

## Vorlage Stadtparlament

Datum 22. Februar 2022  
Beschluss Nr. 1471  
Aktenplan 732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

### **Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Gegenvorschlag Velo-Initiative), Umsetzung; Rahmenkredit**

#### **Antrag**

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Für die Umsetzung des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative wird ein Rahmenkredit von CHF 15 Mio. erteilt. Die erforderlichen Beträge sind in die Voranschläge der Investitionsrechnung der nächsten Jahre (bis 2030) einzustellen.
2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziffer 1 nach Art. 8 Ziff. 6 Bst. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

---

#### **Zusammenfassung**

Der Stadtrat legt dem Stadtparlament einen Rahmenkredit zur Umsetzung des am 4. Mai 2021 genehmigten Gegenvorschlags zur Velo-Initiative vor. Der Rahmenkredit im Umfang von CHF 15 Mio. umfasst insgesamt 15 Projekte zugunsten des Veloverkehrs: von einer Informations- und Werbekampagne über die bauliche Umsetzung konkreter Projekte bis hin zu Planungen und Projektierungen von langfristigen Grossprojekten des Veloverkehrs. Mit dem vorliegenden Massnahmenpaket kann bis 2030 ein wichtiger Schritt zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen gemacht werden. Mit dem Rahmenkredit sind die darin enthaltenen Veloprojekte finanziell gesichert. Die Umsetzung der einzelnen Massnahmen wird aus diesem Grund zeitlich früher als bisher geplant erfolgen können. Vorbehalten bleiben die Beurteilung von Bund und Kanton, die Zusicherung der entsprechenden Beiträge und potenzielle Rechtsmittelverfahren.

Der Stadtrat hat sich bereits mit seinem Gegenvorschlag zur Velo-Initiative dafür ausgesprochen, die Veloprojekte ausserhalb des Rahmenkredits ebenfalls schneller umsetzen zu wollen, als es die Investitionsplanung bisher vorsieht. Zu diesem Zweck sollen die personellen Ressourcen der Dienststellen Tiefbauamt, Stadtgrün und Stadtplanung um insgesamt 150 Stellenprozente erhöht werden.

#### **Inhalt**

1	Ausgangslage	2
2	Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen	3
3	Projekte ausserhalb des Rahmenkredits	3

4	Rahmenkredit	4
4.1	Bahnhofstrasse, Schützengasse bis Schibenertor .....	6
4.2	Breitfeld, Allmendstrasse bis Hafnersbergstrasse .....	7
4.3	Gottfried-Keller-Strasse, Fluhweg bis St.Georgen-Strasse .....	8
4.4	Gründenmoosweg, Gründenmoosweg bis Gaiserwaldweg.....	9
4.5	Gübsenstrasse, Gübsensee bis Sturzeneggstrasse, Aufwertung LV .....	10
4.6	Velokampagne; Kommunikationsmassnahmen.....	10
4.7	Lerchenfeld, Veloachse .....	11
4.8	Sofortmassnahmen .....	11
4.9	St.Leonhard-Brücke, Brückenverbreiterung inkl. Rampe für den LV .....	11
4.10	Tunnelweg, Aufwertung Unterführung für LV .....	13
4.11	Untereggen bis St.Gallen, Fuss- und Velobrücke.....	14
4.12	Veloverbindung St.Gallen – Teufen (Projektierung).....	15
4.13	Veloabstellplatzkonzept, Umsetzung .....	15
4.14	Veloschnellroute Haggen- bis Turnerstrasse (Projektierung) .....	16
4.15	Veloschnellroute Neuhofweg, Herisauer Strasse bis Gübsenweg .....	17
5	Kosten und Finanzierung	18
6	Umsetzung	19
7	Zusätzliche personelle Ressourcen	19

## 1 Ausgangslage

Das am 10. Oktober 2020 rechtsgültig zustande gekommene Initiativbegehren zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Velo-Initiative) verlangte, dass der Anteil der per Velo zurückgelegten Wege in der Stadt St.Gallen bis ins Jahr 2030 auf 15 % gesteigert werde. Zur Erreichung dieser Vorgabe sollte ein Rahmenkredit im Umfang von CHF 15 Mio. bewilligt werden. Der Stadtrat zeigte sich überzeugt, dass eine deutliche Steigerung des Veloanteils im Vergleich zu den Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts 2040 möglich sein würde. Er erachtete indes den von der Initiative vorgegebenen Anteil als nicht erreichbar. Aufgrund dieser Überlegungen lehnte der Stadtrat die Initiative ab und unterbreitete dem Stadtparlament einen Gegenvorschlag ([Vorlage des Stadtrats Nr. 340 vom 23. März 2021](#)). Mit seinem Gegenvorschlag unterstützte der Stadtrat die Zielsetzungen der Initiative, verzichtete aber auf die Verankerung einer konkreten Zielvorgabe für die Steigerung des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und sprach sich stattdessen für eine «deutliche Erhöhung» dieses Anteils aus. Er ging mit der Initiative überein, dass zu diesem Zweck ein Rahmenkredit im Umfang von CHF 15 Mio. geschaffen werden soll.

Das Stadtparlament hat die Initiative am 4. Mai 2021 abgelehnt und dem Gegenvorschlag des Stadtrats zugestimmt. Das Initiativkomitee hat daraufhin am 7. Mai 2021 die Initiative zurückgezogen. Gemäss Art. 53<sup>bis</sup> Abs. 1 des kantonalen Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1, RIG) hat das Stadtparlament bei einem als einfache Anregung gestellten Initiativbegehren innert eines Jahres nach zustimmender Beschlussfassung einen dem Begehren entsprechenden Erlass zu verabschieden. Diese Frist dauert somit bis zum 4. Mai 2022 und kann mit der vorliegenden Vorlage eingehalten werden.

## **2 Förderung des Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen**

Gemäss Artikel 2 des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3) 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 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. Dieses 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 motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr 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 wichtigen 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.

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation und im städtischen Richtplan wurden das Radroutennetz definiert und dazu entsprechende Einzel- und Schlüsselmassnahmen ausgearbeitet, welche nun Schritt für Schritt umgesetzt werden, respektive teilweise bereits realisiert wurden oder sich in Realisierung befinden. Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. und 4. Generation hat die Stadt zusammen mit der Region und dem Kanton die Veloschnellroute als nächsten Entwicklungsschritt entwickelt. Deren Planung und Realisierung soll nun weiterverfolgt werden.

Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs werden in der Stadt St.Gallen nicht erst seit Erlass des Mobilitätskonzepts 2040 umgesetzt. Die Umsetzung der Massnahmen wurde jedoch seither intensiviert. So wurden seit dem Jahr 2015 bedeutende Veloinfrastrukturprojekte unter anderem auf der Appenzeller-, Geltenwilen-, Linden-, Rosenberg- und Sonnenstrasse sowie auf der Rorschacher Strasse realisiert. Dazu sind Radstreifen, Veloabbiegehilfen, Veloquerungen, die Öffnung einzelner Busspuren und von Fusswegen für Velos, die Velostation in der Hauptpost sowie das Pilotprojekt für eine Velostrasse zu zählen. Daneben wurden unzählige kleinere Sofortmassnahmen wie Radstreifenmarkierungen, Steuerungsoptimierungen und Wärmebildkameras an Lichtsignalanlagen, mobile Veloständer und Abstellgelegenheiten, öffentliche Velopumpstationen und Fahrbahneinfärbungen verwirklicht. Allein auf den Hauptachsen konnten seit 2013 über 10 km zusätzliche Radstreifen markiert werden.

