

Vorlage Stadtparlament

| | |
|---------------|--|
| Datum | 29. Oktober 2019 |
| Beschluss Nr. | 3507 |
| Aktenplan | 152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen |

Interpellation der Bildungskommission: Wie reagiert die Stadt auf den Jugendlichen-Vorstoss «Klimanotstand ausrufen»?; schriftlich

Die Bildungskommission sowie 32 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 30. April 2019 die beiliegende Interpellation "Wie reagiert die Stadt auf den Jugendlichen Vorstoss "Klimanotstand ausrufen"?" mit insgesamt 40 Unterschriften ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Gestützt auf das Partizipationsreglement reichten 18 Jugendliche im Januar 2019 einen Vorstoss mit der Überschrift «Klimanotstand ausrufen» ein, welcher der Bildungskommission überwiesen wurde.

Die Bildungskommission hat entschieden, als «politisches Sprachrohr» der Jugendlichen zu wirken und dafür zu sorgen, dass ihre Anliegen im Stadtparlament diskutiert werden, wobei die Frage der Ausrufung des Klimanotstands aus parlamentarischer Sicht nicht mehr aufgegriffen werden sollte, nachdem diese Frage Gegenstand der Interpellation «Wie reagiert die Stadt St.Gallen auf die Klimastreiks?» war.

Eine Delegation der Bildungskommission hörte die Jugendlichen am 12. März 2019 an und versuchte in Erfahrung zu bringen, was die Jugendlichen konkret unter der Ausrufung des Klimanotstandes verstehen und welche Anliegen oder Erwartungen sie in diesem Zusammenhang an die Stadt St.Gallen haben. Im Kern geht es den Jugendlichen aus Sicht der Bildungskommission um einschneidende Massnahmen. Sie fordern, dass Politik und Gesellschaft mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dem Klimawandel entgegenwirken, auch mit Verhaltensanpassungen.

Der Stadtrat stellt nun allerdings fest, dass die von der Bildungskommission gemeinsam mit den Jugendlichen herauskristallisierten Ansätze nicht grundlegend neu sind und in der einen oder anderen Form bereits im Stadtparlament diskutiert wurden. Zudem weisen sie aus Sicht Klimaschutz leider teilweise nicht die gewünschte Hebelwirkung auf. Soweit der Stadtrat den Forderungen nicht nachkommen will oder aus rechtlichen Gründen nicht nachkommen kann, wird dies nachfolgend begründet und es werden an deren Stelle alternative Massnahmen aufgezeigt.

Grundsätzlich lässt sich der Klimaschutz nicht beliebig an Behörden oder an das Gemeinwesen «delegieren». Sämtliche Akteurinnen und Akteure der Stadt müssen an diesem Generationenprojekt mitwirken. Dies gilt nicht zuletzt auch für die Bevölkerung der Stadt selber. Die wesentlichen Hebel, die jeder/jedem Einzelnen zur Verfügung stehen, sind in den Bereichen Mobilität, Wohnen, Konsum/ Freizeit und Ernährung anzusiedeln. Ein schonender Umgang mit unseren Ressourcen ist möglich und die Handlungsmöglichkeiten im Alltag sind vielfältig. So mit der Wahl eines ökologischen Strommixes für den eigenen Haushalt, mit der Nutzung energiesparender Verkehrsmittel, beim Teilen von Alltagsgegenständen, mit einer CO₂-armen Ernährung (weniger Fleisch und andere tierische Produkte¹) oder der effizienten Art und Weise, im Winter zu lüften. Die Stadt sammelt alle kleinen und grossen Ideen auf der Plattform «watt-bin-ich.ch». Viele St.Gallerinnen und St.Galler leisten bereits konkrete Beiträge zu den Zielen des städtischen Energiekonzepts 2050 und damit zum Klimaschutz.

