



## Vorlage Stadtparlament

vom 17. Dezember 2013

Nr. 1245

---

Stadtparlament: Postulate

**Postulat Monika Simmler, Alexandra Akeret: Standortattraktivität und Umweltschutz:  
Für einen autofreien Sonntag im Jahr!; Frage der Erheblicherklärung****Antrag**

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat „Standortattraktivität und Umweltschutz: Für einen autofreien Sonntag im Jahr!“ wird **nicht erheblich** erklärt.

---

Monika Simmler und Alexandra Akeret sowie 27 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 24. September 2013 das beiliegende Postulat „Standortattraktivität und Umweltschutz: Für einen autofreien Sonntag im Jahr!“ ein.

Der Stadtrat nimmt zur Frage der Erheblicherklärung wie folgt Stellung:

**1 Ausgangslage**

Das Konzept autofreier (Sonn-)Tage sieht vor, an bestimmten (Sonn-)Tagen den privaten Motorfahrzeugverkehr – abgesehen von begründeten Ausnahmen – vollständig zu untersagen. Damit werden unterschiedliche Ziele verfolgt, vor allem eine Verbesserung des Umweltschutzes (Lärm, Abgase), die Einsparung von Energie und im Allgemeinen die Hebung der Lebensqualität. Die ersten landesweiten autofreien Tage gab es in der Schweiz bereits 1956 wegen der Suezkrise. Der Begriff „autofreier Sonntag“ wurde während der ersten Ölkrise 1973 allgemein verwendet und auch in der Schweiz bekannt. Der Bundesrat verordnete aufgrund dieses Umstandes drei gesamtschweizerische autofreie Sonntage. Damals nutzten viele Einwohnerinnen und Einwohner die seltene und ungewohnte Möglichkeit, einmal eine Autobahn zu Fuss oder per Fahrrad zu erkunden. Es kam später zu zwei Volksabstimmungen



betreffend regelmässige autofreie Sonntage – und zwar in den Jahren 1978<sup>1</sup> und 2003<sup>2</sup>. Beide Vorlagen wurden vom Schweizer Volk abgelehnt.

Etabliert haben sich in der Schweiz dagegen die mittlerweile 18 regionalen „slowUps“ als „autofreie Erlebnistage“, die erstmals im Jahr 2000 durchgeführt wurden. Sie erfreuen sich grosser Beliebtheit.<sup>3</sup> Dabei werden jeweils für einen Tag rund 30 Kilometer Strasse in einer attraktiven Landschaft gesperrt. Die Teilnehmenden nutzen unterschiedliche Formen des Langsamverkehrs; zudem wird mit einem vielseitigen Rahmenprogramm entlang der Strecke für eine gute Stimmung im autofreien Ambiente gesorgt.

## **2 Erwägungen**

### **2.1 Rechtliche Hindernisse**

Im Jahr 2004 hat das Bundesgericht im Zusammenhang mit einer Volksinitiative im Kanton Appenzell Ausserrhoden für zwölf autofreie Sonntage im Jahr festgehalten, dass die Kantone nicht über die dazu erforderliche Rechtsetzungskompetenz verfügen und ein das ganze Kantonsgebiet betreffendes grundsätzliches Sonntagsfahrverbot nur durch den Bund erlassen werden kann.<sup>4</sup> Laut Art. 3 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01; abgekürzt SVG) können die Kantone – oder die Gemeinden, soweit ihnen die Kantone entsprechende Befugnisse übertragen – nur für *bestimmte* Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs erlassen. Ein autofreier Sonntag in der Stadt St.Gallen würde rechtssystematisch im Wesentlichen dem Ansatz der erwähnten Volksinitiative aus dem Kanton Appenzell Ausserrhoden entsprechen. Daher dürfte weder die Stadt St.Gallen noch der Kanton St.Gallen befugt sein, eine entsprechende Regelung zu treffen.

### **2.2 Zahlreiche Ausnahmen mit Umsetzungsschwierigkeiten**

Beim autofreien Sonntag wäre das Radfahren, Spielen, Spazieren oder Inlineskating auf allen Strassen erlaubt. Weil Ausnahmen vom Fahrverbot – für Polizei, Notfalldienste, Reisebusse, Taxis und Behindertentransporte – möglich sein müssten und weil Bahn, Bus und Tram verkehren dürften, wäre die ungestörte und gefahrlose Nutzung von Strassen und Plätzen durch den Langsamverkehr erschwert.<sup>5</sup> Weiterhin ist auch zu berücksichtigen, dass der Tou-

---

<sup>1</sup> 28. Mai 1978 – Eidgenössische Volksinitiative „für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr“.

<sup>2</sup> 18. Mai 2003 – Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“.

<sup>3</sup> Der nächste slowUp Bodensee findet am 31. August 2014 statt (<http://www.slowup-bodenseeschweiz.ch/strecke.html>).