## **3 Projekte ausserhalb des Rahmenkredits**

Neben dem vorliegenden Rahmenkredit werden eine Vielzahl an grossen und kleineren Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs entwickelt und umgesetzt. Beispielsweise ist im vergangenen Herbst der

Baustart für die Verbreiterung der SBB-Sitterbrücke und des Gübsenwegs erfolgt.<sup>1</sup> Dieses Schlüsselprojekt sichert eine direkte, steigungsarme Route, welche die Stadtteile untereinander und die Stadt mit dem Umland verbindet. Im Zusammenhang mit dem Neubau der OLMA-Halle 1 wird im Jahre 2023 eine wesentliche Verbesserung für den Veloverkehr auf dem Splügenweg realisiert. Das Stadtparlament hat im Jahr 2020 das Projekt für eine neue velogängige Passerelle Oberstockenweg über das Gleisfeld beim Bahnhof Bruggen genehmigt.<sup>2</sup> Wegen Einsprachen ergeben sich bei dieser Massnahme Verzögerungen. Das Kantonsstrassenprojekt zur Verbesserung des Radverkehrs an der St. Josefens-Strasse, Haus Nr. 4 bis Gaiserwaldweg, wurde von Stadt und Kanton bereits beschlossen. Bei der öffentlichen Auflage gingen jedoch Einsprachen ein. Beide Projekte sollten nach Erledigung der Einsprachen in den nächsten Jahren realisiert werden können. Ebenso ist die Umsetzung von Massnahmen aus dem Rahmenkredit für Sofortmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in den Jahren 2021-2023 im Gange.<sup>3</sup>

Die unterirdische Fuss- und Veloverbindung Lokremisenweg bis Bogenstrasse soll dem Stadtparlament im Frühling 2022 unterbreitet werden. Vorbehältlich allfälliger Einsprachen soll mit der Realisierung Ende des Jahres 2022 gestartet werden.

Aufgrund der Herausforderungen der städtebaulichen Integration ist für das Projekt einer Passerelle über die Steinachstrasse von der Parkstrasse bis zur Spitalstrasse ein Varianzverfahren erforderlich. Dieses Projekt soll dem Stadtparlament ausserhalb des Rahmenkredits vorgelegt werden. Ebenso ist für das Projekt einer allfälligen (provisorischen) Langsamverkehrsverbindung über die Ruckhalde eine Beurteilung im Stadtparlament sachdienlich. Beide Projekte werden dem Stadtparlament im Jahr 2023 vorgelegt und können bei Zustimmung ab dem Jahre 2024 realisiert werden.

Die Projektierung für das Projekt eines kombinierten Geh- und Radwegs auf der Schönbüelstrasse im Abschnitt Martinsbruggstrasse bis Rorschacher Strasse soll im Jahr 2022 abgeschlossen werden. Es handelt sich dabei um ein reines Kantonsstrassenprojekt. Somit erfolgt die Genehmigung des Projekts und der damit verbundenen gebundenen Kosten nicht durch das Stadtparlament, sondern direkt durch den Stadtrat. Das Projekt soll deshalb ebenfalls nicht als Bestandteil des Rahmenkredits betrachtet werden. Eine Realisierung ist ab dem Jahre 2023 zu erwarten.

#### **4 Rahmenkredit**

Zur Umsetzung des Gegenvorschlags des Stadtrats zur Velo-Initiative soll ein Rahmenkredit im Umfang von CHF 15 Mio. gesprochen werden. Der Stadtrat hat unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstands der einzelnen Projekte und des geforderten Realisierungszeitraums eine Beurteilung nach Dringlichkeit und Zweckmässigkeit vorgenommen und gestützt darauf priorisierte Projekte festgelegt, welche er in einem Rahmenkredit zusammengefasst hat. Das nun ausgewählte Massnahmenpaket soll im Sinne der Initiative einen wichtigen Beitrag für das geforderte, möglichst zusammenhängende, sichere und attraktive Velonetz leisten. Die vorerwähnt (Kap. 3) aufgeführten, realisierten, im Bau befindlichen oder bereits beschlossenen Projekte sollen nicht Bestandteil dieses Rahmenkredits sein. Nachfolgende, alphabetisch aufgeführte Projekte sind für den Rahmenkredit vorgesehen:

---

<sup>1</sup> [Vorlage des Stadtrats Nr. 4729 vom 20. Oktober 2020](#), vom Stadtparlament unverändert genehmigt am 24. November 2020.

<sup>2</sup> [Vorlage des Stadtrats Nr. 3612 vom 10. Dezember 2019](#), vom Stadtparlament unverändert genehmigt am 14. Januar 2020.

<sup>3</sup> [Vorlage des Stadtrats Nr. 4355 vom 23. Juni 2020](#), vom Stadtparlament unverändert beschlossen am 25. August 2020.

Nr.	Projekt	Teilabschnitte	Realisierung
1	Bahnhofstrasse	a) Bahnhofstrasse; Aufwertung PU Aufgang Süd	2024 <sup>4</sup>
		b) Bahnhofstrasse, Schibenertor bis Schützen- gasse; Aufwertung LV	2024
2	Breitfeld, Allmendstrasse bis Hafnersbergstrasse		2026
3	Gottfried-Keller-Strasse, Fluhweg - St.Georgen-Strasse; Neubau Fussgängersteg (Brücke)		2024 <sup>5</sup>
4	Gründenmoosweg, Gründenmoosweg bis Gaiserwaldweg		2027
5	Gübsenstrasse, Gübsensee bis Sturzeneggstrasse; Aufwertung LV		2026
6	Velokampagne; Kommunikationsmassnahmen		2024-2027
7	Lerchenfeld; Veloachse	a) Erlachstrasse bis Lerchenfeldstrasse	2025 <sup>6</sup>
		b) Lerchenfeldstrasse bis Ahornstrasse; Neubau Fuss- und Radweg	2025 <sup>7</sup>
		c) Burgweiherweg, Burgstrasse bis Tennisplätze (Ahornstrasse)	2025 <sup>8</sup>
8	Sofortmassnahmen Veloverkehr		2024-2030
9	St.Leonhard-Brücke	a) Verbreiterung der St.Leonhard-Brücke	2023
		b) Verbindung Burgstrasse Richtung Lokremise	2023
10	Teufener Strasse, Brandtobelstrasse bis Stadtgrenze; Verbesserung Velo, Projektierung		2023
11	Tunnelweg; Aufwertung Unterführung für LV		2026
12	Untereggen bis St.Gallen; Fuss- und Velobrücke (Anteil Stadt)		2026
13	Veloabstellplatzkonzept; Konkretisierung und Umsetzung		2023-2026
14	Veloschnellroute entlang Gleise, Haggenstrasse bis Zschokkestrasse; Projektierungskredit (Vorprojekt)		2023
15	Veloschnellroute Neuhofweg, Herisauer Strasse bis Gübsenweg		2023

<sup>4</sup> Ein Jahr später als in der Investitionsplanung 2022 aufgeführt, wegen Bauablaufs mit Strassenbau 1b).

<sup>5</sup> Zwei Jahre früher als in der Investitionsplanung 2022 aufgeführt.

<sup>6</sup> Zwei Jahre früher als in der Investitionsplanung 2022 aufgeführt, dafür Gesamtprojekt.

<sup>7</sup> Zwei Jahre später als in der Investitionsplanung 2022 aufgeführt, dafür Gesamtprojekt.

<sup>8</sup> Zwei Jahre früher als in der Investitionsplanung 2022 aufgeführt, dafür Gesamtprojekt.