Der Stadtrat hat im Rahmen der Beantwortung der Einfachen Anfrage «Wie agiert die Stadt St.Gallen in Sachen Klimawandel konkret?» (Vorlage an das Stadtparlament Nr. 2336 vom 29. November 2018) aufgezeigt, mit welchem Vorgehen die Stadt einen substanziellen Beitrag zum Schutz des Klimas und zum Schutz von Bevölkerung und Umwelt vor den Auswirkungen des Klimawandels (Klimawandelanpassung) leisten kann und leisten will.

Im Rahmen der Erheblicherklärung des Postulats «Auf dem Weg zur emissionsneutralen Stadt» (Vorlage ans Stadtparlament Nr. 2801 vom 26. März 2019) hat der Stadtrat den Handlungsbedarf quantifiziert und mögliche Massnahmen skizziert. Jede St.Gallerin und jeder St.Galler verursacht aktuell rund 14 Tonnen CO₂ pro Jahr². Klimaverträglich wären aber lediglich 1,5 t pro Jahr und Person. Der «ökologische Fussabdruck» ist also bei einer umfassenden Betrachtung um den Faktor 10 zu gross.

Am 21. Mai 2019 hat das Stadtparlament die Motion «Folgen des Klimawandels – jetzt handeln!» (Vorlage an das Stadtparlament Nr. 2882 vom 25. April 2019) erheblich erklärt und den Stadtrat beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten, um mit den Folgen des Klimawandels umzugehen. Dabei werden folgende Massnahmenbereiche als machbar und dringlich erachtet:

- Graue Energie vermeiden
- Ökologische (regionale) Produkte und Leistungen gezielt bevorzugen
- lokale, dezentrale Energiegewinnung forcieren, insbesondere die Photovoltaik
- Stadtbegrünung markant fördern
- Bodenversiegelung stoppen bzw. rückgängig machen
- Hochwasserschutz ausbauen

Zudem ist das Anliegen mit einem entsprechenden Artikel in der Gemeindeordnung zu verankern.

In seiner Antwort zur Interpellation «Wie reagiert die Stadt St.Gallen auf die Klimastreiks?» (Vorlage ans Stadtparlament Nr. 2926 vom 30. April 2019) hat der Stadtrat ausgeführt, wie sich die Stadt St.Gallen am weltweiten Generationenprojekt «Klimaschutz» beteiligen wird. Zudem hat der Stadtrat ausgeführt, dass er gerne bereit ist, sich mit den Jugendlichen in einem direkten Gespräch über klimapolitische Fragen auszutauschen.

¹ Climate Change and Land; An IPCC special report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems; The Intergovernmental Panel on Climate Change; August 2019

² Umwelt-Fussabdrücke der Schweiz; Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2018

2 Beantwortung der Fragen

1. *Die Jugendlichen sprechen sich für eine Vergünstigung des öffentlichen Verkehrs aus, insbesondere für junge Menschen. Sie argumentieren, dass damit «Elterntaxi-Fahrten» verhindert werden und ein Anreiz gesetzt wird, dass junge Menschen nicht selber Teilnehmende des individuellen motorisierten Verkehrs werden. Ist der Stadtrat bereit, eine Vergünstigung des öffentlichen Verkehrs zu prüfen? Welchen Einfluss hätte die Massnahme auf das Klima?*

Die Volksinitiative «Gratis-ÖV für unter 25-Jährige» scheiterte am 17. Juni 2012 an der Urne deutlich. Die Initiative verlangte, dass alle Personen unter 25 Jahren Anspruch auf ein von der Stadt bezahltes Abonnement des öffentlichen Verkehrs für das gesamte Stadtgebiet hätten. Die Umsetzung der Initiative, zur Privilegierung einer einzelnen Bevölkerungsgruppe, hätte für die Stadt einen weiteren finanziellen Aufwand von rund CHF 7 Mio. zur Folge, der durch Einsparungen oder eine Steuererhöhung um 5 Prozentpunkte aufgefangen werden müsste. Stadtrat und Stadtparlament beurteilten die Wirkung der Initiative als Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, zur finanziellen Entlastung von Familien und zur Erhöhung der Standortattraktivität der Stadt St. Gallen seinerzeit insgesamt als gering. Diese Argumente wurden auch im Bericht zum Postulat «Attraktiver ÖV für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene», Vorlage an das Stadtparlament Nr. 1555 vom 20. März 2018, bestätigt.

