



# Stand der Netzplanung im Kanton St.Gallen

- Alltagsveloverkehr
- Freizeitveloverkehr / Mountainbike

Stenzel Ina  
Litscher Daniel



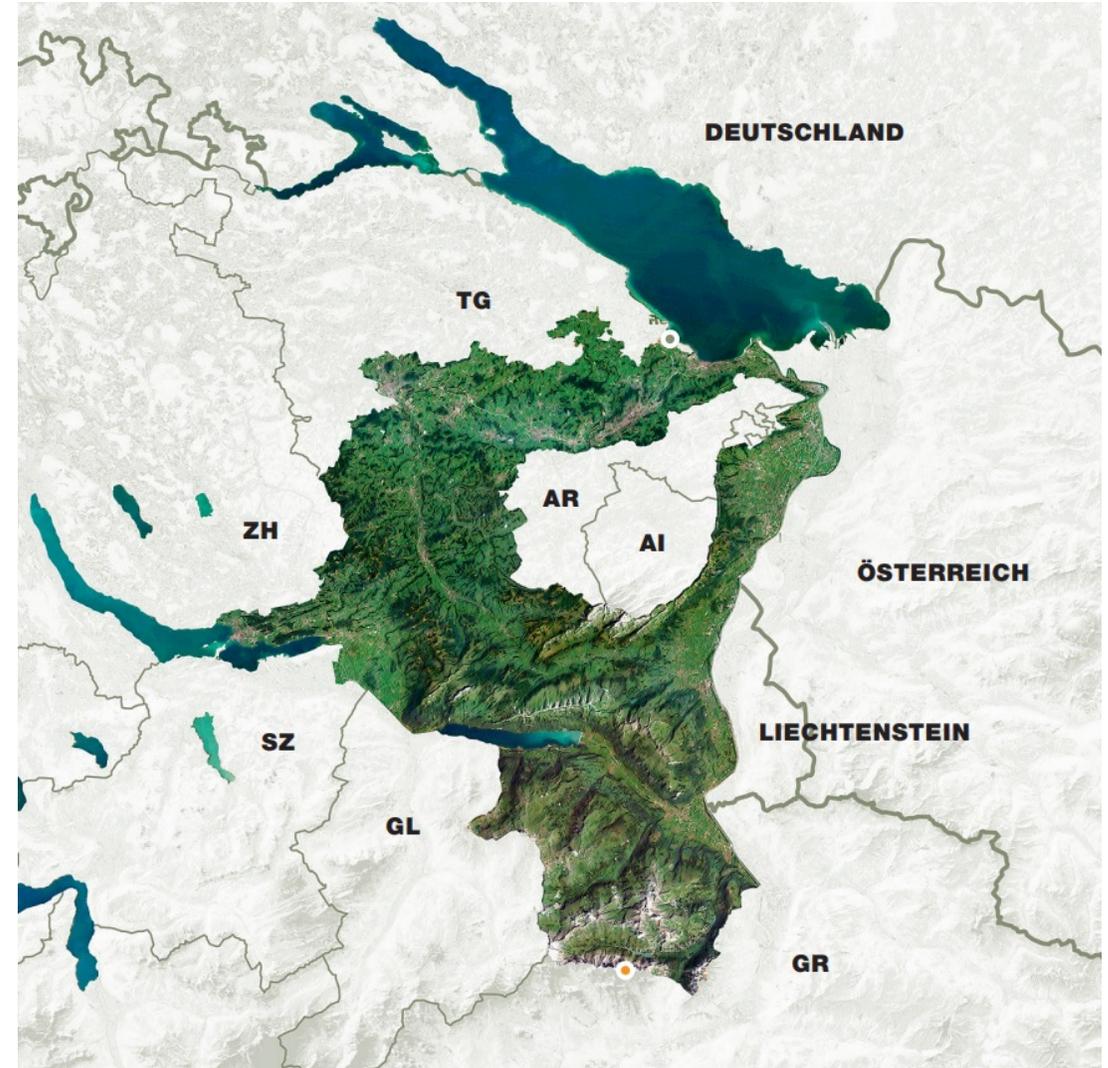
# Das ist der Kanton St.Gallen

## Ringkanton

- ca. 520'000 EW
- 75 Gemeinden
- 8 Städte mit über 10'000 EW
- 3000 km Strassen, davon 750km Kantonsstrassen

## Klassiertes LV-Netz ca.

- 4400 km Wanderwege
- **2000 km Velowege**
- **1500 km MTB-Wege**
- 270 km Skatewege