#### 4.1 Bahnhofstrasse, Schützengasse bis Schibenertor

Die Bahnhofstrasse soll im Rahmen der anstehenden Strassen- und Gleissanierung für die heutigen Bedürfnisse optimiert und insbesondere auf den nördlichen Veloschnellroutenkorridor der Innenstadt ausgerichtet werden. Dabei wird die bereits vollzogene Aufhebung der Parkplätze für Verbesserungen des Veloverkehrs genutzt. Bei der Planung wird die angedachte Verlegung der in Richtung Marktplatz verkehrenden Buslinien von der Poststrasse auf die Bahnhofstrasse mitberücksichtigt. Ebenso wird eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf der Bahnhofstrasse geprüft.

Die Massnahme besteht aus der Aufwertung der Bahnhofstrasse (Velo-Massnahme und Gestaltung) (b) und der Verbreiterung der heute zu schmalen Rampe der Personenunterführung zur Rosenbergstrasse (a).



Abbildung 1: Bahnhofstrasse, Schützengasse bis Schibenertor: a) Bahnhofstrasse, Aufwertung PU Aufgang Süd; b) Bahnhofstrasse, Schibenertor bis Schützengasse; Aufwertung LV.

#### 4.2 Breitfeld, Allmendstrasse bis Hafnersbergstrasse

Von der Hafnersbergstrasse führt ein derzeit nicht öffentlich klassierter Weg entlang der Autobahn zur Breitfeldstrasse. Auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen (Hafnersbergstrasse – Allmendstrasse) ist dieser Weg für den Begegnungsfall für zu Fuss Gehende mit Velofahrenden schmal. Für Velofahrende wäre die Streckenführung geeignet, bezüglich Sicherheit und Komfort aber unattraktiv. Der bestehende Weg soll daher verbreitert und den Bedürfnissen des Veloverkehrs angepasst werden.

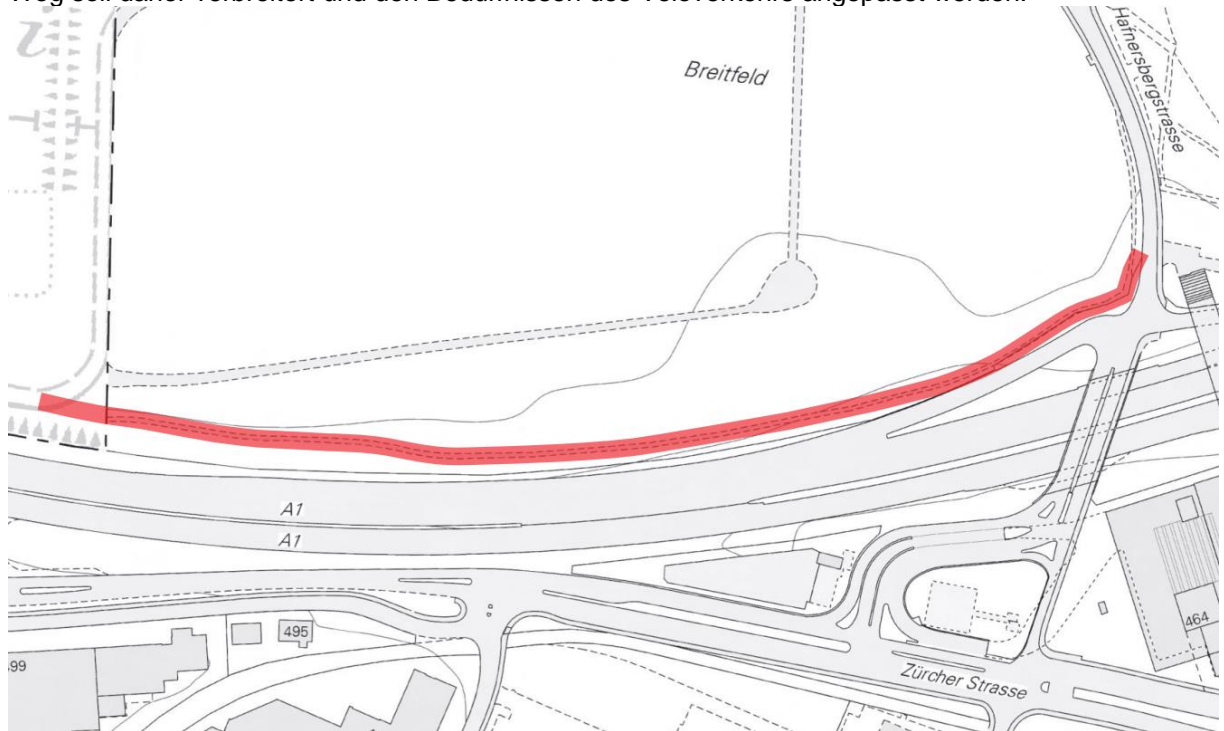


Abbildung 2: Breitfeld, Allmendstrasse bis Hafnersbergstrasse



#### 4.3 Gottfried-Keller-Strasse, Fluhweg bis St.Georgen-Strasse

Zwischen dem Fluhweg und der St.Georgen-Strasse weist die Gottfried-Keller-Strasse zwei Kurven auf, welche ungenügend breit sind. Der bergwärts führende Radstreifen auf der Gottfried-Keller Strasse endet heute beim Fluhweg. Bei Begegnungsfällen, insbesondere mit den Fahrzeugen der Buslinie 6, kommt es oft zu ungemütlichen Situationen für Velofahrende. Die Verkehrssicherheit und der Komfort für die Velofahrenden sollen deshalb verbessert werden.

Das Projekt sieht vor, den Fahrbahnquerschnitt um eine Velospur zu verbreitern und einen Radstreifen zu erstellen. Im Bereich des Lehnviadukts (95 m) und des Steinachdurchlasses (25 m) soll zu diesem Zweck ein angehängter Fussgängersteg erstellt werden. Das Vorprojekt ist derzeit in Arbeit.



Abbildung 3: Gottfried-Keller-Strasse, Fluhweg bis St.Georgen-Strasse



#### 4.4 Gründenmoosweg, Gründenmoosweg bis Gaiserwaldweg

Die Veloverbindung vom Gaiserwaldweg zum Gründenmoosweg führt heute über den stark belasteten Kreisel Geissbergstrasse / Bildstrasse und die Bildstrasse. Mit einer separaten Verbindung für den Langsamverkehr zwischen dem Gaiserwaldweg und dem Gründenmoosweg oder alternativ einer Verbesserung am Kreisel Geissbergstrasse / Bildstrasse sowie auf der Bildstrasse sollen die Attraktivität und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden.

