

Vorlage Stadtparlament

Datum	23. März 2021
Beschluss Nr.	340
Aktenplan	132.26 Initiativen

Initiative zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Velo-Initiative); Bericht und Antrag des Stadtrats

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Initiativbegehren zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Velo-Initiative) wird abgelehnt.
2. Der Bürgerschaft wird folgender Gegenvorschlag zum Initiativbegehren vorgelegt:
«Bis 2030 soll der Anteil der Wege, welche von der Stadtbevölkerung auf dem Stadtgebiet mit dem Velo zurückgelegt werden, verglichen mit dem Jahr 2015 (innerstädtischer Modalsplit; Stand Mikrozensus 2015: 4 %) deutlich erhöht werden. Für die Erreichung dieses Vorhabens sei ein Rahmenkredit von 15 Millionen Franken zu bewilligen.»

1 Initiativbegehren

1.1 Inhalt

Das Initiativbegehren zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Velo-Initiative) hat folgenden Wortlaut:

«Die Unterzeichnenden, in der Stadt St.Gallen wohnhaften Stimmberechtigten, stellen, gestützt auf Art. 10 der Gemeindeordnung, das Begehren:

Bis 2030 sollen von der Stadtbevölkerung 15 % der Wege auf dem Stadtgebiet mit dem Velo zurückgelegt werden (innerstädtischer Modalsplit; Stand gemäss Mikrozensus 2015: 4 %). Für die Erreichung dieses Vorhabens sei ein Rahmenkredit von 15 Millionen Franken zu bewilligen.

Massnahmen

Um dies zu erreichen, muss ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Velonetz auf dem Stadtgebiet erstellt werden. Vorrang hat die Velobahn von Ost nach West. Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs sind prioritär voranzutreiben. Die Infrastruktur für Velos soll verbessert, sowie Projekte des Agglomerationsprogrammes zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt werden. Auf dem ganzen Stadtgebiet sind genügend Veloabstellplätze zu realisieren. Für die Umsetzung dieser Massnahmen müssen insbesondere interne Personalressourcen geschaffen werden.»

Dem Initiativbegehren ist folgende Begründung beigefügt:

«Mehr Raum fürs Velo

Das Mobilitätskonzept 2040 hat das Ziel, den Veloverkehr zu verdoppeln. Eine umweltfreundliche Mobilitätskultur soll in der Stadt etabliert werden. Sichere, direkte und komfortable Radwege sorgen für eine attraktive und zeitgemässe Infrastruktur, denn die innerstädtischen Strassen sind heute für viele Menschen zu gefährlich. Es fehlen Veloabstellplätze, besonders in den Quartieren und bei den ÖV-Haltestellen. Velofahrende sollen im Stadtbild sichtbarer werden.

Zentrale Projekt sind:

- Velobahn Ost-West
- Verbindungstunnel Reithalle-Lokremise
- Velopasserelle zwischen Museumsquartier und Kantonsspital».

1.2 Rechtmässigkeit und Verfahren

Das Initiativbegehren wurde am 24. Dezember 2019 zur Prüfung der Zulässigkeit eingereicht. Die Zulässigkeit wurde vom Stadtrat mit Entscheid vom 23. April 2020 unter der Voraussetzung bestätigt, dass der erste Satz des Initiativbegehrens wie folgt formuliert wird (Änderungen fett markiert):

*«Bis 2030 sollen **von der Stadtbevölkerung** 15 % der Wege auf dem Stadtgebiet mit dem Velo zurückgelegt werden (innerstädtischer Modalsplit; **Stand Mikrozensus 2015: 4 %**).»*

Die Anpassung der Formulierung des Initiativbegehrens war aus Sicht des Stadtrats notwendig, da aus dem Begehren nicht eindeutig hervorging, welche Definition des Begriffs «Modalsplit» gemeint war. Der Modalsplit, welcher die prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf einzelne Verkehrsmittel beschreibt, könne anhand diverser Masseinheiten berechnet werden, z.B. bezogen auf Anzahl Wege, Distanzen oder Unterwegszeiten. In der Stadt St.Gallen werden zur Berechnung des Modalsplits die Wege der Stadtbevölkerung untersucht. Dabei handelt es sich um alle Wege, welche die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt St.Gallen zurücklegen. Da die Initiantinnen und Initianten in ihrer Begründung auf das Mobilitätskonzept 2040 der Stadt St.Gallen verweisen, in welchem ebenfalls diese Definition des Modalsplits verwendet wird, wurde vom Stadtrat angenommen, dass die Initianten ihr Begehren in Anlehnung an diese Definition formuliert haben.

Das Initiativbegehren mit den Unterschriftenbogen wurde am 4. September 2020 eingereicht. Der Stadtrat stellte nach der Kontrolle der Unterschriftenbogen durch die Bevölkerungsdienste der Stadt St.Gallen und nach Ablauf der Rechtsmittelfrist fest, dass die Initiative mit Datum vom 10. Oktober 2020 rechtsgültig zustande gekommen ist.

