



Stadtrat

Rathaus, Marktgasse 58, CH-9500 Wil 2
E-Mail stadtrat@stadtwil.ch
Telefon 071 913 53 53, Telefax 071 913 53 54

Wil, 13. Mai 2009

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Volksinitiative „Velofreundliches Wil“

1. Ausgangslage

Initiativtext

„Die Stadt Wil ergreift Fördermassnahmen für den Veloverkehr. Das Ziel ist die Realisierung eines durchgängigen und sicheren Velowegnetzes, bei welchem auch die Kreuzungen und stark befahrenen Strassen für die Velofahrenden optimiert sind. Dadurch soll der Anteil des Veloverkehrs wesentlich erhöht und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Nach Annahme der Initiative stellt die Stadt Wil zu diesem Zweck über einen Zeitraum von 5 Jahren einen Kredit von 2 Mio. Franken zur Verfügung, wobei dieser Betrag für zusätzliche und nicht im Finanzplan 2007 – 2011 vorgesehene Projekte zu verwenden ist.“

Zustandekommen der Volksinitiative

Die Stadtkanzlei hat mit Verfügung vom 3. Juli 2008 festgestellt, dass die Initiative „Velofreundliches Wil“ mit 1'248 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist. Diese Verfügung ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen.

Rechtmässigkeit der Volksinitiative „Velofreundliches Wil“

Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 27. Februar 2008 die Volksinitiative als zulässig erklärt.

Nach Art. 13 der Gemeindeordnung kann mit dem Initiativbegehren der Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses im Zuständigkeitsbereich der Bürgerschaft beantragt werden. Der Stadtrat überprüft das Initiativbegehren und überweist es mit vorliegendem Bericht dem Stadtparlament (Art. 16 Gemeindeordnung).

Bezug zum Legislaturprogramm

Zu-Fuss-Gehende und Velofahrende leisten in der Stadt Wil einen wichtigen Beitrag zur umweltgerechten Mobilität. Die Stadt engagiert sich aus diesem Grund für ihre Anliegen und Bedürfnisse. In diesem