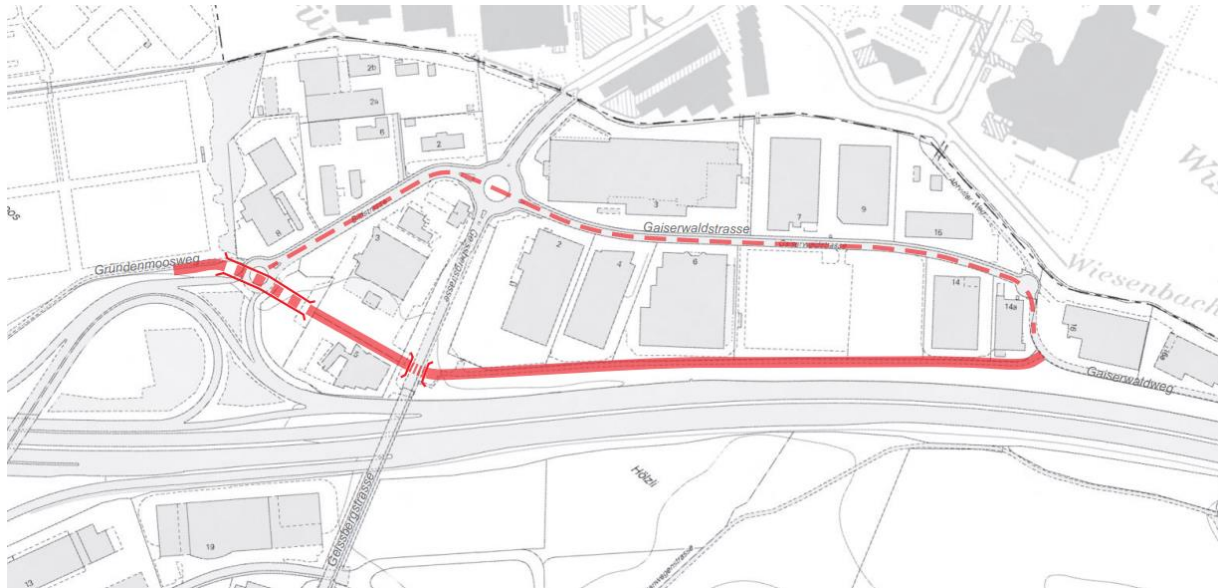


Abbildung 4: Gründenmoosweg, Gründenmoosweg bis Gaiserwaldweg

#### 4.5 Gübsenstrasse, Gübsensee bis Sturzeneggstrasse, Aufwertung LV

Die Gübsenstrasse (Gübsensee bis Sturzeneggstrasse) ist Teil der direkten Veloverbindung von Herisau nach Bruggen. Sie ist heute als Wanderweg ohne Hartbelag ausgestaltet. Für die Velofahrenden soll eine hinreichende Wegbreite und damit die Befahrbarkeit optimiert werden.



Abbildung 5: Gübsenstrasse, Gübsensee bis Sturzeneggstrasse, Aufwertung LV

#### 4.6 Velokampagne; Kommunikationsmassnahmen

In Ergänzung zu den Infrastrukturmassnahmen sollen gezielte Informationskampagnen die «Velokultur» in der Stadt St.Gallen fördern. Jung und Alt sollen ermutigt werden, ihre täglichen Wege mit dem Velo zurückzulegen. Die Kampagne soll – ohne erzieherischen Anspruch – die Lust auf das Velofahren fördern und das Velo als Teil eines urbanen Lebens positionieren. Die Velokampagne soll dabei auch das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen, indem sie die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Velofahrenden, zu Fuss Gehenden, Autofahrenden und den Benutzenden und Betreibenden des öffentlichen Verkehrs fördert. Eine Grundlagenkampagne soll sich an Zielgruppen wenden (noch nicht, wenig und bereits Velofahrende), die im Vorfeld im Rahmen einer Partizipation als Multiplikatoren definiert werden. Diese Zielgruppen gilt es einerseits mit einer Imagekampagne und andererseits mit einer Aufklärungskampagne anzusprechen. Zusätzlich sollen Kinder und Jugendliche im Rahmen einer weiteren Kampagne früh und aktiv für das Velofahren gewonnen werden. In Zusammenarbeit mit Schulen, Eltern und Quartiervereinen sollen Kinder und Jugendliche das Velofahren in St.Gallen niederschwellig erleben. Andererseits soll ihnen das Thema Sicherheit im Veloverkehr nähergebracht werden. Vorgesehen ist mindestens ein Anlass pro Quartier. Über Social-Media-Plattformen wie Snapchat oder TikTok sollen mit zielgruppenspezifisch passenden Protagonistinnen und Protagonisten spezifisch Kinder und Jugendliche angesprochen werden.

#### 4.7 Lerchenfeld, Veloachse

Von Osten her führt der Burgweiherweg als Fuss- und Radweg bis zur Ahornstrasse. Zwischen der Ahornstrasse und der Lerchenfeldstrasse fehlt die Fortsetzung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung. Es soll deshalb eine durchgehende, attraktive Verbindung geschaffen werden. Die Planung erfolgt als Gesamtprojekt, die Umsetzung in drei Teilabschnitten:

- a) Erlachstrasse bis Lerchenfeldstrasse
- b) Lerchenfeldstrasse bis Ahornstrasse, Neubau Fuss- und Radweg
- c) Burgweiherweg, Burgstrasse bis Tennisplätze (Ahornstrasse).

Im Bereich des Burgweiherwegs soll zudem der bestehende Fuss- und Radweg im Zusammenhang mit der Anpassung des Gewässerraums aufgewertet werden.

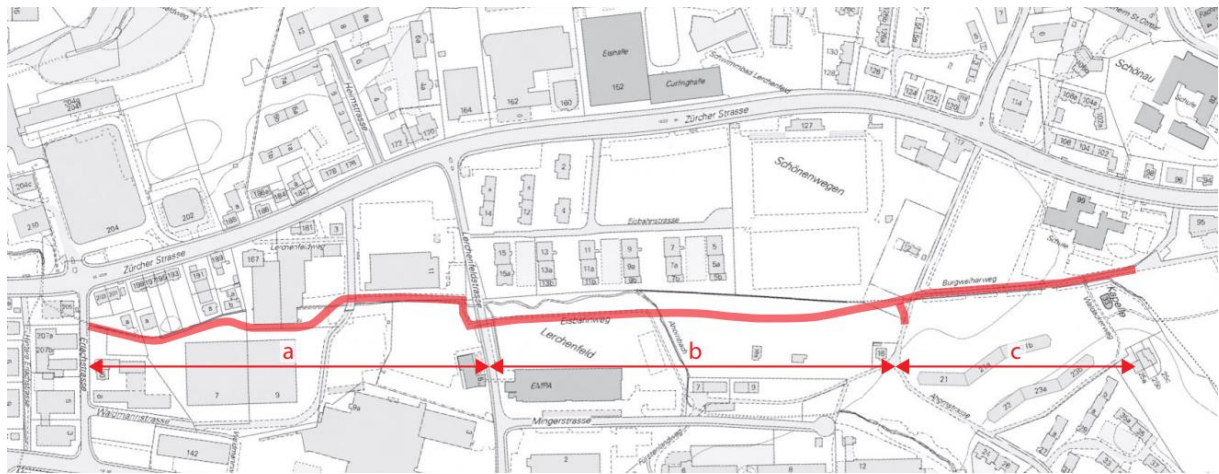


Abbildung 6: Lerchenfeld, Veloachse: a) Erlachstrasse bis Lerchenfeldstrasse; b) Lerchenfeldstrasse bis Ahornstrasse, Neubau Fuss- und Radweg; c) Burgweiherweg, Burgstrasse bis Tennisplätze (Ahornstrasse).

#### 4.8 Sofortmassnahmen

Kleinere, pragmatisch und in der Regel kostengünstige Sofortmassnahmen, die rasch und ohne Planverfahren umgesetzt werden können, sind nicht als Einzelmassnahmen in der Investitionsplanung enthalten. Es handelt sich dabei um die Schliessung zahlreicher kleinerer Lücken im Velonetz und um Verbesserungen mittels Markierungen, Belageeinfärbungen, Lichtsignalsteuerungsoptimierungen und Signalisationen. Für solche Sofortmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wurde in der Vergangenheit jeweils ein Sammelkredit in der Investitionsrechnung zur Verfügung gestellt (2012-2014, 2015-2017 und 2018-2020). Für die Jahre 2021-2023 steht ein Rahmenkredit im Umfang von CHF 650'000 zur Verfügung.<sup>9</sup> Für die Jahre 2024 bis und mit 2030 ist ein analoger Kredit für Projekte zugunsten der zu Fuss Gehenden sachdienlich. Die Sofortmassnahmen zugunsten der Velofahrenden sollen im gleichen Zeitraum mit dem vorliegenden Rahmenkredit abgedeckt werden.