Für die Behandlung von Initiativbegehren gelten die Bestimmungen des kantonalen Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1, RIG) und der Gemeindeordnung der Stadt St.Gallen (GO). In Anwendung von Art. 43 RIG unterbreitet der Stadtrat dem Stadtparlament innert sechs Monaten seit dem rechtsgültigen Zustandekommen Bericht und Antrag zum Inhalt des Initiativbegehrens. Mit dieser Vorlage kommt der Stadtrat diesem Auftrag innert Frist nach.

Das Initiativbegehren ist als einfache Anregung formuliert. Für die weitere Behandlung gelten deshalb die Bestimmungen des RIG zur Einheitsinitiative (Art. 53^{bis} ff.). Danach ist bei einer Zustimmung zur Initiative (durch das Parlament oder die Bürgerschaft) innert eines Jahres der verlangte Erlass (im konkreten Fall der Rahmenkredit) zu verabschieden.

Das Stadtparlament hat gemäss Art. 44 RIG innert elf Monaten seit Rechtsgültigkeit des Zustandekommens, im vorliegenden Fall bis zum 10. September 2021, zu beschliessen, ob es dem Begehren zustimmt, es ablehnt oder auf eine Stellungnahme verzichten will. Beschliesst das Stadtparlament Ablehnung, so ist gleichzeitig zu entscheiden, ob ein Gegenvorschlag vorgelegt werden soll (Art. 48 RIG).

2 Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen

2.1 Grundsätzliches

Am 7. März 2010 hat die Bürgerschaft der Stadt St.Gallen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung («Städte-Initiative») angenommen. Gemäss Artikel 2 des Reglements sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des als Langsamverkehr (LV) bezeichneten Fuss- und Veloverkehrs. Die auf dieses Reglement abgestützten Zielsetzungen und auch Massnahmenvorschläge für die Bewältigung des künftigen Verkehrs in der Stadt St.Gallen sind sowohl im städtischen und kantonalen Richtplan wie auch im Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee aufgeführt. Die Überlegungen wurden im Mobilitätskonzept 2040 zusammengeführt, welches der Stadtrat am 20. Oktober 2015 beschlossen hat.

Das Mobilitätskonzept 2040 sieht vor, dass der Motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht weiter zunimmt und das Mobilitätswachstum vom ÖV und LV aufgenommen wird. Dieses Ziel soll durch die «3-V-Strategie» erreicht werden:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglicher abwickeln.

Eine wichtige Massnahme zur Verlagerung des Verkehrs ist die Förderung des Veloverkehrs durch ein attraktives und sicheres Velonetz. Der Veloverkehr ist ein ideales Verkehrsmittel auf kurzen bis mittleren Distanzen und leistet zudem einen Beitrag zur Gesundheitsförderung. Attraktive, direkte und sichere Routen verbinden die Stadtteile und die Stadt mit dem Umland. Es ist zudem wichtig, dass bei öffentlichen Einrichtungen und bei den Umsteigepunkten zu den öffentlichen Verkehrsmitteln grosszügige und idealerweise gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

Zu den relevanten Einflussfaktoren auf die Velonutzung zählen unter anderem die Wegdistanzen, die Topographie, die Witterungsverhältnisse, die Verkehrspolitik, die Kosten, die persönliche Einstellung, die Veloverfügbarkeit und -technologien, die Netzwidestände, die Infrastrukturen für den rollenden und ruhenden Veloverkehr, das Geschwindigkeitsregime, das Sicherheitsempfinden sowie das konkurrenzierende Angebot anderer Verkehrsmittel.¹

¹ Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale, Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), Mai 2015.

2.2 Bisherige Massnahmen in der Stadt (seit Genehmigung des Mobilitätskonzepts)

Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs werden in der Stadt St.Gallen nicht erst seit Erlass des Mobilitätskonzepts umgesetzt. Die Umsetzung der Massnahmen wurde jedoch seither intensiviert. So wurden seit dem Jahr 2015 bedeutende Veloinfrastrukturprojekte unter anderem auf der Appenzeller-, Geltenwilen-, Linden-, Rorschacher und St.Josefen-Strasse realisiert. Dazu sind auch Pilotprojekte für eine Velostrasse und für Velos auf Busspuren sowie die Velostation in der Hauptpost zu zählen. Daneben wurden Sofortmassnahmen wie mobile Veloständer und Abstellgelegenheiten, öffentliche Velopumpstationen, Spurmarkierungen sowie Wärmebildkameras an Lichtsignalanlagen verwirklicht.

