

Umsetzungsmassnahmen Städte-Initiative St. Gallen

Bereich	Massnahme	Begründung / Wirkung	kurzfristig (0-5 Jahre)	mittelfristig (5-10 Jahre)	langfristig (> 10 Jahre)	Gemeinde	Kanton	Bund	Privat	Kosten tief	Kosten mittel	Kosten hoch	Widerstand gering	Widerstand mittel	Widerstand gross
Sensibilisierung	<u>Städte-Initiativen-Verträglichkeit</u> Der Stadtrat soll eine Weisung machen, wonach geplante Massnahmen der Verwaltung nur umgesetzt werden, wenn sie mit der Umsetzung der Städte-Initiative verträglich sind (gilt für alle Verwaltungseinheiten)	In der Verwaltung ist ein grundsätzliches Umdenken erforderlich, in dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr oberste Priorität geniessen. Die Umsetzung der S-I kann nur erreicht werden, wenn alle Verwaltungseinheiten am selben Strick ziehen.	•			•				•			•	•	
Sensibilisierung	<u>Steuererleichterungen für autofreie Haushalte</u>	Autofrei lebende Haushalte entlasten die öffentliche Hand. Für die Infrastrukturkosten des Strassennetzes musste die Stadt St. Gallen im Jahr 2010 netto 42 Mio. Fr. aufwenden (Statistisches Jahrbuch des Schweizerischen Städteverbandes 2013). Umgerechnet beliefen sich die Nettokosten auf knapp 600 Fr. pro EinwohnerIn.		•		•	•			•				•	•
Sensibilisierung	<u>Kampagne "Sparen beim Fahren"</u> Die Bevölkerung wird über die tatsächlichen Kosten der Mobilität sensibilisiert.	Das Auto ist ein teures Verkehrsmittel. Bei Vollkostenrechnung kostet ein Kilometer durchschnittlich 75 Rappen (TCS). Ist sich die Bevölkerung über die wirklichen Kosten des MIV bewusst, führt dies zu einem Rückgang des MIV.	•			•			•	•			•		

Umsetzungsmassnahmen Städte-Initiative St. Gallen

Bereich	Massnahme	Begründung / Wirkung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Gemeinde	Kanton	Bund	Privat	Kosten tief	Kosten mittel	Kosten hoch	Widerstand gering	Widerstand mittel	Widerstand gross
MIV	<u>Aktualisierung Parkierreglement</u> Das Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund stammt aus dem Jahr 2006 und soll gemäss Richtplanbeschluss überarbeitet werden.	Damit soll die Grundlage zur Umsetzung u.a. folgender Richtplanbeschlüsse geschaffen werden: Alle öffentlich zugänglichen Parkplätze werden bewirtschaftet. Die Parkplatzgebühren sollen angemessen erhöht werden. Eine Ausdehnung von EBZ auf die gesamte Stadt ist vorzusehen. Die Vielzahl unterschiedlicher Bewirtschaftungsmodalitäten sollen hinsichtlich Höhe der Parkgebühr, des Zeitraums der Gebührenpflicht, der zulässigen Maximalparkdauer sowie Zutrittsbeschränkungen harmonisiert werden.	•			•	•			•				•	•
MIV	<u>Untersuchung der Auslastung (privater) Tiefgaragen in Wohnquartieren</u>	Eine solche Untersuchung zeigt auf, wie gut die Tiefgaragen ausgelastet sind. Weiter zeigt die Untersuchung das Potential auf, wo oberirdische Parkplätze verlagert werden können. Durch die bessere Auslastung der Tiefgaragen profitieren auch private Liegenschaftsbesitzer.	•			•			•	•			•		
MIV	<u>Verlagerung oberirdischer Parkplätze in Parkhäuser</u> (sowohl in Wohnquartieren als auch im Zentrum)	Die Distanzen zu den Parkplätzen werden grösser, weshalb die Attraktivität des MIV in der Verkehrsmittelwahl sinkt. Durch diese Massnahme wird Strassenraum frei, der für andere Zwecke genutzt werden kann (Plätze, Fuss- und Velowege, allenfalls Busspuren).		•		•			•		•	•		•	

