

Verbesserungen im Radroutennetz Kanton St.Gallen

Juni 2014, Radgipfel Bregenz

Daniel Schöbi, Fachstelle Langsamverkehr

**erhalten
und
gestalten**





Agglomerationspolitik des Bundes



Buchs
Vaduz FL

Chur
Sargans

29

29

25 1




1 25

halt

Grundlagen der Radnetzplanung
in der Schweiz

Strukturmodell > Schwachstellen > Massnahmen
im Kanton St.Gallen

Rolle / Mitfinanzierung der Gemeinde

Auten	Conception d'itinéraires cyclables	Pianificazione di percorsi ciclabili
	Manuel	Manuale
		



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen AS
Office fédéral des routes OFRO
Ufficio federale delle strade UFD




Schweiz
Suisse
Svizzera





Alltagsrouten


Itinéraires pour les déplacements


Percorsi per la mobilità quotidiana

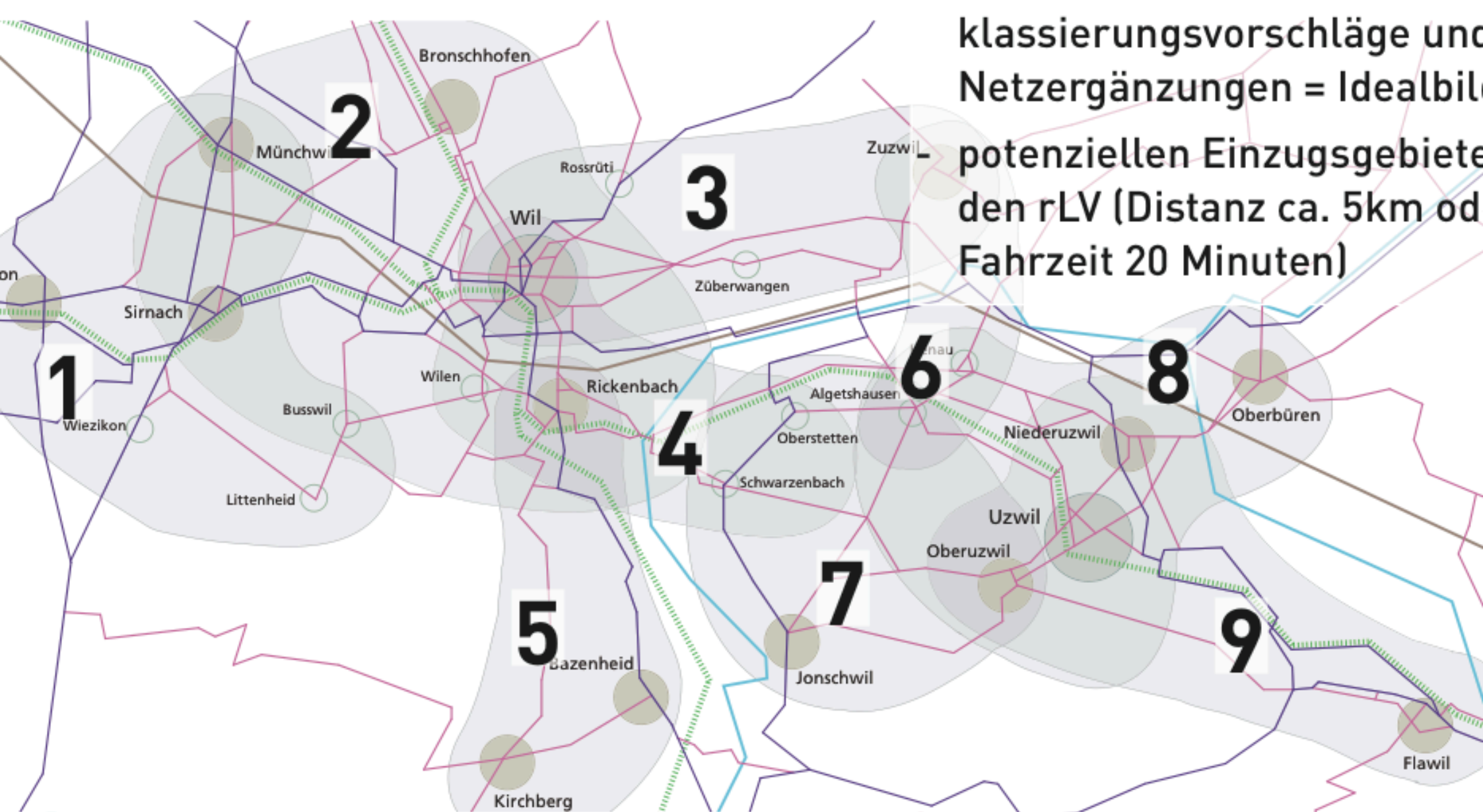
 Ziel- oder Quellpunkt
Origine ou destination
Origine o destinazione

 Wunschlinie regional
Ligne de désir régional
Linea di desiderio regionale

 Ziel- oder Quellpunkt
Origine ou destination
Origine o destinazione

 Wunschlinie kommunal
Ligne de désir communal
Linea di desiderio comunale

 Bereich weiterer Konzentration
Domaine d'autres concentrations
Ambito di altre reti di concentrazione



