VD / Interpellation Wyss-Vilters-Wangs / Kobler-Gossau / Bisig-Rapperswil-Jona (17 Mitunterzeichnende) vom 10. März 2025

Mobilitätsallianz Ostschweiz: ein Modell für nachhaltige Mitarbeitenden-Mobilität im Kanton St.Gallen?

Antwort der Regierung vom 13. Mai 2025

Anita Wyss-Vilters-Wangs, Florian Kobler-Gossau und Andreas Bisig-Rapperswil-Jona erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 10. März 2025 nach dem Umsetzungsstand des Modells Mobilitätsallianz Ostschweiz.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Gemäss kantonalem Richtplan setzt sich der Kanton St.Gallen dafür ein, dass auch Massnahmen ausserhalb des eigentlichen Verkehrsbereichs ergriffen werden,[1] damit sich die morgendliche und abendliche Spitzenbelastung über längere Zeit verteilt (Brechen der Verkehrsspitzen). Die Mobilitätsallianz Ostschweiz ist eine gemeinsame Initiative der Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden sowie des Tarifverbunds OSTWIND und der Innovationsschmiede 42hacks. OSTWIND engagiert sich als treibende Kraft aktiv für die Weiterentwicklung der Mobilitätsallianz. Ziel ist es, gemeinsam mit Arbeitgebenden, der Politik auf Kantons- und Gemeindeebene sowie Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern nachhaltige Mobilitätslösungen für die Ostschweiz zu entwickeln und umzusetzen. Im Zentrum stehen datenbasierte Konzepte zur Optimierung des Individualverkehrs zugunsten eines effizienten, klimafreundlichen Gesamtsystems. Dies führt zu einer gezielten Stärkung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie multimodaler Mobilitätsformen. Dabei steht nicht allein der Verzicht auf das Auto im Vordergrund, sondern die intelligente Kombination aller Mobilitätsformen. Die Allianz versteht sich als Plattform für Projekte, Events und Netzwerkanlässe rund um zukunftsfähige Mobilität.

Namentlich Grossfirmen können entscheidend dazu beitragen, Staus in ihrer unmittelbaren Umgebung zu reduzieren, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen und deren Ausbau zu vermeiden oder zumindest hinauszuzögern. Der Stauabbau hilft auch Personen, die auf das Auto angewiesen sind, dem Güterverkehr auf der Strasse und dem Busverkehr. Für die Firmen hat die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und der Rückgang des Parkplatzbedarfs unter anderem folgende Vorteile: Verbesserung der CO_2-Bilanz, Raum für Firmenerweiterung oder eine andere Nutzung mit höherer Rendite, verbesserte Arbeitgeberattraktivität und gutes Ansehen. Das Pilotprojekt bei der Firma Bühler in Uzwil wurde erfolgreich umgesetzt: Bereits nach wenigen Monaten wurde eine grosse Anzahl neuer öV-Abos gelöst, der Parkplatzbedarf sank merklich und die CO_2-Emissionen konnten signifikant gesenkt werden. Die Langzeitwirkung wird systematisch überprüft.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Teilt die Regierung die Ansicht, dass die Mobilitätsallianz Ostschweiz ein sinnvolles, wirksames Instrument zur Entschärfung der Verkehrsprobleme darstellt? Wie beabsichtigt sie, dieses Modell weiter zu fördern und auf möglichst viele Firmen im Kanton zu übertragen?*

[1] Vgl. insbesondere die Richtplanblätter S13 und M11.

Ja, die Regierung ist der Ansicht, dass der Ansatz der Mobilitätsallianz Ostschweiz ein vielversprechendes Instrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Berufsverkehr ist. Insbesondere die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, öffentlichem Verkehr und Politik trägt dazu bei, bestehende lokale Verkehrsprobleme zu entschärfen. Die Regierung sieht im Modell ein Potenzial zur besseren Ausschöpfung des bestehenden öffentlichen Verkehrsangebots sowie zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Die bessere Auslastung des öV führt zu Mehrerträgen und damit zu weniger Abgeltungen. Die Regierung unterstützt die Allianz im Rahmen ihrer Zuständigkeiten unter anderem durch Vernetzung mit kantonalen Stellen, Raumplanungsfragen, punktuellem Ausbau des öV sowie im Kontext der Wirtschaftsförderung. Aktuell wird zudem eine Verknüpfung mit den Massnahmen des St.Galler Energiekonzepts 2021–2030 im Bereich Mobilität angestrebt. Eine weitergehende Förderung erfolgt auch durch die Kommunikation bewährter Praxisbeispiele und die Integration entsprechender Anforderungen in zukünftige Infrastruktur- und Standortentwicklungen. Nach weiteren Leuchtturmprojekten ist die Durchdringung in den KMU-Markt geplant, namentlich im Umfeld von aktiven Grossunternehmen. Dabei ist die Bereitschaft der Firmen, etwas zu verändern, entscheidend für die Umsetzung.