#### 4.9 St.Leonhard-Brücke, Brückenverbreiterung inkl. Rampe für den LV

Aufgrund der engen Platzverhältnisse ist die Querung der SBB-Gleisanlagen im Bereich der St.Leonhard-Brücke heute für Fahrradfahrende ungenügend und unattraktiv. Massnahmen zur Verbesserung dieser bedeutenden Quermöglichkeit der Gleise westlich des Hauptbahnhofs sind angezeigt.

<sup>9</sup> [Vorlage des Stadtrats Nr. 4355 vom 23. Juni 2020](#), vom Stadtparlament unverändert beschlossen am 25. August 2020.

Eine Aufwertung der Querung als schnelle und sichere Verbindung von der Südseite der Gleise zum Gebiet Bahnhof Nord und zur Kreuzbleiche ist notwendig, zumal sie auch einen wesentlichen Zugang zur Innenstadt darstellt.

Aufgrund der bisherigen Abklärungen ist eine Brückenverbreiterung unter Erhalt des architektonischen Ausdrucks vorgesehen. Nebst der Brücke und deren Anschlussbereichen weist auch die Verbindung von der Burgstrasse Richtung Lokremise nördlich der Gleise ein deutliches Verbesserungspotenzial für Velofahrende auf. Damit eine verkehrlich sinnvolle und städtebaulich gut integrierte Gesamtlösung erzielt werden kann, wird diese Massnahme gemeinsam mit der Brückenverbreiterung entwickelt. Währenddem die Verbreiterung der St.Leonhard-Brücke ein Kantonsstrassenprojekt darstellt, ist die Verbindung von der Burgstrasse in Richtung Lokremise ein Gemeindestrassenprojekt. Im Sinne einer Gesamtlösung wird der städtische Anteil des gesamten Projekts im Rahmenkredit vorgesehen.

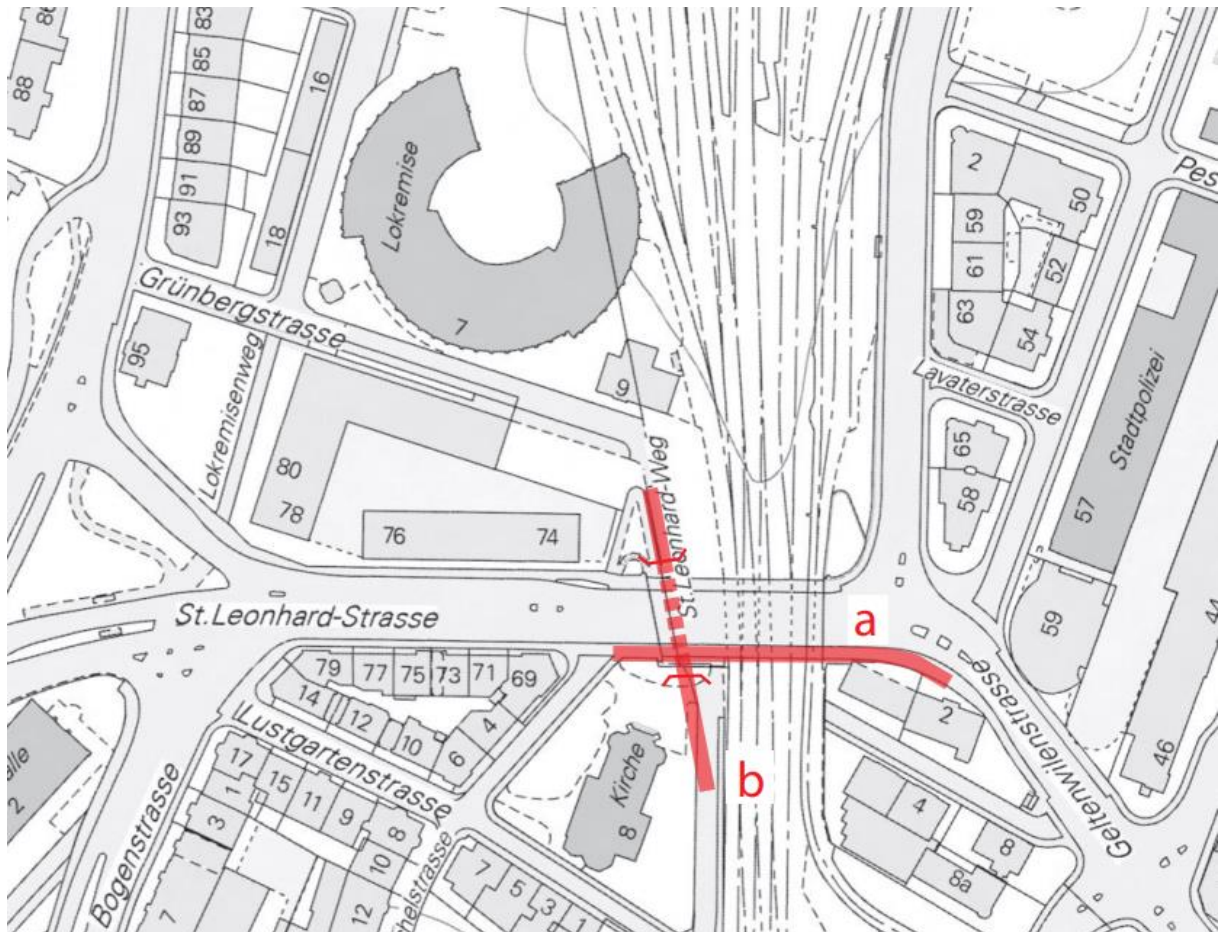


Abbildung 7: St.Leonhard-Brücke, Brückenverbreiterung inkl. Rampe für den LV: a) Verbreiterung der St.Leonhard-Brücke, b) Verbindung von der Burgstrasse in Richtung Lokremise.



#### 4.10 Tunnelweg, Aufwertung Unterführung für LV

Der Tunnelweg stellt eine Fuss- und Veloverbindung zwischen der Fürstenlandstrasse und der Oberstrasse dar. Er unterquert dabei diverse Gleise der SOB und SBB. Die dafür notwendige Unterführung ist schmal und wenig attraktiv. Mittels einer Aufwertung der Unterführung soll die Verbindung attraktiver gestaltet werden.

