

## Grosser Gemeinderat

☒ Motion☐ Postulat☐ Interpellation☐ schriftliche Beantwortung

Eingereicht von:

Roland Gehrig

Titel:

Text:

**Neuer Teilplan Verkehr**

Der Generalverkehrsplan (GVP) der Stadt St. Gallen stammt aus dem Jahre 1966. Eine im März 1973 im Gemeinderat eingereichte und erheblich erklärte Motion verlangte eine Überprüfung der Grundlagen des Generalverkehrsplans.

Das Resultat dieser Überprüfung schlug sich im Realisierungsplan 1985/90 nieder, der neunzehn Empfehlungen enthielt, die vom Gemeinderat am 17. November 1981 genehmigt wurden.

Damit erhielt die Stadt St. Gallen ein alle Verkehrsteilnehmer umfassendes Verkehrs- und Betriebskonzept, das vor allem im Hinblick auf die Eröffnung der Stadtautobahn erstellt und realisiert wurde.

Viele andere Empfehlungen wurden aber nicht umgesetzt.

Seit der Genehmigung dieser Empfehlungen haben sich wichtige Randbedingungen verändert. Die verkehrliche Entwicklung ist teilweise anders verlaufen, als in der Planung vorausgesehen wurde.

Zudem drängt sich nach der Genehmigung des Zonenplanes 2000, die Überprüfung und Anpassung des Teilplans Verkehr auf.

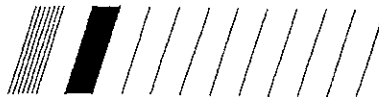
Die rechtlichen Grundlagen dazu finden sich im kantonalen Baugesetz, Artikel 5, und im städtischen Planungsreglement, Artikel 3.

**Der Stadtrat wird beauftragt, Bericht und Antrag zustellen, wie er einen neuen Teilplan Verkehr nach den heutigen Anforderungen und künftigen Entwicklungen realisieren will.**

Datum: 13/2/01

Unterschrift:





## Grosser Gemeinderat



Motion

☐ Postulat☐ Interpellation☐ schriftliche Beantwortung

Eingereicht von: Adolf Haller und Thomas Eigenmann

Titel: Erschliessung der Bauzonen

Text:

Mit der Teilrevision des Zonenplanes werden verschiedene Gebiete der Stadt neu einer Bauzone zugeführt. Mit der kantonalen Genehmigung dieser Einzonungen ist noch in diesem Jahr zu rechnen. Damit stehen in absehbarer Zeit neue Wohnbaulandreserven für eine Überbauung zur Verfügung (Schoretshueb, Hof, Oberstrasse, Biserhof, Ladern, Birnbäumen, Hueb etc.).

Es steht im Interesse der Stadtentwicklung, dass diese neuen Baulandreserven zusammen mit noch bestehenden, unüberbauten Bauzonen zielgerichtet erschlossen und baureif gemacht werden. Nur baureifes Land vermag Investoren und Neuzuzüger in die Stadt zu bringen.

Gemäss Art. 50 Baugesetz sind die Gemeinden verpflichtet, ihre Bauzonen zeitgerecht und vorausschauend zu erschliessen. Im weiteren verlangt das Raumplanungsgesetz in Art. 19, dass das Gemeinwesen die Bauzonen innerhalb der im Erschliessungsprogramm vorgesehenen Frist zu erschliessen hat. Auch das städtische Planungsreglement sieht in Art. 8 vor, dass der Teilplan Erschliessung und Versorgung die Vorkehrungen für die Ausstattung des Baugebietes mit Erschliessungsanlagen erfasst, und dass dieser Plan ein Programm für die mittel- und langfristige Deckung des Versorgungsbedarfs enthält. Unseres Wissens verfügt unsere Stadt weder über ein Erschliessungsprogramm gemäss Raumplanungsgesetz noch über ein Programm gemäss Teilplan Erschliessung und Versorgung.