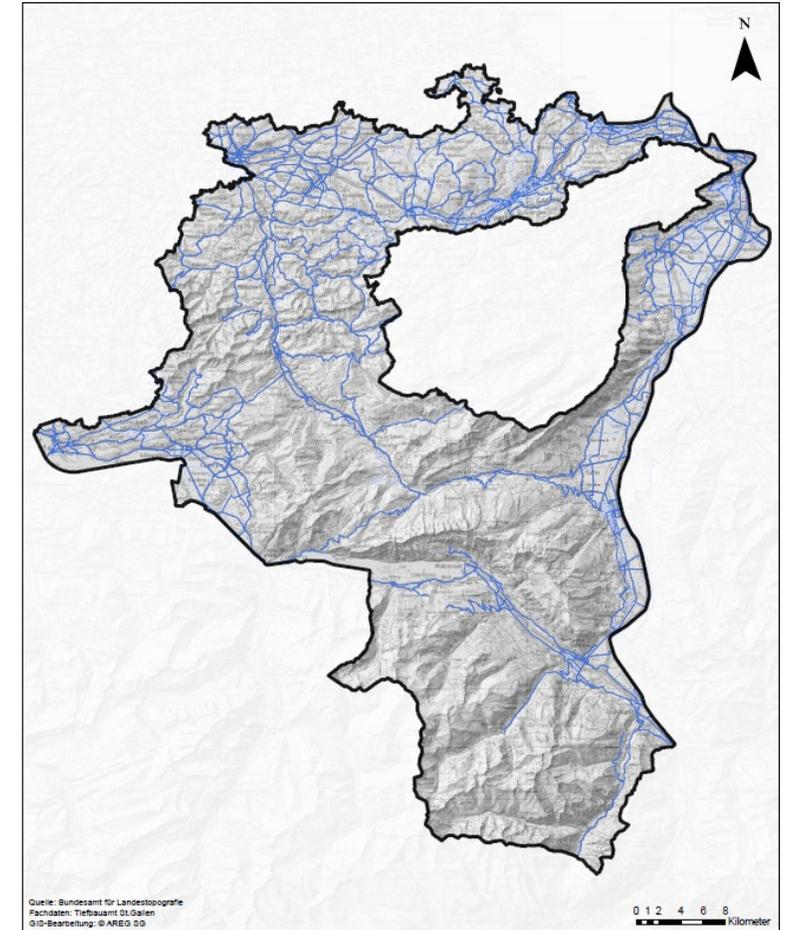
Kanton St.Gallen  
Tiefbauamt



# Alltagsvelonetz - Ausgangslage

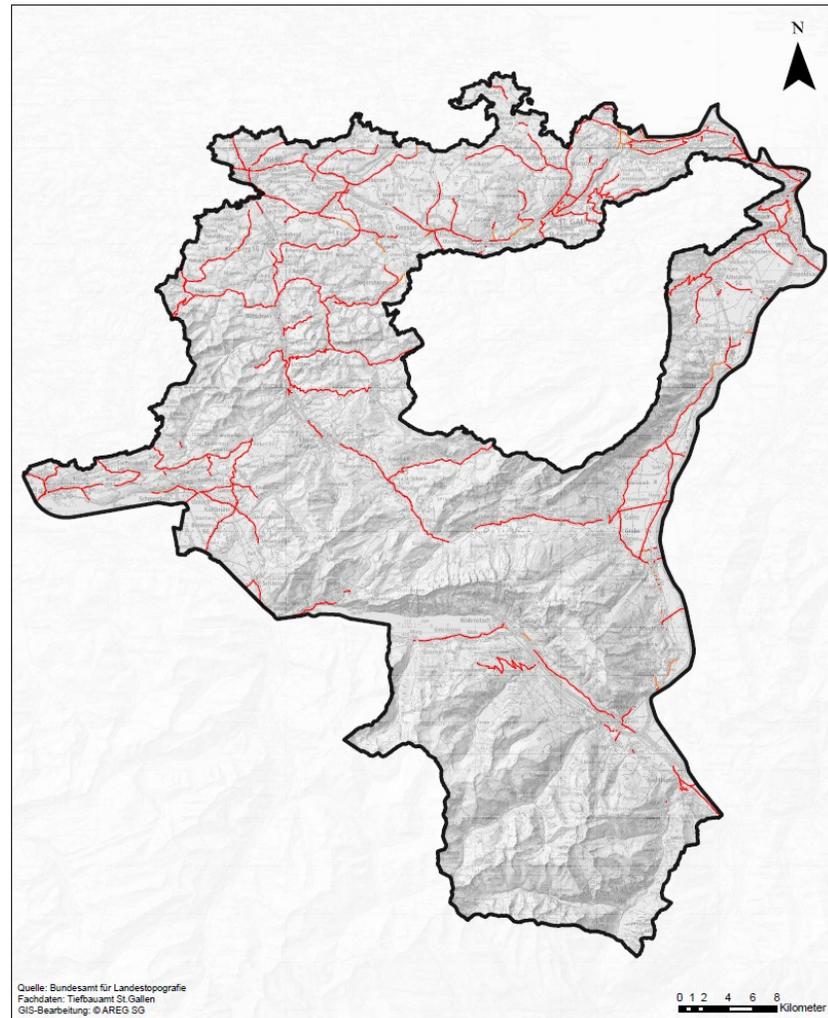
## Bestehendes Velowegnetz

- Besteht schon relativ lange
- Basiert auf Festlegungen in den Gemeindeplänen (Fuss-Wander-Radweg Pläne)
- Routen verlaufen sowohl auf Kantonsstrassen als auch auf Gemeindestrassen und -wegen
- Routenbedeutung ist unterteilt in kantonal, regional, lokal (unabhängig der Strassenklassierung) (*Zukünftig kantonal und lokal*)
- In Bergregionen (ca. 1/3 vom Kanton) aufgrund Topografie, Zugänglichkeit - sehr minimales Alltagsvelonetz
- Ist nicht im kantonalen Richtplan festgehalten
- Netzdichte ist gut, entspricht ASTRA Vorgaben

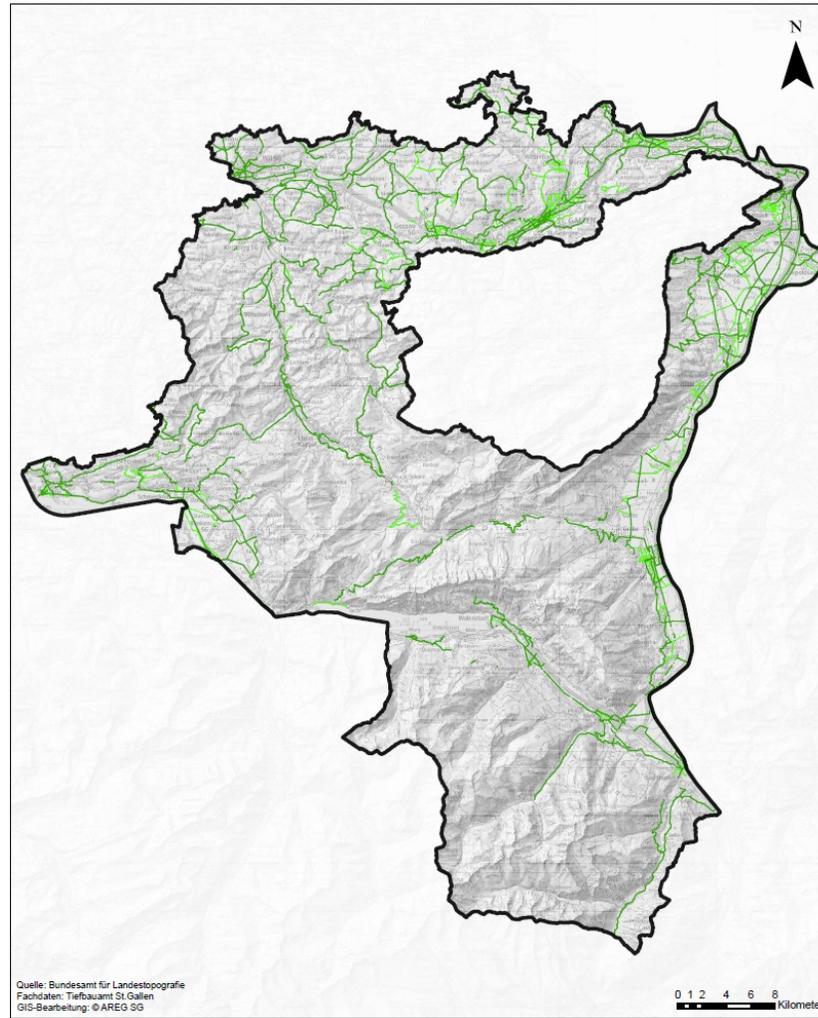


Velowegnetz Kanton SG  
(kantonale, regionale, lokale Bedeutung)