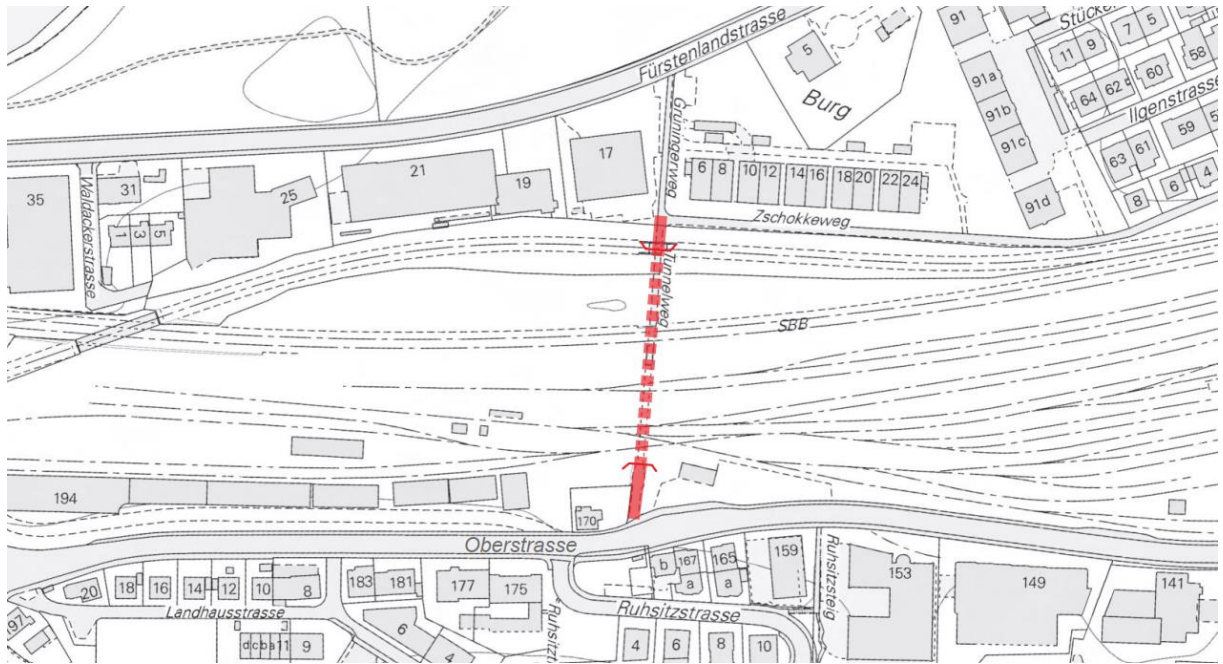


Abbildung 8: Tunnelweg, Aufwertung Unterführung für LV

#### 4.11 Untereggen bis St.Gallen, Fuss- und Velobrücke

Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen Untereggen und St.Gallen ist heute unattraktiv. Für die Strecke muss einerseits eine beachtliche Höhendifferenz via Martinstobel überwunden werden. Andererseits fehlen entlang der übergeordneten Kantonsstrassen Fuss- und insbesondere Veloverkehrsinfrastrukturen. Aus diesen Gründen soll im Einvernehmen mit der beteiligten Gemeinde Untereggen eine Fuss- und Veloverkehrsbrücke realisiert werden. Die Machbarkeitsstudie geht von einer Brücke von 170 m Länge und 3.50 m Breite aus. Die Brücke würde auf St.Galler Gemeindegebiet unterhalb des Tennisparks Falkensteig aufsetzen und einen neuen Zugangsweg ab der Martinsbruggstrasse benötigen.

Verschiedene bedeutende Randbedingungen stellen diverse Herausforderungen an das Projekt. Die beabsichtigte Fuss- und Velobrücke quert nach den Feststellungen des kantonalen Amts für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) gemäss kantonalem Richtplan einerseits das Goldachtobel (mit künftiger Schutzverordnung), ein Lebensraum-Kerngebiet (Auengebiet regional) sowie den Goldachdurchbruch «Martinstobel», ein Geotop (Potential national). Andererseits befinden sich nach den Feststellungen des ANJF in unmittelbarer Nähe Brutstandorte von Uhu und Wanderfalke, die sich beide auf der roten Liste des BAFU für gefährdete Vogelarten befinden.



Abbildung 9: Untereggen bis St.Gallen, Fuss- und Velobrücke



#### 4.12 Veloverbindung St.Gallen – Teufen (Projektierung)

Die bestehende Situation für Velofahrende zwischen dem Riethüsli und der Lustmühle ist nicht zufriedenstellend. Zum einen fehlt auf dem gesamten Abschnitt eine hinreichende Veloinfrastruktur (Velofahrende werden im Mischverkehr oder auf dem Trottoir geführt), zum anderen sind an verschiedenen Orten Engstellen vorhanden.

Eine in den Jahren 2019 bis 2020 durchgeführte Variantenstudie hat aufgezeigt, dass ein separat geführter kombinierter Geh- und Radweg mit Brücke über den Wattbach eine sichere, vom Verkehr losgelöste Führung der Velofahrenden ermöglicht. Die Umsetzung des Projekts soll in drei Teilprojekten (1: Weg Im Grund bis Wattbachstrasse, 2: Brücke Wattbach, 3: Geh- und Radweg Stadtgrenze bis Lustmühle) umgesetzt werden. Das Teilprojekt 1 sowie ein Teil des Teilprojekts 2 liegen dabei auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen. Aufgrund der Komplexität des Projekts ist dessen Realisierung im Zeithorizont des Rahmenkredits als kritisch zu beurteilen. Daher wird lediglich dessen Projektierung im Rahmenkredit berücksichtigt.

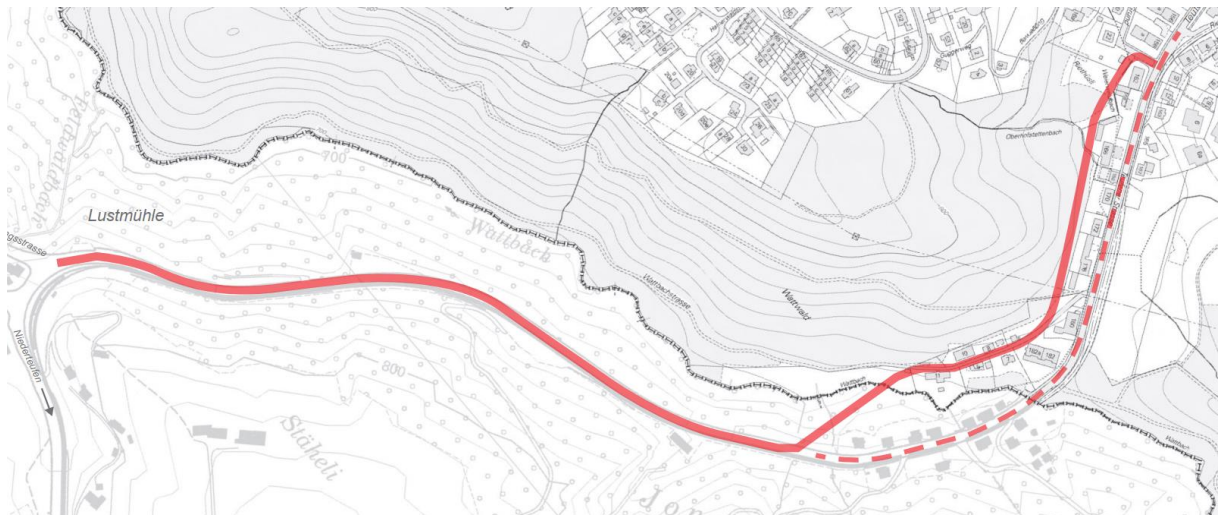


Abbildung 10: Veloverbindung St.Gallen – Teufen

#### 4.13 Veloabstellplatzkonzept, Umsetzung

Komfortable öffentliche Veloabstellanlagen mit einem hinreichenden Abstellplatzangebot an verkehrsgünstiger Lage ergänzen ein attraktives Velowegnetz. In Anlehnung an ein Veloabstellplatzkonzept aus dem Jahr 2018 sollen die ungedeckten und gedeckten Veloabstellplätze gegenüber dem heutigen Stand deutlich ausgebaut werden. Die Analyse zeigt, dass auf dem gesamten Stadtgebiet bei rund 90 öffentlichen Anlagen Handlungsbedarf besteht. Der Fokus soll auf hochfrequentierten Orten, insbesondere innerhalb der Innenstadt, an den Zugängen zum Stadtzentrum, auf Kultur- und Sporteinrichtungen und auf Schul- und Freizeitanlagen liegen. Zunächst soll eine Umsetzungsplanung zum Veloabstellplatzkonzept erarbeitet werden. In der Folge sollen an den nach Priorität festgestellten Orten gedeckte oder ungedeckte Abstellplätze realisiert werden.

