

St. Galler fahren häufiger Auto

Gesamtverkehrsstrategie Die St. Galler Regierung will die Entwicklung des öffentlichen und des privaten Verkehrs aufeinander abstimmen. Dafür hat sie eine Strategie verabschiedet – konkrete Umsetzungsmassnahmen sind darin allerdings nicht zu finden.

Christoph Zweili
christoph.zweili@tagblatt.ch

Der Fussgänger will sicher ans Ziel kommen. Die Velofahrerin braucht Platz. Der Autofahrer will sichere Strassen. Die St. Galler Regierung stimmt die verschiedenen Bedürfnisse und damit die künftigen Verkehrsprojekte auf Schiene und Strasse besser aufeinander ab. Die mit Transportunternehmen, Verbänden und verkehrsnahen Organisationen, der Vereinigung der St. Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten sowie den Regionen erarbeitete Gesamtverkehrsstrategie gibt Hinweise darauf, in welche Richtung sich der Verkehr langfristig entwickeln wird und wo heute die Probleme liegen (siehe Übersicht unten). Sie ist eng mit dem Strassenbau- und ÖV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023 verknüpft. Diese wird die Regierung 2018 dem Kantonsrat vorlegen.

Eine gemeinsame Kommission soll im Kantonsrat die beiden Infrastrukturprogramme vorberaten. Regierungsrat Marc Mächler hofft, dass sich die Parlamentarier dabei vermehrt von einer Gesamtschau leiten lassen.

Im Kanton St. Gallen wird von einem Zuwachs der Bevölkerungszahl um 85 000 innerhalb von 25 Jahren ausgegangen. Gemäss dem 80-seitigen Strategiepapier rechnet die Regierung mit einer Verkehrszunahme von 20 Prozent bis 2040. Dennoch sollen die St. Galler künftig schneller und sicherer ans Ziel kommen und dabei ökologischer unterwegs sein als heute. Oberstes Ziel: Die Ausbauprojekte sollen finanziell tragbar bleiben.

Privatverkehr hat die besseren Karten

37,5 Kilometer legt eine Person im Kanton St. Gallen täglich zurück – dafür ist

sie im Durchschnitt 81,2 Minuten unterwegs. 42 Prozent dieser Distanz entfallen auf die Freizeit, 26 Prozent auf den Arbeitsweg, 12 Prozent sind den täglichen Einkäufen zuzuschreiben, der Rest entfällt auf Nutzverkehr, Ausbildung und weitere Verkehrszwecke. 68 Prozent des täglichen Wegs werden mit privaten Motorfahrzeugen zurückgelegt, 23 Prozent mit dem ÖV (Strasse und Schiene), 8 Prozent zu Fuss oder mit dem Velo, 1 Prozent mit weiteren Verkehrsmitteln. 67 Prozent der Einwohner in den Städten besitzen ein Auto, auf dem Land sind es rund 80 Prozent.

Der ganze Kanton soll verkehrsmässig ausreichend erschlossen sein. So einfach ist die Vorgabe der Regierung allerdings nicht zu erfüllen. Das zeigt etwa die Erschliessung der Zentren mit dem motorisierten Individualverkehr. Wer in den Regionen St. Gallen, Wil und Rheintal wohnt, ist nahezu flächendeckend mit

dem Auto innerhalb von 15 Minuten in einem Zentrum. Anders in den Regionen Sarganserland-Werdenberg und Toggenburg. Hier sind die Reisezeiten für viele Gebiete wegen der grösseren Distanzen länger.

Auch die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr unterscheidet sich nach Regionen. Über den ganzen Kanton sind rund 30 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb der Bauzone sehr gut bis gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Für weitere 30 Prozent besteht ein mittlerer Erschliessungsgrad. Etwas mehr als 30 Prozent leben in einem Gebiet mit geringer Erschliessungsgüte, knapp 10 Prozent haben keine oder nur eine marginale ÖV-Erschliessung.

Es gilt die Faustregel: Je ländlicher die Region, respektive je stärker sich die Siedlung in die Fläche entwickelt hat, desto geringer ist der Anteil an sehr gut

bis gut erschlossenen Einwohnern und desto länger sind die Reisezeiten mit dem Auto in die Zentren (Toggenburg, Sarganserland-Werdenberg, Wil). Die Regierung will grundsätzlich alle Bauzonen erschliessen. Und mit dem öffentlichen Verkehr soll ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet erreichbar sein, wenn es mindestens 300 Einwohner und Arbeitsplätze aufweist.

