



STANDPUNKT

Modal Split – Entwicklung Stadt St.Gallen

focus 2/24

Mai



Markus Buschor
Stadtrat St.Gallen,
Vorsteher Direktion
Planung und Bau

In der Stadt St.Gallen soll das Verkehrsaufkommen gemäss den Prognosen des Bundes auch in den kommenden Jahrzehnten weiter zunehmen. Damit die Stadt nicht im Stau versinkt, setzt St.Gallen seit Längerem auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Übergeordnetes Ziel ist, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und damit eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs auf den städtischen Strassen zu vermeiden. Mit der Annahme des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 7. März 2010 die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung von öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr festgesetzt.

Gleichgerichtete Zielsetzungen und auch Massnahmenvorschläge für die Bewältigung des künftigen Verkehrs in der Stadt St.Gallen wurden seither im städtischen Richtplan, im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach sowie im Energiekonzept 2050 formuliert und laufend umgesetzt. Die Überlegungen hat die Stadt im Jahr 2015 im Mobilitätskonzept 2040 zusammengeführt. Gegenüber dem Zustand 2010 soll die Anzahl Wege beim öffentlichen Verkehr um die Hälfte, beim Fussverkehr um einen Drittel erhöht, und

beim Veloverkehr sogar verdoppelt werden. Das Mobilitätskonzept 2040 wird zurzeit zum Mobilitätskonzept 2050 weiterentwickelt.

«Die Anzahl Wege beim öffentlichen Verkehr sollen um die Hälfte und beim Fussverkehr um einen Drittel erhöht werden, beim Veloverkehr sogar verdoppelt werden.»

Dabei werden insbesondere die in der Zwischenzeit umgesetzten Massnahmen, die Aktualisierung der Bundesprognosen, die Auswirkungen des politischen und gesellschaftlichen Wandels sowie die technologischen Trends mitberücksichtigt.

Das Velo mit Rückenwind

Aktuelle Zahlen zum Modal Split zeigen, dass die Stadt St.Gallen bezüglich ihrer Zielsetzung auf dem richtigen Weg ist. Beim motorisierten Individualverkehr ist in der Stadt tatsächlich eine Plafonierung des Verkehrs zu erkennen (auch wenn der Verkehr auf der Stadtautobahn weiterhin zunimmt). Gleichzeitig gewinnt das Velo immer mehr an Bedeutung. Der Anteil an mit dem Velo zurückgelegten Strecken hat sich bis 2021 allein seit 2015 fast verdoppelt.

Gemäss Städtevergleich Mobilität, der die Entwicklung im Modal Split der sechs bevölkerungsreichsten Deutschschweizer Städte vergleicht, liegt der Anteil des Veloverkehrs in St.Gallen zwar noch deutlich tiefer als in den übrigen Städten. Allerdings ist in St.Gallen aber die grosse Steigerung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb von zehn Jahren auffällig.

Liebe Leserin, lieber Leser

Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr – das sind die drei Säulen einer nachhaltigen städtischen Mobilität. Dazu muss der Modal Split – also der Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehr – weg vom motorisierten Individualverkehr zugunsten der genannten Verkehrsträger verschoben werden. Die drei Verkehrsträger sind flächen- und energieeffizienter, und sorgen so für bessere Lebensqualität in den Städten. Die Städte haben das erkannt, wie der Städtevergleich Mobilität 2021 zeigt. Der Fussverkehr, das Velo und der ÖV haben in allen teilnehmenden Städten einen hohen Stellenwert, während die Bedeutung des Autos leicht abnimmt. In Basel, Bern und Zürich besitzt nur noch jede dritte Person ein Auto.

Wie gelingt eine Verschiebung des Modal Splits in den Städten weg vom MIV? Dieser Frage geht die vorliegende Ausgabe des focus nach. Stellung nehmen die Verkehrsdirektoren aus St.Gallen (Markus Buschor) sowie Bellinzona (Simone Gianini im Interview), dem Gewinner des Prix Flux. Den Schwerpunkt bestreiten Bernhard Adamek (VöV) und Laurent Roux (Verkehrsbetriebe Luzern).

Gute Lektüre!

Inhalt

Standpunkt 1

Interview 3

Thema 4

Angebotsausbau und Mobilitätswandel

Für eine dauerhafte Veränderung des Mobilitätsverhaltens bedarf es neben Push- und Pull-Massnahmen auch einer Änderung im Bewusstsein und Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Für die Verkehrsplanenden bedeutet dies, dass der Mehrwert für die Nutzenden im Vordergrund stehen muss und ein integriertes Verkehrs- und Angebotsmodell über Systemgrenzen hinweg entwickelt werden soll.

