

## Vorlage Stadtparlament

Datum	22. Juni 2021
Beschluss Nr.	636
Aktenplan	132.26 Initiativen

### Initiativbegehren «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)»; Bericht und Antrag des Stadtrats

#### Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Das Initiativbegehren «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» wird abgelehnt.
2. Der Bürgerschaft wird folgender Gegenvorschlag zum Initiativbegehren vorgelegt:  
«Das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3) wird folgendermassen abgeändert:

Art. 1

<sup>1</sup> (unverändert)

<sup>2</sup> (unverändert)

<sup>3</sup> (neu Art. 3)

Art. 2 (neu)

Zur Umsetzung von Art. 1 **wandelt die Stadt während 10 Jahren ab Inkrafttreten der Reglementsänderung insgesamt 95'000 m<sup>2</sup> Gemeindestrassenfläche** in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs um.

Art. 3 (neu)

Die Wirkung der getroffenen Massnahmen wird auf der Basis der jährlichen Verkehrsmessungen der Stadt St.Gallen überprüft. Der Stadtrat informiert im Geschäftsbericht jährlich über den Stand der Umsetzung.»

---

#### 1 Initiativbegehren

##### 1.1 Inhalt

Das Initiativbegehren für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative) hat folgenden Wortlaut:

«Die Unterzeichnenden verlangen den Erlass folgender Änderungen des Reglements über eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Rechtssammlung der Stadt St.Gallen Nr. 711.3):

##### Art. 1 (Abs. 1 und 2 unverändert)

<sup>1</sup> Die Stadt St.Gallen schützt die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs. **(bisher)**

<sup>2</sup> Die Stadt sorgt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Stadt ist bestrebt, mit dem Ausbau des Angebotes für diese Verkehrsarten das

Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens abzudecken. Stichdatum ist der Zeitpunkt der Annahme dieser Initiative. Die Stadt trifft dazu die notwendigen Massnahmen. Sie strebt diese Zielsetzung im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten an und vertritt sie in Verhandlungen mit Dritten. **(bisher)**

(Absatz 3 wird zu Art.3) **(neu)**

#### **Art. 2 (neu)**

<sup>1</sup> Zur Umsetzung von Art. 1 wandelt die Stadt bezogen auf das Referenzjahr 2020 während zehn Jahren jährlich mindestens 0,5 Prozent der Strassenfläche auf Stadtgebiet in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie Flächen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs um.

<sup>2</sup> Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten.

#### **Art. 3 (bisher Art. 1 Absatz 3 neu Art. 3)**

Die Wirkung der getroffenen Massnahmen wird auf der Basis der jährlichen Verkehrsmessungen der Stadt St.Gallen überprüft. Der Stadtrat informiert im Geschäftsbericht jährlich über den Stand der Umsetzung. **(bisher)»**

Der Initiative wurde keine Begründung angefügt.

### **1.2 Rechtmässigkeit und Verfahren**

Das Initiativbegehren wurde am 18. Mai 2020 zur Prüfung der Zulässigkeit eingereicht. Die Zulässigkeit wurde vom Stadtrat mit Entscheid vom 25. August 2020 unter der Voraussetzung bestätigt, dass der Titel und der Ingress der Initiative wie folgt formuliert (Änderungen fett markiert) sowie die Klammerbemerkung am Schluss von Art. 3 gestrichen werden:

#### **«Politische Gemeinde Stadt St.Gallen**

#### **Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)**

Die unterzeichnenden **Stimmberechtigten der Stadt St.Gallen** verlangen **gestützt auf Art. 10 der Gemeindeordnung** den Erlass folgender Änderung des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung **(SRS 711.3):»**

Das Initiativkomitee wurde auf den Sachverhalt aufmerksam gemacht, dass eine allfällige Begründung der Initiative gemäss Art. 36 Abs. 1 des kantonalen Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1, RIG) für die Prüfung der Zulässigkeit der Initiative dem Stadtrat vorgelegt werden muss, um auf dem späteren Unterschriftenbogen aufgeführt werden zu können. Das Initiativkomitee hat ausdrücklich erklärt, auf eine Begründung zu verzichten.

