

Vorlage Stadtparlament

Datum 23. September 2025
Beschluss Nr. 880
Aktenplan 152.15.11 Stadtparlament: Postulate

Postulat SP/JUSO/PFG-Fraktion, Grüne/Junge Grüne-Fraktion, Grünliberale-Fraktion: Erkenntnisse aus E-Bike-City: Potenzialanalyse für St.Gallen im Austausch mit der ETH Zürich; Frage der Erheblicherklärung

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat «Erkenntnisse aus E-Bike-City: Potenzialanalyse für St.Gallen im Austausch mit der ETH-Zürich» wird **nicht erheblich** erklärt.

Die SP/JUSO/PFG-Fraktion, die Grüne/Junge Grüne-Fraktion und die Grünliberale Fraktion sowie zwei mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 24. Juni 2025 das beiliegende Postulat «Erkenntnisse aus E-Bike-City: Potenzialanalyse für St.Gallen im Austausch mit der ETH Zürich» mit insgesamt 33 Unterschriften ein.

Der Stadtrat nimmt zur Frage der Erheblicherklärung wie folgt Stellung:

1 Ausgangslage

Die ETH Zürich hat mit dem interdisziplinären Forschungsprojekt «E-Bike-City» (ebikecity.ch) eine wissenschaftlich fundierte Studie zur Umgestaltung urbaner Mobilität durchgeführt. Das Forschungsprojekt beabsichtigt, einen neuen Ausgangspunkt für verkehrspolitische Diskussionen zu schaffen. Dazu sollte die Machbarkeit eines städtischen Verkehrssystems geprüft werden, das primär auf aktiver Mobilität und öffentlichem Nahverkehr basiert und so neue Wege für die zukünftige Verkehrspolitik eröffnet. Die Kernidee besteht darin, den Strassenraum zugunsten des öffentlichen Nah-, Fussgänger- und Radverkehrs zu nutzen und gleichzeitig E-Bikes als Beschleunigungshilfe für längere Fahrten und breitere Nutzengruppen zu integrieren.

Die Studie wurde durch die ETH Zürich angestossen und im Rahmen von neun Teilprojekten durch verschiedene Professuren und Institute der ETH Zürich durchgeführt. Am Beispiel der Stadt Zürich wurde eine Umgestaltung der Strassen zugunsten E-Bikes, Velos und Mikromobilität bei gleichzeitiger Reduktion des motorisierten Individualverkehrs untersucht; dabei sollte das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs erhalten bleiben. Die Stadt Zürich war nicht an der Erarbeitung der Studie

beteiligt; sie wurde jedoch durch die ETH Zürich über den Projektfortschritt informiert. Das Projekt dauerte drei Jahre. Der Schlussbericht wurde im Mai 2025 veröffentlicht.¹

2 E-Bike-City

2.1 Zielsetzung und Methode

Ziel der Untersuchungen im Rahmen des Projekts «E-Bike-City» war, die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit einer Stadt zu ermitteln für den Fall, dass dem Veloverkehr deutlich mehr Platz zur Verfügung gestellt würde. Die Grundidee besteht in der Umverteilung des öffentlichen Strassenraums, wobei die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und die zu Fuss Gehenden unangetastet bleiben. In der Vision sollen rund 50 % der Verkehrsflächen dem Veloverkehr vorbehalten sein, während der Platz für Autos und Parkflächen stark reduziert wird. Der Autoverkehr wird dabei nicht gänzlich ausgeschlossen, aber deutlich eingeschränkt, um Raum für ein sicheres, effizientes und emissionsarmes Verkehrssystem zu schaffen. Gleichzeitig sollen neue Infrastrukturen wie Ladepunkte, sichere Abstellmöglichkeiten und breite, durchgängige Velowege geschaffen werden. Auch moderne Technologien – etwa dynamische Fahrspuren oder autonome Fahrzeuge – werden in die strategische Planung integriert.

Der Lösungsansatz besteht darin, dass viele Strassen im Gegenverkehr neu in eine Einbahnspur für Autos und eine Doppelspur für E-Bikes, Velos und E-Trottinette aufgeteilt werden. Die Anzahl Fahrspuren für Autos wird dadurch massiv reduziert. Gleichzeitig wird die Anzahl der Langzeitparkplätze auf der Strasse verringert und es wird mehr Platz für Fahrzeuge wie Krankenwagen, Dienstleistende oder Lieferdienste sowie für Kurzzeitparkplätze auf der Strasse zum Warenumschat und Absetzen von Personen geschaffen.