Junge Menschen nutzen vor allem das Fahrrad, gehen zu Fuss oder fahren mit dem öffentlichen Verkehr. Das in den letzten Jahrzehnten ausgebauten Abend- und Nachtangebot im ÖV hat dazu beigetragen, dass viele Junge nicht mehr auf den motorisierten Individualverkehr fixiert sind. Eine Vergünstigung des ÖV für junge Menschen hätte darum nur eine geringe Wirkung auf die Klimagasemissionen.

Zurzeit verfügt die Stadt über keine konkreten Fahrtenzahlen, die dem so genannten «Elterntaxi» im weiteren Sinne zugeordnet werden können. In den St.Galler Quartierschulen ist dieses Verkehrsaufkommen jedoch vernachlässigbar klein. Gemäss Art. 20 lit. a Volksschulgesetz vom 13. Januar 1983 (sGS 213.1) sorgen die Schulgemeinden für den Transport von Schülerinnen und Schülern mit unzumutbarem Schulweg. Sind die Schulwege unzumutbar lang, so stellt die Stadt gratis ein Schüler-Abonnement zur Verfügung. Dank dieses Systems ist sichergestellt, dass der Transport der Kinder zur Schule und zum Kindergarten die Eltern finanziell nicht belastet und Elterntaxis daher grundsätzlich nicht notwendig sind.

Obwohl der Stadtrat Elterntaxis aus verschiedenen Gründen nicht als sinnvoll betrachtet, muss doch festgestellt werden, dass der daraus resultierende Verkehr gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen bescheiden ist. Will man einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz leisten, muss der Fokus auf den Pendler- und den Freizeitverkehr gelegt werden. Das Angebot im öffentlichen Verkehr hat in der Stadt St.Gallen heute einen guten Stand erreicht, und es wäre ihm eine vermehrte Nutzung zu wünschen. Mit der Erhebung einer Pendlergebühr in der Erweiterten Blauen Zone von derzeit CHF 133 pro Monat besteht ein Anreiz, den (günstigeren) öffentlichen Verkehr zu nutzen. Auf die individuelle Entscheidung der einzelnen Personen kann der Stadtrat jedoch nur beschränkt Einfluss nehmen.

Die Stadt wird aber im Rahmen eines zeitgemässen Mobilitätsmanagements in ihrer Funktion als Arbeitgeberin für die Mitarbeitenden der Stadt die richtigen wirkungsorientierten Anreize setzen. Der Stadtrat wird deshalb die Parkiergebühren auf Grundstücken der Stadtverwaltung vereinheitlichen und anheben. Als weitere Massnahme wird der Stadtrat dem Stadtparlament beantragen, den städtischen Angestellten den Zugang zu einem vergünstigten Firmenabo zu ermöglichen, welches für das ganze OSTWIND-Gebiet gilt. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs soll damit gefördert werden.

2. Die Jugendlichen regen an, auf dem Stadtgebiet kleine Sammelstationen mit Abfalltrennung einzuführen, wie sie seit einiger Zeit am Bahnhof in Betrieb stehen. Konkrete Standorte könnten insbesondere die Drei Weieren oder der Klosterplatz sein. Ist der Stadtrat bereit, die Einführung kleiner Sammelstationen mit Abfalltrennung zu prüfen? Welchen Einfluss hätte dies auf das Klima?