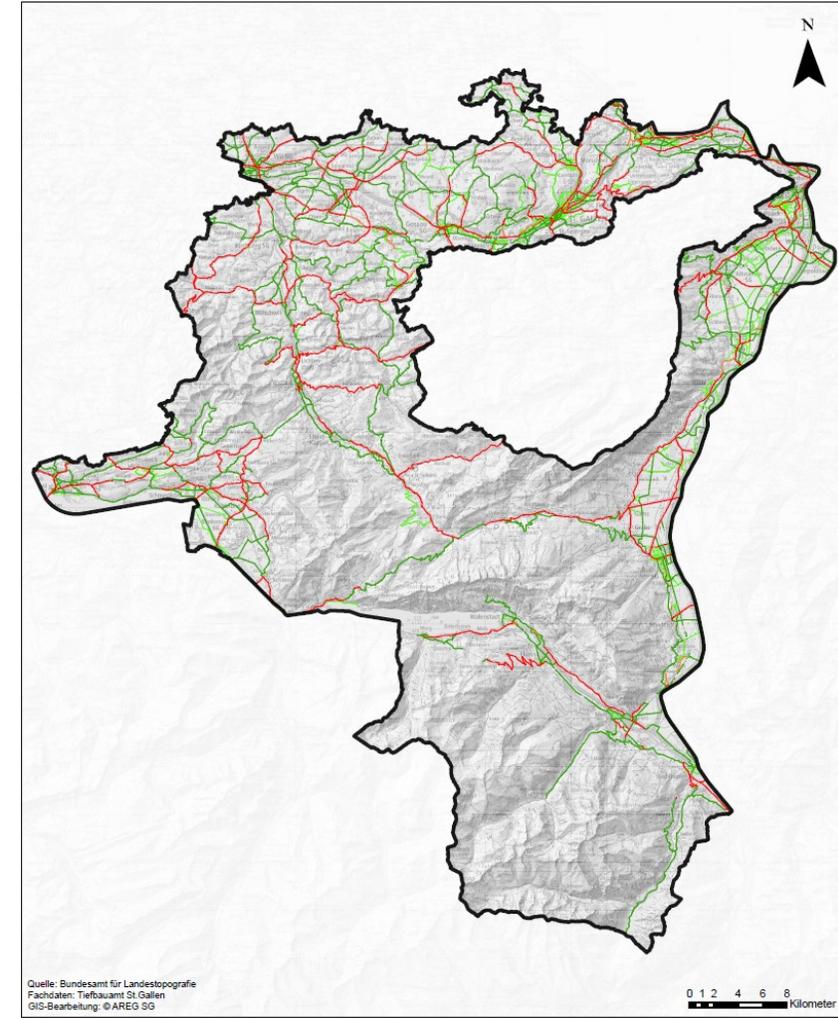
# Alltagsvelonetz - Ausgangslage



Velonetz: nur **Kantonsstrassen** (ca. 600km)



Velonetz: nur **Gemeindestrassen** (ca. 1300km)



Velonetz total: **Kantonsstrassen** + **Gemeindestrassen**

**Kanton St.Gallen  
Tiefbauamt**



# Alltagsvelonetz - Ausgangslage

## Finanzierung Fuss-Veloverkehr (Strassengesetz Kanton SG)

Strassenklassierung (Bedeutung FVV kantonal, lokal)	Finanzierung FVV (nach StrG)*
Kantonsstrassen	Kanton 65% Gemeinden 35%
Gemeindestrassen,-wege ( <u>kantonale</u> Bedeutung)	Kanton 65% (werkgebundene Beiträge) Gemeinden 35%
Gemeindestrassen,-wege ( <u>lokale</u> Bedeutung)	Gemeinden 100%

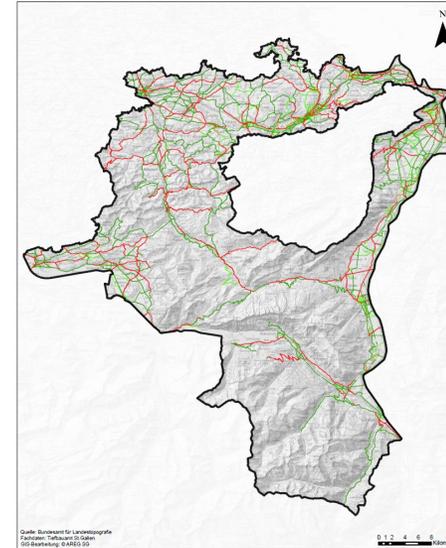
\* Gilt für Alltags-, Freizeitverkehr/MTB



# Alltagsvelonetz - Ausgangslage

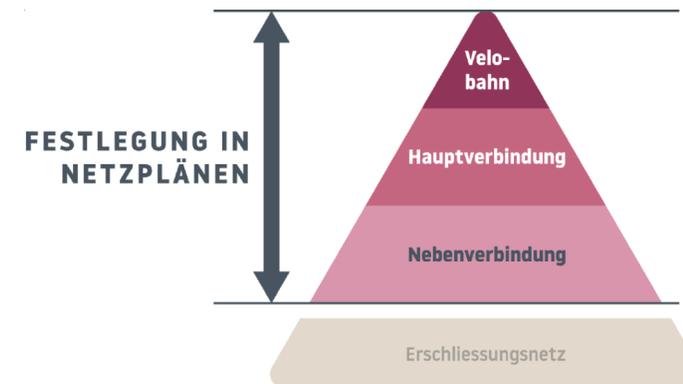
## Aufgaben bis 2027

- Überprüfung bestehendes Netz - Aktualisierung und Anpassung des Netzes wo erforderlich
- Abgleich Netzhierarchie ASTRA (Velobahnen, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen) mit Routenbedeutung (kantonal, lokal)
- Sicherstellung der Behördenverbindlichkeit