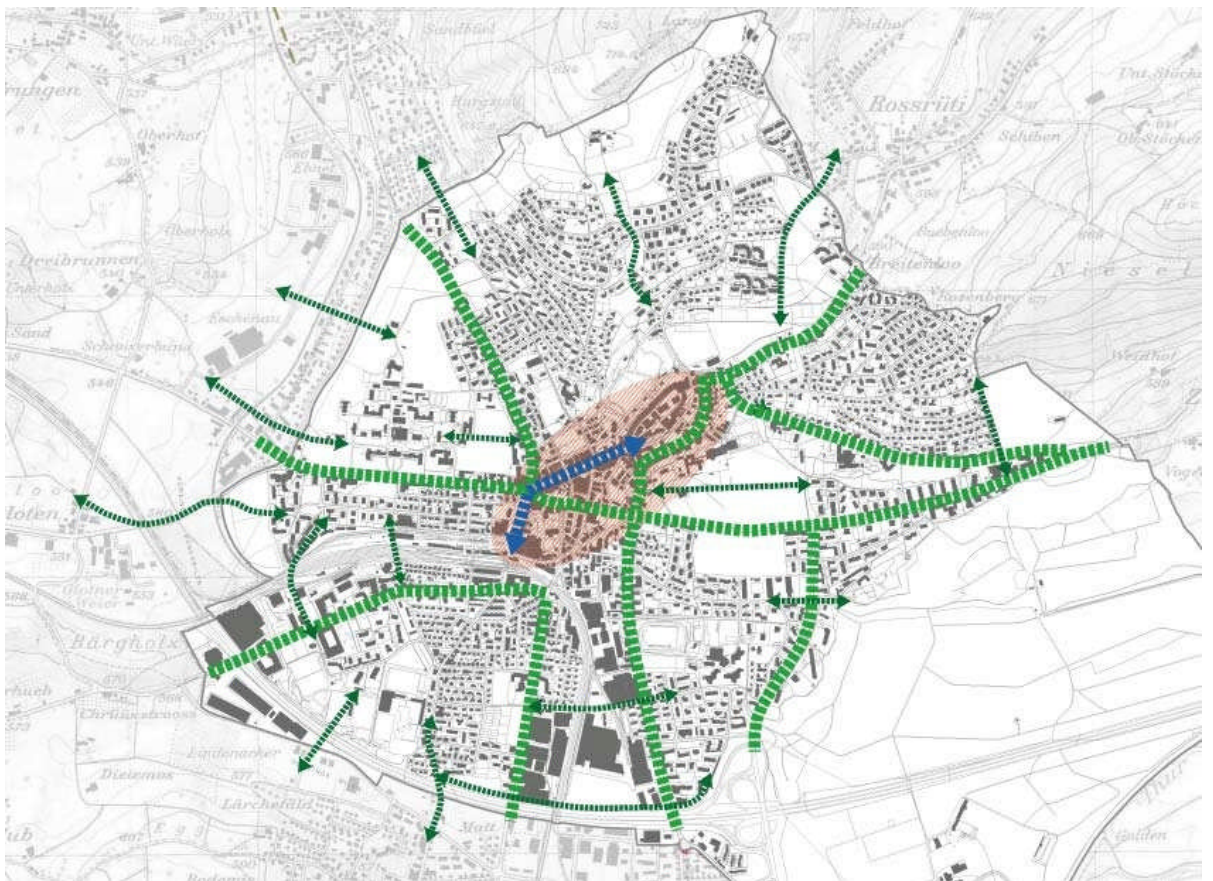


Seite 2

Sinne war bereits in der Legislaturplanung 2005 – 2008 die Förderung des Langsamverkehrs enthalten, wobei dem Radverkehr eine grosse Bedeutung zukam. Als Ziel für die Legislaturplanung 2009 – 2012 hat der Stadtrat unter anderem die Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit des Langsamverkehrs festgelegt.

Bezug zum Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept, welches vom Stadtparlament am 5. Februar 2009 zustimmend zur Kenntnis genommen wurde, sieht die Förderung des Fuss- und Radwegverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs als strategisches Schlüsselprojekt vor. Das Ziel der künftigen Verkehrsplanung ist es, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo sowie zu Fuss zu befriedigen. Die entsprechenden Rahmenbedingungen sollen in der Siedlungs- und Verkehrsplanung sukzessive geschaffen und die entsprechenden Massnahmen konsequent umgesetzt werden. Dazu gehören ein dichtes, umwegfreies und sicheres Wegnetz für den Fuss- und Radverkehr, zu dem insbesondere auch die Hauptverkehrsstrassen zählen. Im Konzeptbericht (Seite 24) sind die wesentlichen Verbesserungen schematisch in der nachfolgenden Übersicht aufgezeigt. Dabei bedeutet der blaue Pfeil wichtige Fussgängerachsen und die grünen Pfeile bedeuten wichtige, zu ergänzende Fuss- und Radwegverbindungen. Im Weiteren sind mit grüner Farbe die radialen Hauptachsen für den Fuss- und Radverkehr markiert, die aufgewertet werden sollen.





Zielerfüllung der Initiative

Die Initianten gehen davon aus, dass

- durch die Förderung der Anteil Velofahrender innerhalb von 5 Jahren um 20 Prozent erhöht werden und die Stadt Wil sich somit als fortschrittliche, attraktive Velostadt positionieren kann;
- die Anzahl Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden reduziert wird;
- der motorisierte Verkehr im Stadtzentrum von Wil teilweise auf den Veloverkehr umgelagert wird, was das Zentrum entlastet;
- Familien mit Kindern sich auch per Velo auf die Strassen Wils getrauen, womit die motorischen Fähigkeiten der Kinder verbessert werden und die Fähigkeit, sich im Strassenverkehr zu bewegen erhöht wird.