Bereits im Jahr 2008 hat ein Jugendlichenvorstoss die Thematik des „Litterings“ im öffentlichen Raum aufgegriffen. Vorgeschlagen wurden die Einrichtung von zusätzlichen Abfallbehältern im öffentlichen Raum sowie die Einführung von Separatsammlungen an zentralen Plätzen der Stadt. Die Stadt hat darauf reagiert mit der Anpassung bestehender Reinigungskonzepte und vor allem mit der Erhöhung der Reinigungsintensität durch das Strasseninspektorat, namentlich an den Wochenenden. Ausgebaut wurde sodann das Entsorgungsangebot im öffentlichen Raum, vor allem durch die neuen Unterflurabfallkübel mit grossem Fassungsvermögen. Zudem wurde das Anliegen, einen einjährigen Versuch einer Separatsammlung am Bahnhofplatz durchzuführen, von einer Expertengruppe geprüft. Der Stadtrat hat den Versuch aber angesichts der hohen Kosten von CHF 225'000 im Jahr 2011 verworfen. Die möglichen Erkenntnisse aus dem Versuch und der vermutete immaterielle Nutzen („pädagogischer Effekt“) wurden als zu gering eingeschätzt, um diese Mittel dafür einzusetzen (Vorlage ans Stadtparlament Nr. 3634 vom 29. September 2011).

Die SBB haben zwischenzeitlich auf dem Bahnhofareal die Separatsammlung von Wertstoffen und Abfall eingeführt. Reisende können seit 2012 in den 34 grössten Bahnhöfen die Wertstoffe Papier, PET und Alu getrennt entsorgen. Die Recycling-Stationen sind laut SBB ein voller Erfolg – 95 Prozent der Kundinnen und Kunden entsorgten die Wertstoffe korrekt. Die SBB rechnet jährlich mit über 6'000 Tonnen wiederverwerteten Zeitungen, PET-Flaschen und Aludosen, die zuvor in der Kehrichtverbrennung landeten.

Der Stadtrat prüft, das Trenn-System der SBB versuchsweise auf den ganzen Bahnhofplatz auszuweiten. Da die SBB auch über eingespielte Prozesse in der Rückwärtslogistik verfügen, müsste sich ein Versuchsbetrieb in Zusammenarbeit mit der SBB deutlich günstiger realisieren lassen, als 2011 als «Insellösung» berechnet wurde. Die SBB sind bereit, mit der Stadt diesbezüglich ins Gespräch zu kommen. Der Versuch soll zeigen, welchen Nutzen und welche Kosten die Separatsammlung mit sich bringt. Dazu sollen Stichproben zur Erfassung der Mengen und der Reinheit der Abfallfraktionen durchgeführt werden.

Den Einfluss einer Separatsammlung auf das Klima zu berechnen, ist nahezu unmöglich. So müsste jeweils eine Differenzberechnung zwischen der heutigen Entsorgungsmethode (der gesammelte Abfall wird verbrannt, mit Energiegewinnung im Kehrichtheizkraftwerk) und dem neuen Entsorgungsweg (Separatsammlung, Recycling) erstellt werden. Hierzu wären unter anderem folgende Faktoren massgebend: Aufwand zur Leerung der Sammelstellen (Energieverbrauch), Nachsortierung des Sammelgutes, Transport zur jeweiligen Verwertungsstelle, Differenz des Energieverbrauchs zur Herstellung

des Recyclingprodukts im Vergleich zur Herstellung eines gleichwertigen Produkts aus neuen Rohstoffen, etc. Mit Sicherheit ist der Einfluss auf das Klima minim und nicht messbar, selbst wenn durch die Separatsammlung sinnvollerweise einige Hundert Kilogramm Abfall dem Recycling anstelle der Verbrennung zugeführt werden kann.

3. Wie beurteilt der Stadtrat das Anliegen der Jugendlichen, die Anzahl der Parkplätze zu reduzieren? Welchen Einfluss hätte dies einerseits auf den Verkehr und andererseits auf das Klima?