Regionales Zentrum

Lokales Zentrum

Subzentrum

Einzugsgebiet rollender
Langsamverkehr



Radroute kantonal



Radroute regional



Bahnlinie



Autobahn

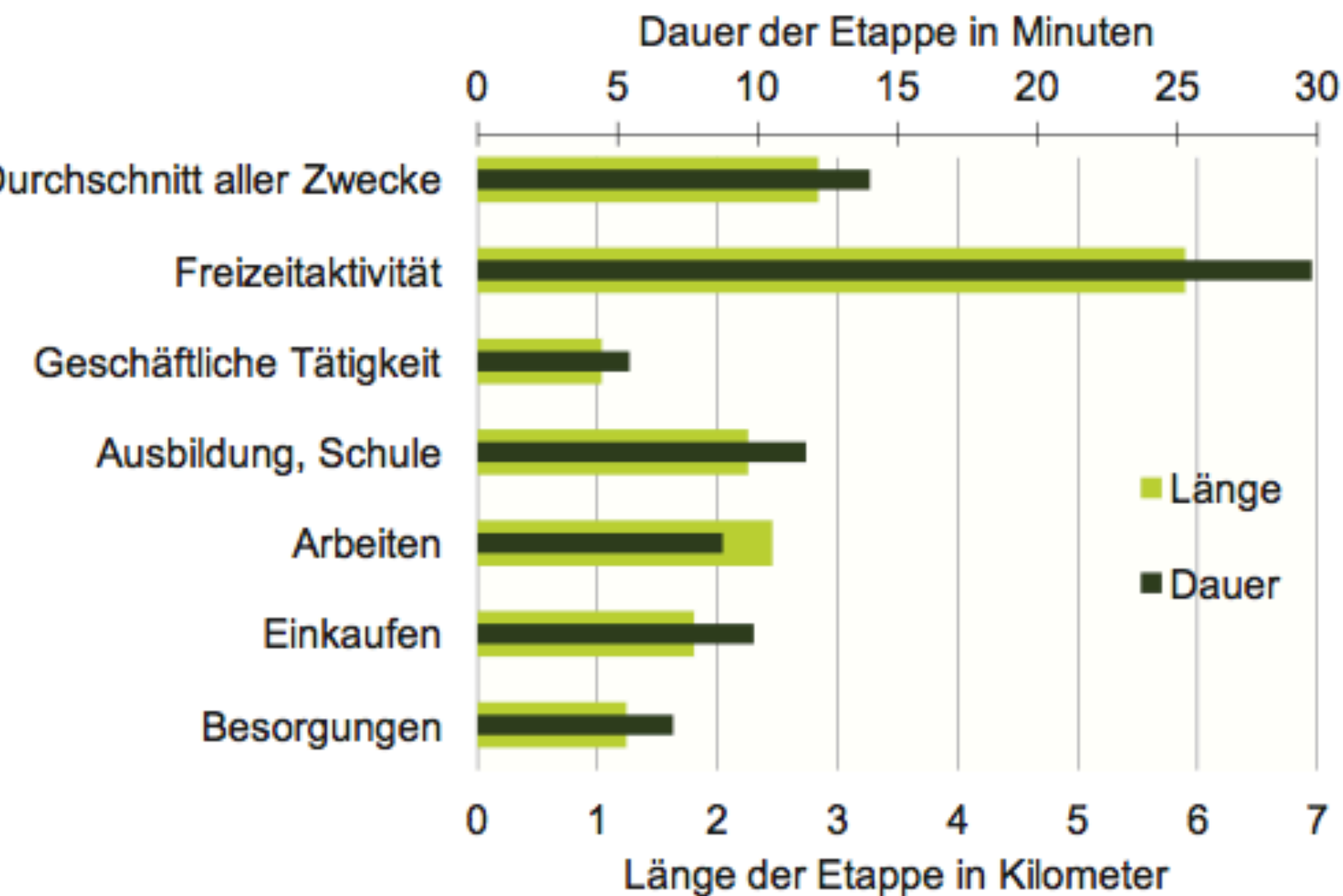


Gewässer

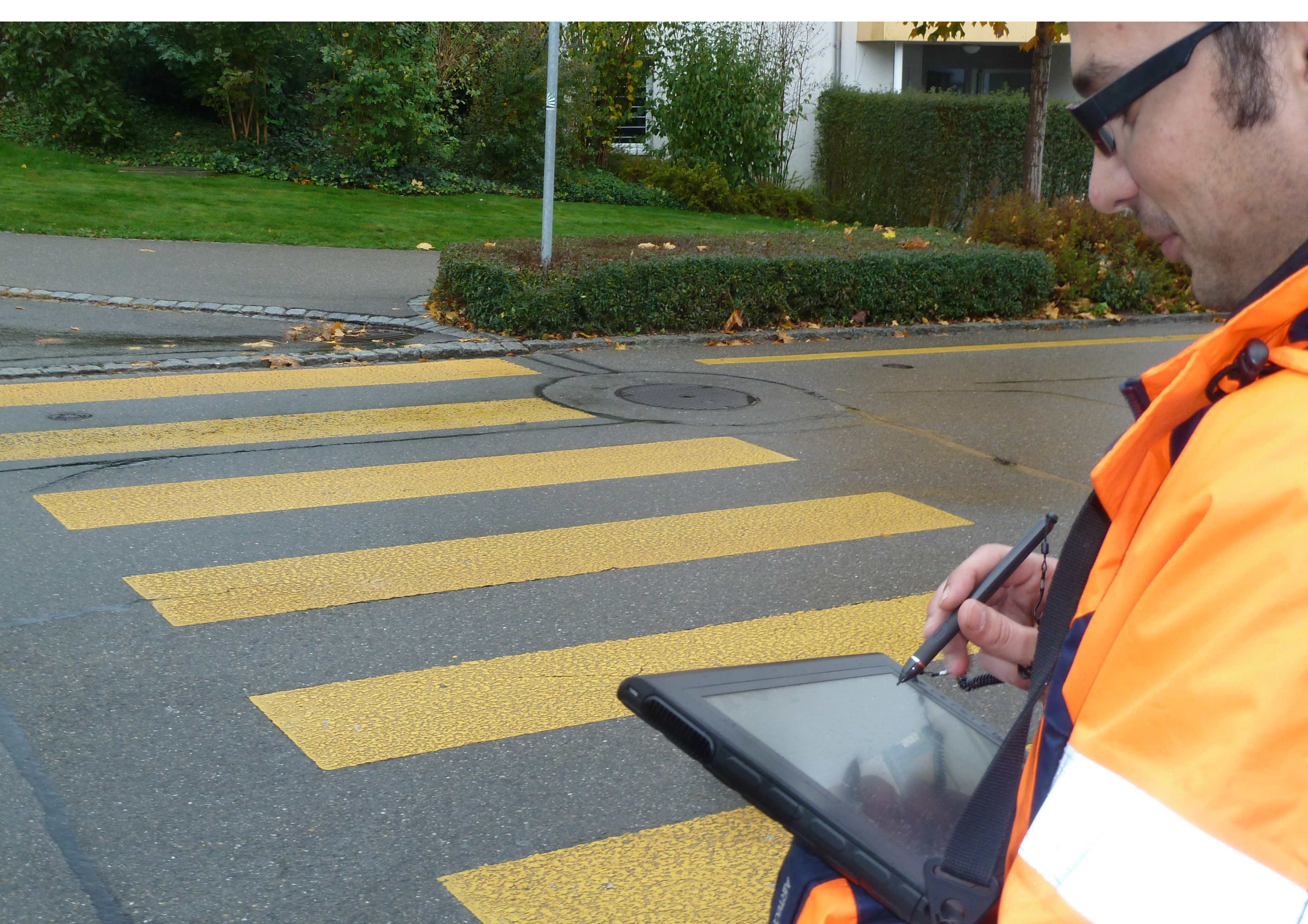
Velo-Etappen nach Zweck

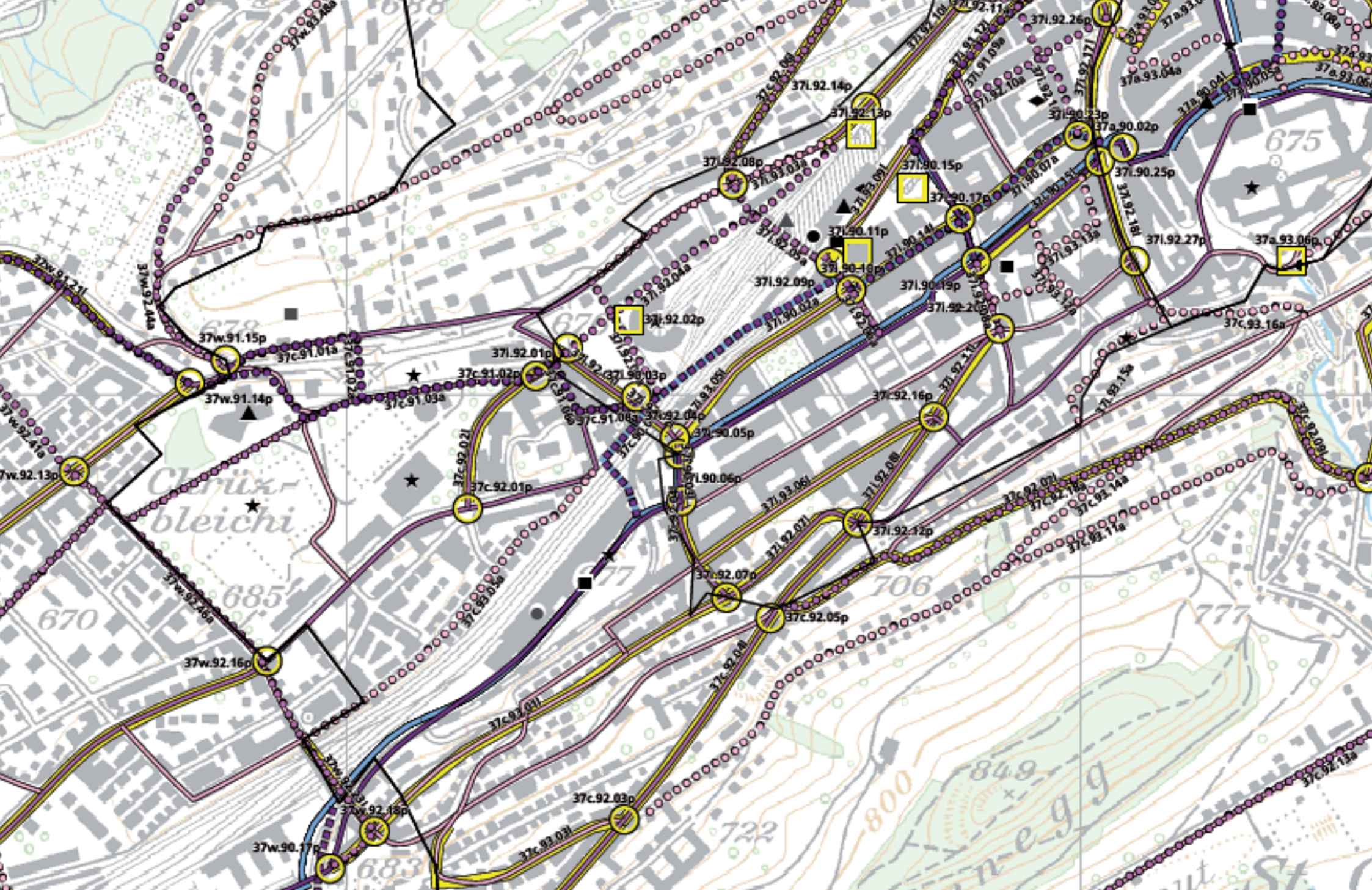
lo: Etappen nach Zweck 2010

Durchschnittliche Länge und Dauer der mit dem Velo zurückgelegten Etappen, nach ausgewählten Zwecken, ganzer Kanton St.Gallen









Bedeutung
Sicherheit
Kosten



griffige Massnahme

Grundlagenkarte



Tiefbauarbeiten

Bezeichnung der Arbeiten	Masse/ Anzahl	Einheit	Preis	Korrektur [%]	Summe	Summe in %
Ausbauarbeiten Strasse leicht	0	m2	260	100	0	0
Ausbauarbeiten Strasse mittel	0	m2	300	100	0	0
Ausbauarbeiten Strasse schwer	0	m2	370	100	0	0
Ausbauelemente Radstreifenmarkierung	0	m	60	100	0	0
Ausbauelement Radstreifen mit versetzten Randst. bis 0.5m	0	m	830	100	0	0
Ausbauelement Velosack MIT Anpassung LSA-Steuerung	0	gl	11000	100	0	0
Ausbauelement Velosack OHNE Anpassung LSA-Steuerung	0	gl	6500	100	0	0
Ausbauelemente Furt	0	gl	50000	100	0	0
Ausbauelement Querungshilfe leicht	0	gl	22000	100	0	0
Ausbauelement Querungshilfe mittel	1	gl	48000	100	48000	5
Ausbauelement Querungshilfe schwer	0	gl	110000	100	0	0
Ausbauelemente Unterführung / Tunnel	0	m	10000	100	0	0
Ausbauelemente Überführung/Passarelle/Brückenverb.	0	m2	5500	100	0	0
Ausbauelemente Rampe mit Einschnitt	0	m	5000	100	0	0
Ausbauelemente Rampe aufgehend	0	m	3000	100	0	0
					48000	5
Regiearbeiten, ca. 5% der Baukosten	5	%	48000	100	2400	2
Bauarbeiten für Werkleitungen	0	m1	500	100	0	0
Fahrzeugrückhaltesystem u. Geländer	0	m1	200	100	0	0
					50400	5