## Herausforderungen:

- Abgleich Netzhierarchie ASTRA mit Routenbedeutung SG
- Behördenverbindlichkeit und Darstellung des Netzes



# Alltagsvelonetz - Herausforderungen

## Abgleich Netzhierarchie ASTRA mit Routenbedeutung Kanton SG

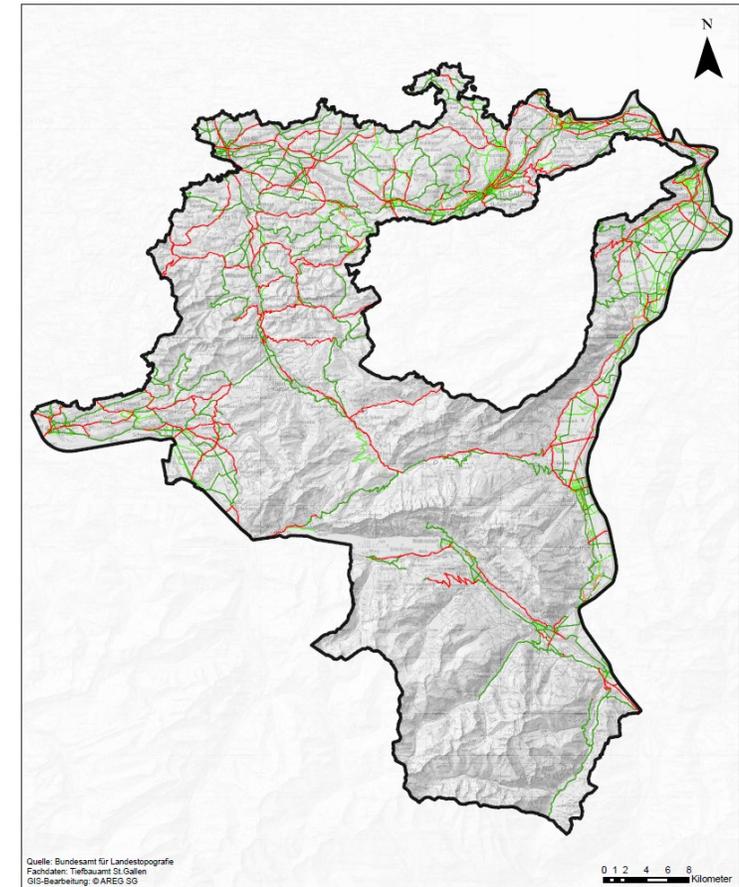
Hierarchie		Bedeutung	Strassenklassierung (Bedeutung FVV)	Finanzierung FVV (nach StrG)
Velobahnen		kantonal	Kantonsstrassen	Kanton 65% Gemeinden 35%
Hauptverbindungen		kantonal	Gemeindestrassen,-wege ( <u>kantonale</u> Bedeutung)	Kanton 65% (werkgebundene Beiträge) Gemeinden 35%
Nebenverbindungen		kantonal		
Nebenerschliessung		lokal	Gemeindestrassen,-wege ( <u>lokale</u> Bedeutung)	Gemeinden 100%

# Alltagsvelonetz - Herausforderungen

## Behördenverbindlichkeit, Darstellung Richtplan

### Velowegnetz

- Kantonaler Richtplan ist behördenverbindlich
- Velowegnetz in Richtplan (hohe Flugebene) - nur Darstellung von Netzlücken im kantonalen Richtplan (Text, ggf. Karte)
- Gemeinderichtpläne sind wegleitend, bestehendes Fuss-Wander-Velowegnetze behördenverbindlich → neu soll zukünftiges Velowegnetz auch behördenverbindlich werden (Änderung StrG; Änderung PBG)
- Velowegnetzplan (Beispielkarte rechts) soll künftig als kantonsinternes GIS-Planungstool dienen

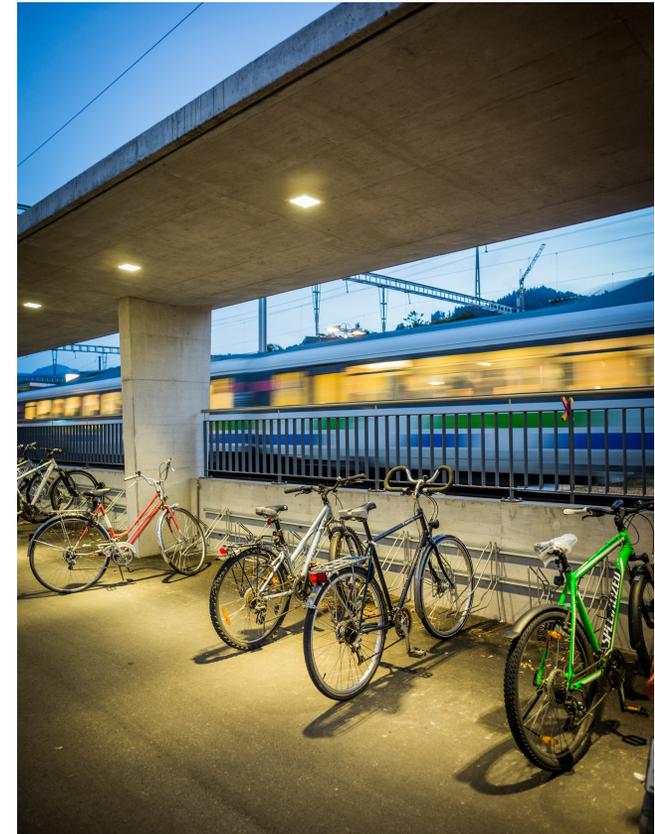


# Alltagsvelonetz - Herausforderungen

## Behördenverbindlichkeit, Darstellung Richtplan

### Veloparkierung

- wichtiges Detail aber Richtplan ist auf sehr hohe Flugebene
  - an kantonal relevanten Orten (z. B. SBB Bahnhöfe, publikumsintensiven Orten) ausserhalb Planungshoheit Kanton
  - Kantonale Verantwortlichkeit an Kantonsschulen
  - Merkblätter zur Veloparkierung von Seiten Kanton (FVV)
- Darstellung von Veloparkierung im kantonalen Richtplan wird in Frage gestellt