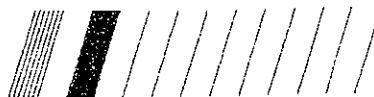
Der Stadtrat wird deshalb beauftragt, im Sinne eines Erschliessungsprogramms gemäss Raumplanungsgesetz aufzuzeigen, welche Bauzonen, wann, auf welche Art, mit welchen planerischen und finanziellen Mitteln erschlossen und baureif gemacht werden. Gemäss Art. 2 des städtischen Planungsreglementes ist dieses Erschliessungsprogramm als Bestandteil des Teilplanes Erschliessung und Versorgung dem Grossen Gemeinderat zur Genehmigung vorzulegen.

Datum: 9. Mai 2001

Unterschrift:

*A. Haller*  
*T. Eigenmann*



☒ Motion☐ Postulat☐ Interpellation☐ schriftliche Beantwortung

Eingereicht von: Martin Boesch, Unabhängige

Titel: LandschaftsEntwicklungsKonzept (LEK) -- Basis für Direktzahlungen

Text:

Auf den 1. Mai 2001 hat der Bundesrat die neue Verordnung für mehr Qualität bei den landwirtschaftlichen Ökoflächen (Öko-Qualitäts-Verordnung 2001) in Kraft gesetzt. Eine entsprechende Revision des kantonalen Gesetzes zur Abgeltung ökologischer Leistungen (GAÖL) ist im Gange. Danach werden an landwirtschaftliche Betriebe zusätzliche Direktzahlungen ausgerichtet, sofern sie in ein ökologisches Landschafts-Gesamtkonzept eingebettet sind. Mit dieser neuen Regelung sollen die ökologischen Direktzahlungen gezielter und wirkungsvoller eingesetzt werden. Sie kommen damit nicht nur den einzelnen landwirtschaftlichen Betrieben zugute, sondern sie bringen auch mehr ökologische Qualität für die eingesetzten öffentlichen Mittel in die Landschaft.

Für die Stadt St.Gallen fehlt vorderhand ein solches LandschaftsEntwicklungsKonzept (LEK), unter anderem aus Kapazitätsgründen bei den entsprechenden Amtsstellen. Lediglich die neue Schutzverordnung Dreilinden/Notkersegg genügt im Ansatz den aktuellen Anforderungen nach einer flächendeckenden Vernetzung der ökologischen Ausgleichsflächen und andern Landschaftselementen (zum Beispiel Kleingewässer). Allerdings umfasst sie nur einen Bruchteil des Gemeindegebietes.

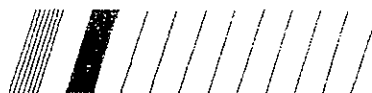
Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, die Landwirtschaft auf der Basis ökologischer bzw. biologischer Bewirtschaftung zu fördern. Dies gilt gleichermassen für die Betriebe der Ortsbürgergemeinde St. Gallen. Um dieser Zielsetzung zu entsprechen und die landwirtschaftlichen Betriebe im ganzen Gebiet der Stadt gleichermassen in die Lage zu versetzen, von den neuen Direktzahlungen profitieren zu können, muss die Stadt dieses Planungsinstrument LEK dringend erarbeiten und in Kraft setzen. Da es sich um einen Erlass auf Richtplanstufe handelt, ist der Grosse Gemeinderat für den entsprechenden Beschluss zuständig.

Der Stadtrat wird daher eingeladen, dem Gemeinderat so rasch wie möglich ein LandschaftsEntwicklungsKonzept zu Beratung und Beschluss zu unterbreiten.

Datum: 12. Juni 2001

Unterschrift:





## Grosser Gemeinderat

☐ Motion☒ Postulat☐ Interpellation☐ schriftliche Beantwortung

Eingereicht von: Markus Bollhalder

Titel: Planung der notwendigen Kapazität der Stadtautobahn

Text: Die 1987 eröffnete Autobahn hat sich für die Stadt als äusserst nützlich erwiesen. Dank den 4 Ein- und Ausfahrten wurden die innerstädtischen Strassen massiv entlastet, die Verkehrsverhältnisse sind seither innerhalb der Stadt ziemlich konstant und flüssig geblieben. Der Verkehr auf der Stadtautobahn hingegen hat sich stärker entwickelt als erwartet, wohl auch durch die Überbelastung anderer Transitstrecken durch die Schweiz. Genügen in der nahen Zukunft die 2x2 Spuren ausserhalb des Stadtgebietes, wird die Kapazität der Autobahn innerhalb des Stadtgebietes auf Grund wachsender Transit Verkehrsbelastung jedoch bald erschöpft sein und mit Verkehrszusammenbrüchen muss gerechnet werden. Ist ein flüssiger Verkehr bei der Stadtautobahn aber nicht mehr gewährleistet, bricht innerhalb weniger Minuten auch der Verkehr auf den städtischen Strassen zusammen.