Von Kapazitätsengpässen sind heute vor allem die Zentren und das dichter bebaute Siedlungsgebiet in Spitzenstunden betroffen. Sie umfassen rund sieben Prozent der Kantonsfläche. Das sind Gebiete mit einer besonders hohen Dichte von Bevölkerung, nicht landwirtschaftlichen Arbeitsplätzen und Infrastrukturen. Mit 59 Prozent Anteil an der Gesamtbevölkerung lebt heute der grösste Teil der Kantonsbevölkerung in Gemeinden, die zu diesen sogenannten urbanen Verdichtungsräumen gehören.

Toggenburg

- Erreichbarkeit bei verstreuter Siedlungsstruktur sicherstellen (30 Prozent der Bevölkerung wohnt ausserhalb der Bauzone)
- Erreichbarkeit von Wattwil als regionales Zentrum und Wirtschaftsstandort des Toggenburgs stärken
- Wichtige Tourismusdestinationen und Ausflugsziele an das (öffentliche) Verkehrsnetz bedarfs- und wesensgerecht anschliessen; Umsteigezeiten verkürzen
- Bestehende Verkehrsangebote im ÖV besser auslasten und damit langfristig sichern

Wil

- Stark dominantes Zentrum als wichtiger Verkehrsknoten mit beträchtlichen Problemen beim motorisierten Individualverkehr und bei der Fahrplanstabilität der Busse
- Sicherstellung des Verkehrsflusses auf dem Hauptstrassennetz
- Entwicklungsschwerpunkt Wil West erfordert neue Verkehrsinfrastrukturen mit Zuständigkeit von Bund, Kanton SG, Kanton TG und Stadt Wil
- Schwierige Platzverhältnisse am Bahnhof Wil

AR-St. Gallen-Bodensee

- Ein erheblicher Teil der Bevölkerung wohnt ausserhalb der mit dem ÖV gut erschlossenen Gebiete
- Sanierungen und geplante Ausbauten des Gesamtverkehrssystems sind mit aufwendigen Verfahren und hohen Kosten verbunden
- (Inter-)nationale Erreichbarkeit der Stadt St. Gallen ist zu verbessern
- Um die Städte St. Gallen und Wil besteht eine hohe Nachfrage mit hohen Spitzen im Vergleich zum übrigen Kanton
- Stark ausgelasteter ÖV in der Stadt St. Gallen
- Engpässe auf der Stadtautobahn (A1) beeinträchtigen die Erreichbarkeit der Agglomeration

Zürichsee-Linth

- Hohes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität in Rapperswil-Jona und Uznach
- Sanierungen und Ausbauten des Gesamtverkehrssystems sind in den urbanen Verdichtungsräumen mit aufwendigen Verfahren und hohen Kosten verbunden
- Ausserhalb dieser Räume ist insbesondere der Zugang zum ÖV zu verbessern
- Hoher Anteil von Durchgangsverkehr in den Spitzenstunden
- Anschluss an den Bahn-Fernverkehr

Sarganserland-Werdenberg

- Pendlerverkehr von/nach Liechtenstein
- Orientierung der Verkehrsnachfrage auf den motorisierten Individualverkehr
- Geringe ÖV-Nachfrage in Randzeiten und Randräumen
- Bahnhaltstellen teilweise mit beachtlicher Entfernung von Siedlungszentren
- Drei verschiedene Tarifsysteme im ÖV
- Aufgrund der Fahrzeiten ist der ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht konkurrenzfähig

Rheintal

- Sicherheitsrisiken bei Rückstau auf Autobahn, vor allem bei bereits überlasteten Anschlüssen zusammen mit Zollübergängen
- Schlechte und nicht sichere Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr über den Rhein
- Starke Orientierung auf den motorisierten Individualverkehr, geringe ÖV-Nachfrage in Randzeiten und Randräumen
- Bahnhöfe teilweise nicht zentrumsnah
- ÖV bleibt teilweise im Stau stecken



Bild: Michel Canonica, Ralph Ribl