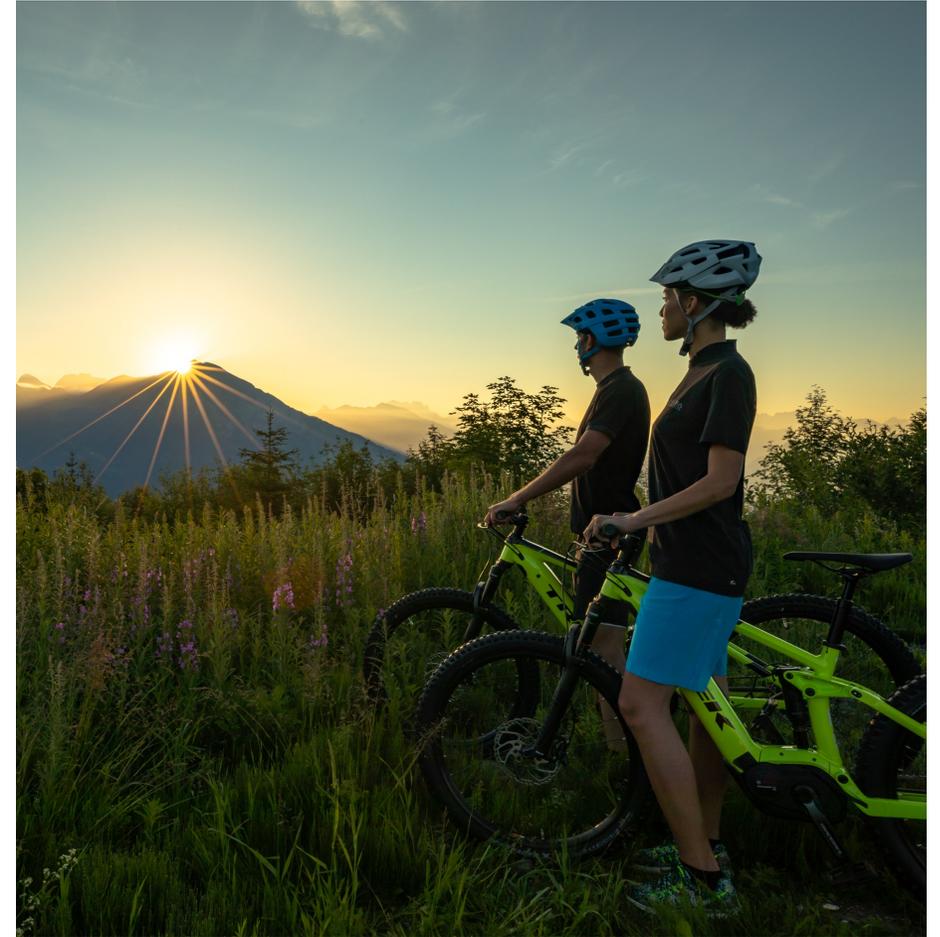
# Grundsatzentscheid Umgang Alltag / Freizeit

## Grundsatzentscheid im Kanton St.Gallen

- Freizeit Velo = SchweizMobil (Velowandern)
  - Freizeit Velo = MTB
- Restliches (bestehendes) Netz ist «Alltagsverkehr»
- Freizeitrouten (CHM) können das Alltagsnetz überlagern

## Warum wird dies so gehandhabt?

- Zugang Freizeiteinrichtungen sind Bedürfnisse im Alltag
  - Unnötige Umwege sind auch bei alltäglichen Freizeitwegen zu verhindern
  - Gleiche Bedürfnisse für Freizeit und Alltag
- Grundsätzlich attraktive, direkte und sichere Verbindungen