Das Stadtparlament hat zudem in Jahr 2020 die Projekte für eine neue velogängige Passerelle Oberstockenweg über das Gleisfeld beim Bahnhof Bruggen sowie für die Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke und des Gübsenwegs genehmigt.² Daneben wurde ein Rahmenkredit für Sofortmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in den Jahren 2021-2023 gutgeheissen (s. die ausführliche Auflistung der Massnahmen im Rahmen des jüngsten Rahmenkredits für Sofortmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr; [Vorlage des Stadtrats Nr. 4355 vom 23. Juni 2020](#), vom Stadtparlament unverändert beschlossen am 25. August 2020). Das Kantonsstrassenprojekt zur Verbesserung des Radverkehrs an der St.Josefen-Strasse, Haus Nr. 4 bis Gaiserwaldweg, ist ebenfalls bereits beschlussbereit und sollte in den nächsten Jahren realisiert werden können. Auch im Zusammenhang mit dem Neubau der OLMA-Halle 1 wird eine wesentliche Verbesserung für den Veloverkehr auf dem Splügenweg realisiert. Dieses Projekt wird (extern) durch das Neubauprojekt finanziert.

2.3 Geplante Massnahmen Investitionsplanung

In der Investitionsplanung sind diverse grössere Massnahmen mit direktem Bezug zum Veloverkehr vorgesehen. Diese Massnahmen werden im Folgenden, aufgegliedert in drei verschiedene Realisierungsetappen, einzeln aufgeführt, wobei in den geschätzten Gesamtkosten jeweils die externen Planungskosten wie auch die Realisierungskosten enthalten sind.

2.3.1 Realisierung bis 2025

Nachfolgende Projekte (in Stadtparlamentskompetenz) sollen bis 2025 realisiert werden:

Projekt	Realisierung	Kosten Total	Anteil Stadt
Bahnhofstrasse (inkl. Aufwertung der Rampe bei der Unterführung im Bereich Aufgang Süd)	2023-2024	1.6 Mio.	0.8 Mio.
Neuhofweg (Veloschnellroute West)	2023-2024	3.1 Mio.	0.8 Mio.
St.Leonhard-Brücke, LV-Passerelle	2023-2024	6.0 Mio. ³	1.7 Mio.
St.Leonhard-Strasse / Knoten Wehrstrasse, LV-Tunnel	2023-2024	6.5 Mio.	2.7 Mio.

Auch ein Kantonsstrassenprojekt mit gebundenem Beitrag der Stadt sollte dem Stadtrat in den Jahren 2021 / 2022 unterbreitet werden können:

² [Vorlage des Stadtrats Nr. 3612 vom 10. Dezember 2019](#), vom Stadtparlament unverändert genehmigt am 14. Januar 2020 (Oberstockenweg). [Vorlage des Stadtrats Nr. 4729 vom 20. Oktober 2020](#), vom Stadtparlament unverändert genehmigt am 24. November 2020 (Gübsenweg).

³ In der aktuellen Investitionsplanung sind Kosten von CHF 4.6 Mio. und ein städtischer Anteil von CHF 1.2 Mio. eingerechnet (Konten Nrn. 61.5018.121, 61.5018.130 sowie 61.5018.944). Aufgrund der aktuellen konzeptionellen Planung wird aber eine Kostensteigerung erwartet, welche bei der nächsten Aktualisierung der Investitionsplanung berücksichtigt wird.

Projekt	Realisierung	Kosten Total	Anteil Stadt
Schönbüelstrasse, kombinierter Geh- und Radweg	2023-2024	2.5 Mio.	0.9 Mio.

2.3.2 Realisierung 2025 - 2030

Nachfolgende Projekte (in Stadtparlamentskompetenz) sollen zwischen 2025 und 2030 realisiert werden:

Projekt	Realisierung	Kosten Total	Anteil Stadt
Bahnhof Winkeln – Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue LV- und ÖV-Verbindung	2026-2027	2.5 Mio.	0.8 Mio.
Kantonsspital – Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung (Brücke Steinachstrasse)	2025-2026	6.0 Mio. ⁴	1.7 Mio.
Martinsbruggstrasse, Optimierung Radwegverbindung Schönbüelstrasse bis Gallusmarkt	2025	0.6 Mio.	0.6 Mio.
Teufener Strasse, Riethüsli bis Stadtgrenze, LV-Verbindung	2027-2028	7.0 Mio. ⁵	2.2 Mio.
Untereggen – St.Gallen, Fuss- und Velobrücke	2025	3.5 Mio.	0.5 Mio.
Veloschnellroute entlang der Bahn, Haggen- bis Turnerstrasse	ca. 2025-2030	44.3 Mio. ⁶	14.3 Mio.

2.3.3 Realisierung nach 2030

Nachfolgende Projekte (in Stadtparlamentskompetenz) sollen nach 2030 realisiert werden:

Projekt	Realisierung	Kosten Total	Anteil Stadt
Bahnhof St.Fiden, neue Passerelle	ca. 2030 / 2035 (abhängig von Entwicklung St.Fiden)	25 Mio.	21.1 Mio.
Gaiserwaldweg – Altenwegenstrasse, LV-Brücke über A1 (Hölzli / Billenberg)	ca. 2030 / 2035	3.3 Mio. ⁷	2.3 Mio.
Gründenmoosweg – Gaiserwaldweg, Fuss- und Veloverbindung	ca. 2030 / 2035	2.2 Mio.	0.5 Mio.