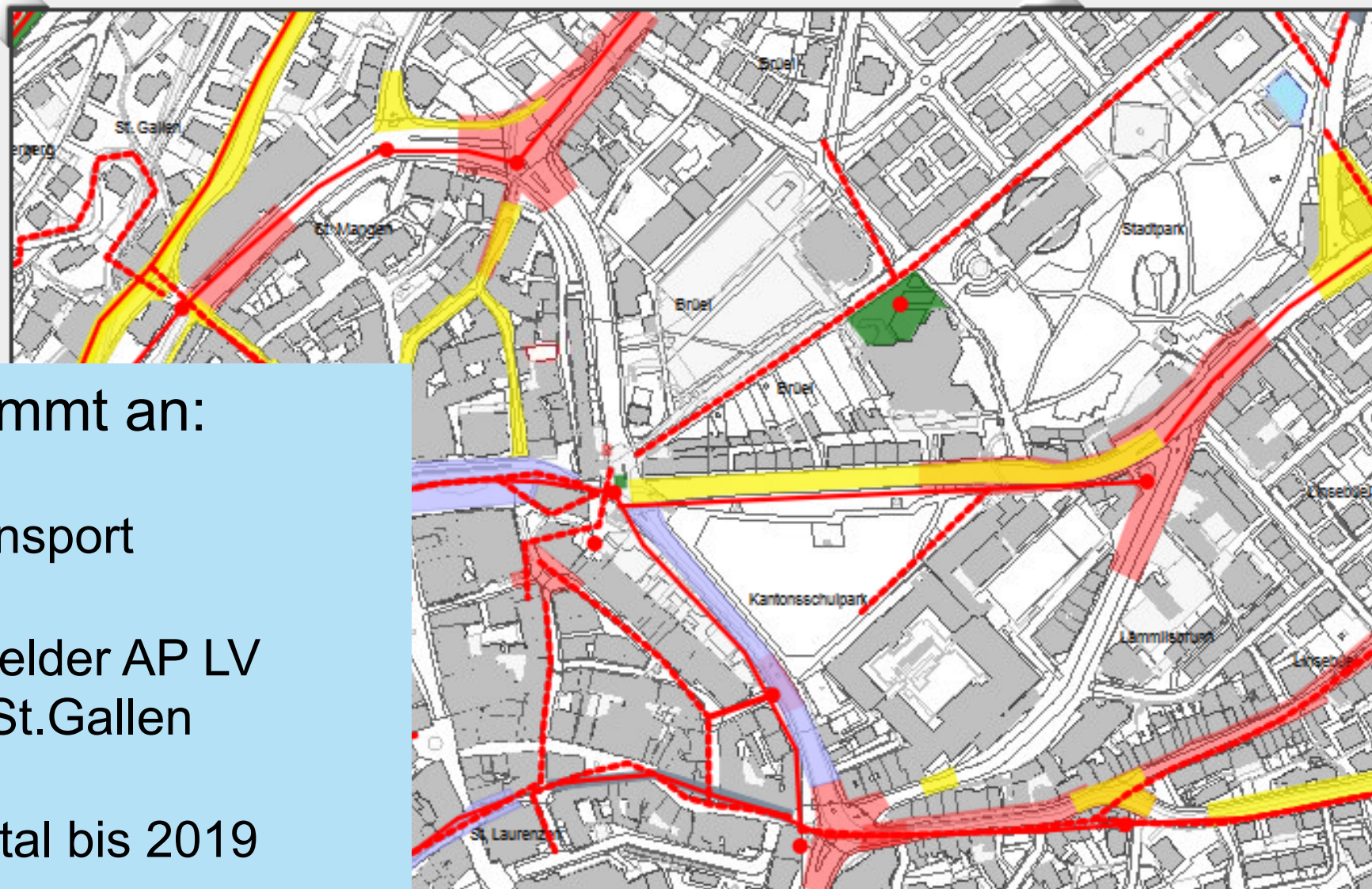
Langsamverkehr

Agglomerationsgebiet St.Gallen / Arbon-Rorschach

Massnahmen

Schwachstellen

min / Ingenieur1



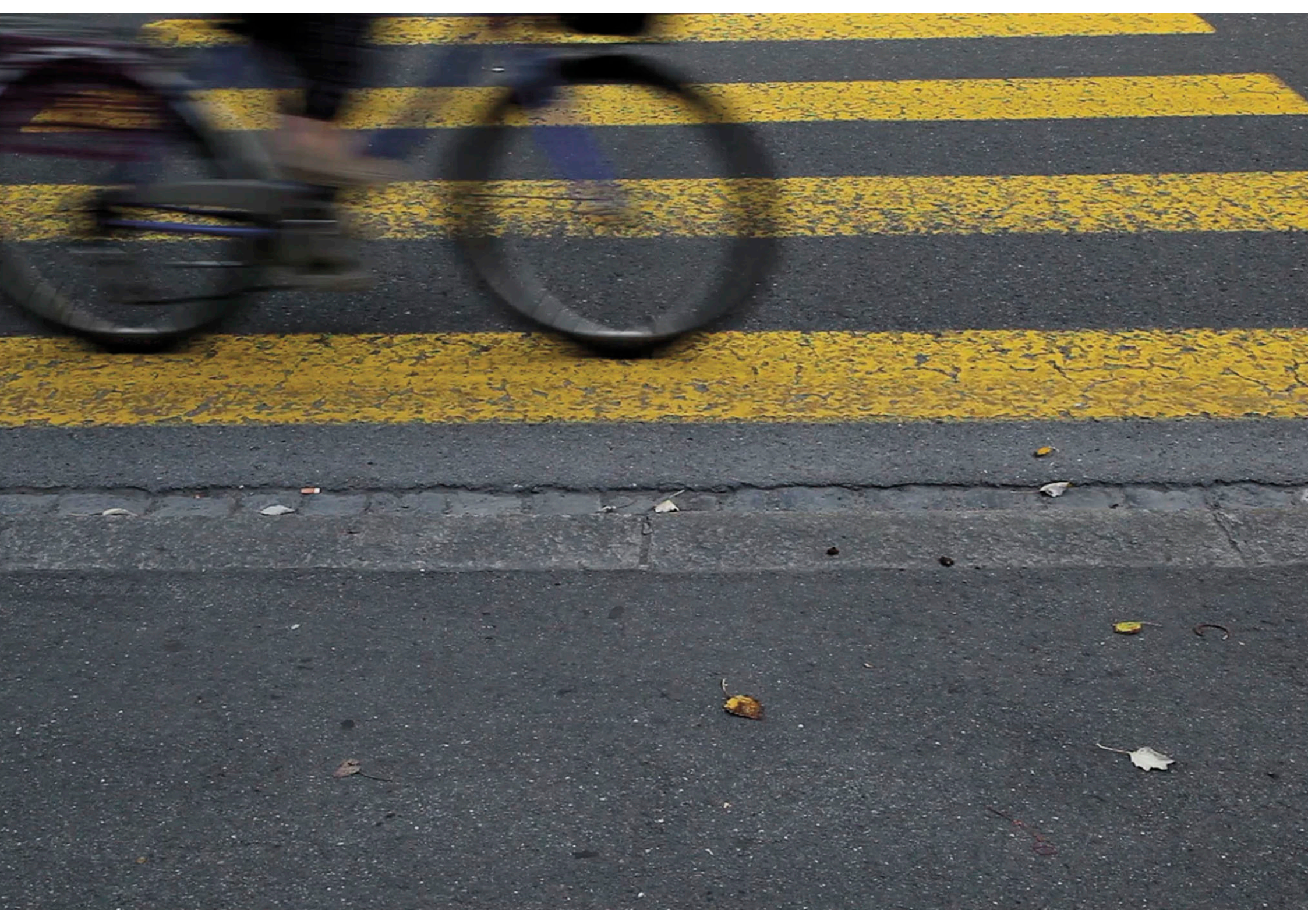
er Vorgehen kommt an:

st 2013 OECD transport
vement award

ertel der Bundesgelder AP LV
en in den Kanton St.Gallen

onsvolumen LV Total bis 2019
ionen CHF

Karte verschieben



Gemäss 16. Strassenbauprogramm

In sachgemässer Anwendung von Art. 69 StrG:

Objektkosten brutto

./.. ggf. Bundesbeitrag 40%

30-50%

Anteil Bund

./.. Ohnehinkosten

./.. ggf. Beiträge Dritter

./.. Spez. Möblierungen / Materialisierungen

100%

Objektkosten netto

65%

Anteil Kanton

35%

Anteil Gemeinde

100%

Erkennung von Schwachstellen auf Flawils Fusswegnetz mit Hilfe von Kindern

IL. Kürzlich waren Kinder-
tive auf Flawils Strassen für
jekt «Schulwegsicherheit»
wegs. Ausgerüstet mit ei-
iPad suchten sie nach
chstellen auf Flawils Fuss-
tz.

betroffene einbeziehen

Rahmen des Projekts
wegsicherheit Flawil»
rückt die Bauverwaltung in
menarbeit mit der Organi-
«Fussverkehr Schweiz»
dem Amt für Gesundheit des
ns St. Gallen Flawils Fuss-
rbindungen. Dabei ist es
g, auch Direktbetroffene,
nder, ins Projekt mit einzu-
nen. Kürzlich schwärmten
ömendem Regen und tie-
peraturen die Kinder der
ise von Roland Wetter aus
Schulhaus Botsberg aus.
teilt in acht Gruppen und
gleitung von Elternräten
en Projektverantwortlichen
en sie nach Sicherheitsdefi-
auf ihrem Schulweg.

r mit iPads unterwegs

ungen Detektive haben
re Stellen gefunden, die
Ansicht nach gefährlich
unattraktiv sind. Die
chstellen wurden direkt
t auf iPads eingetragen. Die
Erfassung mit den Tablets
der detaillierte Beschrieb
chwachstellen machte den
erinnen und Schülern
ch Spass. In kurzer Zeit
on viele wichtige Daten von
Qualität gesammelt. Eine
e Begehung noch im Juni
it Eltern geplant. Bereits

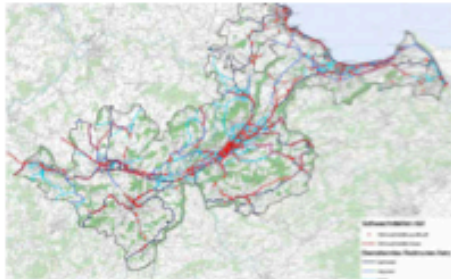


**Pilotproj
Gemein
bew**

**Partizipat
Schu
Senio
Behinde**

DAS REGIONALE VELONETZ IST DIE BASIS

Wie zwei Dreiecke erstreckt sich das Velonetz über die Region. Die Schenkelpunkte im Osten bilden Rorschach und Arbon; diejenigen im Westen Gossau und Herisau. Beide treffen sich in der Stadt St. Gallen. Mit Hilfe des Bundes wird es zu Angebotsverbesserungen kommen.



Im Vorfeld wurde das ganze Netz auf Schwachstellen überprüft, Massnahmen definiert und auch priorisiert. Die meisten Defizite betreffen fehlende Radstreifen, Haltebalken bei Lichtsignalen, Abbiegehilfen und Veloabstellplätze. Einige Schlüsselprojekte stechen aber hervor. Wenn all diese «Leuchtbäume» realisiert werden, macht die Region einen Riesenschritt auf dem Weg, hin zu einer attraktiven Veloregion.



SOLL ICH MIT DEM VELO ZUR ARBEIT?

«Ist eine gute Überlegung, denn ich denke dass es gerade bei schlechtem Wetter schwierig ist mit einem Anzug auf dem Rad zu fahren? Zwecks Wechselkleidung und so. Vielleicht würde es gehen wenn du dein Anzug erst im Büro anziehst und dann auch dort wieder ausziehst und so im Büro lassen kannst? Dann kannst du ganz normal mit Sportklamotten zum Arbeitsplatz fahren!»

«Mit dem Pedelec ist man schnell und ohne zu Schwitzen im Unternehmen und mit Kleidung in den Satteltaschen hat man immer das Passende zum Anziehen.»