Das Initiativbegehren mit den Unterschriftenbogen wurde am 17. November 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 29. Dezember 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 (SRS 111.1, 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.

## 2 Ausgangslage

Die Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative) sieht mittels einer Ergänzung des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3) vor, dass die Stadt zum Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs (Art. 1, bisher) bezogen auf das Referenzjahr 2020 während zehn Jahren jährlich mindestens 0,5 % der Strassenfläche auf Stadtgebiet in Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs umwandelt (Art. 2 Abs. 1, neu). Die bestehenden Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr sind dabei je mindestens in ihrem Bestand zu erhalten (Art. 2 Abs. 2, neu).

Die Stadt St.Gallen hat eine Gesamtfläche von 39,4 km<sup>2</sup>. Unversiegelte Flächen machen mit 32,9 km<sup>2</sup> bzw. 83,5 % den überwiegenden Hauptanteil der Stadtfläche aus. Weitere 3 km<sup>2</sup> bzw. 7,6 % der Fläche sind mit Gebäuden überbaut. Strassen und Wege machen die verbleibenden 3,5 km<sup>2</sup> bzw. 8,9 % der Fläche aus. Die Strassen- und Wegflächen lassen sich weiter differenzieren. Knapp 2,2 km<sup>2</sup> bzw. rund 62 % der städtischen Strassen- und Wegflächen sind Gemeindestrassen und -wege. Die restlichen rund 38 % entfallen auf National- (0,8 km<sup>2</sup>) und Kantonsstrassen (0,5 km<sup>2</sup>) (Tabelle 1).

	Fläche (m <sup>2</sup> )	Anteil Strassen (%)	Anteil Stadtfläche (%)
Nationalstrassen	824'878	23.3	2.0
Kantonsstrassen	517'174	14.6	1.3
Gemeindestrassen / -wege	2'197'434	62.1	5.6
Gemeindewege	312'401	14.2	0.8
Gemeindestrassen	1'885'033	85.8	4.8
Total	3'539'486	100.0	8.9

Tabelle 1: Stadt St.Gallen, Strassen- und Wegfläche

Die von der Initiative betroffene Strassenfläche, die jährlich zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs umgewandelt werden soll, entspricht – unter Berücksichtigung sämtlicher Strassen- und Gehwegflächen – rund 18'000 m<sup>2</sup>.

## 3 Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr

Die Stimmberechtigten der Stadt St.Gallen haben das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung («Städteinitiative») am 7. März 2010 angenommen. Gemäss Art. 1 Abs. 2 des Reglements sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des 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 als auch im Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee integriert. Sämtliche dieser Überlegungen wurden im Mobilitätskonzept 2040 zusammengeführt, welches der

Stadtrat am 20. Oktober 2015 verabschiedet hat. Sie sind auch Teil des Energiekonzepts 2050 sowie der Roadmap Null-Tonnen-CO<sub>2</sub> bis 2050.

Das Mobilitätskonzept 2040 sieht vor, dass der motorisierte Individualverkehr nicht weiter zunimmt und das Mobilitätswachstum durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen wird. Dieses Ziel soll durch die «3-V-Strategie» der Vermeidung, der Verlagerung sowie der verträglicheren Abwicklung des Verkehrs erreicht werden. Sowohl im Richtplan als auch im Mobilitätskonzept 2040 ist ein Gesamtkonzept hinterlegt mit dem Ziel, die flächensparenden Verkehrsmittel des zu Fuss Gehens, des Velos und des Öffentlichen Verkehrs zu fördern. Das Mobilitätskonzept soll im Rahmen der Umsetzung des stadträtlichen Gegenvorschlags zur «Velo-Initiative» ([Vorlage des Stadtrats Nr. 340 vom 23. März 2021](#)) mit Blick auf die Erhöhung des Veloanteils am Modalsplit überarbeitet werden.