⁴ In der aktuellen Investitionsplanung sind Kosten von total CHF 4.8 Mio. und ein städtischer Anteil von CHF 1.5 Mio. eingestellt (Konten Nrn. 61.5018.933, 61.5018.1019 und 61.5018.1001). Aufgrund der aktuellen konzeptionellen Planung wird aber eine Kostensteigerung erwartet, welche in der nächsten Aktualisierung der Investitionsplanung berücksichtigt wird.

⁵ In der aktuellen Investitionsplanung sind Kosten von CHF 5.0 Mio. und ein städtischer Anteil von CHF 2.0 Mio. eingestellt (Konto Nr. 61.5018.963). Aufgrund der aktuellen Planung ist damit zu rechnen, dass der Gesamtbetrag und der städtische Anteil erhöht werden müssen. Dies wird in der Aktualisierung der Investitionsplanung berücksichtigt werden.

⁶ In der aktuellen Investitionsplanung sind Kosten von total CHF 33,0 Mio. und ein städtischer Anteil von CHF 11.4 Mio. eingestellt (Konten Nrn. 61.5018.937, 61.5018.938 sowie 61.5018.1030). Aufgrund der aktuellen Planung wird aber eine wesentliche Kostensteigerung erwartet, welche in der nächsten Aktualisierung der Investitionsplanung berücksichtigt wird.

⁷ In der aktuellen Investitionsplanung sind Kosten von CHF 3.3 Mio. und ein städtischer Anteil von CHF 1.2 Mio. eingestellt (Konten Nrn. 61.5018.922 sowie 61.5018.923). Aufgrund der aktuellen Planung ist damit zu rechnen, dass der städtische Anteil wesentlich erhöht werden muss, da der Kantonsbeitrag für diese Massnahme fraglich ist. Dies wird in der Aktualisierung der Investitionsplanung berücksichtigt werden.

Güterbahnhof, LV-Passerelle West, Definitivum	ca. 2035	4.3 Mio.	1.1 Mio.
Güterbahnhofareal, LV-Verbindung entlang verschobener AB-Gleise	ca. 2035	2.4 Mio.	0.5 Mio.
Hafnersbergstrasse, Zürcher Strasse – Breitfeld, Verbesserung Radwegverbindung	ca. 2030 / 2035	1.4 Mio.	0.4 Mio.

2.4 Unterstützung für den Rahmenkredit

Das Initiativbegehren verlangt zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen bis 2030 einen Rahmenkredit von CHF 15 Mio. Mit Blick auf die in Kapitel 2.3 aufgeführten Massnahmen der Investitionsplanung lässt sich festhalten, dass die diesbezügliche Zielsetzung des Initiativbegehrens die mit der Investitionsplanung eingeschlagene Richtung des Stadtrats bestätigt. Werden sämtliche Veloprojekte aus der Investitionsplanung berücksichtigt, welche gemäss heutigem Planungsstand bis 2030 realisiert sein sollen, resultieren sogar Projekte mit einem städtischen Kostenanteil von rund CHF 25 Mio.

Der Stadtrat unterstützt aus diesem Grund die Forderung des Initiativkomitees nach einem Rahmenkredit von CHF 15 Mio. Ein Rahmenkredit kann zu einer beschleunigten Verbesserung der bestehenden Veloinfrastruktur beitragen. Der Stadtrat kann eine Beurteilung der Dringlichkeit und Zweckmässigkeit der bereits geplanten Massnahmen vornehmen und gestützt darauf für die prioritären Massnahmen den entsprechenden Rahmenkredit beim Stadtparlament beantragen. Massnahmen, bei welchen davon ausgegangen wird, dass die Krediterteilung erfolgen kann, bevor der Rahmenkredit zur Verfügung steht, scheiden für die Aufnahme in den Rahmenkredit aus. Gemäss aktuellem Stand sind davon die Massnahmen an der St.Leonhard-Brücke (LV-Passerelle), der St.Leonhard-Strasse (LV-Tunnel) und der Schönbühlstrasse betroffen. Für die Unterbreitung des Rahmenkredits an das Stadtparlament steht dem Stadtrat gestützt auf Art. 53bis Abs. 1 RIG eine Frist von einem Jahr nach Annahme der Initiative bzw. des Gegenvorschlags zur Verfügung.

3 Innerstädtischer Modalsplit

3.1 Bedeutung und Berechnungsmethoden

Mit dem Modalsplit wird die prozentuale Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf einzelne Verkehrsmittel beschrieben. Um einen Vergleich des Verkehrsaufkommens des Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt vorzunehmen, wird zweckmässigerweise die Anzahl Wege verwendet. Dabei können einerseits die Hauptverkehrsmittel für die Wege der Stadtbevölkerung⁸ oder andererseits die Hauptverkehrsmittel für die Wege auf Stadtgebiet (Gesamtverkehrsaufkommen) untersucht werden⁹. Die Stadt St.Gallen verwendet erstere Definition des Modalsplits.

