

2. April 2024

Interpellation 314 / Manuel Nick, SP

eingereicht am 17. Januar 2024 – Wortlaut siehe Beilage

Förderung des Veloverkehrs in Wil

Der Interpellant Manuel Nick, SP, hat am 17. Januar 2024 im Namen der SP-Fraktion als Erstunterzeichner zusammen mit 15 Mitunterzeichnenden eine Interpellation zum Thema Förderung des Veloverkehrs eingereicht und den Stadtrat ersucht, acht Fragen zu beantworten.

Beantwortung

1. Wie beurteilt der Stadtrat den Zustand des Velowegnetzes und die Entwicklung des Veloverkehrs in der Stadt Wil?

Die Zustimmung des Stadtparlaments zur Veloinitiative im Jahr 2011 löste verschiedene Massnahmen sowohl auf der Ebene der strategischen Planung (Strategie Veloverkehr 2016, Eingaben in Agglomerationsprogramme) als auch im Bereich der konkreten Projektplanung und -umsetzung aus. In den vergangenen zehn Jahren wurden einzelne Netzlücken geschlossen, bestehende Verbindungen verbessert und die Verkehrssicherheit für Velofahrende erhöht. Trotz der Vielzahl bereits umgesetzter und in Planung befindlicher Projekte zur Verbesserung der Veloinfrastruktur besteht weiterer Handlungsbedarf, um die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs zu erhöhen und so den Veloverkehr in der Stadt Wil zu fördern.

Ein höherer Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist ein Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt Wil. Derzeit besteht keine umfassende Datengrundlage, um die Entwicklung des Veloverkehrs in den vergangenen Jahren aussagekräftig beurteilen zu können. Eine Tendenz kann indes anhand der bestehenden Velozählstellen in der Stadt Wil abgelesen werden. Da das Veloverkehrsaufkommen sehr wetterabhängig ist, muss die Entwicklung über einen längeren Zeitraum beurteilt werden. Die mehrjährige Entwicklung an den drei Zählstellen zeigt, dass der Veloverkehr zwischen den Jahren 2016 bis 2022 um ca.15 Prozent zugenommen hat.

Der Stadtrat beurteilt die Ausgangslage als vielversprechend. Vorhandene Lücken im Velowegnetz müssen aber geschlossen werden.

2. Ist der Stadtrat bereit, in Wil durchgehende Velorouten gemäss Velogesetz zu planen und umzusetzen?

Das seit 1. Januar 2023 geltende Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) hat zum Ziel, für Velofahrerinnen und Velofahrer zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege mit den entsprechenden Infrastrukturen zu schaffen. Dieses Ziel liegt auch der städtischen Velostrategie aus dem Jahr 2016 zugrunde. Die seit der Veloinitiative bereits umgesetzten vielfältigen Massnahmen zeigen, dass die Stadt Wil auf dem richtigen Weg ist. Der Stadtrat ist gewillt und bestrebt, weitere Anstrengungen zu unternehmen. Dies allerdings im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen.

Die Kantone bzw. bei Delegation die Gemeinden sind gemäss Veloweggesetz verpflichtet, bis Ende 2027 bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten und diese innert 20 Jahren umzusetzen. Das zurzeit in Arbeit befindliche Gesamtverkehrskonzept (GVK) berücksichtigt die städtische Velostrategie 2016 und bildet die Grundlage für eine anschliessende Aktualisierung der Velostrategie.

3. Wie steht es um die Umsetzung der Veloinitiative und der Velostrategie Wil bezüglich der formulierten vier Zielen?

Ziel 1:

Der Anteil des Veloverkehrs gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen wird bis 2025 auf 11% gesteigert.