Zur Erreichung der städtischen Strategie ist neben zusätzlichen Fusswegverbindungen und Radstreifen sowie Busspuren eine Vielzahl von weiteren Massnahmen nötig, so etwa Verbesserungen der fussläufigen Querungen, zusätzliche Tieftempozonen, Strassenraumgestaltungen und Fahrbahnhaltestellen. Durch die Vermeidung von Stausituationen im dicht besiedelten Gebiet haben Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements positive Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung des Fuss- und Veloverkehrs. Zudem sind neben Förderungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr gleichzeitig auch Lenkungsmassnahmen beim motorisierten Individualverkehr, insbesondere im Bereich der Parkierung, nötig.

Seit Inkrafttreten des Reglements hat die Stadt St.Gallen entsprechend in die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs investiert. Seit dem Jahr 2010 konnten so die Flächen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen für Veloinfrastrukturen um rund 20 % (8'500 m<sup>2</sup>), für Busspuren um rund 32 % (4'100 m<sup>2</sup>) sowie für Tieftempozonen um rund 51 % (370'000 m<sup>2</sup>) gesteigert werden.

Die Stadt St.Gallen plant, diese Flächen bis ins Jahr 2030 weiter zu steigern. Die in der Investitionsplanung eingestellten Projekte sehen eine Vergrösserung der Flächen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen für Veloinfrastrukturen um rund 126 % (62'800 m<sup>2</sup>), für Busspuren um rund 46 % (7'800 m<sup>2</sup>) sowie für Tieftempozonen um rund 14 % (150'000 m<sup>2</sup>) vor. Dies entspricht einem Ausbau der Fläche zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs um 220'600 m<sup>2</sup>. Bezogen auf die Gemeindestrassenfläche werden rund 215'000 m<sup>2</sup> in Flächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs umgewandelt. Die Investitionssumme dafür beträgt im städtischen Anteil insgesamt rund CHF 96 Mio. Ohne die Tieftempozonen ergeben sich Flächen von 60'000 m<sup>2</sup> und städtische Investitionen von CHF 83 Mio. Zusätzlich zu diesen Projekten der Investitionsplanung sollen im Rahmen von Instandstellungsprojekten (Rahmenkredit und Laufende Rechnung) bis ins Jahr 2030 weitere 5'000 m<sup>2</sup> Strassenflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs umgewandelt werden (Tabelle 2).

<b>Massnahmen</b>	<b>Gemeindestrassenfläche (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Kosten, städt. Anteil (Mio. CHF)</b>
Fuss- und Veloverkehr	54'000	54 (120) <sup>1</sup>
Radstreifen, Veloschnellrouten, Rad-/Gehwege	24'000	

<sup>1</sup> Bruttokosten in Klammern.

Velostrassen	30'000	
Öffentlicher Verkehr	1'000	7 (30)
Busspuren	800	
weitere Verbesserungen	200	
Strassenraumgestaltungen	5'000	20 (95)
Verkehrsmanagement	-	2 (8)
Instandstellungsprojekte (RK, LR)	5'000	20 <sup>2</sup> (20)
Total	65'000	103 (273)
Tieftempozonen T-30	150'000	13 (13)
Gesamttotal	215'000	116 (286)

Tabelle 2: Massnahmen 2020-2030 Fuss- und Veloverkehr sowie Öffentlicher Verkehr, Gemeindestrassenfläche und Investitionsvolumen

#### 4 Zukunfts-Initiative

Die Zukunfts-Initiative sieht vor, dass die Stadt während zehn Jahren jährlich mindestens 0,5 % der Strassenfläche auf Stadtgebiet in Flächen für den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr umwandelt. Dies entspricht einer Fläche von rund 18'000 m<sup>2</sup> pro Jahr (s. Ziff. 2) bzw. 180'000 m<sup>2</sup> in zehn Jahren.