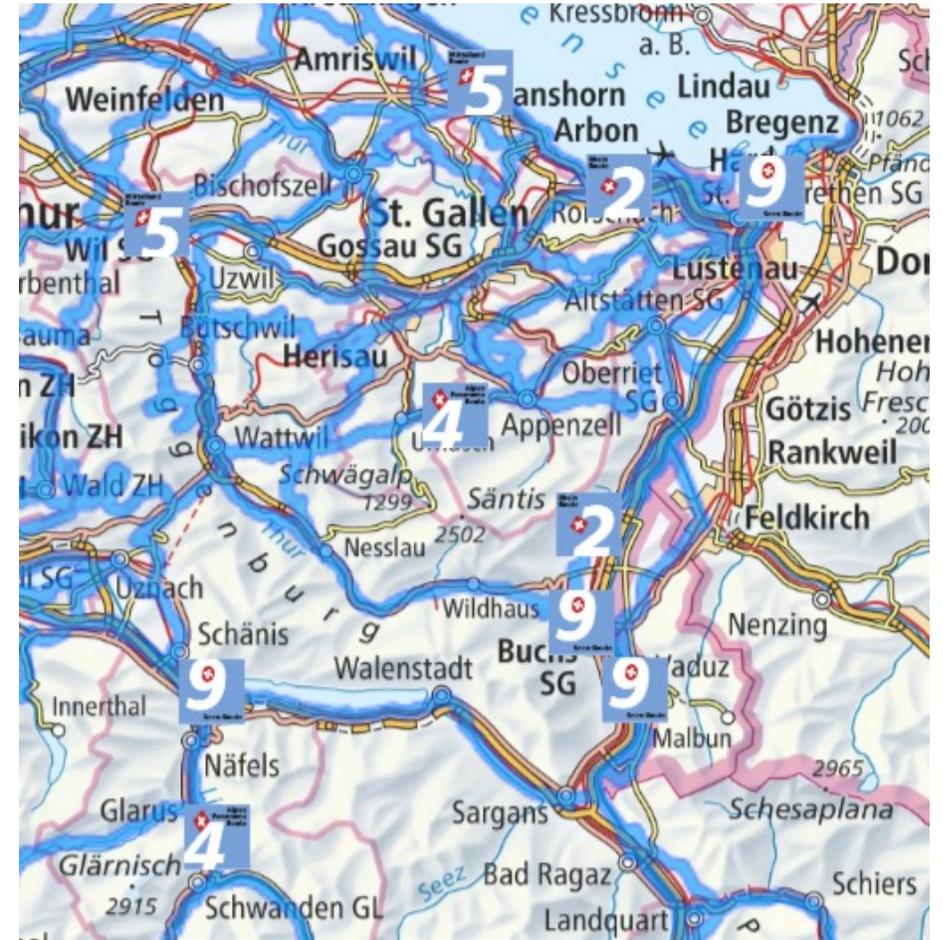


Quelle: ThomasKessler Visuals

# Umgang mit Velowandern / Veloland Schweiz

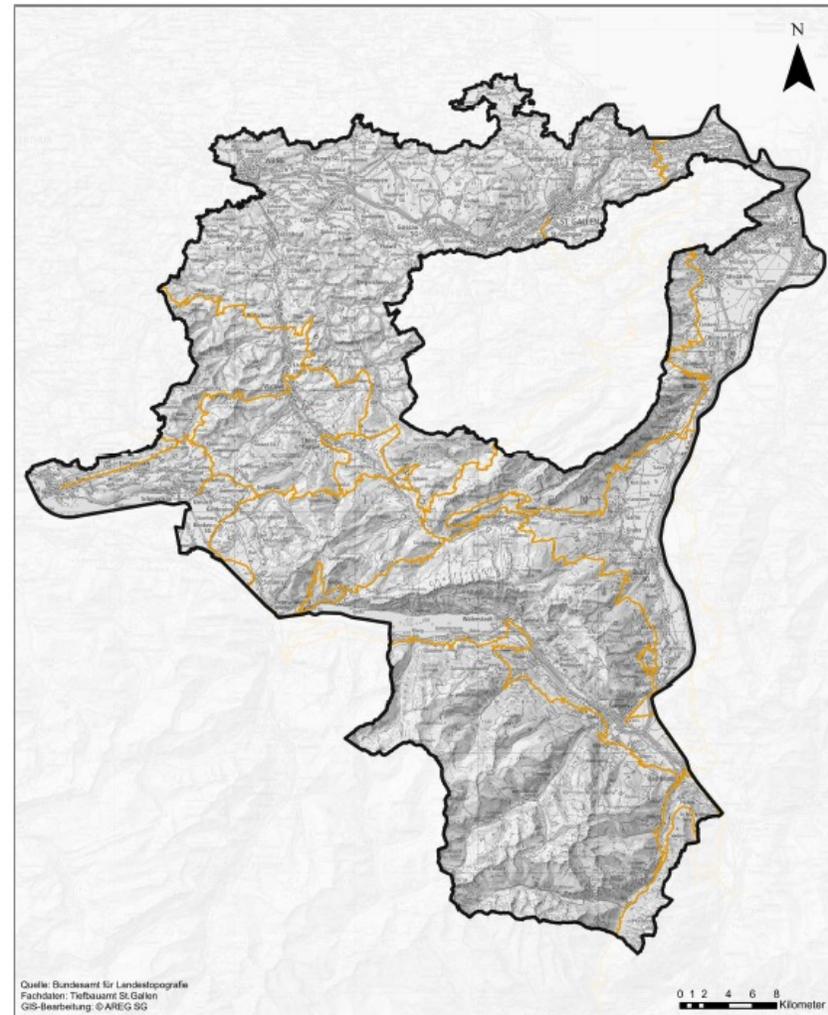
## Vorgehen im Kanton St.Gallen

- ständiger Austausch mit CHM
  - jährliche Sitzung mit CHM inkl. Tourismus
  - jährliche Sitzung betreffend Veloland 2030
- Nachführung der Schwachstellen / Änderungsvorschläge durch Kanton
- Unterstützung von CHM bei Gemeindegesprächen
- CHM Routen werden grundeigentümergebunden gesichert
- Das Alltags- und Freizeitnetz bilden zusammen DAS Netz