⁸ Dabei handelt es sich um alle Wege, welche die Einwohnerinnen und Einwohner einer Stadt in der ganzen Schweiz absolvieren.

⁹ Dabei handelt es sich um alle Wege, die ihren Start oder ihr Ziel im Gebiet einer Stadt haben. Transitwege durch das Gebiet werden nicht miteinbezogen. Absolvieren diese Wege von Menschen aus der ganzen Schweiz – die Wege von Grenzgänger*innen und ausländischen Tourist*innen sind allerdings nicht mitberücksichtigt, da im Rahmen des Mikrozensus ausschliesslich in der Schweiz wohnhafte Personen befragt werden.

Die Auswertung des Modalsplits erfolgt anhand der Mikrozensusdaten des Bundes, welche alle fünf Jahre erhoben werden.¹⁰ Die letzte Mikrozensusauswertung basiert auf den Erhebungen aus dem Jahre 2015. Für das Jahr 2020 war eine erneute Erhebung vorgesehen, welche aber infolge der Corona-Pandemie auf das Jahr 2021 verschoben wurde. Die entsprechenden Ergebnisse des Bundesamts für Statistik sind im Frühjahr 2023 zu erwarten.

3.2 Entwicklung Modalsplit in der Stadt St.Gallen

In der Stadt St.Gallen weisen der motorisierte Individualverkehr (35 %, Stand 2015) und der Fussverkehr (34 %, Stand 2015) seit jeher einen hohen Anteil am prozentualen Anteil des Verkehrsaufkommens auf (s. Abbildung 1). Der öffentliche Verkehr ist insbesondere durch den starken Ausbau des Busangebots in den letzten Jahren deutlich gestiegen (26 %, Stand 2015); dies bei einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und des Fussverkehrs. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen betrug im Jahr 2015 4 %. Damit ist der Anteil gegenüber dem Jahr 2010 um einen Prozentpunkt angestiegen.

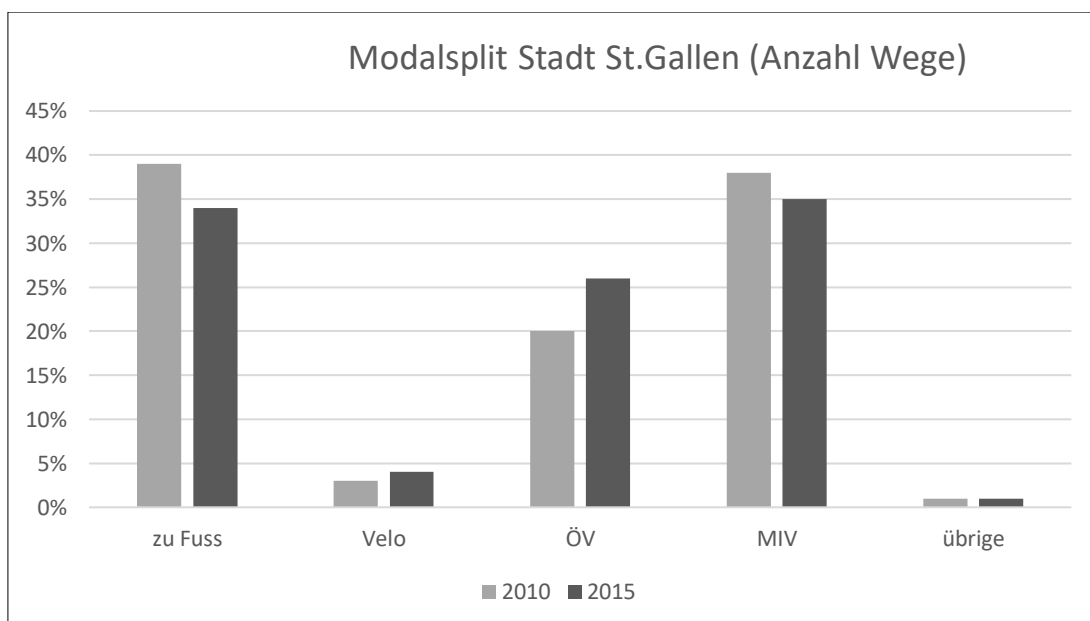


Abbildung 1: Modalsplit Stadt St.Gallen (Anzahl Wege), Vergleich 2010 - 2015

3.3 Städtevergleich

Das Mobilitätsverhalten jeder Stadt ist stark abhängig von ihrer Grösse, ihrer Topographie, ihrem Klima, der Dichte ihrer Siedlungsstruktur, ihrem Mobilitätsangebot, ihrer sozialen Bevölkerungsstruktur, ihrer Mobilitätsinfrastruktur und insbesondere ihrer über Jahre gewachsenen Mobilitätskultur. Ein direkter Vergleich mit anderen Städten ist aufgrund dieser unterschiedlichen Voraussetzungen deshalb nur schwierig möglich. Die nachfolgende Darstellung aus dem «Städtevergleich Mobilität 2015» (Abbildung 2) stellt die mobilitäts- und verkehrsbezogenen Veränderungen in den sechs Deutschschweizer Städten Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich zwischen den Jahren 2010

¹⁰ Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr dient dazu, die Mobilität der Schweizer Bevölkerung statistisch zu erfassen.

und 2015 einander gegenüber. Die Stadt St.Gallen lässt sich insbesondere aufgrund ihrer Grösse am ehesten mit den Städten Luzern und Winterthur vergleichen.