Wie im vorangehenden Kapitel dargestellt, sehen die Investitionsplanung sowie die Laufende Rechnung der Stadt St.Gallen ab dem Referenzjahr 2020 bis ins Jahr 2030 eine Flächenumwandlung zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs von rund 65'000 m<sup>2</sup> vor (s. Ziff. 3). Wie das Initiativkomitee der Zukunfts-Initiative signalisiert hat, wäre es nicht im Sinne der Initiative, die verbleibenden rund 115'000 m<sup>2</sup> über die geplante Umwandlung von Gemeindestrassen in Tempo-30-Zonen zu erreichen. Vielmehr sollte die Fläche mit Blick auf die Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs in Begegnungszonen (T-20) umgewandelt werden. Die Begegnungszonen könnten dabei entweder als Begegnungszonen mit guter Aufenthaltsqualität (BZgA) oder als Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität (BZhA) ausgestaltet werden.

Begegnungszonen mit guter Aufenthaltsqualität (BZgA) sind Begegnungszonen, die insbesondere als solche markiert und signalisiert sind, wegen des noch guten baulichen Zustands des entsprechenden Strassenabschnitts aber nur zurückhaltend umgestaltet werden. Die Trottoirs werden beibehalten, Gestaltungselemente in erster Linie provisorisch umgesetzt. Gleichwohl sollen Grün- und Baumflächen geschaffen werden (Abbildung 1). Die Kosten für die Einrichtung einer solchen Begegnungszone belaufen sich bei einer durchschnittlichen Strassenbreite von 6,5 m auf ca. CHF 60'000-70'000 pro 100 Laufmeter (CHF 100 pro m<sup>2</sup>).

<sup>2</sup> Durchschnittlich werden pro Jahr rund CHF 2 Mio. (LR Konto Nr. 614) für Strassensanierungen ausgegeben.



Abbildung 1: Begegnungszone mit guter Aufenthaltsqualität, beispielhafte Darstellung

Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität (BZhA) unterscheiden sich demgegenüber dadurch, dass die Trennung in Fahrbahn und Trottoir aufgehoben wird, die bauliche Ausgestaltung permanenten Charakter besitzt und die Fläche der Zone grosszügig mit Bäumen, Grünflächen und Aufenthaltsbereichen gestaltet ist (Abbildung 2). Die Kosten für die Einrichtung einer solchen Begegnungszone belaufen sich bei einer durchschnittlichen Strassenbreite von 6,5 m auf rund CHF 250'000 pro 100 Laufmeter (CHF 385 pro m<sup>2</sup>).

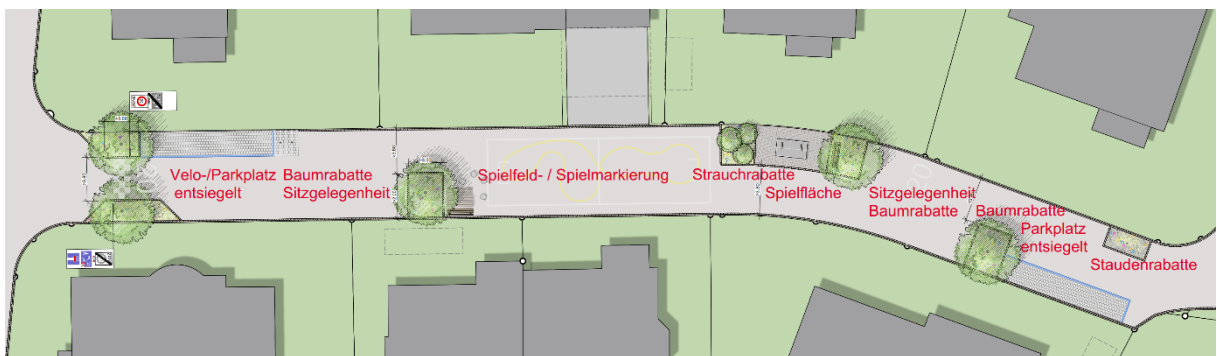


Abbildung 2: Begegnungszone mit hoher Aufenthaltsqualität, beispielhafte Darstellung