Die Auswirkungen des Verkehrskonzepts wurden mittels detaillierter Verkehrsmodelle, Umweltanalysen, Verhaltensforschung und sozialwissenschaftlicher Studien untersucht. Ein zentrales Werkzeug bildete dabei die Software Street Network Manipulator (SNMan), die im Rahmen des E-Bike-City-Projekts entwickelt wurde. SNMan ist eine Open-Source-Software. Mit ihrer Hilfe können für angedachte Veränderungen im Strassenraum alternative Verkehrsnetze modelliert werden.

2.2 Verkehrliche Erkenntnisse

Die Simulationen zeigen, dass bei Umsetzung der E-Bike-City-Strategie der Anteil der Veloinfrastruktur in Zürich von derzeit etwa 12 % auf über 50 % des Strassenraumes steigen könnte. Gleichzeitig würde sich der Platz für den motorisierten Verkehr deutlich verringern, ohne die Erreichbarkeit für notwendige Fahrten zu gefährden. Die Verringerung des Strassenraums für Autos würde indes zu einer erheblichen Verlängerung der Fahrzeiten für Autofahrten mit Start- oder Zielort in der Stadt Zürich führen. Die Modellierungen zeigen eine Erhöhung der durchschnittlichen Fahrzeit in den morgendlichen und abendlichen Stosszeiten von 80 %. Jedoch wird trotz der längeren Fahrzeiten für Autos erwartet, dass durch die Verlagerung von Autofahrten auf den öffentlichen Nahverkehr, Fahrräder und E-Bikes kein zusätzlicher Stau entsteht.

Die Studie zeigt, dass eine verbesserte Veloinfrastruktur eine Grundvoraussetzung für höhere Veloanteile darstellt, jedoch eine wesentliche Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) aufs

¹ [Kay W. Axhausen et al.: The E-Bike City. Designing sustainable streets, Zürich 2025.](#)

Velo erst durch Attraktivitätsverlust des MIV resultiert. Die wesentliche Erhöhung der Fahrzeit und die Reduzierung der Parkplätze würden das Autofahren weniger attraktiv machen und den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel weiter fördern.

Neben ökologischen Vorteilen wie der Reduktion von CO₂-Emissionen zeigen die Untersuchungen auch positive Effekte auf die Gesundheit, Verkehrssicherheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität in der Stadt.

2.3 Kosten

Die ETH Zürich hat im Rahmen des Projekts E-Bike-City auch Kostenmodelle und Amortisierungsrechnungen erstellt, dies auf Basis realistischer Verkehrs-, Infrastruktur- und Finanzdaten.

Nach Aussagen der Projektverfassenden würde die Umsetzung der E-Bike-City Zürich je nach Baustandard rund CHF 300 bis 650 Mio. kosten. Dabei würden sich durch weniger Unfälle jährlich bis zu CHF 76 Mio. einsparen lassen. Insgesamt hat die E-Bike-City gemäss der Studie das Potential, heutige (Umwelt-)Schäden von rund CHF 500 Mio. in einen langfristigen Nutzen von etwa CHF 1 Mrd. zu überführen.²

2.4 Zeitliche Umsetzung

Beim zeitlichen Rahmen empfehlen die Projektverantwortlichen eine schrittweise Umsetzung über einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Die Strategie ist modular aufgebaut und lässt sich in drei Phasen realisieren:

- | | |
|---------------------------|--|
| kurzfristig (1–3 Jahre) | Es werden Pilotzonen eingerichtet, temporäre Radwege getestet und erste Massnahmen zur Umverteilung des Strassenraums umgesetzt. Öffentliche Kommunikation und Beteiligung spielen hier eine zentrale Rolle. |
| mittelfristig (4–7 Jahre) | Es erfolgt der Ausbau eines durchgängigen Velonetzwerks, begleitet von baulichen Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs, der Integration von E-Bikes in den öffentlichen Verkehr sowie dem Aufbau von Lade- und Abstellinfrastruktur. |
| langfristig (8–15 Jahre) | Die Strategie wird vollständig umgesetzt. Dazu gehören grundlegende Umgestaltungen grosser Verkehrsachsen, die Verankerung des E-Bike-Prinzips in der Stadtplanung sowie die flächendeckende Verfügbarkeit einer sicheren, nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur. |

2.5 Umsetzbarkeit

Die Studienverfassenden betonen, dass die Strategie sowohl sozial verträglich als auch technisch realisierbar ist. Vorbehalten bleibt die rechtliche Umsetzbarkeit und der dafür nötige politische Wille. Städte wie Zürich könnten dabei als Vorbilder für eine neue Mobilitätsära dienen.