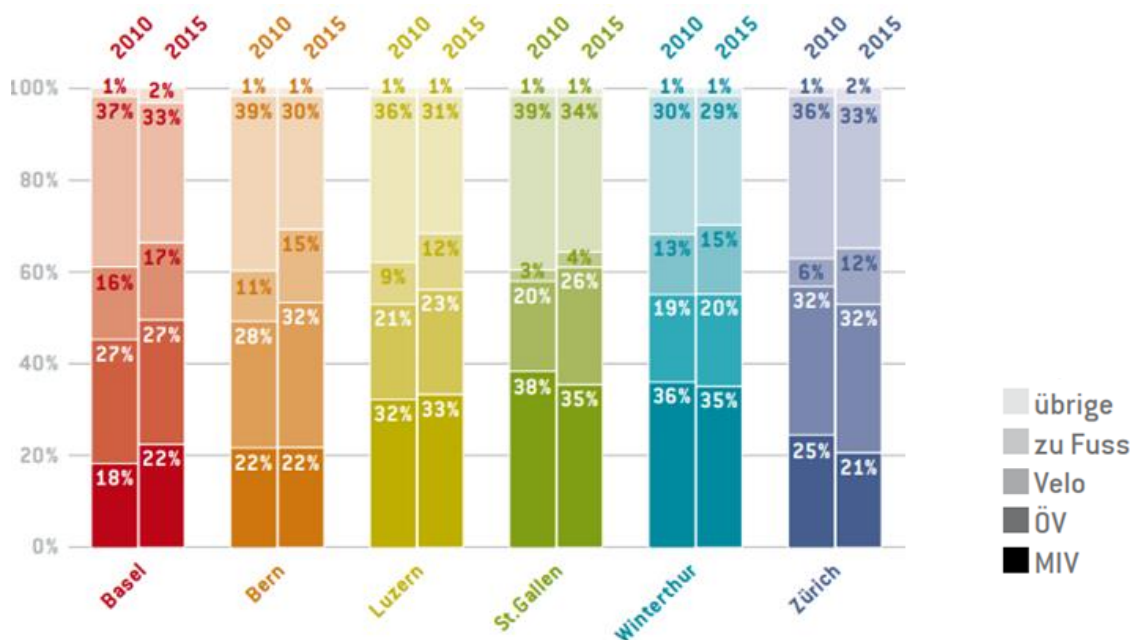


Abbildung 2: Modalsplit Städtevergleich («Städtevergleich Mobilität 2015»)

Die Stadt Winterthur zählt seit Jahrzehnten zu den Schweizer Velostädten. Mit 13 % (Jahr 2010) resp. 15 % (Jahr 2015) weist Winterthur einen deutlich höheren Anteil am Veloverkehr auf als die Stadt St.Gallen. Im Gegenzug sind dafür die Anteile des Fussverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs deutlich geringer als in der Stadt St.Gallen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt in beiden Städten bei 35 %.

Auch die Stadt Luzern konnte in den vergangenen Jahren den Anteil des Veloverkehrs bis ins Jahr 2015 auf 12 % steigern. Diese Steigerung erfolgte aber in erster Linie auf Kosten des Fussverkehrs, welcher im gleichen Zeitraum stark zurückging. Zudem stieg in der Stadt Luzern der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zur Stadt St.Gallen vergleichsweise gering an. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist in beiden Städten wiederum vergleichbar.

Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass die Städte Winterthur und Luzern in der Vergangenheit gezeigt haben, dass mit gezielten Massnahmen ein Anstieg beim Veloverkehr auf über 10 % des Gesamtverkehrsaufkommens möglich ist. In den Städten Winterthur und Luzern haben sich durch den Anstieg des Veloverkehrs entsprechende Reduktionen bei den übrigen Verkehrsarten – so auch beim Fussverkehr – ergeben.

3.4 Einschätzung der Zielsetzung des Initiativbegehrens zum Modalsplit

Das Mobilitätskonzept 2040, welches 2015 verabschiedet wurde, hat sich zum Ziel gesetzt, den Veloverkehrsanteil im Zeitraum zwischen 2010 und 2040 von 3 % auf 6 % zu verdoppeln. Dafür ist ein Gesamtkonzept mit verschiedenen Push- und Pull-Massnahmen hinterlegt. Um das Ziel zu erreichen, sind zum einen Ausbauten und Verbesserungen beim Veloverkehr nötig. Zum anderen setzt die Zielsetzung aber auch Lenkungsmassnahmen beim MIV, insbesondere im Bereich der Parkierung, voraus.