Das Initiativkomitee hat signalisiert, dass Begegnungszonen mit guter Aufenthaltsqualität (BZgA) mit 30 % ihrer Fläche an die Zukunfts-Initiative, d.h. zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, angerechnet werden können. Die vergleichsweise tiefe Quote ergibt sich aus der provisorischen Ausgestaltung dieser Art von Begegnungszone. Gemäss Initiativkomitee sollen Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität (BZhA) dahingegen mit Blick auf ihre hohe Qualität zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs mit 60 % ihrer Fläche an die Zukunfts-Initiative angerechnet werden können. Die Erfüllung der Vorgaben der Zukunfts-Initiative kann mit einer Kombination der beiden Arten von Begegnungszonen erreicht werden.

Eine ideale Verteilung der umzuwandelnden Strassenfläche auf die beiden Arten von Begegnungszonen wäre bei Umsetzung der Initiative in einer Kosten-Nutzen-Rechnung aufgrund der periodischen Erneuerungszyklen der jeweiligen Strassenabschnitte zu eruiieren. Ein Rechnungsbeispiel soll diese Kosten-Nutzen-Rechnung illustrieren (Tabelle 3): Eine bezüglich Kosten und Nachhaltigkeit optimierte Aufteilung zwischen Begegnungszonen mit guter resp. mit hoher Aufenthaltsqualität würde zu Kosten von rund CHF 49 Mio. führen. Dabei wären rund 40 km neue Begegnungszonen mit guter sowie rund

9 km mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen (49 km entsprechen 20 % aller Gemeindestrassen auf Stadtgebiet). Ein höherer Anteil an Begegnungszonen mit guter Aufenthaltsqualität würde die Kosten entsprechend reduzieren, die effektiv umzuwandelnden Flächen insgesamt aber erhöhen. Nicht eingerechnet in diese Kosten sind die zusätzlich notwendigen personellen Ressourcen für Gutachten, Projektierung und Bauleitung (exkl. Projekte Investitionsplanung). Für die zusätzlichen Aufwendungen zur Realisierung der errechneten Begegnungszonen wären während zehn Jahren zusätzliche interne personelle Ressourcen im Umfang von insgesamt rund fünf bis sechs Vollzeitstellen erforderlich, welche zusätzlich über den Stellenplan beantragt werden müssten. Sie würden sich insbesondere auf die Dienststellen Tiefbauamt, Stadtgrün, Stadtplanung sowie die Stadtpolizei aufteilen.

	anrechenbare Fläche (m <sup>2</sup> )	effektive Fläche (m <sup>2</sup> )	Kosten (Mio. CHF)
Projekte Investitionsplanung	60'000	60'000	in IP enthalten (83.0)
Sanierungen Laufende Rechnung	5'000	5'000	in LR enthalten (20.0)
BZgA	80'000	267'000	26.7
BZhA	35'000	58'000	22.3
<b>Total</b>	<b>180'000</b>	<b>394'000</b>	<b>49.0 (152.0)</b>

Tabelle 3: Zukunfts-Initiative, Berechnungsbeispiel

## 5 Gegenvorschlag

Der Stadtrat anerkennt die Ziele der Zukunfts-Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität. In ihrer Stossrichtung entspricht die Initiative den mit dem Verkehrsreglement verfolgten, langfristigen Zielen der Stadt für eine nachhaltige Mobilität (s. Ziff. 3). Allerdings ist festzuhalten, dass die Zielvorgabe der Zukunfts-Initiative mit einer Umwandlung von jährlich 0,5 % der Strassenfläche auf Stadtgebiet nur mit ausserordentlichen finanziellen Aufwendungen umsetzbar ist (s. Ziff. 4). Dabei gilt es zu bedenken, dass die Stadt St.Gallen einzig diejenige Strassenfläche zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs umwandeln kann, die auch in ihrer Hoheit liegt und die heute vornehmlich dem motorisierten Individualverkehr dient, nämlich die Gemeindestrassenfläche (s. Tabelle 1).