Am 7. März 2010 hat die St.Galler Stimmbevölkerung die so genannte «Städte-Initiative» deutlich angenommen. Seither sorgt das so genannte „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ dafür, dass der Autoverkehr auf Stadtgebiet nicht mehr zunimmt. Die Verkehrszunahme wird seit 2010 durch den platzsparenden ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgefangen. Das Reglement hat sich bewährt und die Ziele werden bisher weitgehend erreicht. Die Auswirkungen der städtischen Mobilitätsstrategie auf das Klima sind positiv.

Der Stadtrat hat in seinem Mobilitätskonzept (Vorlage Nr. 3544 an das Stadtparlament vom 20. Oktober 2015; vom Stadtparlament beraten am 23. Februar 2016) die Grundzüge der erwarteten und angestrebten Verkehrsentwicklung in der Stadt St.Gallen bis zum Jahr 2040 festgehalten. In Nachachtung des erwähnten Verkehrsreglements soll der öffentliche Verkehr dabei zusammen mit dem Langsamverkehr in der Stadt St.Gallen in der Zukunft das Verkehrswachstum aufnehmen.

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt wesentlich von den Parkierungsmöglichkeiten am Start- und Zielort ab. Das Parkplatzangebot und die Tarifgestaltung in der Stadt werden auf die Belastbarkeit des bestehenden Strassennetzes, auf wesensgerechte Mobilität sowie auf die Anforderungen der Umwelt-, Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Gebieten abgestimmt.

In der Innenstadt und in den angrenzenden Gebieten ist das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot zu plafonieren. Öffentlich zugängliche Oberflächenparkplätze sollen – vor allem in der Innenstadt – unterirdisch angeordnet werden. Der dadurch gewonnene Freiraum wird für ÖV- und LV-Anliegen und gestalterische Aufwertungen genutzt.

Nebst der Plafonierung der zur Verfügung stehenden Parkplätze versucht die Stadt, den Suchverkehr substanziell zu reduzieren. Nebst dem Parkleitsystem für Parkhäuser arbeitet die Stadt zurzeit an einer Smart Parking - Lösung, welche die Echtzeit-Belegung auch von allen oberflächlichen öffentlichen Parkplätzen erfasst und so die Autofahrerinnen und Autofahrer ohne Umweg und Suchverkehr zu freien Parkplätzen führt. Die Parkplatzsuche verursacht ein Drittel des Verkehrs in europäischen Innenstädten. Diesen will der Stadtrat minimieren.

Eine wesentliche Reduktion der öffentlich zugänglichen Parkplätze oder eine massive Erhöhung der Bewirtschaftung wäre zwar aus Sicht des Verkehrs und des Klimas zweckmässig; hingegen würden die Erreichbarkeit und damit auch die Attraktivität der Innenstadt über Gebühr beeinträchtigt werden. Zudem würde der unerwünschte Suchverkehr wieder zunehmen. Der Stadtrat muss auch solche Folgen bedenken. Zudem unterliegen Parkplatzaufhebungen einem rechtsstaatlichen Verfahren, was bedeutet, dass nachfolgende Instanzen städtische Verkehrsanordnungen unter Umständen auch aufheben könnten.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Klimagasemissionen des Verkehrs durchaus, aber nicht nur über Massnahmen im Parkplatzbereich reduziert werden können; der bedeutendste Hebel ist die Umstellung auf CO₂-freie Antriebe. Dabei kommt der Elektromobilität eine zentrale Rolle zu.

Im Weiteren sieht der Stadtrat im autoarmen und autofreien Wohnen – im Sinne von 2000 Watt - Quartieren – eine grosse Chance und will dafür die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen. Als mögliche Standorte sind die Überbauungen Fuchsenstrasse, Ruckhalde, Bucheggstrasse / Fellhof (St.Fiden) im Massnahmenplan zum Mobilitätskonzept 2040 enthalten.

4. Die Jugendlichen schlagen vor, dass an den städtischen Schulen ein Umwelt- und Klimatag eingeführt wird. Ist der Stadtrat dazu bereit? Sieht er andere Möglichkeiten für die Information resp. für die Sensibilisierung der städtischen Schülerinnen und Schüler?