Die Konzeptsuche und Planung sollte jetzt angegangen werden, da bis zu einer Realisierung sicher 10 Jahre Vorlaufzeit gebraucht werden. Zudem sollte vorausschauend für die Zeit der notwendigen Unterhaltsarbeiten im Rosenbergertunnel, die innert einigen Jahren zu erwarten sind, ein 3. Tunnel gerichtet sein. Eine Renovation unter Verkehr wie beim San Bernardino Tunnel ist teurer als eine 3. Röhre, führt zu unzumutbaren Arbeitsbedingungen für die Bauarbeiter, und die resultierenden Arbeiten würden qualitätsmässig leiden.

Eine dritte Autobahnspur drängt sich deshalb auf, damit ein flüssiger Verkehr auf der Stadtautobahn gewährleistet werden kann. Dabei wären auch zusätzlich die flankierenden Massnahmen für die Stadt und die Region zu überprüfen und mit zu beplanen. Selbstverständlich muss diese Planung mit der Vorbereitung des Teilplanes Verkehr abgestimmt sein.

Die Planung ist zwar eine kantonale Aufgabe, da aber speziell die Stadtbevölkerung unter Verkehrszusammenbrüchen auf der Stadtautobahn und in der Folge auch auf dem städtischem Strassennetz leiden würde, setzen wir uns jetzt ein für eine vorausschauende Verkehrsplanung.

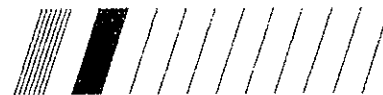
Der Stadtrat wird deshalb eingeladen zu prüfen und Bericht zu erstatten,

1. ob er auch die Notwendigkeit der Kapazitätsanpassung der Stadtautobahn mittels einer 3. Spur auf dem Stadtgebiet sieht?
2. welche Möglichkeiten er sieht, dass der Kanton die Planung der 3. Spur zügig an die Hand nimmt?

Datum: 27. Aug. 2002

Unterschrift



☐ Motion☒ Postulat☐ Interpellation☐ schriftlich☐ mündlich

Eingereicht von:

Doris Königer (SP); Veronica Hälgi-Büchi (CVP)

Titel:

**ZUKUNFT DANK TRAM**

Text:

**BEQUEM UND SCHNELL VON OST NACH WEST**

Das Tram hat in den letzten Jahren als städtisches Verkehrsmittel eine eigentliche Renaissance erlebt. Neben mehr Komfort gegenüber dem Bus hat es auch eine höhere Beförderungskapazität. Und dies bei geringerem Energieverbrauch. Die neuen Trams in Basel befördern mehr als doppelt so viele Passagiere wie ein VBSG-Trolleybus.

Zum Teil aufbauend auf der bestehenden Infrastruktur der Trogenener Bahn könnte auch in der Stadt St. Gallen das Tram wieder eingeführt werden. Im Vordergrund steht dabei die Verwirklichung der Linie auf der Ost-West-Achse (ausgehend von der heutigen Buslinie 1) mit der Erschliessung von St. Gallen West bis zum neuen Stadion. Diese Linie ist in den Stosszeiten seit Jahren überlastet. Eine blosser Taktverdichtung ist unwirtschaftlich. Jegliche Massnahmen zur Steigerung des öV-Anteils am innerstädtischen Verkehr würden diese Linie noch stärker belasten.

