Kosten für provisorische Veloparkplätze sowie kostenlose Trainingskurse für Personen, die wieder in den Sattel steigen wollen.

Im Kanton St.Gallen hat man es noch nicht einmal geschafft, alle Rotlichter zu analysieren, um das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos zu ermöglichen, was seit Anfang Jahr erlaubt ist. Mit Ausnahme der Hauptstadt. Allerdings stecke weit mehr Arbeit dahinter, als man meinen könnte, erklärt Doris Königer, denn jede einzelne Ampel müsse abgefahren und abgeklärt werden. «Aber dafür braucht es mehr Stellen bei den Tiefbauämtern, diese sind nämlich überlastet. Auch darum geht es bei der Umsetzung der Velopolitik nicht richtig vorwärts.»

Velopolitik ≠ linke Umweltpolitik

Die grossen Bremsklötze machen Doris Königer und Moritz Drechsler von Pro Velo aber in den Parlamenten aus, vor allem im Kantonsrat. «Die bürgerliche Mehrheit verunmöglicht einen Fokus auf den Langsamverkehr», sagt Königer. «Alles, was mit Autos zu tun hat, wird durchgewunken, aber geht es um einen Rahmenkredit fürs Velo, spielen die Bürgerlichen gleich wieder Sparkanton.»

Drechsler sieht es ähnlich: «Der Kanton St.Gallen ist sehr ländlich geprägt. Viele Inputs und Ideen aus den urbanen Zentren finden auf Kantonsstufe oft aus Prinzip kein Gehör.» Velopolitik werde oft als linke Umweltpolitik gesehen – «diese Polarisierung hilft den Anliegen der Velofahrenden nicht, obwohl die meisten Velofahrer brav rechts fahren...»

Um den Velos, zumindest in der Stadt, den politischen Vortritt zu geben, hat die SP im September 2020 ihre Veloinitiative eingereicht, die auch von den Veloverbänden unterstützt wird. Sie verlangt, dass bis 2030 15 Prozent der Wege auf dem Stadtgebiet mit dem Velo zurückgelegt werden. Dafür ist ein

Rahmenkredit von 15 Millionen Franken nötig. Damit sollen Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs vorangetrieben werden, unter anderem die Veloschnellroute, der Verbindungstunnel zwischen Reithalle und Lokremise und die Velopasserelle zwischen Museumsquartier und Kantonsspital.

Ein Déjà-vu. Im Mai vor 35 Jahren haben SP und VCS schonmal eine Veloinitiative eingereicht. Die Forderungen waren schon damals dieselben: Gleichberechtigung in der Verkehrsplanung, ausgebaut Veloroutennetz, Sicherheit für alle und mehr Ressourcen für die Umsetzung.

Die Devise in Houten: Bicycle first!

Wie die Velostadt- und -landschaft aussehen könnte, wenn ein politischer Konsens da wäre, zeigt ein Blick in den Norden Europas. Dort müssen Planer*innen heute möglichst die Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen berücksichtigen und auch entsprechend Rechenschaft ablegen. Das holländische Planungssystem etwa hat sich in den Nullerjahren zu einem stark kooperativen Handlungskonzept weiterentwickelt. Alle Anspruchsgruppen werden mit öffentlichen Aufrufen, Workshops und Foren etc. in die Konzeptionsentwicklung eingebunden, um sie mitverantwortlich zu machen und zu motivieren.

Aus Holland kommt auch das Konzept der Shared Spaces: Verkehrsraum für alle – ohne Schilder, Ampeln und Inseln. Der öffentliche Raum soll nicht mehr den Bedürfnissen der Autos untergeordnet, sondern auf ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen ausgelegt sein. Gesellschaftliche Trennungen werden so aufgehoben und die Attraktivität der Städte und Dörfer erhöht. Der Mensch steht im Mittelpunkt, nicht das Verkehrssystem.

Noch einen Tritt weiter ist man im holländischen Houten, einer Kleinstadt in der Nähe von Utrecht, die von Planer*innen aus aller Welt als Vorbild für ihr «Verkehrsmodell der Zukunft» gelobt wird. In Houten lautet die Devise: Bicycle first. Autos sieht man hier kaum, die Innenstadt ist sogar komplett autofrei. Velo- und Autoverkehr sind zudem voneinander getrennt, und wenn es doch einmal ein kurzes Nebeneinander gibt, sind die Autos nur «Gäste» und haben sich anzupassen.

Utrecht hat nachgezogen und baut sich ebenfalls zur Velostadt um. Mittlerweile beträgt der Anteil des Veloverkehrs bereits über 40 Prozent. Und bald soll dort auch das grösste Fahrradparkhaus der Welt stehen, direkt am Hauptbahnhof. Damit Pendler*innen ihr Leben per öV und Velo bewältigen können.

Velobrücken statt Autobahnanschlüsse

Von solch veloparadiesischen Zuständen sind wir in der Ostschweiz noch manche Etappe entfernt. Zwar gibt es in St.Gallen mit dem Gallusplatz zumindest eine Art Shared Space und in der Hauptpost und unter der Fachhochschule je eine Velostation, aber das waren mühsam erkämpfte, langwierige Projekte.

Immerhin: Mit dem LV-Portal gäbe es theoretisch ein Tool, das den Behörden und Planer*innen helfen würde, neue Projekte ganzheitlicher anzugehen. Auf dieser Plattform werden alle Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs im Kanton systematisch erfasst und auf einer Karte dargestellt. So sind zum Beispiel alle Velorouten, Lichtsignalanlagen oder Unfallschwerpunkte verzeichnet, samt Potentialanalysen für den Veloverkehr.

Eine weitere Quelle für Schwachstellen bzw. Potenziale im Veloverkehr ist die Website bikeable.ch. Dort können alle Nutzer*innen verkehrstechnische Knackpunkte melden und so beim Tilgen von Schwachstellen mithelfen.

Überhaupt, die Masse. Jetzt, wo so viele aufs Velo umgestiegen sind, mit oder ohne Elektroantrieb, steigt vielleicht der Druck auf die Politik und die Verkehrswende von unten kommt schneller in Gang. Hilfreich dabei wäre, wenn das Personal der Tiefbauämter statt Autobahnanschlüssen für die Speckgürtel neue Veloinfrastruktur planen dürfte. Ideen und Forderungen gibt es genug: durchgehende Velowege im ganzen Kanton, Unter- und Überführungen bei befahrenen Strassen und allgemein mehr Platz. Oder eine Brücke von Untereggen nach St.Gallen, von der schon so lange geträumt wird.

Wer schonmal wissen will, wie es sich anfühlt, wenn die ganze Strasse den Velos gehört, kann jeden letzten Freitag im Monat an der «Critical Mass» teilnehmen. Besammlung ist jeweils um 18:30 Uhr am Gallusplatz in St.Gallen.



Veloalltag in Holland und Dänemark: nebeneinander statt hintereinander.

Corinne Riedener, 1984, ist Saitenredaktorin.