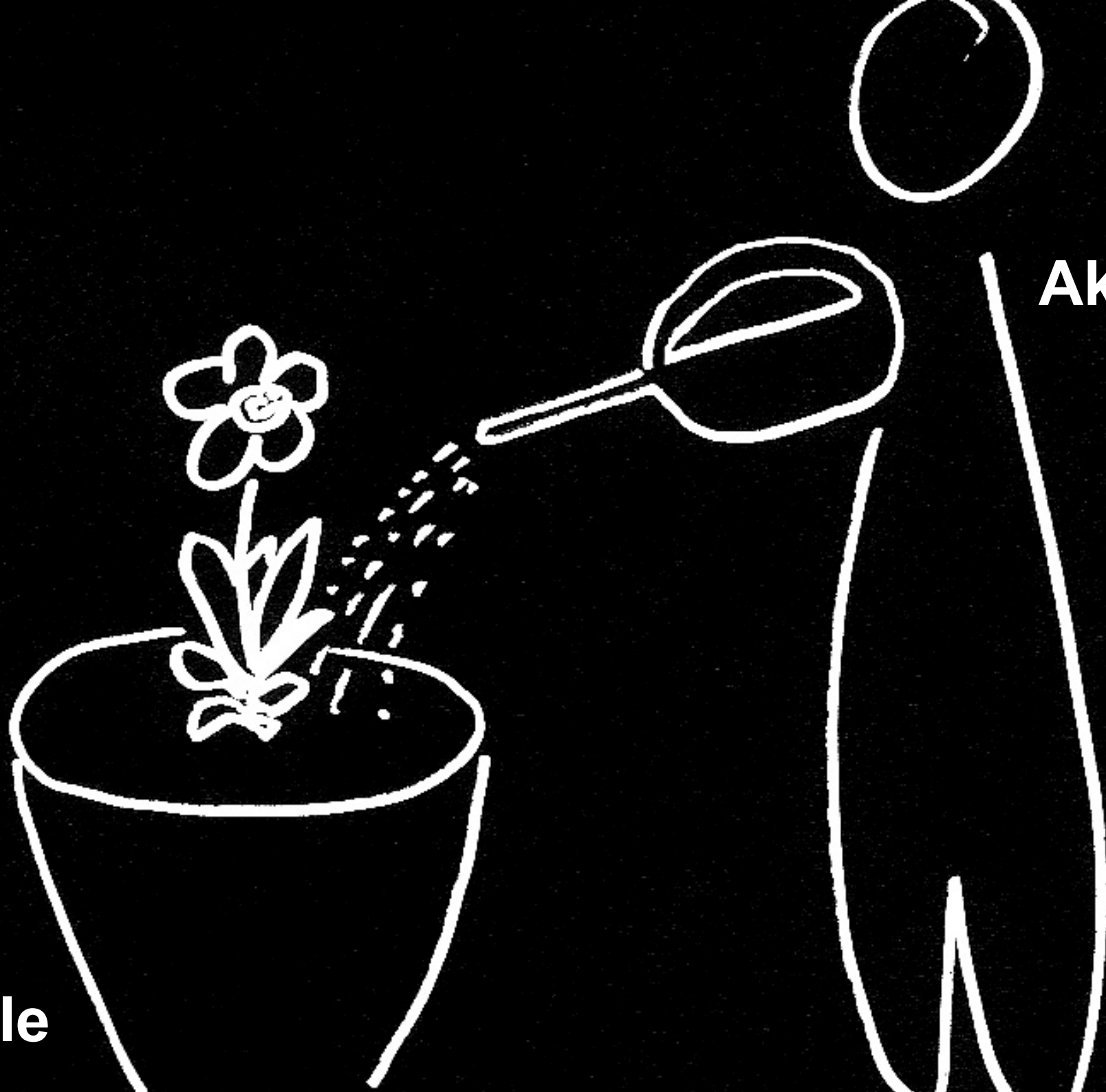
«Bei schönem Wetter fahre ich auch mit dem Rad zur Arbeit. Hab einen Rucksack dabei wo ich dann auch mal notfalls Wechselsachen oder eine Regenjacke mitführen kann. Da ich in einem Büro arbeite finde ich es sehr entspannend nach der Arbeit zu radeln, den Kopf frei zu bekommen. Ich habe eine einfache Strecke von 18 km nur an der Bar entlang. Da ich in Schicht arbeite fahre ich zur Nachtschicht nicht auf dem Rad, dass ist mir zu unsicher. Ich fahre nur no...

«Wenn es nicht regnet brauche ich keine Wechselklamotten, bei Regen ist es schlecht als Geschäftsman per Rad. Die Tasche passt beim Einsteigen auf den Gepäckträger. Ich...

Umsetzung der LV Massnahmen an Gemeindestrassen

- Koordination mit Belagssanierung
- Werkleitungsbau
- Mehrjahresprogramme / Investitionsplanung
- Projekte Schulwegsicherheit / Fussgängerübergänge

otentiale



Akteure

Art. 95* b) Fuss-, Wander- und Radwege

Der Kanton leistet den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung.

Art. 96* c) Naturereignisse

Der Kanton kann den politischen Gemeinden ausserordentliche Beiträge leisten, wenn:

- Strassen durch Naturereignisse beschädigt oder gefährdet werden;
- das Vorhaben einem dringenden Bedürfnis entspricht;
- die Kosten für Grundeigentümer und politische Gemeinde nicht tragbar sind.

Art. 97* d) Höhe

Die werkgebundenen Beiträge, einschliesslich allfälliger Bundesbeiträge, betragen:

- 50 Prozent der anrechenbaren Kosten von strassenverkehrsbedingten Umweltschutzmassnahmen;
- 65 Prozent der anrechenbaren Kosten von Fuss-, Wander- und Radwegen;
- höchstens 75 Prozent der anrechenbaren Kosten bei Naturereignissen.

Die Regierung kann den Beitragssatz für strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen bei Schutzobjekten von überregionaler Bedeutung erhöhen.

Agglomerationssituation

2001: Bericht des Bundesrates "Agglomerationspolitik des Bundes"
Agglomerationen erwirtschaften den überwiegenden Teil des BIP
2/3 der Bevölkerung lebt in Städten und Agglomerationen
Starkes Wachstum mit einer unkontrollierten Siedlungsentwicklung