#### 4.14 Veloschnellroute Haggen- bis Turnerstrasse (Projektierung)

Ein massgebliches Teilprojekt der Veloschnellroute ist der Abschnitt entlang der Bahn zwischen der Haggen- und Turnerstrasse. Die Komplexität des Projekts (Verfahren, Landerwerb) bringt es mit sich, dass dessen Realisierung im Zeithorizont des Rahmenkredits als kritisch zu beurteilen ist. Die Realisierungskosten von rund CHF 42 Mio. würden zudem den Rahmenkredit bei Weitem sprengen. Daher sollen die Kosten für die Erstellung des Vorprojekts im Rahmenkredit vorgesehen werden. Nach dem Vorprojekt werden dann aufgrund der Realisierungschancen das weitere Vorgehen bewertet und dem Stadtparlament die notwendigen Kredite unterbreitet.

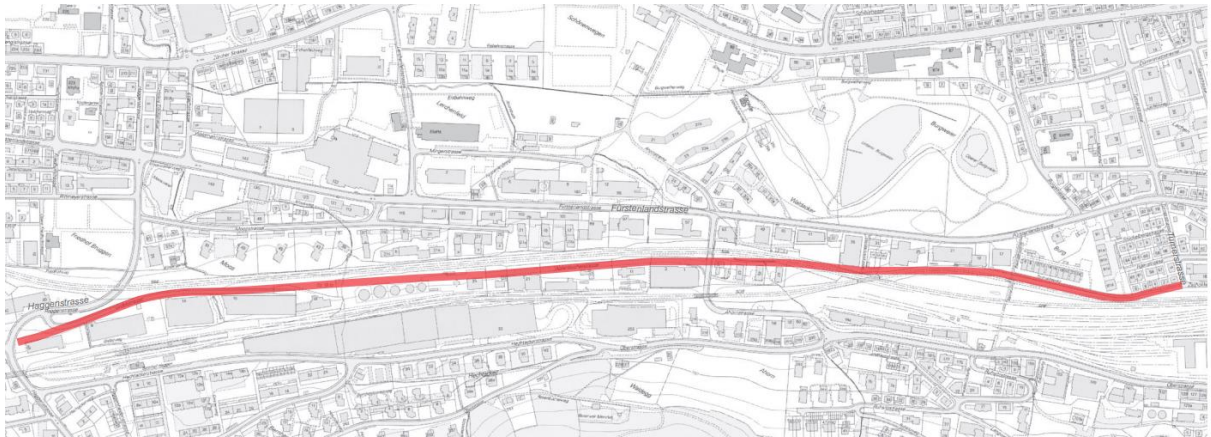


Abbildung 11: Veloschnellroute Haggen- bis Turnerstrasse

#### 4.15 Veloschnellroute Neuhofweg, Herisauer Strasse bis Gübsenweg

Mit der West-Ost-Veloschnellverbindung in der Talsohle von Winkeln bis ins Stephanshorn soll eine attraktive, schnelle Veloverbindung im Sinne einer grünen Achse angeboten werden. Die Veloschnellroute besteht aus mehreren Teilprojekten.

Der Abschnitt Bahnhof Winkeln bis Gübsenstrasse bildet das westlichste Teilstück der Veloschnellroute. Analog dem östlich angrenzenden Abschnitt Gübsenweg<sup>10</sup> sind sowohl ein asphaltierter Fahrbereich für Velos – aller Voraussicht nach ausgelegt auf den Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen – als auch ein separater gekiester Gehweg vorgesehen. Die an die Wege angrenzenden Grün- und Freiräume werden aufgewertet.

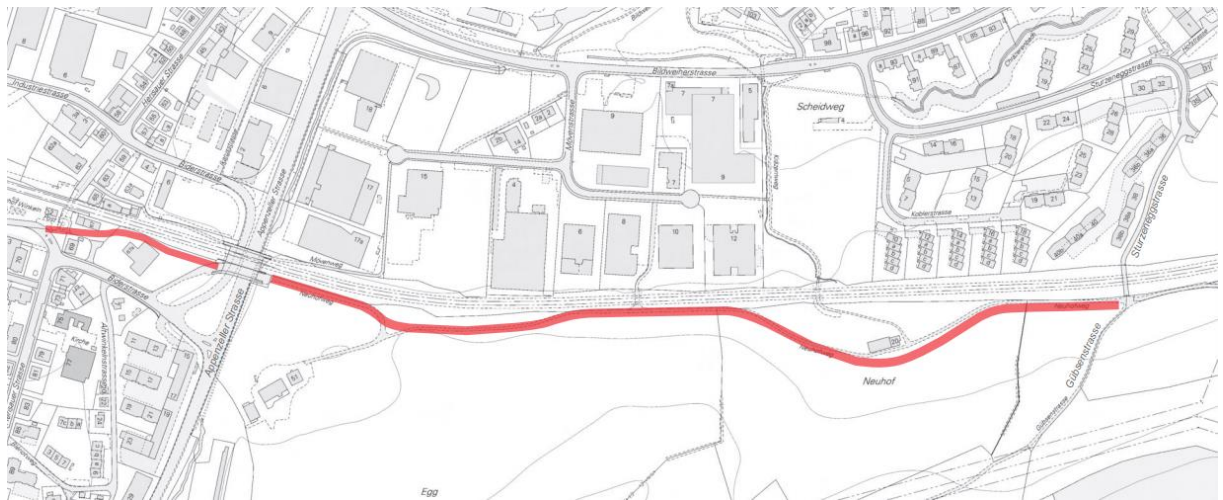


Abbildung 12: Veloschnellroute Neuhofweg

<sup>10</sup> [Vorlage des Stadtrats Nr. 4729 vom 20. Oktober 2020](#), vom Stadtparlament unverändert beschlossen am 24. November 2020.

## 5 Kosten und Finanzierung

Dem ausgewählten Massnahmenpaket liegen Grobkostenschätzungen zugrunde, welche die Grundlage für die Detailprojektierung und Ausführung der nächsten acht Jahre bilden. Der aktuelle, nachfolgend abgebildete Kostenstand der Projekte bildet in der Regel die Investitionsplanung 2022 (Stand 09.07.2021) ab.<sup>11</sup> Die Bruttokosten für das Massnahmenpaket belaufen sich auf CHF 33.54 Mio. Aufgrund des aktuellen Planungsstands und der vorläufigen Kostenzusagen von Bund und Kanton ist im Rahmen des Agglomerationsprogramms sowie der werkgebundenen Beiträge für kantonale und regionale Radrouten mit Beiträgen von insgesamt CHF 18.54 Mio. zu rechnen. Somit verbleibt ein städtischer Anteil von CHF 15 Mio.