Umsetzungsmassnahmen Städte-Initiative St. Gallen

Bereich	Massnahme	Begründung / Wirkung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Gemeinde	Kanton	Bund	Privat	Kosten tief	Kosten mittel	Kosten hoch	Widerstand gering	Widerstand mittel	Widerstand gross
MIV	<u>Studie Umsteigepotenzial</u> Aufzeigen, in welchen Quartieren der Motorisierungsgrad hoch, die Erschliessung mit ÖV hingegen schlecht ist. In einem zweiten Schritt Einbindung der Agglomerationsgemeinden.	Der Motorisierungsgrad in St. Gallen ist zwischen 2004 bis 2011 von 427 auf 440 PW/1000 Einwohner gestiegen. Diese Entwicklung steht im Gegensatz zu den sinkenden Motorisierungsgraden in allen andern grossen Städten der Schweiz. Es ist anzunehmen, dass die Werte wie auch das allgemeine Verkehrsverhalten in den verschiedenen Stadtquartieren grosse Unterschiede aufweist. Die Studie bietet Grundlage für gezielte Massnahmen zur Erreichung der Ziele der Städte-Initiative.	•			•	(•)			•			•		
MIV	<u>Parkgebühren auch am späten Abend und am Sonntag</u>	Dass die Parkplätze in der Innenstadt am späten Abend und am Sonntag gratis sind, macht das Auto in diesen Zeiten besonders attraktiv, ist sachlich aber nicht begründbar.	•			•				•				•	•

Umsetzungsmassnahmen Städte-Initiative St. Gallen

Bereich	Massnahme	Begründung / Wirkung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Gemeinde	Kanton	Bund	Privat	Kosten tief	Kosten mittel	Kosten hoch	Widerstand gering	Widerstand mittel	Widerstand gross
Städtebau	<u>Autofreie Entwicklungsgebiete</u> Weder die Bauordnung der Stadt St. Gallen noch das aktuelle Baugesetz des Kantons sieht die Möglichkeit von "autofreiem" oder zumindest "autoarmen" Wohnen vor. Gemäss dem Entwurf des neuen kantonalen Baugesetz soll die Regierung in der entsprechenden Verordnung u.a. den Mindestbedarf an Parkplätzen festlegen. In der Bauordnung der Stadt SG könnte man weiter festlegen, dass es in gewissen Zonen (z.B. Sondernutzungszonen) keinen Parkplatzzwang gibt.	Die Realisierung neuer Entwicklungsgebiete führt oft zu Mehrverkehr in ohnehin bereits stark belasteten Gebieten. Mit der Realisierung einer autofreien Überbauung wird dies verhindert. Gleichzeitig entsteht ein zukunftsfähiges Quartier mit "Leuchtturmcharakter" für die weitere Region.		•	•	•	•		•	•					•
Fuss-/Veloverkehr	<u>Wanderstadt St. Gallen</u> Signalisation attraktiver Fusswege in der Stadt nicht nur für Freizeit, sondern auch für Alltag.	Die Schweiz ist ein Wanderland - allerdings nicht im städtischen Alltag. Die Möglichkeiten, kurze Alltagswege zu Fuss zurück zu legen und so die eigene Stadt besser kennen zu lernen, wird viel zu wenig wahr genommen. Die Signalisation eines Innerstädtischen Wanderwegnetzes gibt dem Fussverkehr einen grösseren Stellenwert.	•	•		•				•			•		