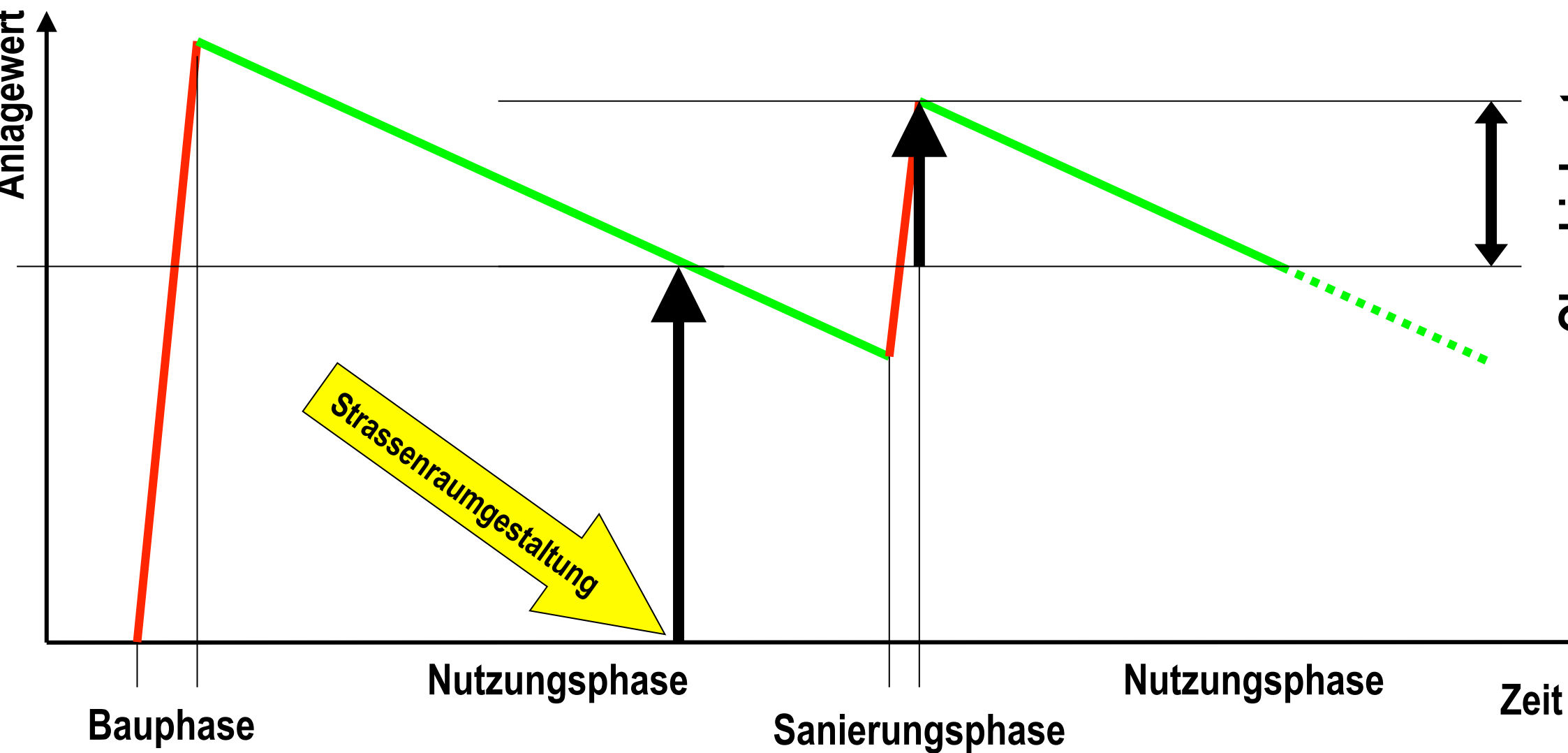
Polarisierung in den Metropolitanräumen

Soziale Entmischung

Verkehrspolitische Defizite

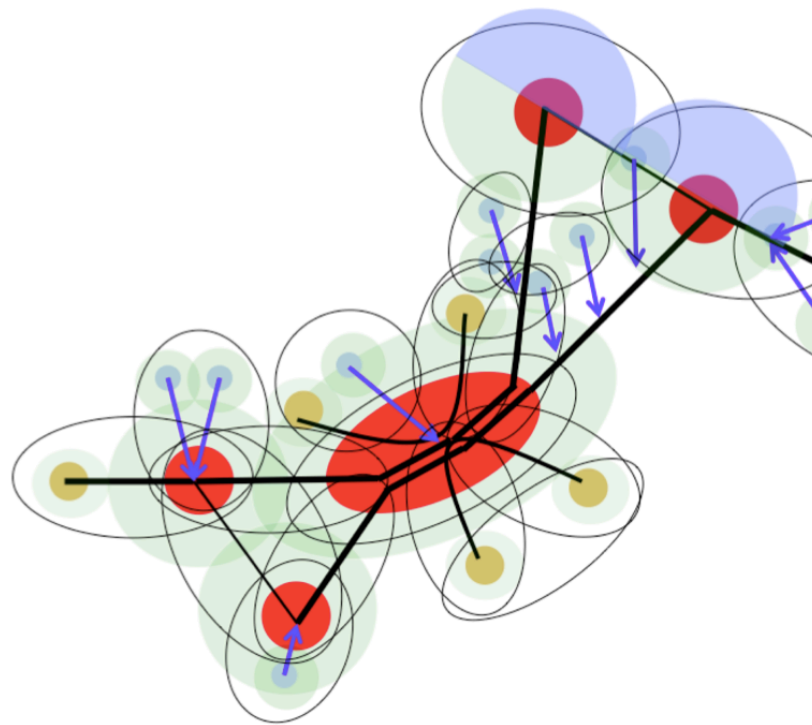
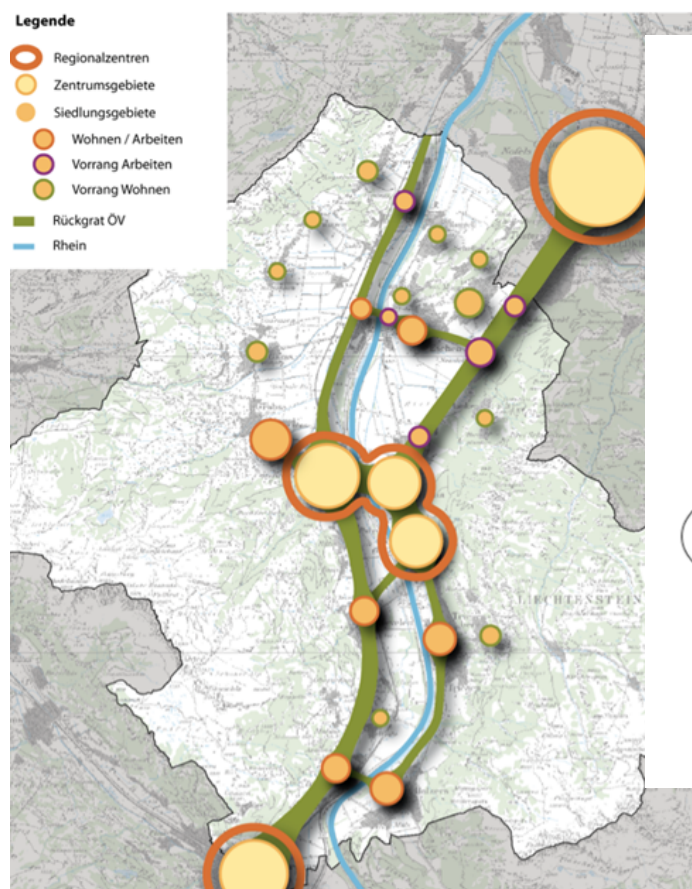
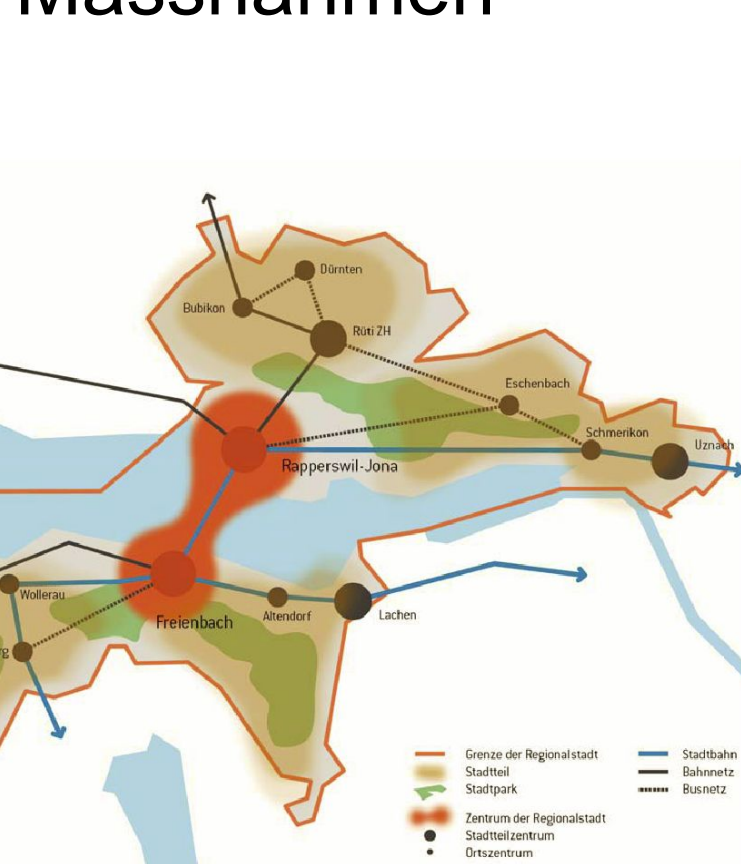
Produktivität ist durch Verkehrsprobleme stark gefährdet