Die Veloinitiative hingegen will den Veloanteil im Jahr 2030 auf 15 % erhöhen. Dies entspricht einer Verfünfachung gegenüber dem Stand des Jahres 2010 (3 %). Im Vergleich zum Mobilitätskonzept, welches bis zum Jahr 2030 von einem Veloanteil von 5 % ausgeht, entsprechen die 15 % gemäss Veloinitiative einer Verdreifachung (s. Abbildung 3).

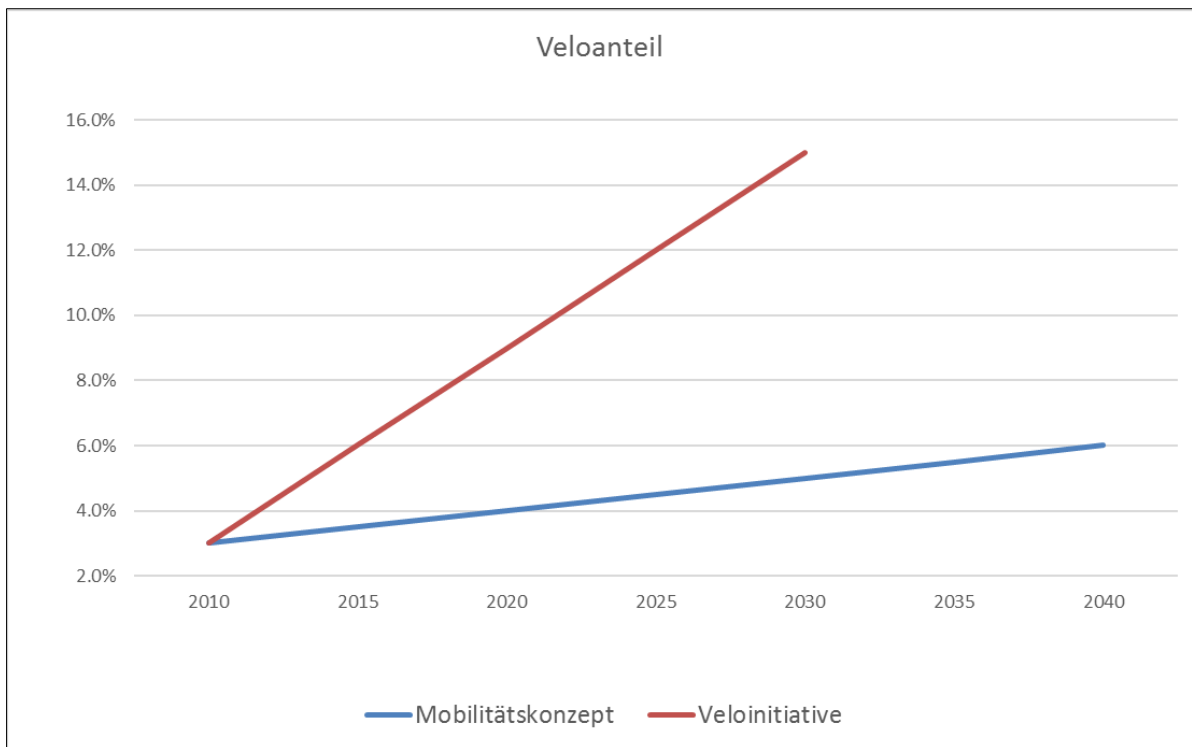


Abbildung 3: Veloanteil am Modalsplit, angestrebte Entwicklung, Vergleich Mobilitätskonzept – Veloinitiative

Der Stadtrat unterstützt das Ansinnen des Initiativkomitees, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2030 weiter zu erhöhen. Er ist auch der Überzeugung, dass eine deutliche Steigerung im Vergleich zu den Zielvorgaben im Mobilitätskonzept 2040 möglich ist. In ihrer Grösse mit St.Gallen vergleichbare Städte wie Winterthur und Luzern haben dies in den vergangenen Jahren aufgezeigt. Auch die rund ein Dutzend Velozählstellen in der Stadt deuten klar auf eine Zunahme des Veloverkehrs in den letzten Jahren hin. Hinzu kommt, dass mit dem Aufkommen von E-Bikes die topographischen Nachteile der Stadt St.Gallen im Vergleich mit anderen Städten immer weniger ins Gewicht fallen.

Zu einer Steigerung beitragen wird auch der Rahmenkredit von CHF 15 Mio., welcher eine schnellere Umsetzung der geplanten Massnahmen möglich macht. Zusätzlich möchte der Stadtrat aber auch Projekte, welche nicht vom Rahmenkredit erfasst werden, schneller umsetzen, als es die Investitionsplanung vorsieht. Dafür sind ab dem Jahr 2022 bis 2030 zusätzliche interne personelle Ressourcen im Umfang von insgesamt eineinhalb zusätzlichen Vollzeitstellen erforderlich, welche über den Stellenplan beantragt werden. Sie teilen sich insbesondere auf das Tiefbauamt, Stadtgrün und die Stadtplanung auf.