Umsetzungsmassnahmen Städte-Initiative St. Gallen

Bereich	Massnahme	Begründung / Wirkung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Gemeinde	Kanton	Bund	Privat	Kosten tief	Kosten mittel	Kosten hoch	Widerstand gering	Widerstand mittel	Widerstand gross
Fuss-/Veloverkehr	<u>Fussgängermessstellen</u> In St. Gallen sind seit Mitte 2011 fünf Messstellen für den Veloverkehr und eine für den Fussverkehr in Betrieb. Erste Messresultate liegen vor. Um fundierte Aussagen machen zu können, sind die Messreihen weiterzuführen. Eine Erweiterung des Messstellennetzes ist zu prüfen.	Das Verkehrsaufkommen der FussgängerInnen wird oft stark unterschätzt. Messstellen an geeigneten Standorten geben Aufschluss über die tatsächliche Bedeutung des Fussverkehrs und führen zu einer Änderung der Prioritäten in der Verkehrsplanung.	•			•					•		•		
Fuss-/Veloverkehr	<u>Umsetzung Veloschnellroutenkonzept</u>	Grosszügige, direkte und vom restlichen Verkehr unabhängig geführte Velorouten auf den wichtigsten Achsen beschleunigen das Velo fahren erheblich und geben ihm in der städtischen Verkehrskultur einen viel grösseren Stellenwert. Wichtig ist dabei, dass der Veloverkehr sicher über die grossen Kreuzungen geführt wird.		•		•	(•)							•	•
Fuss-/Veloverkehr	<u>Einführung flächendeckendes Bike-Sharing-Angebot</u>	Velofahren wird auch für PendlerInnen attraktiv. Durch mehrfache Benutzung eines Velos pro Tag sind weniger Abstellplätze notwendig.	•			•					•		•		
Fuss-/Veloverkehr	<u>Öffnung der Busspuren für den Veloverkehr</u>	Die Velofahrenden werden auf der Strasse oft in den schmalen Bereich zwischen Autos und Bussen eingeklemmt. Ein Öffnen der Busspuren für den Veloverkehr kann Abhilfe und damit mehr Sicherheit schaffen.	•			•				•				•	

Umsetzungsmassnahmen Städte-Initiative St. Gallen

Bereich	Massnahme	Begründung / Wirkung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Gemeinde	Kanton	Bund	Privat	Kosten tief	Kosten mittel	Kosten hoch	Widerstand gering	Widerstand mittel	Widerstand gross
Fuss-/Veloverkehr	<u>(Diebstahl-)sichere und gedeckte Veloplätze an zentralen Orten wie z.B. beim Bahnhof oder Marktplatz</u>		•			•	•			•			•		
ÖV	<u>Eigentrossierung West-Ost-Achse für Bus</u>	Aufwertung des Busbetriebs und Reduktion der Stauzeiten bei konsequenter Priorisierung.		•		•	•				•			•	
ÖV	<u>Tram-Linie auf Ost-West-Achse</u>	Aufwertung des ÖV durch schienengebundenes Verkehrsmittel. Abholen zusätzlicher Fahrgastpotenziale.			•	•	•					•			•
ÖV	<u>Verängerung Linie 9 (Gallusmarkt-Stephanshorn)</u>	Direkte Verbindung zum Einkaufszentrum.	•			•				•			•		
ÖV	<u>Harmonisierung der Busfrequenzen</u>	Beispielsweise mit einer Verdichtung der Frequenzen auf den Linien 1, 4 und 5 auf 10 Minuten würden gute und regelmässige Umsteigebeziehungen am Bahnhof ermöglicht. Die Fahrzeiten werden einfacher merkbar.	•			•					•		•		
ÖV	<u>Schnellbusse über Autobahn (Abtwil/Winkeln-Zentrum bzw. Abtwil/Winkeln-St. Gallen Ost direkt, eventuell über Pannestreifen, soweit vorhanden)</u>	Die Fahrzeiten des ÖV sind auf diesen Verkehrsverbindungen nicht mit dem MIV konkurrenzfähig. Bei rund 80% "hausgemachtem Verkehr" auf der A1 in St. Gallen und einem DTV von 80'000 Fahrzeugen ist ein Potential für den ÖV sicher vorhanden.		•		•		•			•			•	
ÖV	<u>Übertragbare Abonnemente im Tarifverbund Ostwind</u>	Ein ÖV-Abonnement kann gleich einem Autoschlüssel weiter gegeben werden. Damit erschliessen sich neue Fahrgastpotenziale bei Personen, die ansonsten vorwiegend Auto fahren.	•				•				•		•		