Statusbericht:

Die Velostrategie legt als Monitoringinstrument den Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) zu Grunde. Dieser dient dazu, die Mobilität der Bevölkerung statistisch zu erfassen. Die Erhebung wird alle fünf Jahre vom Bund durchgeführt. Die Erhebung 2021 ist aufgrund der Covid-19-Pandemie wenig aussagekräftig für die Beurteilung der Entwicklung seit 2015. So haben die täglichen Distanzen bei fast allen Verkehrsmitteln deutlich abgenommen (Eisenbahn -35%, Bus/Tram -29%, PW -13%, Velo -11%). Demgegenüber hat das E-Bike seine Tagesdistanz verdreifacht. Interessant sind zudem die Unterschiede in der Nutzung zwischen Velo und E-Bike: Mit dem E-Bike werden längere Einzelstrecken gefahren, das Tempo ist höher und das Durchschnittsalter liegt bei knapp 50. Es ist davon auszugehen, dass diese schweizweiten Werte in der Tendenz auch auf die Stadt Wil zutreffen. Eine genauere Aussage zum Anteil des Veloverkehrs gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen kann aufgrund der Datenlage nicht gemacht werden.

Ziel 2:

Die Stadt Wil verbessert mittels geeigneter Infrastrukturprojekte laufend das Netz der Haupttrouten für den Veloverkehr. Pro Jahr werden durchschnittlich mindestens Fr. 200'000.-- in den Bau von Neubauten oder Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr investiert.

Statusbericht Veloinfrastruktur:

Folgende acht Massnahmen¹ aus der Velostrategie² sind zwischenzeitlich umgesetzt:

- 2 Mattstrasse (Verbreiterung und Markierung als Kernfahrbahn)
- 3 Knoten Rudenzburg (Optimierung der Knotengestaltung durch zusätzliche Markierungen)
- 8 Breitenlooweg (Neubau Radweg zwischen Weierwiseweg und Grundstrasse)
- 11 Höhenstrasse/Lettenweg (Neubau Anschluss und Ausbau Rampe Rad-/Fussweg)
- 25 Veloinfrastruktur Hubstrasse (Abschnitt Kantonsschule bis Gemeindegrenze)
- 29 Churfirstenstrasse Süd (Verbesserung Ist-Situation Radverkehrsführung)
- 31 Churfirstenstrasse Nord (Integration Veloinfrastruktur in den Strassenquerschnitt)
- 32 Weg entlang Bahntrasse (Provisorium wird ersetzt durch Velosteg im Rahmen des Ersatzbaus Unterführung Hubstrasse)

Ergänzend zum Massnahmenkatalog in der Velostrategie wurden folgende weitere Massnahmen zur Veloförderung realisiert:

- 33 Hohlweg Thurau/Galgenrain (Belagserneuerung)
- 34 Kreisel Hubstrasse (Einbiegesituation Hörnliweg / weitere Massnahmen in Planung mit UF Hubstrasse)
- 35 Bach-/Sonnmattstrasse (Veloüberbindung Gleisübergang)
- 36 Velozählstellen EcoCounter (aktuell drei Velozählstellen)
- 37 Veloparcours Schulhaus Obermatt (Markierungen auf Pausenplatz zur Verkehrserziehung)

Statusbericht Finanzierung:

Mit der Zustimmung zur Veloinitiative 2011 und der Verlängerung des Rahmenkredits Ende 2014 stehen finanzielle Mittel von Fr. 2 Mio. zur Verbesserung der Infrastruktur und der Dienstleistungen zur Förderung des Veloverkehrs zur Verfügung. Per Ende 2023 hat die Stadt Wil brutto rund Fr. 3.3 Mio. investiert. Nach Abzug der Beiträge Dritter (Bund und Kanton) beträgt der städtische Nettoanteil rund Fr. 1.6 Mio. Berücksichtigt man allein die derzeit in Planung stehenden grossen Infrastrukturprojekte, die auch in den Agglomerationsprogrammen enthalten sind (Unterführung Hubstrasse mit Velosteg, Zweiradparkierungsanlage Untere Bahnhofstrasse 1-11, Veloquerung Posttunnel, Veloüberbindung Wil West - Wil Süd, Radweg Rossrüti - Wuppenau, Radweg Bronschhofen - Bettwiesen, diverse Betriebs- und Gestaltungskonzepte etc.), so reicht der noch zur Verfügung stehende Betrag von rund Fr. 400'000.-- bei weitem nicht. Das Departement Bau, Umwelt und Verkehr (BUV) hat deshalb im Finanzplan 2022 bereits weitere finanzielle Mittel von netto Fr. 2 Mio. für die zweite Etappe vorgesehen. Wie bereits in der Velostrategie festgehalten (vgl. Seite 16), soll auch im Anschluss an das Förderprogramm gemäss Veloinitiative weiterhin in die Verbesserung der Veloinfrastruktur investiert werden.