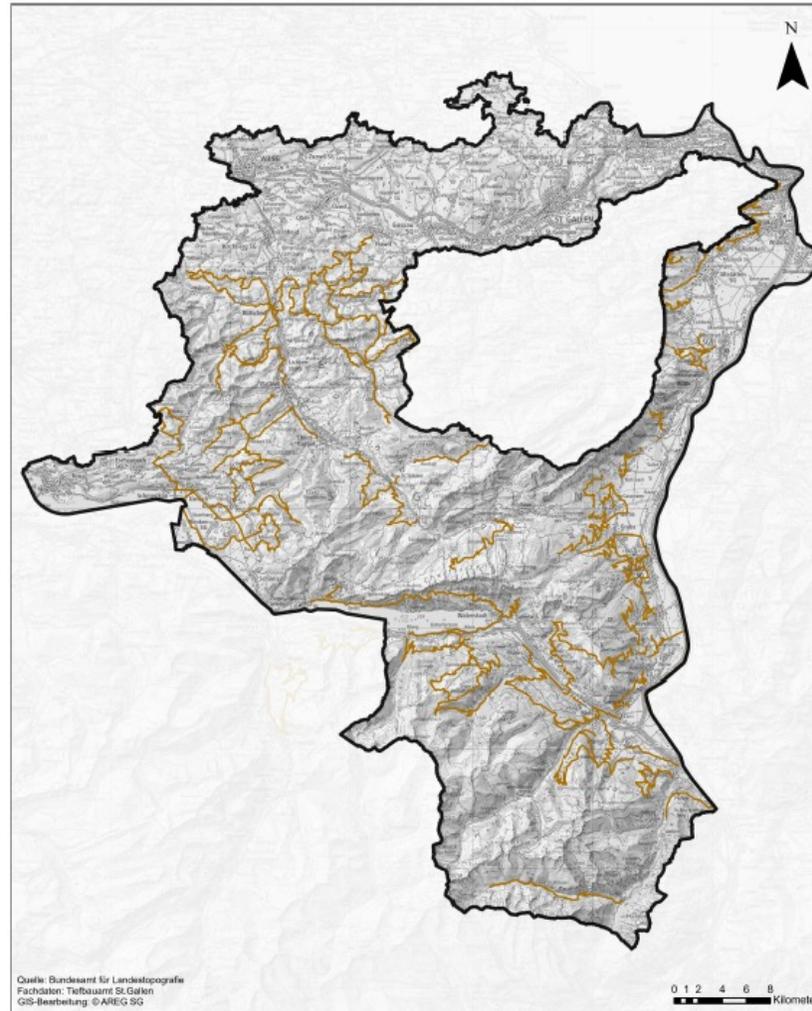


Quelle: Homepage SchweizMobil

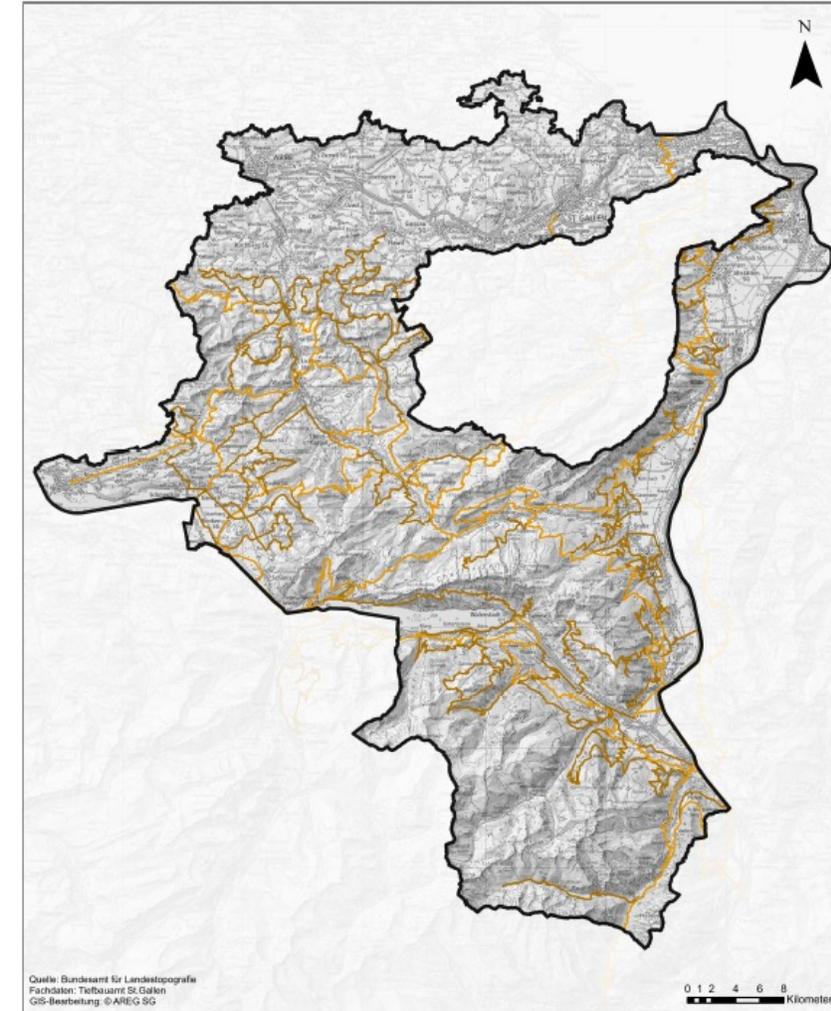
# MTB-Netz - Ausgangslage



MTB-Netz: **nur kantonale Bedeutung** (ca. 460- km)



MTB-Netz : **nur regionale Bedeutung** (ca. 680 km)

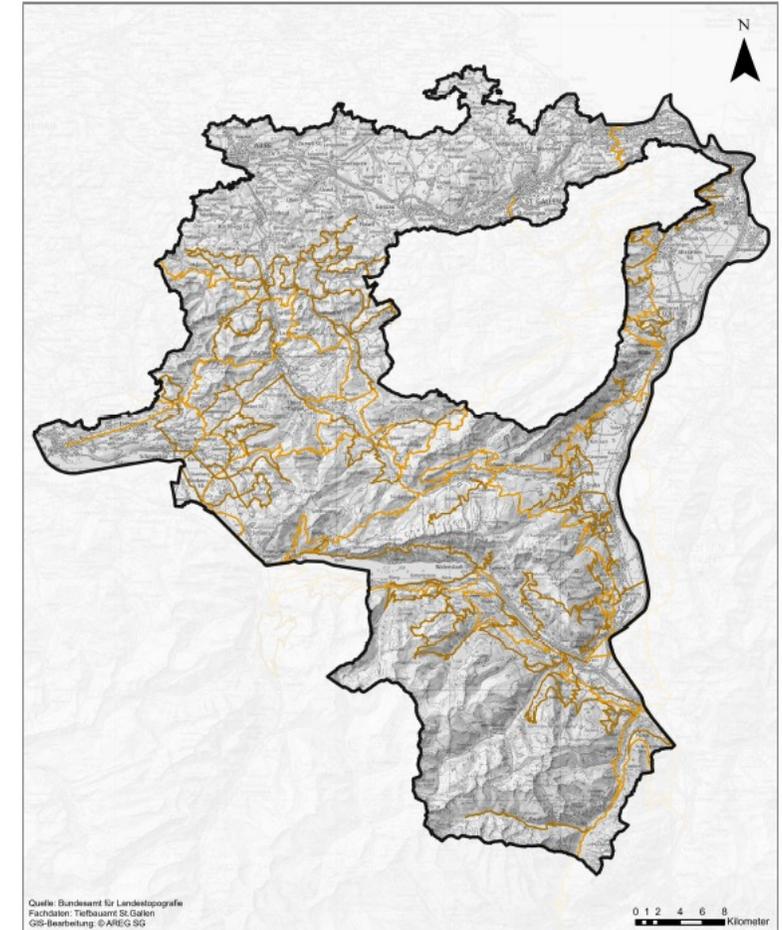


Velonetz total: **kantonale + regionale** (+1'000 km)

# MTB-Netz - Ausgangslage

## Bestehendes MTB-Netz

- Besteht schon relativ lange
- Routenbedeutung ist unterteilt in kantonal und regional (*Zukünftig kantonal und lokal*)
- Ist nicht im kantonalen Richtplan festgehalten
- Ist meistens in den Fuss-, Wander- und Radweg Plänen der Gemeinden enthalten (*grundeigentümergebunden gesichert*)
- Führt konsequent auf öffentlich klassierten Strassen und Wegen (*keine Aufhebung durch Besitzerwechsel möglich*)
- Änderungen nur mit Teilstrassenplanverfahren (*Bewilligung durch Kanton*)



MTB-Netz Kanton SG 1'140km  
(zukünftig alles kantonale Bedeutung)