In den letzten Jahren hat die Stadt St.Gallen mit Angebotsausbauten für den öffentlichen Verkehr sowie Infrastrukturausbauten für den

Fuss- und Veloverkehr und auch den öffentlichen Verkehr die Grundlage für eine vermehrte Nutzung der nachhaltigen Verkehrsmittel verbessert. Zusammen mit dem E-Bike-Boom und einem gewissen gesellschaftlichen Wandel im Zuge der Klimadebatte und der Coronapandemie ist damit der Weg für eine nachhaltigere Mobilität geebnet.

Der Erfolg gibt der Stadt auf dem bisher eingeschlagenen Weg recht. Die künftige verkehrliche Entwicklung in der Stadt St.Gallen ist dennoch von vielen Faktoren abhängig. Neben der Verbesserung der Infrastruktur wird insbesondere die Entwicklung bzw. das Wachstum der Bevölkerung zentral sein, und mit ihr das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt und der Region. Künftige Überlegungen werden zudem die technologischen Trends (Digitalisierung, automatisiertes Fahren) vermehrt mitberücksichtigen müssen.

In der Verantwortung steht jedoch nicht allein die Stadt. Auch die Umlandgemeinden, der Kanton und der Bund müssen aktiv dazu beitragen, dass die Erreichbarkeit der Stadt und der Region optimiert und gleichzeitig die Umweltfolgen der Mobilität minimiert werden können. Neben der Veränderung beim Modal Split spielt auch die verträgliche Abwicklung des Verkehrs eine grosse Rolle für die Lebensqualität in der Stadt. Daher setzt die Stadt vermehrt auf Temporeduktionen und zählt dabei auf grösseres Verständnis und grössere Unterstützung von Kanton und Bund.

Positionspapier des Städteverbandes «Für eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche urbane Mobilität»

Um die Erreichbarkeit der Städte zu gewährleisten, die Lebens- und Aufenthaltsqualität im urbanen Raum zu verbessern und die klimatische Herausforderung zu meistern, verfolgen die Städte zwei Hauptziele:

1. Die städtische Mobilität soll flächeneffizienter gestaltet werden;
2. Die städtische Mobilität soll sowohl in sozialer als auch ökologischer (Treibhausgasemissionen und Ressourcenverbrauch) und wirtschaftlicher Hinsicht nachhaltiger werden. Die externen Kosten der verschiedenen Fortbewegungsmittel und des Mobilitätskonsums müssen transparenter werden.

Um diese Ziele zu erreichen, setzen die Städte sukzessive auf die drei Säulen einer nachhaltigen städtischen Mobilität,

1. Fussverkehr,
2. Öffentliche Verkehrsmittel und
3. Veloverkehr,

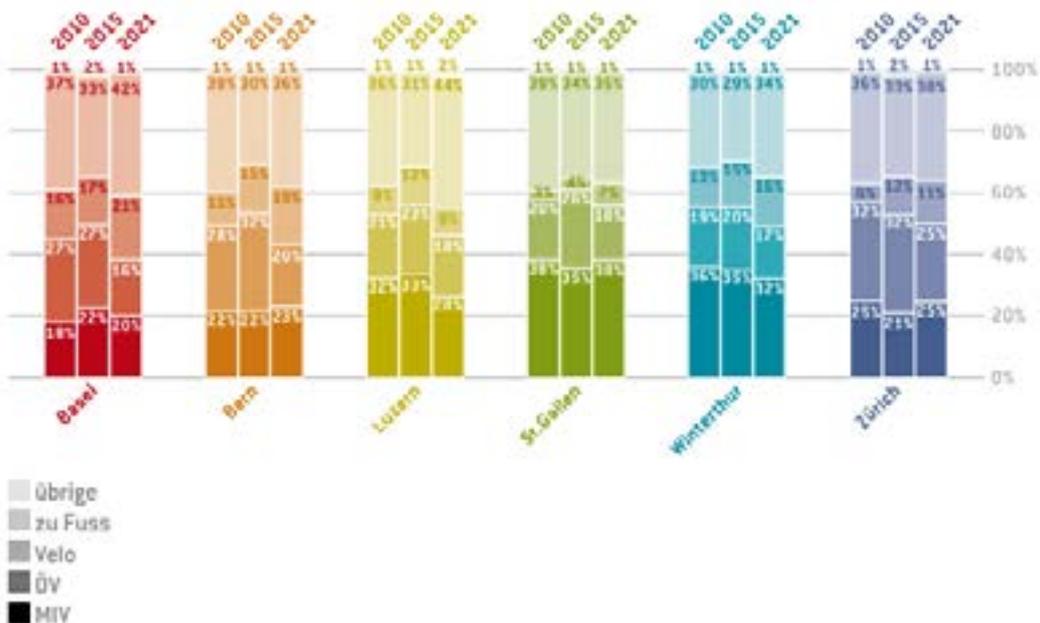
sowie auf eine gute Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft.