Auch wenn der Stadtrat eine deutliche Steigerung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen anstrebt, kann er der Initiative, welche eine vorbehaltlose Steigerung des Veloverkehrsanteils auf 15 % verlangt, gegenwärtig nicht zustimmen; dies in erster Linie deshalb, weil dazu aussagekräftige Verkehrszahlen fehlen. Wie bereits erwähnt, konnte wegen der Corona-Pandemie die im Jahr 2020 vorgesehene Auswertung des Modalsplits durch den Bund nicht vorgenommen werden. Die letzte Bewertung basiert deshalb weiterhin auf Erhebungen aus dem Jahr 2015. Auch die Verkehrszählungen der Velozählstellen in der Stadt sind im Moment mit Vorsicht zu geniessen, da sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch die Pandemie stark verändert hat. Es wäre deshalb aus Sicht des Stadtrates nicht richtig, der Bevölkerung im aktuellen Zeitpunkt eine Steigerung des Veloverkehrsanteils auf 15 % in Aussicht zu stellen, was einer Verdreifachung des Prognosewerts für das Jahr 2030 gemäss Mobilitätskonzept 2040 entsprechen würde.

3.5 Gegenvorschlag des Stadtrates

Aufgrund der oben ausgeführten Überlegungen lehnt der Stadtrat die Initiative ab und unterbreitet der Bürgerschaft einen Gegenvorschlag. Der Gegenvorschlag unterstützt die Zielsetzungen der Initiative, verzichtet aber auf die Verankerung einer konkreten Zielvorgabe für die Steigerung des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommens im Initiativtext. Aufgrund der speziellen Umstände der Corona-Pandemie und der Tatsache, dass keine aktuellen Verkehrserhebungen vorliegen, erscheint dem Stadtrat die Festlegung einer Prozentzahl als unzweckmässig. Mit dem Gegenvorschlag möchte der Stadtrat aber klar zum Ausdruck bringen, dass er das Ansinnen des Initiativkomitees grundsätzlich unterstützt und gewillt ist, den Anteil des Veloverkehrs, verglichen mit dem Jahr 2015, in welchem die letzten Erhebungen durchgeführt wurden, deutlich zu erhöhen. Der Stadtrat stellt zu diesem Zweck mittelfristig auch die Überarbeitung des Mobilitätskonzepts 2040 in Aussicht. Der Gegenvorschlag lautet wie folgt:

«Bis 2030 soll der Anteil der Wege, welche von der Stadtbevölkerung auf dem Stadtgebiet mit dem Velo zurückgelegt werden, verglichen mit dem Jahr 2015 (innerstädtischer Modalsplit; Stand Mikrozensus 2015: 4 %) deutlich erhöht werden. Für die Erreichung dieses Vorhabens sei ein Rahmenkredit von 15 Millionen Franken zu bewilligen.»

4 Weiteres Vorgehen

Nach Art. 43 RIG hatte der Stadtrat seit der Rechtsgültigkeit des Zustandekommens der Initiative am 10. Oktober 2020 sechs Monate Zeit, dem Stadtparlament Bericht zum Inhalt des Initiativbegehrens zu unterbreiten, was hiermit innert Frist eingehalten ist. Im vorliegenden Fall unterbreitet der Stadtrat dem Stadtparlament gleichzeitig mit der Berichterstattung einen Antrag für einen Gegenvorschlag. Das ist nicht unüblich, wenn es innert derselben Frist sachlich zu vereinbaren ist. Der Gegenvorschlag muss sich gemäss Art. 49 Abs. 3 RIG auf den Gegenstand des Initiativbegehrens beziehen. Er kann

unter Wahrung des Grundgedankens des Begehrens eine selbstständige Lösung treffen, was für den vorliegenden Fall zutreffend ist. Die Begründung dafür hat der Stadtrat vorstehend im Detail dargelegt.

Folgt das Stadtparlament dem Initiativbegehren, hat es innert eines Jahres den verlangten Erlass zu verabschieden. Nimmt das Stadtparlament den Gegenvorschlag an, kommt es zur Volksabstimmung über das Initiativbegehren und den Gegenvorschlag. Sollte das Stadtparlament weder dem Initiativbegehren noch dem Gegenvorschlag zustimmen, kommt es ebenfalls zur Volksabstimmung, aber nur über das Initiativbegehren. Sollten die Initiative oder der Gegenvorschlag an der Urne angenommen werden, müsste wiederum innert eines Jahres nach der Abstimmung durch das Stadtparlament der verlangte Erlass, im konkreten Fall ein Rahmenkredit, verabschiedet werden.

Die Stadtpräsidentin:

Maria Pappa

Die Stadtschreiber-Stellvertreterin:

Jennifer Abderhalden

Beilage:

- Initiativbegehren