Nr.	Projekt	Teilabschnitte	Kosten (CHF Mio.)	
			Total	Stadt
1	Bahnhofstrasse	a) Bahnhofstrasse; Aufwertung PU Aufgang Süd	1.60	0.80
		b) Bahnhofstrasse, Schibenertor bis Schützengasse; Aufwertung LV	1.21	0.65
2	Breitfeld, Allmendstrasse bis Hafnersbergstrasse		0.54	0.32
3	Gottfried-Keller-Strasse, Fluhweg - St.Georgen-Strasse; Neubau Fussgängersteg (Brücke)		1.40	0.28
4	Gründenmoosweg, Gründenmoosweg bis Gaiserwaldweg		2.20	0.50
5	Gübsenstrasse, Gübsensee bis Sturzeneggstrasse; Aufwertung LV		0.60	0.36
6	Velokampagne; Kommunikationsmassnahmen		0.45	0.45
7	Lerchenfeld; Veloachse	a) Erlachstrasse bis Lerchenfeldstrasse	3.30	2.10
		b) Lerchenfeldstrasse bis Ahornstrasse; Neubau Fuss- und Radweg	1.50	1.02
		c) Burgweiherweg, Burgstrasse bis Tennisplätze (Ahornstrasse)	2.40	0.48
8	Sofortmassnahmen Veloverkehr		1.50	1.50
9	St.Leonhard-Brücke	a) Verbreiterung der St.Leonhard-Brücke	5.50	1.40
		b) Verbindung Burgstrasse Richtung Lokremise		
10	Teufener Strasse, Brandtobelstrasse bis Stadtgrenze; Verbesserung Velo, Projektierung		1.40	1.00
11	Tunnelweg; Aufwertung Unterführung für LV		1.25	0.75
12	Untereggen bis St.Gallen; Fuss- und Velobrücke (Anteil Stadt)		3.59	0.39
13	Veloabstellplatzkonzept; Umsetzung		1.00	0.80
14	Veloschnellroute entlang Gleise, Hagenstrasse bis Zschokkestrasse; Projektierungskredit (Vorprojekt)		1.00	1.00
15	Veloschnellroute Neuhofweg, Herisauer Strasse bis Gübsenweg		3.10	1.20
<b>Gesamttotal (Rahmenkredit)</b>			<b>33.54</b>	<b>15.00</b>

<sup>11</sup> Davon ausgenommen sind die Erhöhung der Aufwendungen für die Veloabstellplätze sowie die neuen Aufwendungen für die Kommunikation und die Sofortmassnahmen.

## 6 Umsetzung

Entsprechend dem Auftrag des Gegenvorschlags zum Initiativbegehren müssen die vorgeschlagenen Massnahmen bis Ende 2030 ausgeführt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind besondere Anstrengungen namentlich für die Detailprojektierung und Ausarbeitung von detaillierten Kostenvoranschlägen erforderlich. Die Mehrzahl der Projekte für bauliche Massnahmen müssen entsprechend den Vorschriften des kantonalen Strassengesetzes nach der Beschlussfassung öffentlich aufgelegt werden. Ebenfalls sind zahlreiche verkehrspolizeiliche Ausschreibungen erforderlich. Die allfälligen Rechtsmittelverfahren müssen vor einer Realisierung der Massnahmen abgeschlossen und allenfalls erforderliche Landerwerbe getätigt sein. Aus diesen Gründen ist es möglich, dass einzelne Massnahmen nicht termingerecht realisiert werden können. Mit anderen Worten ist eine Modifikationen des dargelegten Massnahmenpakets nicht auszuschliessen.

Die vorgenommenen Studien und Grobkostenschätzungen zeigen, dass die Realisierung des vorerwähnten Massnahmenpakets mit dem gesamthaft zu Verfügung stehenden Kredit von CHF 15 Mio. wahrscheinlich ist. Dennoch ist zu beachten, dass es sich einerseits lediglich um Grobkostenschätzungen handelt und dass andererseits die Beiträge von Bund und Kanton ungesichert sind. Aufgrund der ausgearbeiteten Projekte und Kostenvoranschläge können sich Korrekturen in den einzelnen Positionen, aber auch innerhalb des Rahmenkredits ergeben. Somit ist es möglich, dass bei einer Verteuerung von Projekten einzelne Projekte entsprechend nicht über den Rahmenkredit umgesetzt werden können. Es ist des Weiteren möglich, dass einzelne Projekte nicht den in Aussicht gestellten Beitrag von Bund und Kanton erhalten oder wegen Rechtsmittelverfahren nicht umgesetzt werden können. Es ist deshalb möglich, dass das vorliegende Massnahmenpaket nicht in seiner Gesamtheit umgesetzt werden kann.

Nach der Beschlussfassung über den Rahmenkredit regelt gemäss Art. 34 Abs. 2 des Finanzreglements (SRS 811.1) der Stadtrat die Aufteilung des Rahmenkredits, soweit diese nicht aus dem Kreditbeschluss hervorgeht. Eine Beschlussfassung des Stadtparlaments zu den einzelnen Massnahmen ist nach Erteilung des Rahmenkredits zur Verwirklichung des Initiativbegehrens nicht mehr möglich. Um die nötige Transparenz, Information und Mitsprache zu gewährleisten, wird der Stadtrat jährlich im Rahmen des Geschäftsberichts, beim Voranschlag der Investitionsrechnung und auf andere geeignete Weise dem Stadtparlament Rechenschaft ablegen. Ebenfalls soll die Liegenschaften- und Baukommission regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert werden.

## 7 Zusätzliche personelle Ressourcen

Der Rahmenkredit von CHF 15 Mio. soll zu einer schnelleren Umsetzung des geplanten Massnahmenpakets führen und damit zu einer Steigerung des Veloanteils beitragen. Wie bereits in seinem [Bericht und Antrag zur Velo-Initiative](#) angekündigt, sieht der Stadtrat vor, auch nicht im Rahmenkredit erfasste Projekte schneller, als es die Investitionsplanung vorsieht, umsetzen. Dafür sind ab dem Jahr 2023 bis ins Jahr 2030 zusätzliche personelle Ressourcen im Umfang von insgesamt eineinhalb zusätzlichen Vollzeitstellen erforderlich, die sich auf die Dienststellen Tiefbauamt (100 %), Stadtgrün (25 %) und Stadtplanung (25 %) aufteilen. Sie werden über den Stellenplan beantragt.

Die Stadtpräsidentin:  
Maria Pappa

Die Stadtschreiber-Stellvertreterin:  
Carmen Betschart

Konten: bisherige IR-Konten der vorgesehenen Massnahmen

- 961 010 046 (Bahnhofstrasse; Instandstellung Schibenertor bis Schützengasse; Inkl. Aufwertung für ÖV und LV)
- 961 400 018 (St.Leonhard-Brücke, Brückenverbreiterung für den LV, inkl. Rampe)
- 961 400 021 (Untereggen-St.Gallen; Fuss- und Velobrücke)
- 961 400 033 (Burgweiherweg; Burgstrasse - Ahornstrasse)
- 961 400 034 (Lerchenfeld; Veloachse Ahornstrasse – Lerchenfeldstrasse)
- 961 400 036 (Gründenmoosweg; Gaiserwaldstrasse – Gründenmoosweg; Fuss- und Veloverbindung)
- 961 400 037 (Lerchenfeld: Veloachse Lerchenfeldstrasse – Erlachstrasse)
- 961 400 045 (Bahnhofstrasse (inkl. Aufwertung PU Rampe Süd)
- 961 400 050 (Gottfried-Keller-Strasse; Fluhweg – St.Georgen-Strasse; Neubau Fussgängersteg (Brücke))
- 961 400 067 (Teufener Strasse, Velomassnahme Brandtobelstrasse (Stadtgrenze) - Teufener Strasse 167; Projektierung)
- 961 400 082 (Breitfeld, Allmendstrasse-Hafnersbergstrasse, Veloverbindung)
- 961 400 088 (Tunnelweg; Aufwertung Unterführung für LV)
- 961 400 092 (Gübsenstrasse, Gübsensee bis Sturzeneggstrasse, Aufwertung LV)
- 961 400 103 (Veloschnellroute, Neuhofweg, Herisauerstrasse bis Gübsenweg)
- 961 400 104 (Veloschnellroute Ost-West; entlang der Bahnlinien; Projektierung)
- 961 400 117 (Veloabstellplatz-Konzept; Umsetzung)