[Positionspapier des Städteverbandes.](#)

Der Modal Split

Der Modal Split beschreibt die prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf einzelne Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen. Modalsplits können anhand diverser Masseinheiten berechnet werden, z.B. bezogen auf Anzahl Wege, Distanzen oder Unterwegszeiten. Eine gängige Modalsplit-Auswertung der Mikrozensusdaten erfolgt anhand der Hauptverkehrsmittel pro Weg. In dieser Vorgehensweise sind nicht Personen die Untersuchungseinheiten, sondern ihre Wege.

Städtevergleich Mobilität: Die sechs grössten Deutschschweizer Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich haben zum dritten Mal einen gemeinsamen Bericht erarbeitet. [Städtevergleich Mobilität](#)



INTERVIEW

«Die Krönung der Arbeit»

**Simone Gianini (48)****ehem. Stadtrat von Bellinzona**

Simone Gianini, 48 Jahre, ist verheiratet und Vater von drei Kindern, Mitinhaber einer Anwalts- und Notariatskanzlei mit Sitz in Lugano, und war von 2012 bis 2024 Stadtrat von Bellinzona (ab 2021 Vizestadtpräsident) und Leiter des Departements Raum und Mobilität, zuständig für Raumplanung, privates Bauwesen, Kataster und Mobilität, öffentlicher und privater Verkehr. Seit 2012 ist er Präsident der regionalen Verkehrskommission des Bezirks Bellinzona, und am 22. Oktober 2023 wurde er in den Nationalrat gewählt.

Auf dem Bild: Simone Gianini erhält den Prix FLUX 2023 von der Präsidentin der Jury, Nationalrätin Florence Brenzikofer.

Bellinzona hat im letzten Jahr den Mobilitätspreis «FLUX - Goldener Verkehrsknoten» für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes gewonnen. Was waren die Ziele des Projekts?

Nachdem 2014 das ÖV-Angebot massiv ausgebaut und 2016 die Renovierung des SBB-Bahnhofs abgeschlossen wurde, konnten wir 2019 auch den Bau des neuen intermodalen Verkehrsknotens abschliessen – eine echte Verkehrsplattform, die das lokale öffentliche Verkehrsnetz und die private Mobilität über einen neuen Busbahnhof und neue Parkmöglichkeiten mit der Eisenbahn verbindet. Dieser Bereich von Bellinzona ist ein bedeutendes Zentrum des ÖV für den Ballungsraum und Eingangstor zum AlpTransit im Tessin. Das Projekt war Gegenstand zur Neuordnung der Verkehrsströme, wodurch die Verbindungen verbessert wurden, über die man im Zug, im Bus oder mit dem Privatfahrzeug (inkl. Velo) gelangt. Für die Gemeinde stellte der intermodale Verkehrsknoten eine echte Revolution im Bereich des Verkehrsmanagements dar, und die Verleihung des nationalen Preises «FLUX – goldener Verkehrsknoten» bedeutete die Krönung der Arbeit, die in Synergie zwischen Gemeinde-, Kantons- und Bundesbehörden geleistet wurde.

Wie hat sich der Verkehr, die Lebensqualität und die Wirtschaft seither entwickelt?

Der intermodale Verkehrsknoten ermöglichte tatsächlich einen besseren Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz. Durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wurde die Lebensqualität und die Umwelt gefördert. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Lang-

samverkehr (LV) gewidmet, indem ein dichtes Veloverleihernetz, Velostellplätze und die erste Velostation südlich der Alpen eingeführt wurden. Der Verkehrsknoten hat sich sofort als neues städtisches Highlight etabliert, das mehr Reisende – einschliesslich Touristen – in die Stadt bringt und so den potenziellen Kundenkreis für den lokalen Handel vergrössert.

Welchen Effekt hat das Projekt Bahnhofplatz auf den Modal Split?

Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels 2020 hat der Verkehrsknoten dazu beigetragen, dem ÖV einen entscheidenden Impuls zu verleihen, was zu einer Verdopplung der täglichen Benutzer des Bahnhofs Bellinzona führte. Die Auswirkungen waren auch deshalb so stark, da im Zuge des Umbauprojekts auch das Angebot des öffentlichen städtischen Personenverkehrs ausgebaut wurde. Der Modal Split hat sich damit zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs verbessert: Der MIV-Anteil, der im Jahr 2012 über 70 % lag, ist heute im Bezirk Bellinzona auf 64 % gesunken. Dies ist ein gutes Zeichen dafür, dass das Ziel des derzeit ausgearbeiteten Agglomerationsprogramms der 5. Generation erreicht werden kann, bis 2040 eine weitere Erhöhung des Anteils des ÖV (12 %) und des LV (35 %) und somit eine MIV-Quote von maximal 53 % zu erzielen.

Bellinzona verfolgt eine ambitionierte Velostrategie: Bis 2040 soll sich der Anteil der Velofahrer/-innen am Verkehr auf 6,4 Prozent verdoppeln. Was sind die wichtigsten Massnahmen?

Bellinzona hat im 2021 aufgestellten Kommunalen Aktionsplan (PAC) das Ziel festgelegt, sich von einer noch eher am Auto orientierten Stadt zu einer Velostadt zu entwickeln. Als erstes Instrument wurde der Kommunale Radverkehrsplan (PMC) erstellt, der Investitionen von über 30 Millionen Franken innerhalb der nächsten 15 Jahre vorsieht: neue Radverkehrs- und Fussgängerflächen, Velostrassen, neue Fussgängerbrücken, die Einführung von Tempo 30 entlang einiger wichtiger Stadtstrassen sowie Eingriffsstandards für das Strassennetz, um die Sicherheit und Attraktivität der Velofahrerinnen und Velofahrer sicherzustellen.

Sie sitzen auch im Nationalrat. Inwiefern nehmen Sie bzw. können Sie in Bern Einfluss nehmen, damit sich die Rahmenbedingungen für Bellinzona verbessern? Haben Sie ein Beispiel?

Während der ersten Monate der Legislatur in Bern war ich tatsächlich auch noch Vize-stadtpräsident von Bellinzona, ein Amt, das ich dann mit den Kommunalwahlen am vergangenen 14. April abgegeben habe, da ich mich nicht zur Wiederwahl gestellt hatte, und ich übe derzeit weiterhin noch einige zusätzliche Funktionen aus, wie zum Beispiel den Vorsitz der regionalen Verkehrskommission. Die Synergien sind offensichtlich, und auch die Beziehungen zu den Bundesbehörden und -unternehmen (im Bereich Verkehr denke ich insbesondere an das Bundesamt für Strassen, das Bundesamt für Verkehr und die SBB) sind sicherlich häufig nützlich, um mehr Gehör und Informationen aus erster Hand zu haben.

THEMA

Smarte Städte: Ein attraktiver ÖV ist Teil der Lösung

In Schweizer Städten ist der öffentliche Verkehr gut etabliert. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität besteht jedoch gerade im Freizeitverkehr weiter Handlungsbedarf. Es gilt, die Attraktivität des Angebots im öV weiter zu steigern und dessen Anteil am Gesamtverkehr mit gezielten Massnahmen konsequent zu fördern.



Bernhard Adamek ist seit 2019 Vizedirektor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) und leitet dort die Abteilung ÖV.

Laurent Roux (40) lebt mit seiner Familie in Luzern und ist seit 2021 CEO der Verkehrsbetriebe Luzern AG vbl.

Der öffentliche Verkehr leistet einen wichtigen Beitrag an die Umsetzung der Klima- und Energiestrategie der Schweiz. Er ist weitgehend frei von CO₂-Emissionen und im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) äusserst energieeffizient und platzsparend. Folglich ist die Steigerung des Anteils des öV am Gesamtverkehr auch politisch erwünscht und gerade in den Städten zentraler Bestandteil der Mobilitätsplanungen.

«Ein höherer Anteil des ÖV am Gesamtverkehr ist politisch erwünscht.»

Im Vergleich zum benachbarten Ausland verzeichnet der schweizerische öV bereits jetzt einen hohen Anteil am Gesamtverkehr. Im so genannten Modalsplit stagniert dieser Anteil allerdings seit 2005. Ein Hauptgrund dafür – das zeigte etwa eine durch den Informationsdienst des öffentlichen Verkehrs LITRA erarbeitete Studie von 2019 – liegt im Freizeitbereich. Der öV weist zwar für Arbeitswege sowie bei Menschen, die zu ihrer Ausbildungsstätte unterwegs sind, gerade unter der Woche einen hohen Anteil auf. An Wochenenden bevorzugen jedoch viele Schweizerinnen und Schweizer weiterhin das Auto – und so macht der MIV an diesen

Tagen mehr als 70 Prozent der zurückgelegten Kilometer aus.