² Florian Meyer, «Die fehlenden Visionen haben die Verkehrspolitik in die Sackgasse geführt», Interview mit Prof. Axhausen, 20. Mai 2025, ETH-News (ethz.ch/de/news-und-veranstaltungen/eth-news/news/2025/05/die-fehlenden-visionen-haben-die-verkehrspolitik-in-eine-sackgasse-gefuehrt.html).

Die Studie konzentriert sich primär auf modelbasierte Verkehrs- und Raumplanung. Konkrete rechtliche Rahmenbedingungen wie Anpassungen im geltenden Strassen- oder Planungsrecht wurden nicht evaluiert.

Darüber hinaus ist bekannt, dass Kommunen in der Schweiz bei den Hauptachsen nur bedingt über grossen eigenen Strassenraum verfügen, da die Hauptverkehrsachsen meist Kantonsstrassen sind und im Nationalstrassenperimeter liegen. Änderungen benötigen daher oft die Zustimmung auf höheren administrativen Ebenen, was den Umbau komplex, zeit- und kostenintensiv machen kann.

Ein Subprojekt untersuchte die öffentliche Akzeptanz mittels repräsentativer Umfragen (November 2023 bis Ende 2024), um zu ergründen, unter welchen Bedingungen ein E-Bike-City-Modell breite Unterstützung erhält. Erste Umfrageresultate zeigen eine mehrheitliche Zustimmung in der Stadt Zürich, während sich in den übrigen Gebieten (Kanton, Schweiz) die Befürwortung und Ablehnung die Waage halten:

Die Studie betont, dass Informationskampagnen, Mitgestaltungsmöglichkeiten und begleitende Massnahmen (z. B. Subventionen, Anreizprogramme) entscheidend sind, um die öffentliche Akzeptanz zu erhöhen.

3 Erwägungen

3.1 E-Bike-Boom

In der Stadt und Region St.Gallen mit hügeligem oder steilem Gelände stellte in der Vergangenheit die Topografie für die Velonutzung eine physische Hürde dar. Mit dem Aufkommen des E-Bikes können diese Steigungen einfacher überwunden werden. Damit ist das Potential für eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf das E-Bike insbesondere in der Stadt St.Gallen deutlich gestiegen. Die Zunahme des Veloverkehrs in der Stadt ist mitunter auch auf den E-Bike-Boom zurückzuführen.

3.2 Umsetzung

Das Konzept der E-Bike-City setzt auf die Schaffung von Einbahnstrassen. Das Potential dafür ist in der Stadt St.Gallen, zumindest bei den Hauptachsen, aufgrund der Topografie deutlich geringer als in der Stadt Zürich. In Strassenabschnitten ohne Buseigentrossierung würde die Planungsidee ferner zu Einschränkungen des öffentlichen Verkehrs führen. Diese Gegebenheiten sind mitunter der Grund, warum für die sich in Planung und Umsetzung befindliche Velovorzugsroute auf alternative Trassen parallel zu den Hauptachsen ausgewichen wird, um ein schnelles und sicheres Vorankommen zu garantieren. Zudem ist zu bedenken, dass die verkehrlich bedeutendsten Strassen in der Stadt St.Gallen Kantonsstrassen sind. Eine solche Planung auf den Hauptachsen müsste daher zwingend zusammen mit dem Kanton erfolgen. Spurreduktionen auf diesen Strassen zulasten des Autoverkehrs und damit bedeutende Fahrzeitverlängerungen stehen jedoch der Forderung des Kantonsrats zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit auf Kantonsstrassen diametral entgegen.

Eine Planung des untergeordneten Netzes wäre auch ohne Kanton möglich. Erste Ideen für Einbahnstrassen von Gemeindestrassen zur Verbesserung für den Veloverkehr und der Vergrösserung des Grünraumes werden unabhängig vom Konzept der E-Bike-City bereits mitgedacht.