**Herausforderungen können nicht im Alleingang angegangen
werden, weil die Entscheidungsräume nicht den kantons- und
grenzüberschreitenden funktionalen Räumen entsprechen**



Agglomerationsprogramme AP

AP ist ein Regionalentwicklungsprogramm, das aufzeigt, wie Siedlung und Verkehr in Zukunft aufeinander abgestimmt werden und der Gesamtverkehr nachhaltiger abgewickelt werden kann. Zukunfts- und Teilstrategien (MIV, ÖV, LV, Siedlung/Landschaft), Massnahmen



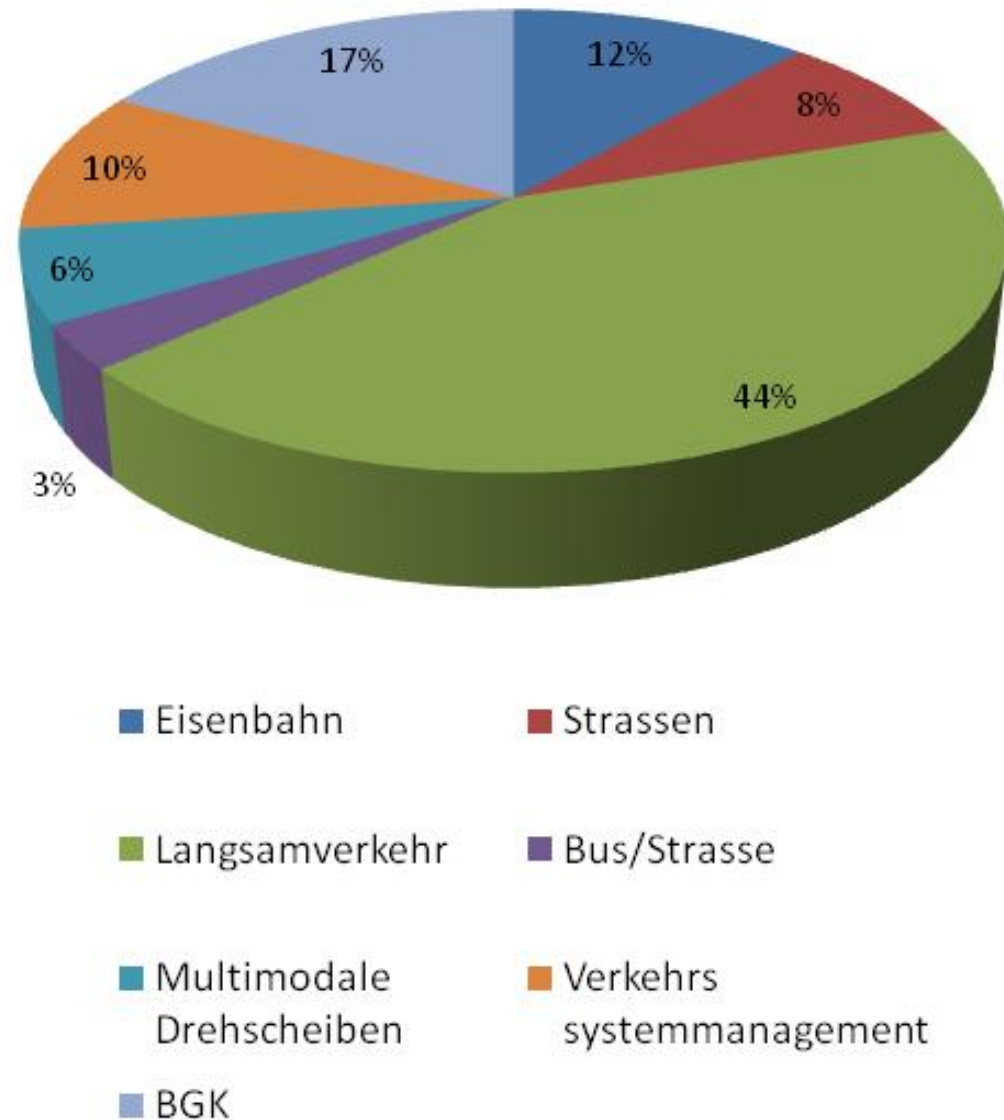
Prüfungsergebnisse

AP	Wirkungs- punkte	%	Kosten	Gesamt- kosten	Beiträge Bund A (2015-2018)	Beiträge Bund B (2019-2022)
— A - R	7	40	mittel	360 Mio.	(+7) 79 Mio.	(-5) 65
	7	40	mittel	162 Mio.	(-5) 24 Mio.	(+26) 41
ersee	4	40	tief	84 Mio.	29 Mio.	5
ardenberg - FL	6	35	mittel	45 Mio.	8 Mio.	8
eintal	(+1) 3	0			--	
e AP				651 Mio.	140 Mio. (davon 67 LV)	119

140 Mio. CHF = 8% der Bundesgelder für alle CH-Aggloprogramme
 67 Mio. CHF für LV = 25% der Bundesgelder für LV-Massnahmen in
 Aggloprogramme

Übersicht Massnahmen

Aufteilung Bundesbeiträge A-Horizont nach
Massnahmenkategorie AP im Kanton SG



Weitere wichtige Massnahmen
im nicht-infrastrukturellen
Bereich:

- OEV-Erschliessungsqualität bei Einzonungen
- Qualität der Freiraumgestaltung
- Koordinierte Parkplatz-Politik, Parkraumbewirtschaftung
- Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement