

21. Oktober 2020

Motion 147 / Guido Wick, GRÜNE prowil

eingereicht am 27. August 2020 – Wortlaut siehe Beilage

Velostrassen in Wil

Guido Wick, GRÜNE prowil, hat zusammen mit 15 Mitunterzeichnenden eine Motion eingereicht mit dem Ziel, die Umsetzung von Velostrassen zu prüfen bzw. zu planen. Der Motionär weist darauf hin, dass der Bundesrat im Mai 2020 eine Bestimmung für die Einführung von Velostrassen erlassen hat, die anfangs 2021 in Kraft tritt. Durch eine Anpassung der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen werde eine weitere Möglichkeit geschaffen, in Tempo-30-Zonen ausnahmsweise vom Grundsatz des Rechtsvortritts abzuweichen. Es werde künftig möglich sein, in diesen Zonen vortrittsberechtigende Velostrassen einzurichten. Auf ein spezielles Signal "Velostrasse" werde zwar verzichtet, aber die Velostrasse könne mittels Markierung eines grossen Velopiktogramms gekennzeichnet werden.

Der Motionär erwähnt zudem, dass sich kaum eine Partei in ihrem Programm nicht für die Veloförderung aussprechen würde und es weitgehend unbestritten wäre, dass die aktuellen Verkehrs- und Klimaprobleme ohne substanzielle Förderung des Veloverkehrs nicht zu lösen sind. Ausserdem hätte die Corona-Pandemie in der Schweiz zu einem Veloboom geführt. Er verweist auf Westschweizer Städte, welche umgehend reagiert und die Veloinfrastruktur im Eiltempo verbessert hätten.

In der Motion heisst es, dass der Bundesrat mit der neuen Verordnung zur Einführung von Velostrassen den Gemeinden einen Steilpass zur konkreten Förderung des Veloverkehrs gäbe. Deshalb wird der Stadtrat eingeladen, dem Parlament die Umsetzung von möglichen Velostrassen in Wil aufzuzeigen und gleichzeitig mindestens eine erste Realisierung einer Velostrasse mit Bericht und Antrag zu unterbreiten.

Antrag Stadtrat

Die Motion sei in ein Postulat umzuwandeln und erheblich zu erklären.

Begründung

1. In der Stadt Wil ist die Förderung des Veloverkehrs in verschiedenen Konzepten, Strategien und politischen Vorstössen festgehalten. Der Stadtrat und das Parlament haben sich in der Vergangenheit mehrfach für eine aktive Förderung des Veloverkehrs ausgesprochen. Es wurde bereits viel unternommen, um die Attraktivität der Veloinfrastruktur in der Stadt Wil zu erhöhen. Trotz allem besteht weiterhin Optimierungspotential.

- a. Stadtentwicklungskonzept (STEK), 2008, vom Stadtrat am 10. September 2008 genehmigt, vom Parlament am 05. Februar 2009 zustimmend zur Kenntnis genommen:
Das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Wil definiert Leitlinien für die Entwicklung der Stadt Wil vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen. Das Konzept legt fest, dass für Fussgänger und Velofahrer ein dichtes, umweltfreundliches und sicheres Wegnetz angeboten werden soll. Für die verkehrstechnische Entwicklung wurden unter anderem folgende Ziele festgehalten:
 - Der Modalsplit (Verkehrsanteile) vom motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (öV), Langsamverkehr (LV, Fuss- und Veloverkehr) soll zugunsten des öV und LV verändert werden. Diese Verlagerung der Verkehrsanteile wird durch gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie Verkehrssteuerungsmassnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrsystems erreicht.
 - Das Langsamverkehrskonzept wird schrittweise und konsequent umgesetzt.

- b. Kommunalen Richtplan, 2010, vom Stadtrat am 17. März 2010 erlassen, vom Parlament am 26. August 2010 genehmigt:
Der kommunale Richtplan legt die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest und ist das behördenverbindliche Koordinationsinstrument für alle raumwirksamen Tätigkeiten. Im kommunalen Richtplan der Stadt Wil wurde akzeptiert, dass aufgrund des begrenzten Verkehrsraums die nachfrageorientierte Verkehrsplanung durch eine angebotsorientierte Verkehrsplanung abgelöst wird. Alle Verkehrsarten müssen sich diesen begrenzten Verkehrsraum teilen. Für die Optimierung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsystems ist eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs hin zum öffentlichen Verkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr von Bedeutung und aktiv zu fördern. Dem Veloverkehr soll ein attraktives, dichtes und sicheres Weg- und Strassennetz zur Verfügung gestellt werden.

- c. Kommunales Energiekonzept, 2017, vom Stadtrat am 05. Juli 2017 genehmigt, vom Parlament am 09. November 2017 zur Kenntnis genommen:
Das Energiekonzept der Stadt Wil ist ein Strategiepapier und Planungsinstrument und enthält unter anderem Angaben zur gegenwärtigen und künftigen Mobilität. Das Konzept sieht die infrastrukturelle und betriebliche Förderung des Langsamverkehrs als eine von mehreren Handlungsoptionen und Steuerungsmöglichkeiten zur Beeinflussung des Energieverbrauchs. Als Ziel für den Bereich Verkehr/Mobilität wird die Veränderung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs und zulasten des motorisierten Individualverkehrs festgehalten. Weiter soll die Zunahme der Personenkilometer weitgehend durch ÖV, Velo- oder Fussverkehr aufgefangen werden.

- d. Volksinitiative "Velofreundliches Wil", 2007, vom Parlament am 04. Februar 2010 genehmigt:
Mit der genehmigten Volksinitiative sollte die Verkehrssicherheit erhöht und der Veloverkehr gefördert werden. Das Ziel war die Realisierung eines durchgängigen und sicheren Velonetzes, bei welchem auch Kreuzungen und stark befahrene Strassen für die Velofahrenden im Alltagsverkehr sicher sind. Mit der Veloinitiative wurde ein Rahmenkredit von Fr. 2,0 Mio. für die Verbesserung der Veloinfrastruktur und für Dienstleistungen zur Förderung des Veloverkehrs genehmigt.

- e. Velostrategie, 2016, vom Stadtrat am 16. Dezember 2016 genehmigt:
Die Velostrategie wurde als Grundlage für die Richtplanüberarbeitung sowie als wichtige Basis für die Umsetzung der Veloinitiative sowie der Priorisierung und Ausgestaltung der Projekte in den Agglomerationsprogrammen ausgearbeitet. Sie enthält Ziele für die Entwicklung des Veloverkehrs. Unter anderem wird festgehalten, dass insbesondere für Kinder und Senioren das Netz an sicheren Velowegen stetig weiterentwickelt und zu einem zusammenhängenden Netz ausgebaut werden soll. Der Anteil der Veloverkehrswege gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen soll bis 2025 auf 11 % gesteigert werden.
2. Velostrassen sind bereits in verschiedenen Ländern wie Deutschland, Österreich, Niederlande und Belgien umgesetzt worden. Unter der Federführung des ASTRA wurde 2016 und 2017 in der Schweiz ein Pilotversuch durchgeführt. In diesem wurden in fünf Schweizer Städten insgesamt acht Velostrassen für 9 bis 13 Monate eingerichtet. Die Veränderungen im Vergleich zum Vorherzustand wurden analysiert und mit Erfahrungen aus dem Ausland abgeglichen.
Auf allen Pilotstrecken konnte eine Zunahme des Veloverkehrs bei mehr oder weniger gleichbleibenden MIV-Zahlen gemessen werden. Der Veloverkehr wurde demnach gefördert bzw. gebündelt. Ein erhöhtes MIV-Aufkommen aufgrund eines verringerten Durchfahrtswiderstand konnte nicht festgestellt werden.
Die Geschwindigkeiten des MIVs wie auch der Velofahrer sind in etwa gleichgeblieben. Das Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden inklusive Fussgänger hat sich nicht verschlechtert und Hinweise auf vermehrte Konflikte oder auf eine Sicherheitseinbusse wurden nicht gefunden werden. Unfälle mit einem direkten Zusammenhang zum neuen Verkehrsregime gab es nicht. Eine Reduktion der Verkehrssicherheit konnte nicht nachgewiesen werden.
Der Pilotversuch und die Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass Velostrassen situationsspezifisch unter bestimmten Bedingungen zielführend sind. Gemäss dem Bericht zum Pilotversuch ist dies gegeben, wenn der Streckenabschnitt Teil einer wichtigen Alltagsroute des Veloverkehrs ist, die Strasse funktional und räumlich geeignet ist, die Strasse adäquat gestaltet und klar und verständlich geregelt ist und mit geeigneten Massnahmen unerwünschten Wirkungen vorgebeugt wird.
3. Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest, dass eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale nur zulässig ist, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert. Aufgrund von Anträgen und den Erkenntnissen des Pilotversuchs "Velostrassen" wird die Verordnung per 01. Januar 2021 so angepasst, dass eine Abweichung auch möglich ist, wenn die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Veloverkehr ist.
Die Erläuterung zur Anpassung der Verordnung erklärt, dass auf ein Signal "Velostrasse" und die bundesrechtliche Verankerung des Begriffs verzichtet wird. Velostrassen können jedoch mittels Markierung eines grossen Velopiktogramms gekennzeichnet werden.
4. Mit der Anpassung der Verordnung ergeben sich neue Möglichkeiten in der Velonetzplanung, welche unter Umständen auch in der Stadt Wil einen Mehrwert darstellen. Für eine Aussage, ob in Wil Strassenabschnitte vorhanden sind, auf welchen die Umsetzung von Velostrassen Sinn ergeben und zweckmässig sind, bedarf es indes einer vertieften Analyse. Die neue Planungsmöglichkeit soll detailliert für die Stadt Wil geprüft werden, zumal der Pilotversuch keine gewichtigen Nachteile zeigte. Der Stadtrat beantragt deshalb, das Anliegen des Motionärs als Prüfungsauftrag in Form eines Postulats entgegenzunehmen. Sollte sich bei der Prüfung eine geeignete Strasse zeigen, so wird der Stadtrat dem Parlament Bericht und Antrag unterbreiten. Sofern der

Motionär der Umwandlung seines Vorstosses nicht zustimmt (vgl. Art. 75 Abs. 2 Geschäftsreglement), beantragt der Stadtrat die Motion nicht erheblich zu erklären.

Stadt Wil



Daniel Meili
Stadtpräsident a. i.



Philipp Gemperle
Stadtschreiber-Stellvertreter