3.3 Bestehende Planungen

Der Stadtrat anerkennt die Relevanz nachhaltiger Mobilitätsstrategien und die wissenschaftliche Bedeutung des Projekts «E-Bike City» der ETH Zürich. Die Umgestaltung des Strassenraums und die Förderung des Veloverkehrs, wie es auch die Vision der E-Bike City vorsieht, entsprechen der verkehrspolitischen Stossrichtung der Stadt St.Gallen. Die Stadt St.Gallen verfügt mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sowie mit den Umsetzungsplanungen zur Velo-Initiative und zu den Stadtklima-Initiativen bereits über einen demokratisch legitimierten, breit angelegten Auftrag zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Dieser Auftrag beinhaltet Massnahmen, die dem E-Bike-City-Ansatz konzeptionell verwandt sind.

Basierend auf dem politischen Auftrag und entsprechenden Konzepten (u. a. Richtplan, Mobilitätskonzept, Agglomerationsprogramm) besteht für die Stadt St.Gallen eine konzeptionelle, übergeordnete Planung. Herzstück der Planungen ist eine Velovorzugsroute in West-Ost-Richtung. Parallel zu den Hauptachsen werden Velofahrende und auch E-Bike-Fahrende künftig auf verkehrsberuhigten Strassen und separaten Velowegen schnell, sicher und komfortabel durch die Stadt und an ihr Ziel gelangen. Geplant sind etwa neue Fuss- und Radwege, Passerellen über die Bahn und Unterführungen für den Velo- und Fussverkehr. Einzelne Umsetzungen sind erfolgt, viele weitere sind in Planung. Bis 2032 sollen sämtliche Abschnitte der Velovorzugsroute gebaut sein. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind kurz- bis mittelfristig auf die Umsetzung dieser Massnahmen fokussiert. Eine neue Planungsvision, wie es etwa die E-Bike-City darstellt, kann bei einer konzeptionellen Überprüfung resp. Neuausrichtung künftig hilfreich sein. Eine konzeptionelle Neuplanung ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht zielführend. Der Fokus soll auf die bereits vorliegenden Planungen gelegt werden. E-Bikes und der Veloverkehr werden in der bestehenden Mobilitätsplanung bereits umfassend berücksichtigt. Ein paralleler Prozess unter dem Label «E-Bike-City» wird weder als notwendig noch als effizient erachtet.

Die Stadt ist grundsätzlich offen für den fachlichen Austausch und die Kooperation mit Hochschulen. Erkenntnisse aus der Studie bzw. Überlegungen im Sinne der E-Bike-City – wie auch allgemein wissenschaftliche Erkenntnisse – können und sollen im Rahmen der bestehenden Planungen geprüft und, wo möglich, umgesetzt werden. Im Rahmen der laufenden Planungen und basierend auf der bestehenden Velostrategie wird die Stadt geeignete Strassenabschnitte im Sinne der Idee der E-Bike-City gezielt prüfen und entsprechende Resultate in die Planung einfliessen lassen.

3.4 Finanzierung

Die Umsetzung einer umfassenden «E-Bike-City-Strategie» würde erhebliche Investitionen erfordern, die vor dem Hintergrund der aktuell begrenzten städtischen Finanzmittel nur schwer tragbar wären. Angesichts der bestehenden Haushaltsrestriktionen muss der Stadtrat Investitionen sehr gezielt priorisieren und kann neue, umfangreiche Projekte nur mit grosser Zurückhaltung aufnehmen.

4 Schlussfolgerung

Die Stadt verfolgt auf der Basis eines demokratisch legitimierten politischen Auftrags eine zukunftsgerichtete Mobilitätsförderung mit entsprechender Umsetzungsplanung. Die Verkehrsfachleute und der Stadtrat verfolgen die wissenschaftlichen Erkenntnisse in der Verkehrsplanung bzw. die resultierenden politischen Entwicklungen aufmerksam. Eine explizite Zusammenarbeit mit der ETH Zürich resp. den entsprechenden Start-ups für ein allfälliges Projekt E-Bike-City soll aus den dargelegten

politischen, finanziellen und planerischen Gründen derzeit nicht gesucht werden. Der Stadtrat beantragt, das Postulat nicht erheblich zu erklären.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:
Andy Markwalder

Beilage:
▪ Postulat vom 24. Juni 2025