¹ Ziffer bezieht sich auf den Massnahmenplan der Velostrategie auf Seite 28/29

² <https://www.stadtwil.ch/docn/1645232/Velostrategie.pdf>

Ziel 3:

Im Rahmen des Energiekonzeptes Teil Mobilität wird ein Massnahmenpaket für die Kommunikation und das Mobilitätsmanagement erarbeitet. Mobilitätsdienstleistungen zur Unterstützung einer erhöhten Velonutzung werden gefördert.

Statusbericht:

Das Energiekonzept wurde in das kommunale Klimaschutzprogramm der Stadt Wil integriert, das am 31. März 2022 vom Stadtparlament zur Kenntnis genommen wurde. Mit Bezug zur Veloförderung wurden nebst den umfangreichen Infrastrukturmassnahmen aus der Veloinitiative/Velostrategie auch diverse Massnahmen des Mobilitätsmanagements aus dem Energiekonzept übernommen. Das Klimaschutzprogramm enthält somit eine Vielzahl von Massnahmen in der Kategorie Mobilität und Verkehr. Dabei handelt es sich vor allem um Massnahmen und Projekte, die bereits anderweitig bearbeitet werden und darin zusammengefasst sind (z.B. aus Agglomerationsprogrammen, Erarbeitung Gesamtverkehrskonzept).

Eine weitere Massnahme bildet das Programm MONAMO Wil 2021 bis 2025 zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Vor allem die Handlungsfelder "aktive Mobilität" und teilweise "City-Logistik" befassen sich mit Velos und Lastenvelos. Mit direktem Bezug zur Veloförderung sind folgende Massnahmen aus MONAMO bereits umgesetzt oder initiiert:

- Einführung des Velo-Lieferdienstes ViaVelo Wil in Zusammenarbeit mit der Stiftung Heimstätten Wil³
- Energiefonds-Fördertatbestand für den Kauf eines E-Cargobikes (Zielgruppe Einwohnende und Unternehmen von Wil)⁴
- Energiefonds-Fördertatbestand für den Kauf eines E-Velo-Grossanhängers (Zielgruppe Unternehmen)⁵. Für Tests stehen Anhänger zur Verfügung; der Velo-Lieferdienst setzt einen E-Velo-Grossanhänger ein.
- Projekt "Veloschuel-Konzept" entwickelt (Angebot für die Schulen der Stadt Wil)⁶
- Projekt "AmuseBike" - Kurs für E-Bikefahrende Ü50 (Angebot besteht)⁷
- Mobiler Pumptrack der Stadt Wil im Sommerhalbjahr (seit zirka sechs Jahren) an verschiedenen Orten in Wil zwecks Förderung der Geschicklichkeit und Freude an der nachhaltigen Mobilität⁸.

Ziel 4:

In der Stadt Wil wird insbesondere für Kinder und Senioren das Netz an sicheren Velowegen stetig weiterentwickelt und zu einem zusammenhängenden Netz ausgebaut.

Statusbericht:

Die Velostrategie unterteilt die Hauptverbindungen in die zwei Kategorien mit Fokus "Direkt" und "Sicher". Diese Klassifizierung dient als Grundlage für Projekte. Zusätzlich kann sich aufgrund von Mitwirkungsverfahren eine Neubeurteilung ergeben. Jüngstes Beispiel dazu ist die Unterführung Hubstrasse, welche neu auch mit Fokus "Sicher" ausgebaut werden soll. Bei sämtlichen realisierten und geplanten Projekten wurde bzw. wird ein besonderes Augenmerk auf die jeweils betroffenen Anspruchsgruppen gelegt.