Jugend- und Freizeitangebote: Erwartungen übertroffen

Mit Blick auf das grosse Potenzial im Freizeitverkehr hat die öV-Branche in den letzten Jahren diesen Bereich besonders in den Fokus gerückt. Mit der Flexibilisierung des Angebots – wie etwa mit Direktverbindungen in touristische Regionen an Wochenenden – richtet sich der öV nachfrageorientierter aus. Die Lancierung von neuen Jugendsortimenten im Freizeitverkehr hat zudem sämtliche Erwartungen übertroffen. Dazu gehören das GA-Night, das täglich ab 19 Uhr bis Betriebsschluss für 99 Franken pro Jahr die freie Nutzung des öV ermöglicht, oder die «Friends-Tageskarten» sowie preislich attraktive Billette für Kleingruppen von Jugendlichen bis 25 Jahre.

Der Erfolg gibt der Branche recht: Im Jahr 2023 haben alle Segmente des öV massiv zugelegt. Für die Eisenbahnen resultierte sogar ein absolutes Rekordjahr. Dieses Wachstum ist insbesondere auf den Freizeitverkehr zurückzuführen, während sich der Pendelverkehr durch die mit der Pandemie befeuerte Entwicklung hin zu neuen Arbeitsformen zaghafter entwickelt.

Smarte Städte priorisieren den öV

In den Schweizer Städten und Agglomerationen ist der öV heute bereits sehr gut ausgebaut. Dennoch können die Angebote gezielt weiterentwickelt werden – gerade im Bereich des Freizeitverkehrs. Die konsequente Integration der An- und Rückreise mit dem öV ins Veranstaltungsticket bietet eine gute Möglichkeit, die Schwelle zur Nutzung des öV zu senken.

Vorgemacht hat es etwa der Kanton St. Gallen: Seit der Saison 23/24 können Besucherinnen und Besucher von Konzert und Theater

St. Gallen mit dem Kauf eines Theater- oder Konzerttickets an besagtem Tag kostenfrei im ganzen Tarifverbund «Ostwind» reisen. Ähnliche Modelle, die eine Anreise im öV bei Veranstaltungen attraktiver machen wollen, gibt es auch in anderen Schweizer Städten.

Auch in Städten gilt: Entscheidend für die Verkehrsmittelwahl ist die Attraktivität des Angebots. Vor dem Hintergrund konkurrierender Nutzungsinteressen im begrenzten urbanen Raum müssen Transportunternehmen und städtische Akteure deshalb sehr eng und frühzeitig gemeinsame Massnahmen für einen leistungsfähigen, pünktlichen und verlässlichen öV entwickeln.

«Auch in Städten gilt: Entscheidend für die Verkehrsmittelwahl ist die Attraktivität des Angebots.»

Dazu gehört auch eine Strassenverkehrsinfrastruktur, die den öffentlichen Verkehr priorisiert. Gerade hier bestehen jedoch weiterhin grosse Herausforderungen. Aktuell zeigt sich das am Beispiel Luzern: Sinnvolle und nachgewiesene wirksame Massnahmen wie Busbevorzugungsspuren können nicht auf städtischer, sondern nur auf kantonaler Ebene angegangen werden. Während entsprechende Investitionen Teil der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern sind, stockt deren Umsetzung aus verschiedenen Gründen auf kantonaler Ebene.

Städte, in denen der öV im Stau steht oder anderweitig nicht attraktiv ist, haben ein Problem. Hier gilt es anzusetzen: Die vielleicht vielversprechendste Massnahme, um den MIV-Anteil (auch) am Freizeitverkehr zu reduzieren, bleibt die restriktive Parkplatzbewirtschaftung. Städte, die die nachhaltige Mobilität fördern wollen, schaffen gute Rahmenbedingungen für den öV – und reduzieren beziehungsweise verteuern die Abstellmöglichkeiten für Privatautos. Parallel dazu gilt es aber, das ÖV-Angebot weiter attraktiv zu halten. Ein reger Austausch und eine aktive Zusammenarbeit zwischen dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV), dem Schweizerischen Städteverband und der Städtekonzferenz Mobilität kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Impressum

Herausgeber: Schweizerischer Städteverband SSV, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern. Telefon: 031 356 32 32, www.staedteverband.ch. «focus» abonnieren: info@staedteverband.ch
Redaktion SSV: Nathanaël Bruchez, Marc Moser **Bilder:** Titel: Rolf Siegenthaler; Porträt Seiten 1, 2 und 3: zvg.