

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

**Artikel:** Eine Ressourcenfrage  
**Autor:** Riedener, Corinne  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-958491>

### **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:** 15.10.2024

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

## 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.»