Wollen wir die Attraktivität unserer Stadt langfristig als Wohn- und Arbeitsstadt bewahren, brauchen wir einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Wir brauchen neben einem dichten Trolleybusnetz auch übergeordnete Visionen und Zielsetzungen für die nahe Zukunft. Nicht zuletzt auch, um einen Verkehrskollaps auf unseren Strassen abzuwenden. Darum bitten wir den Stadtrat, ähnlich wie in Winterthur eine unabhängige Studie in Auftrag zu geben mit dem Ziel, Chancen und Möglichkeiten neuer Tramlinien für St. Gallen abzuklären.

Die Studie soll Auskunft geben über:

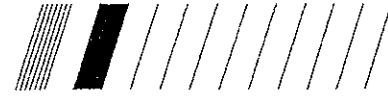
- Vorteile eines Trams für die Stadt St. Gallen
- Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten
- Engpässe in der Linienführung und innovative Lösungen (z.B. neue Trasseeführungen)
- Erweiterungsmöglichkeiten (wie z.B. Linienast Heiligkreuz oder die Einbindung der Appenzellerbahnen)
- Variante Verdichtung S-Bahn-Haltestellennetz auf Stadtgebiet

Datum:

15. Februar 2005

Unterschrift:



☐ Motion☒ Postulat☐ Interpellation☐ schriftlich☐ mündlich

Eingereicht von:

Susanne Schmid-Keller, SP

Titel:

**Fusswegnetz in der Stadt St. Gallen**

Text:

Zu Fuss gehen ist die natürlichste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Trotzdem wird bei der Erschliessung von neuen Wohngebieten in der Stadt St. Gallen ein Gebiet als erschlossen betrachtet, wenn die Ver- und Entsorgung mit Strom und Wasser sowie dem motorisierten Verkehr möglich ist. Den Fusswegen wird dabei keine besondere Beachtung geschenkt. Fusswegverbindungen sind häufig unattraktiv, verlangen Umwege, sind zu wenig sicher u.s.w. Dadurch werden die BewohnerInnen einer Siedlung dazu verleitet, das Auto zu benutzen, was wiederum negative Folgen für unsere Umwelt hat.

Zu Fuss gehen bringt aber nicht nur Vorteile für unsere Umwelt, sondern auch für die Wirtschaft. Kein Kunde, keine Kundin kann mit dem Auto oder Bus direkt in ein Geschäft fahren (drive-in von MacDonald ausgenommen). Der Fussverkehr schafft auch Standortvorteile für den Detailhandel, wie die hohen Ladenmieten in den Fussgängerzonen eindrücklich belegen.

Auch gesellschaftlich gesehen ist das zu Fuss gehen wichtig, ermöglicht es doch den meisten Menschen die selbständige Teilnahme an der Mobilität ohne Hilfsmittel und ist erst noch gratis, das heisst, für alle erschwinglich.

Für das Funktionieren und die Lebensqualität einer Stadt sind die Fussgängerinnen und Fussgänger deshalb ausserordentlich wichtig. Umgekehrt sind die FussgängerInnen aber auch auf eine attraktive Stadt angewiesen, die auf ihre Bedürfnisse Rücksicht nimmt und dies sind in erster Linie direkte Wege, die gefahrlos begangen werden können und die genügend Abwechslung für das Auge bieten und weder durch Lärm oder Abgase übermässig belastet sind. Sie sollen auch so beschilddert sein, dass man sie problemlos findet.

Der Stadtrat wird eingeladen einen Bericht über die Situation des Fusswegnetzes in der Stadt St. Gallen zu erstellen und Antrag zu stellen, wie / wo er Verbesserungsmassnahmen durchführen möchte. Es sind insbesondere folgende Schwerpunkte zu berücksichtigen:

- Fusswege zwischen Siedlungen und Quartierzentren, Schulhäusern, ÖV-Haltestellen und Naherholungsgebieten,
- Fusswege zwischen ÖV-Haltestellen und Publikumsmagneten,
- Aufzeigen der Lücken im Fusswegnetz,
- Aufzeigen von unattraktiven Wegestücken,
- Massnahmen, die zur Verbesserung des Fusswegnetzes führen.

Datum:

24. Mai 2005

Unterschrift:



S.S. 2-1