Bei nachhaltigem Ausbaustandard und bei regelmässigem baulichem Unterhalt müssen Strassenflächen – abhängig von ihrer Belastung – alle 50 bis 70 Jahre vollständig erneuert werden. Alle rund 20 bis 30 Jahre ist zur Erreichung der maximalen Nutzungsdauer ein Deckbelagsersatz erforderlich. Somit werden gemäss langjähriger Praxis pro Jahr rund 1,5 - 2 % der Strassenflächen erneuert. In der Stadt St.Gallen entspricht dies einer Fläche von rund 33'000 - 44'000 m<sup>2</sup> pro Jahr. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Nachhaltigkeit wird eine Neugestaltung von Strassenräumen ausserhalb deren Sanierungsnotwendigkeit nur aus vordringlichen Gründen (insbesondere Verkehrssicherheit) vorgenommen. Eine Umsetzung der Zukunfts-Initiative gemäss Wortlaut würde bedeuten, dass jährlich rund 18'000 m<sup>2</sup>, sprich rund 40 - 55 % der jährlich überhaupt zu sanierenden Gemeindestrassenfläche, in Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr umgewandelt werden müssten. Dies würde einer Reduktion der Strassenfläche für den übrigen Verkehr um rund die Hälfte gleichkommen – ein Unterfangen, das gerade auf den Gemeindestrassen eine geordnete Verkehrsabwicklung verunmöglichen würde. Entsprechend würden für eine Umsetzung der Zukunfts-Initiative ausserhalb der sanierungsnotwendigen Strassen, sprich in der Neuschaffung von Begegnungszonen, hohe zusätzliche Kosten und eine Vernichtung von Strassenrestwert entstehen (s. Kap. 4). Bestehen-

de Gemeindestrassen müssten zu einem gewichtigen Teil ausserhalb ihrer Sanierungsnotwendigkeit in Begegnungszonen umgewandelt werden.

Der Stadtrat strebt im Sinne einer Umsetzung des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung auch künftig eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs an. Diese Stärkung ist in Form geplanter Projekte der Investitionsplanung sowie bei Sanierungsmassnahmen, bei Rahmenkreditobjekten oder bei Projekten der Laufenden Rechnung (s. Ziff. 3 mit Tabelle 2) vorgesehen. Er hat diese Absicht unlängst mit seinem Gegenvorschlag zur Initiative zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Velo-Initiative) zusätzlich bekräftigt ([Vorlage des Stadtrats Nr. 340 vom 23. März 2021, vom Stadtparlament unverändert beschlossen am 4. Mai 2021](#)). Nichtsdestotrotz ist er bereit, die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie von öffentlichem Verkehr über die Umwandlung von Strassenfläche im Sinne der Zukunfts-Initiative zusätzlich zu intensivieren.