In der Interpellationsantwort «Wie reagiert die Stadt St.Gallen auf die Klimastreiks?» vom 30. April 2019 (Nr. 2926) hat der Stadtrat aufgezeigt, wie die städtischen Schülerinnen und Schüler über die Folgen der Klimaerwärmung und die Optionen zur Verminderung ihres ökologischen Fussabdrucks unterrichtet und informiert werden. Beschrieben werden insbesondere die betreffenden Lehrplaninhalte und das städtische Angebot von Umwelt und Energie sowie Entsorgung St.Gallen, welches den Schulen in Zusammenarbeit mit Expertinnen und Experten von «Pusch» (Praktischer Umweltschutz, www.pusch.ch/fuer-schulen/unterricht-buchen) kostenlos Lektionen zum Thema Abfall sowie Energie und Klima anbietet. Die Schulen sind eingeladen, von diesen Angeboten Gebrauch zu machen.

Den Themen des Umwelt- und Klimaschutzes wird an den städtischen Schulen schon heute grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Es ist die Aufgabe der Lehrperson, die Lehrplaninhalte zur Umweltbildung angepasst an die Bedürfnisse und das Vorwissen der Klasse zu behandeln und zu bearbeiten. Der Stadtrat sieht davon ab, sämtlichen Schulen die Durchführung eines koordinierten Klimatags vorzuschreiben. Er begrüsst es aber, wenn Schulen respektive Schulquartiere im Rahmen entsprechender Teamvereinbarungen die Idee aufnehmen und einen besonderen Unterrichtstag oder eine Unterrichtswoche zu den Themen Klima und Nachhaltigkeit durchführen.

5. Die Jugendlichen möchten auf den Autobahnzubringer Güterbahnhof verzichten und die entsprechenden Gelder in den Klimaschutz umlagern. Welche Vor- und Nachteile hat der Autobahnzubringer im Speziellen und der Ausbau der Autobahn generell aus Sicht des Stadtrates? Welchen Einfluss hätte der Verzicht auf das Klima??

Bund, Kanton und der Stadtrat sind bereits vor längerer Zeit zum Schluss gekommen, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung eine 3. Röhre auf der Stadtautobahn A1 sowie einen Teilsperre Liebegg mit einem Anschluss Güterbahnhof benötigt. Der Stadtrat will auf diesen Entscheid nicht zurückkommen. Eine Berechnung der Auswirkungen eines Verzichts auf diese Bauvorhaben auf das Klima kann wegen der zahlreichen unsicheren Parameter nicht vorgenommen werden.

6. *Inwieweit ist das Anliegen der Jugendlichen bereits umgesetzt, wonach die Stadt ihren Energiebedarf möglichst mit öko-Strom decken soll und selber Fotovoltaik-Anlagen betreibt? Was gilt diesbezüglich insbesondere für die Schulhäuser? Ist der Stadtrat bereit, im Sinne einer erheblichen Erhöhung der eigenen öko-Strom-Produktion auch wirtschaftlich unrentable Fotovoltaik-Anlagen zu planen und zu realisieren?*

In Bezug auf die verwendeten Stromprodukte gilt seit 1. Januar 2012 die Regelung, dass die Stadtverwaltung (auch die Schulhäuser) St.Galler Strom Öko bezieht. Seit dem 1. Januar 2019 ist die Stromherkunft 60 % Wasserkraft, 20 % Windenergie, 10 % Solarenergie, 8 % Strom aus dem Kehrlichtkraftwerk KHK St.Gallen und 2 % Strom aus Wärme-Kraft-Kopplung. Die VBSG beziehen von den St.Galler Stadtwerken Strom zu Marktkonditionen, ergänzt mit Herkunftsnachweisen aus Schweizer Wasserkraft.