2. *Kann das Konzept insbesondere in den städtischen Zentren zur Verkehrsreduktion beitragen? Mit wie vielen und welchen potenziellen Firmenpartnern werden bereits Gespräche geführt?*

   Gemäss den vorliegenden Datenanalysen der Genossenschaft 42hacks verfügen die grössten zehn Arbeitgeber-Cluster im Kanton St.Gallen über das Potenzial, rund 7,5 Prozent des kantonalen motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Kanton durch den Umstieg auf öV und Velo zu reduzieren. Einige dieser Cluster liegen in städtischen Gebieten. In urbanen Räumen, wo Verkehrsengpässe besonders ausgeprägt sind, kann die Mobilitätsallianz einen wirksamen Beitrag zur Reduktion des MIV leisten. Das Modell setzt auf niederschwellige Massnahmen mit konkretem Nutzen für Arbeitnehmende und Arbeitgeber. Im Kanton St.Gallen wurde das Projekt mit der Firma Bühler Uzwil bereits sehr erfolgreich gestartet. Zwei weitere Unternehmen im Rheintal werden demnächst neue Mobilitätskonzepte lancieren, die in Zusammenarbeit mit der Mobilitätsallianz entwickelt wurden. Die Kommunikation dazu wird derzeit vorbereitet. Aktuell finden Gespräche mit insgesamt 22 Firmen in der ganzen Ostschweiz statt, davon sind zwölf im Kanton St.Gallen. Aus Gründen des Projektstands und der Vertraulichkeit werden interessierte Unternehmen nicht namentlich genannt. Ziel ist es, den Kreis der Partnerunternehmen laufend zu erweitern. Inzwischen hat die Regierung das Finanzdepartement eingeladen, ähnlich wie für die oben erwähnten Firmen, ein Mobilitätskonzept für die Verwaltung zu erstellen. Zudem wird das Mobilitätsverhalten der Angestellten analysiert werden.

3. *Setzt sich die Regierung dafür ein, dass bei zukünftigen Arealentwicklungen im Kanton St.Gallen Mobilitätskonzepte verlangt werden, die weitgehend ohne private Autos auskommen?*

   Der Kanton St.Gallen hat keine rechtliche Grundlage, um ein Mobilitätskonzept zu verlangen. Dies liegt in der Kompetenz der Städte und Gemeinden. Er weist jedoch Städte, Gemeinden sowie Investorinnen und Investoren mit dem Merkblatt «Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr» des Tiefbauamtes (Merkblatt des TBA 002 Version 1.1) auf die Problematik hin und rät bei Arealentwicklungen (Abschnitt 4.1.4) für verschiedene Konstellationen ein Verkehrsgutachten und ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Dies betrifft Areale, die mit einer sehr kritischen oder kritischen Verkehrssituation auf dem angrenzenden Strassennetz konfrontiert sind und bei denen das Vorhaben gleichzeitig sehr viel Zusatzverkehr auslöst. Ebenso empfiehlt der Kanton den Gemeinden im Zusammenhang

mit kommunalen Ortsplanungen, ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Eine Ausnahme bilden jene Sondernutzungspläne und Baugesuche, die eine unzulässig negative Auswirkung auf die Kantonsstrasse haben. Hier kann der Kanton eine Zu- und Wegfahrt verweigern, falls keine Anpassungen an der Verkehrsgeneration vorgenommen werden oder falls Anpassungen an der Kantonsstrasse nicht finanziert und rechtskräftig umgesetzt werden.

4. *Wie viele Unternehmen im Kanton verfügen über eine relevante Grösse, um sich der Mobilitätsallianz anzuschliessen?*

   Aktuell richtet sich die Mobilitätsallianz ausschliesslich an Grossunternehmen mit mehr als 1'000 Mitarbeitenden. Diese Schwelle kann auch auf Industrie- und Gewerbearealen mit mehreren Unternehmen erreicht werden. Eine exakte Quantifizierung ist deshalb nicht möglich. Der Fokus auf grössere Arbeitgeber erfolgt bewusst, da bei diesen Unternehmen der Hebel für schnell wirksame Veränderungen im Mobilitätsverhalten derzeit am grössten ist. In einer kommenden Projektphase ist vorgesehen, die Konzepte auf ihre Skalierbarkeit für KMU zu prüfen und entsprechende Umsetzungsmodelle zu entwickeln.