<sup>4</sup> BGE 130 I 134 ff.

<sup>5</sup> Vgl. dazu auch die Einschätzung des Bundesrates in seiner Botschaft zur Sonntags-Initiative (BBl 2000, 504): „Da aber Ausnahmen vom Fahrverbot bestehen und daher eine erhebliche Anzahl Fahrzeuge die Strassen weiterhin im üblichen Umfang benützen würden (Polizei, Notfalldienste, Fahrten,



rismus für die Stadt St.Gallen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt. So wäre es den Carunternehmen verboten, in die Stadt zu fahren, was zu erheblichen Umtrieben führen würde. Auch müsste bei einer Durchführung eines autofreien Sonntags berücksichtigt werden, dass alle Automobilistinnen und Automobilisten sowie Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer die Stadt umfahren müssten.

Verkehrlich problematisch wäre zudem die (lokale) Schliessung der Autobahn; zudem würde diese Massnahme in die Zuständigkeit des Bundes fallen.

### **2.3 Nachhaltigkeit**

Viele Betroffene würden den verordneten autofreien Sonntag als ungebührlichen Eingriff in ihre persönliche Freiheit betrachten. Ein solcher liesse sich, wenn überhaupt, nur rechtfertigen, wenn überzeugende Argumente für die vorgeschlagene Massnahme sprechen würden. Dies ist nach Ansicht des Stadtrates nicht der Fall.

Ein einzelner, lokaler autofreier Sonntag mag allenfalls eine interessante Rahmenbedingung für ein Quartierfest darstellen; nachhaltig ist er nicht. Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass es bessere Möglichkeiten gibt, das Anliegen nach autofreier Mobilität umzusetzen.

Seit 40 Jahren sind in der Stadt St.Gallen Bestrebungen im Gange, mit verschiedenen Massnahmen der Bevölkerung ein attraktives Angebot für autofreie Mobilität zu verschaffen. Einerseits wurde der öffentliche Nahverkehr kontinuierlich ausgebaut, andererseits konnten zahlreiche Tieftempozonen geschaffen werden. Durch Tempo-30- und Begegnungszonen verändern sich die Nutzungsmöglichkeiten des Strassenraums durch Fussgängerinnen und Fussgänger sowie den Veloverkehr und damit die Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr grundlegend. Der Richtplan sieht vor, dass die Quartierstrassen in den Wohngebieten entsprechend dem bestehenden Konzept als Tempo-30-Zonen ausgestaltet werden sollen. Begegnungszonen sind grundsätzlich in der Altstadt und der Innenstadt für die dafür geeigneten Gassen, Strassen und Plätze vorzusehen. Der Stadtrat will dies in naher Zukunft umsetzen und eine der Altstadt angemessene, seit vier Jahrzehnten mit dem „Projekt 74 Lebendige Altstadt“ angestrebte Verkehrsorganisation realisieren. Dazu erforderlich sind verschiedene verkehrliche und gestalterische Schritte. Ziel bleibt es, die gesamte Altstadt attraktiv zu gestalten und als grossflächige, abgesehen vom Erschliessungsverkehr autofreie Begegnungszone auszugestalten.

Darüber hinaus soll insgesamt mit Strassenraumgestaltungen der Verkehr verstetigt und so die Situation für die Anwohnenden sowie den Langsamverkehr verbessert werden.

---

die bereits heute vom Sonntags- und Nachtfahrverbot befreit sind, Taxis, motorisierte Invalidenfahrräder und Behindertentransporte), wären schwerwiegende Probleme mit der Verkehrssicherheit vorprogrammiert.“



Mit diesen Massnahmen lässt sich das unbestrittene Ziel einer Stärkung der autofreien Mobilität besser erreichen als mit einem punktuellen Eingriff wie einem Verbot für den privaten Motorfahrzeugverkehr an einem Sonntag pro Jahr. Darüber hinaus steht die Förderung des Bewusstseins, dass jeder bzw. jede Einzelne durch freiwilligen Verzicht aufs Autofahren etwas für die Umwelt und sparsamen Energieverbrauch tun kann, im Vordergrund.

Was den Erlebnis- und Sensibilisierungsaspekt von autofreien Anlässen angeht, so bieten die slowUps in der ganzen Schweiz ein geeignetes und verhältnismässiges Gefäss, das der Stadtrat sehr befürwortet.

### **3        Nichterheblicherklärung**

Rechtlich und politisch ist die Einführung eines autofreien Sonntags in der Stadt St.Gallen kein adäquates Mittel, um die autofreie Mobilität zu fördern. Daher ist das Postulat nicht erheblich zu erklären.

Der Stadtpräsident:  
Scheitlin

Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilage:  
Postulat vom 24. September 2013