Die Stadtwerke haben bereits 1998 die ersten Photovoltaikanlagen erstellt. Im Jahr 2007 wurde mit dem kontinuierlichen Bau von Photovoltaikanlagen begonnen. Bis Ende 2019 wird die installierte Leistung eigener Anlagen 4'000 kWp betragen, womit jährlich 3,6 GWh Solarstrom produziert werden. Dies deckt den Strombedarf von 935 durchschnittlichen Vierpersonenhaushalten.

Grundsätzlich ist Solarstrom heute eine wirtschaftliche Möglichkeit zum Ausbau der Elektrizitätsproduktion. Insbesondere auch um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren, soll die Solarstromproduktion ausgebaut werden. Der Solarstromanteil im St.Galler Strommix kann einerseits durch den Zubau eigener Solaranlagen, andererseits auch durch den Zukauf von Herkunftsnachweisen erhöht werden. Abnahmeverträge und angemessene Preise für die Strom-Rücklieferung geben Privaten eine wirtschaftliche Grundlage zum Bau von Solarstromanlagen. Die St.Galler Stadtwerke unterstützen mit Abrechnungslösungen den Zusammenschluss zum Eigenverbrauch. Diese Möglichkeit für Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer sowie Mieterinnen und Mieter wird zukünftig verstärkt beworben. Auch wenn es noch keine Pflicht zur Eigenstromproduktion gibt, wie in den kantonalen Mustervorschriften 2014 vorgesehen, sollten in St.Gallen in Zukunft keine Überbauungen entstehen, bei denen das wirtschaftliche Solarstrompotential nicht ausgeschöpft wird.

Bei jeder Schulhaus-Dachsanierung wird geprüft, ob eine Photovoltaikanlage sinnvoll ist. Als nächstes wird auf dem Dach des Oberstufenschulhauses Zil eine solche Anlage erstellt. Bei der Erstellung von Photovoltaikanlagen sind wie bei allem staatlichen Handeln auch wirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Grundsätzlich soll mit jedem eingesetzten Franken eine möglichst hohe Wirkung erzielt werden. Die beschränkten Mittel sollen somit vorab in jene Anlagen investiert werden, welche die vergleichsweise bessere Wirkung erzielen; bei Photovoltaikanlagen lässt sich dies am Gestehungskostenpreis (Rappen pro gewonnene Kilowattstunde) messen. Die Solarstromproduktion auf relativ kleineren stadt-eigenen Dächern ist teurer als auf grossen Industriedächern. Im Hinblick auf die Vorbildfunktion der Stadt ist der Stadtrat bereit, insbesondere bei Schulbauten auch kleinere PV-Anlagen zu ermöglichen, auch wenn für den produzierten Strom ein leicht höherer Preis bezahlt werden muss.

Das Stadtparlament hat im Juni 2019 einstimmig dem neuen Produkt «St.Galler Solar Community» zugestimmt. Seit Anfang September können sich nun auch alle Personen am Ausbau der Photovoltaik und der Abnahme des entsprechenden Stroms beteiligen, die über kein eigenes Dach zum Bau einer Photovoltaikanlage verfügen. Für einen einmaligen Beitrag von CHF 300 werden während 20 Jahren jeweils jährlich 100 kWh Solarstrom gutgeschrieben. Je mehr Personen Solarstrom von den Stadtwerken beziehen, umso rascher kann der Ausbau voranschreiten.

Das Potential der Solarstrom-Erzeugung ist in der Stadt St.Gallen mit heute rund 11'000 kWp noch lange nicht ausgeschöpft. Der Stadtrat unterstützt in Übereinstimmung mit dem Energiekonzept 2050 die weitere Erschliessung dieses Potentials, so dass zusammen mit privaten Anlagenerstellern der-einst eine Leistung in der Grössenordnung von 100'000 kWp installiert sein wird.

Der Stadtpräsident:

Thomas Scheitlin

Der Stadtschreiber:

Manfred Linke

Beilage:

- Interpellation vom 30. April 2019