³ <https://www.viavelo-wil.ch>

⁴ https://www.stadtwil.ch/docn/4657567/22_CARGO-Bike_eb.pdf

⁵ https://www.stadtwil.ch/docn/4657564/23_Gross-Anh%C3%A4nger_eb.pdf

⁶ <https://www.spielenergie.ch/post/veloschuel-rossr%C3%BCti>

⁷ <https://mobilesein-mobilbleiben.ch/kurse/amusebike>

⁸ https://www.stadtwil.ch/docn/4357810/Projekt_mobilerPumptrack_Faktenblatt_2023.pdf

4. Welche Massnahmen sind noch offen, bis wann werden diese umgesetzt?

Folgende 15 Massnahmen⁹ aus der Velostrategie sind aktuell in Bearbeitung, wobei der Projektstand unterschiedlich ist:

- 7 Querung Hofbergstrasse / Anbindung Veloweg Richtung Weier (in Planung)
- 9 Radinfrastruktur für Konstanzerstrasse (BGK Konstanzerstrasse, in Planung)
- 10 Führung Kantonale Route Hasenloo, Abschnitt Hasenloo (Projekt genehmigt, Rechtsmittelverfahren)
- 10 Führung Kantonale Route Hasenloo, Abschnitt Konstanzerstrasse (Projekt genehmigt)
- 15 Radweg Bettwiesen - Bronschhofen, Bahnhof AMP (Projekt liegt vor)
- 16 Radweg Bronschhofen AMP - Bahnhof Bronschhofen (in Planung)
- 18 Klinikareal, Ergänzung Nord (in Planung)
- 19 Klinikareal, Radweg Süd (in Planung)
- 20 Zürcherstrasse West (BGK Zürcherstrasse, in Planung)
- 21 Anpassung Veloinfrastruktur aufgrund Arealentwicklung Wil West (in Planung)
- 23 Bahnquerung Stihl und Neubau Radweg (Projekt liegt vor, Mitwirkungsverfahren abgeschlossen)
- 26 Neubau Fuss- und Radweg Südtangente Wil auf ehemaligem RVS-Trasse (in Planung)
- 32 Weg entlang Bahntrasse (Projekt liegt vor mit Ersatzbau Unterführung Hubstrasse)
- 33 Glärnischstrasse (Projekt liegt vor)
- 39 Ziegelhüttenweg (3.50m breiter Fuss-/Radweg auf der Lettenstrasse, in Planung)

Im Weiteren sind folgende wichtigen Projekte zur Veloförderung im Umfeld des Bahnhofs zu erwähnen:

- Zweiradabstellanlage Untere Bahnhofstrasse 1 - 11 (Kredit bewilligt, Realisierung)
- Ersatzneubau Unterführung Hubstrasse mit neuer Veloinfrastruktur (parlamentarischer Prozess)
- Veloquerung Posttunnel (Projektierungskredit bewilligt)
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte Hubstrasse und Glärnischstrasse (Projekte liegen vor)

Es gilt zu berücksichtigen, dass die Projekte durch zahlreiche Faktoren sowohl bei der Projekterarbeitung (Ansprüche Betroffene, Begleitung Fachgruppe, Mitwirkungsverfahren) als auch bei der Projektrealisierung (Rechtsmittelverfahren) verzögert werden können. Auch die in den vergangenen Jahren beschränkten personellen Ressourcen im Departement Bau, Umwelt und Verkehr haben ihren Teil dazu beigetragen. Priorität haben diejenigen Projekte, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden und deren Zeithorizonte einzuhalten sind.

Pilotprojekt "Velostrasse"

Velostrassen sind "Velo-Komfortrouten" auf Quartierstrassen. Sie ermöglichen gute Veloverbindungen in Tempo-30-Zonen. Ausgelöst durch den parlamentarischen Vorstoss von Guido Wick (GRÜNE prowil) wurde 2023 eine Machbarkeitsstudie erstellt, welche das Potenzial von "Velostrassen" in der Stadt Wil aufzeigt. 2024 soll auf der Wilenstrasse ein Pilotprojekt mit einer Velostrasse erfolgen, um erste Erfahrungen zu sammeln.