Der Gegenvorschlag des Stadtrats sieht deshalb vor, in den nächsten zehn Jahren insgesamt 95'000 m<sup>2</sup> Gemeindestrassenfläche in Flächen zugunsten von Fuss- und Veloverkehr sowie die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs umzuwandeln. Diese umzuwandelnde Fläche von 95'000 m<sup>2</sup> entspricht 0,5 % der Gemeindestrassenfläche. Neben den bereits in der Investitionsplanung berücksichtigten Projekten einerseits und den Instandstellungsprojekten (aus Rahmenkreditobjekten und der Laufenden Rechnung) andererseits sollen so während zehn Jahren zusätzlich insgesamt 30'000 m<sup>2</sup> Flächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs umgewandelt werden. Diese Umwandlung soll – wie bei der Zukunfts-Initiative – in erster Linie über die Schaffung von Begegnungszonen erreicht werden. Der Stadtrat ist dabei der Meinung, dass Begegnungszonen mit guter Aufenthaltsqualität mit 50 % ihrer Fläche und Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität mit 80 % ihrer Fläche angerechnet werden sollen. Anders als die Initiantinnen und Initianten der Zukunfts-Initiative stuft er den Nutzen von Begegnungszonen für zu Fuss Gehende und Velofahrende insbesondere wegen der geänderten verkehrsrechtlichen Anordnung und dem damit einhergehenden Vortrittsrecht für den Fuss- und Veloverkehr als höher ein. Der Stadtrat sieht vor, dass für diese zusätzlichen Umwandlungsmassnahmen während zehn Jahren insgesamt CHF 10 Mio. zur Verfügung zu stellen sind. Zusätzlich zu diesen finanziellen Mitteln sind für die Ausarbeitung und Projektierung der Massnahmen interne Ressourcen im Umfang von eineinhalb Vollzeitstellen zur Verfügung zu stellen. Sie sind entsprechend der Aufwände auf die Dienststellen Tiefbauamt, Stadtgrün, Stadtplanung sowie die Stadtpolizei aufzuteilen.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Anliegen der Zukunfts-Initiative mit dem Gegenvorschlag sinnvoll und nachhaltig umgesetzt werden können.

## **6 Gute-Luft-Initiative**

Gleichzeitig mit der vorliegenden Vorlage zur Zukunfts-Initiative erstattet der Stadtrat Bericht zur Initiative «für ein gesundes Stadtklima» (Gute-Luft-Initiative) (Vorlage des Stadtrats Nr. 635 vom 22.06.2021). Beide Initiativen zusammen fordern die jährliche Umwandlung von insgesamt 1 % der Strassenfläche der Stadt St.Gallen zugunsten der zu Fuss Gehenden, der Velofahrenden, des öffentlichen Verkehrs sowie von Grün- und Baumflächen. Wie auch die Zukunfts-Initiative wäre die Gute-Luft-Initiative für ihre Umsetzung auf die Neuschaffung von Begegnungszonen angewiesen. Dies bedeutet, dass bei einer gemeinsamen Umsetzung Synergien genutzt werden könnten.



## 7 Weiteres Vorgehen

Nach Art. 43 RIG hatte der Stadtrat seit der Rechtsgültigkeit des Zustandekommens der Initiative am 29. Dezember 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.

Für das weitere Vorgehen sind die folgenden Varianten möglich:

- Folgt das Stadtparlament dem Initiativbegehren, untersteht der so beschlossene rechtsetzende Erlass dem fakultativen Referendum (Art. 47 RIG).
- Lehnt das Stadtparlament das Initiativbegehren ab und nimmt den Gegenvorschlag an, kommt es zur Volksabstimmung über das Initiativbegehren und den Gegenvorschlag (Art. 50 RIG), ausser das Initiativbegehren wird innert sieben Tagen nach Beschluss des Stadtparlaments zurückgezogen. Für diesen Fall würde die Reglementsanpassung gemäss Gegenvorschlag ebenfalls dem fakultativen Referendum unterstehen.
- Sollte das Stadtparlament weder dem Initiativbegehren noch dem Gegenvorschlag zustimmen, kommt es ebenfalls zur Volksabstimmung, aber nur über das Initiativbegehren (Art. 48 Abs. 2 RIG).
- Sollte die Initiative oder der Gegenvorschlag an der Urne angenommen werden, könnte der verlangte Erlass vom Stadtrat in der Folge in Kraft gesetzt werden.

Die Stadtpräsidentin:  
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:  
Manfred Linke

Beilage:  
▪ Initiativbegehren