# MTB-Netz - Bestand



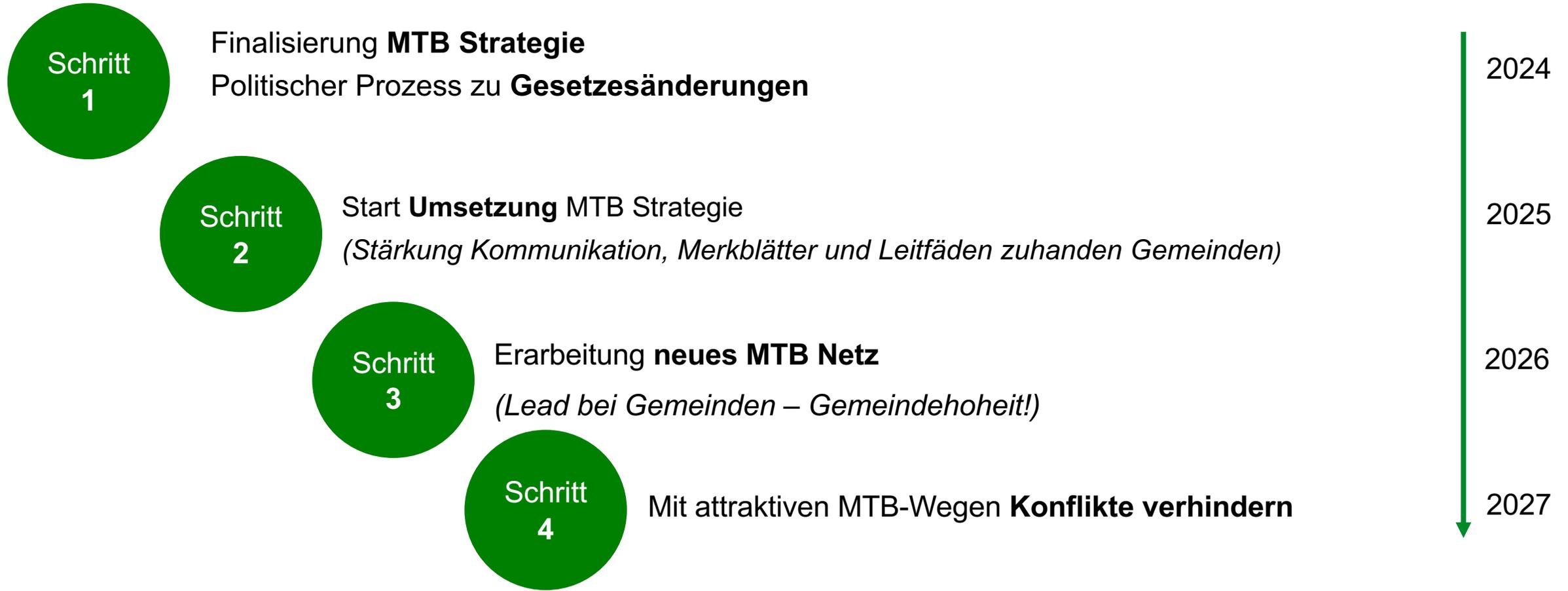
Foto: UrbanEngelPerspectiva

## Probleme im bestehenden MTB-Netz

- Entspricht nicht den Anforderungen der heutigen Mountainbikenden
- Unattraktives Netz bedeutet, dass Wege / Herausforderungen selbständig gesucht werden
- Wilde Fahrten durch Wald / Naturschutzgebiete / Wildruhezonen etc. sind die Folge
- Konflikte mit Jägern, Forst, Naturschutz etc.
- Unklarheit, wo Mountainbike gefahren werden darf (verschiedene Meinungen / Haltungen)
- Differenzierte Auslegeordnung des Art. 43 SVG

# MTB-Netz - Planung

## Netzplanung – in vier Schritten zum neuen MTB Netz



# MTB-Netz – drei wesentliche Herausforderungen

## Richtplan

- Bei neuem MTB-Netz flächendeckend Netzlücken vorhanden  
(*ggf. Text im Richtplan*)

## Gemeindehoheit

- Gemeindehoheit = Lead bei Gemeinden  
(*Kanton kann nur unterstützen*)

## Haftung

- Ängste vor Haftung = Konflikte bei Planung  
(*Insbesondere im Bereich Unterhalt bei MTB*)

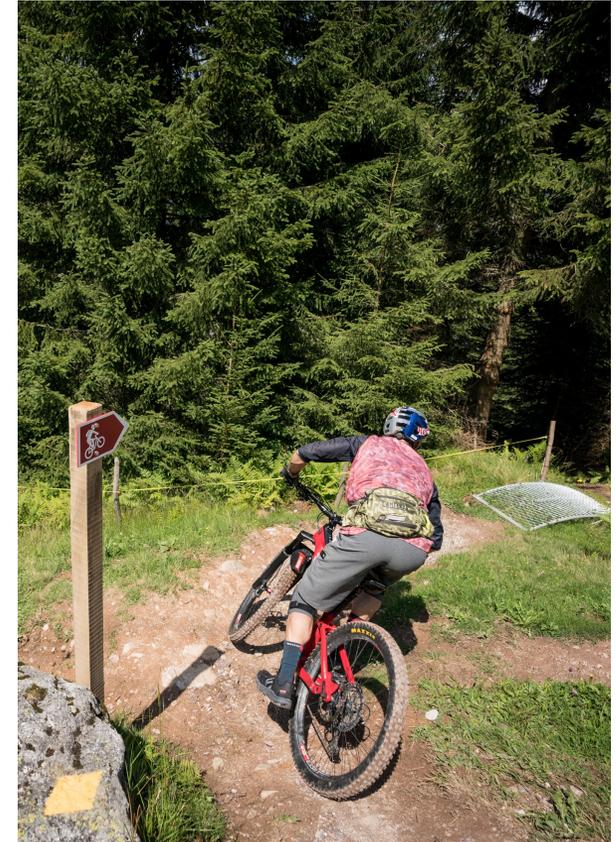


Foto: UrbanEngelPerspectiva

# Widerspruch im Bundesgesetz über Velowege (SR 705)



Foto: Heidiland Tourismus AG

## Art. 6 Planungsgrundsätze

## Widersprüche zwischen Velo und MTB

*Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass:*

*b. die Netze eine angemessene Dichte und die Velowege eine **direkte Streckenführung** aufweisen;*

*c. die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, **getrennt** vom motorisierten Verkehr und **vom Fussverkehr** geführt wird;*

*d. die Velowege einen **homogenen Ausbaustandard** aufweisen;*

Im MTB steht die **Qualität** im Vordergrund. Umwege werden im MTB in Kauf genommen für eine hohe Qualität.

**Koexistenz** Wandern und MTB widerspricht dem Grundsatz, «getrennt vom Fussverkehr».

Homogener Standard ist im MTB teilweise gewünscht, um **Abwechslung und Attraktivität** zu erreichen.



**Danke für die Aufmerksamkeit**