⁹ Ziffer bezieht sich auf den Massnahmenplan der Velostrategie auf Seite 28/29

5. Wie ist sichergestellt, dass bei laufenden Projekten Anliegen des Veloverkehrs mitberücksichtigt werden?

Im Rahmen der Projekterarbeitungen wird üblicherweise jeweils ein Fachausschuss mit Vertretungen der Abteilung Langsamverkehr des Kantonalen Tiefbauamts, der Kantonspolizei und weiteren Organisationen gebildet. Im Rahmen des institutionalisierten Mitwirkungsverfahrens werden öffentliche Informationsveranstaltungen und digitale Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Ergänzend findet zwischen dem BUV jährlich ein Austausch mit Vertretungen von Pro Velo Wil statt.

6. Wie werden Hinweise und Anliegen von Velofahrenden (z.B. auf bikeable.ch) durch den Stadtrat aufgenommen und bearbeitet?

Die Anliegen können insbesondere über Partizipationsprozesse zum jeweiligen Projekt (bspw. Pilotprojekt Velostrasse Wilenstrasse) oder in der Ortsplanung im Rahmen der anstehenden Mitwirkungsverfahren und in öffentlichen Auflageverfahren, über die konkrete Mitarbeit in Arbeitsgruppen und Projekten sowie Bürgeranfragen einfließen. Im Weiteren werden Meldungen im "Stadtmelder" (Schäden an Infrastruktur) abgearbeitet. Um jedoch allen Hinweisen (z.B. bikeable.ch) nachzugehen, ist das BUV nicht in der Lage.

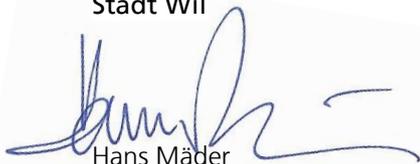
7. Wie wird auf städtischen Velorouten gewährleistet, dass diese sicher und flüssig befahrbar sind, auch mit Lastenvelos, schnellen E-Bikes oder Anhängervelos?

Schnelle E-Bikes haben in den vergangenen Jahren an Beliebtheit deutlich gewonnen wie auch der Mikrozensus Mobilität und Verkehr per 2021 zeigt. Die Velostrategie sieht als Zielpublikum für die Hauptverbindungen mit Fokus "Direkt" geübte Alltagsfahrende, sportliche Freizeitfahrende und Velopendelnde vor. Breite Fahrzeuge wie Velo mit Anhänger oder Lastenvelos (Cargobike) sind demgegenüber in der Velostrategie dem Zielpublikum der Hauptverbindungen mit Fokus "Sicher" zugeordnet. Die Velostrategie deckt somit alle Kategorien ab und legt die dafür in Betracht fallenden Führungsformen bei der Veloinfrastruktur fest.

8. Kann sich der Stadtrat vorstellen, mittels Versuchen und fachlicher Expertise im Bereich Veloverkehr zu klären, in welcher Form Veloverkehr auf der oberen Bahnhofstrasse möglich ist?

Die Velostrategie sieht vor, dass die Velo-Hauptverbindung parallel zur Fussgängerzone und der Altstadt auf der Dufour- und Grabenstrasse geführt wird. Die Fussgängerzonen Altstadt und Obere Bahnhofstrasse sollen indes für den lokalen Veloverkehr in angemessenem Tempo befahrbar sein. Zudem wird die Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse von einer Hauptverbindung (Sonnenhof- und Poststrasse) und einer lokalen Verbindung über die Johann-Georg-Müllerstrasse gequert. Aufgrund des immer wieder vorgebrachten Anliegens hat das BUV aktuell einen Bericht zu diesem Thema ausarbeiten lassen. Darin wird ein etappenweises Vorgehen für den Bereich Altstadt und die Fussgängerzone Obere Bahnhofstrasse vorgeschlagen. Der Stadtrat wird sich damit in der ersten Hälfte 2024 befassen.

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



Janine Rutz
Stadtschreiberin