

Eine Ressourcenfrage

Autor(en): **Riedener, Corinne**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **28 (2021)**

Heft 310

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-958491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Veloverbände beklagen, dass es in der St.Galler Velopolitik nicht schnell genug vorwärts gehe. Stadt und Kanton finden diese Kritik unberechtigt – und erklären, warum manches etwas länger dauert. Von Corinne Riedener

«Ich gebe der Veloinfrastruktur im Kanton St.Gallen eine gute Note», sagt Sascha Bundi, Leiter Abteilung Mobilität und Planung beim kantonalen Tiefbauamt. Im aktuellen Strassenbauprogramm seien gesamthaft rund 216 Millionen Franken budgetiert für Massnahmen, «die direkt oder indirekt der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV dienen». Das entspreche rund 40 Prozent der Gesamtkosten aller Investitionsvorhaben im aktuellen Strassenbauprogramm.

Angesichts dieser Zahlen könne er den Vorwurf der Veloverbände, dass es in der Velopolitik zu langsam vorangehe, nicht verstehen. «Der Kanton St.Gallen nimmt damit und zusammen mit seiner fortschrittlichen Mitfinanzierung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen in Gemeinden schweizweit eine Vorreiterrolle ein.» Zudem gebe die Schweiz als Rechtsstaat Prozesse und Verfahren vor, die eine Berücksichtigung von Beteiligten und Betroffenen erfordere, sagt Bundi. Das benötige Zeit. Er könne darum «Verständnis aufbringen, dass in einer Aussensicht die beanspruchte Zeit für eine Massnahme als zu hoch eingeschätzt wird».

Die grösste «Baustelle» sei keine infrastrukturelle, sondern die Ressourcenfrage. «Der Wunsch und auch der Bedarf nach Anpassungen an Infrastrukturen für eine direkte und sichere Führung des Veloverkehrs ist in den letzten Jahren enorm gestiegen», so Bundi. «Wir als Kanton wie auch die Gemeinden versuchen, diesen wachsenden Bedürfnissen und Anforderungen gerecht zu werden, in dem wir Anpassungen an unseren Strassen und Wegen vorantreiben und umsetzen. Die Wünsche und Begehren übersteigen jedoch unsere Möglichkeiten.»

Der St.Galler Stadtrat Markus Buschor, der im Januar die Baudirektion von Maria Pappa übernommen hat, bestätigt: «Die personellen Ressourcen sind sowohl beim Kanton als auch bei der Stadt beschränkt. Das Team der Verkehrsplanung im Tiefbauamt hat bereits in den letzten Jahren mit viel Engagement für den Veloverkehr wesentliche Massnahmen entwickelt und geplant und leistet auch aktuell mit den vorhandenen Ressourcen Eindrückliches.»

Buschor spricht zwar anders als Bundi vom Kanton nicht von einer Vorreiterrolle, aber auch er wehrt sich gegen die Kritik der Veloverbände, es gehe zu langsam voran. «Mit Blick auf die bereits umgesetzten und geplanten Massnahmen kann ich das nicht bestätigen. Seit 2015 wurden in der Stadt wichtige Veloinfrastrukturprojekte umgesetzt. Erwähnenswert sind auch die Pilotprojekte Velostrasse und Velos auf Busspuren oder die Velostation Hauptpost.»

Trotzdem räumt er ein: «Im Vergleich mit anderen Städten, zum Beispiel Winterthur oder Luzern, die den Veloverkehr schon bedeutend länger fördern, hat die Stadt St.Gallen Nachholbedarf.» Von «harzen» möchte Buschor nicht reden, aber man könne «den Fokus noch verstärkt auf den Veloverkehr ausrichten». «Aus der Agenda für die kommenden Jahre möchte ich vor allem Schlüsselprojekte der Veloschnellroute erwähnen wie die Verbreiterung der Sitterbrücke, den Velotunnel bei der St.Leonhardstrasse oder die Passerellen bei der St.Leonhardsbrücke und beim Kantonsspital/Museumsquartier.»