Bedeutung des Radverkehrs

Die im Rahmen des Projekts Stadtentwicklung erarbeitete Analyse der Aufteilung der Mobilitätsformen der Erwerbstätigen zeigte einen markanten Rückgang des Rad- und Mofaverkehrs bei Erwerbstätigen der Stadt Wil von im Jahre 1990 knapp 15 Prozent auf unter 10 Prozent im Jahre 2000. Dieser Rückgang entspricht dem landesweiten Trend. Für städtische Verhältnisse ist der Rückgang speziell bedenklich, weil gerade mit dem Radverkehr ein wesentlicher Beitrag gegen die Probleme der Luft- und Lärmbelastung geleistet werden kann.

Realisierte Projekte

Das Velonetz der Stadt Wil wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. So wurden beispielsweise der Klosterweg zu einem kombinierten Fuss- und Radweg ausgebaut, auf der St. Peterstrasse Radstreifenmarkierungen angebracht und ein kombiniertes Trottoir erstellt. Die Belange des Radverkehrs wurden regelmässig bei den übrigen Strassenbauprojekten berücksichtigt, etwa bei der Neugestaltung der Bronschhoferstrasse oder der Sanierung der Rössli- und Gammakreuzung mittels Kreisel.

2. Aktuelle Projekte im Bereich Radverkehr

Dem Initiativkomitee geht es primär um bauliche Verbesserungen beim Nebeneinander von Velofahrenden und motorisiertem Verkehr auf stark befahrenen Strassen. Zu den stark befahrenen Strassen zählen vorwiegend die Staatsstrassen. Dort besitzt der Kanton die Hoheit. Er entscheidet somit über bauliche Anpassungen. Bei Massnahmen auf Staatstrassen könnten die mit der Initiative bereitzustellenden Mittel keine eigenen Fördermassnahmen auslösen, da die Planungshoheit dem Kanton obliegt.

Massnahmen im Zuständigkeitsbereich des Kantons

Der Stadtrat beantragt jeweils im Rahmen des Strassenbauprogramms bauliche Anpassungen an den Kantonsstrassen. Im 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013) sind auf Antrag des Stadtrats Wil folgende Massnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs aufgenommen worden:

- Zürcherstrasse: Busspur sowie Geh- und Radweg (1. Priorität): Zwischen Othmarstrasse und Schwanenkreisel sind eine Busspur sowie ein kombinierter Geh- und Radweg vorgesehen.



Seite 4

- Knoten Fürstenland - St. Gallerstrasse sowie Gehweg St. Gallerstrasse (1. Priorität): Verbesserung der Zweiradbeziehungen durch einen neuen Kreisel. Dieses Projekt wurde am 18. März 2009 dem Parlament zugeleitet.
- Knoten Scheidweg (2. Priorität): Hier geht es um die Verbesserung der Verkehrssicherheit an diesem Knoten.
- Geh- und Radweg Georg-Rennerstrasse (Weitere Begehren).

Nicht im Strassenbauprogramm enthalten sind die Strassenraumgestaltungen Lerchenfeld-, Toggenburger- sowie Konstanzerstrasse. Für Strassenraumgestaltungen ist beim Kanton ein Sammelbetrag vorhanden. Die Stadt Wil wird zu gegebener Zeit ein Gesuch einreichen.

Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wil

Derzeit sind beim Departement Bau, Umwelt und Verkehr die folgenden Langsamverkehrsprojekte in Bearbeitung:

- Geh- und Radweg Georg-Rennerstrasse (Gottfried-Kellerstrasse/Schützenheimweg): Dabei geht es um die Schaffung einer Verbindung zwischen der St. Gallerstrasse und der Thuraustrasse. Ein Grobkonzept besteht. Die Weiterbearbeitung ist stark von der zukünftigen Erschliessung und Nutzung des Zeughausareals abhängig.
- Geh- und Radweg Bahnhof – Kantonsschule: Dieses Projekt beinhaltet die Umsetzung der Motion Marianne Mettler vom 2. Dezember 2004, welche eine sichere Radwegverbindung vom Bahnhof zur Kantonsschule Wil fordert. Dieses Projekt wurde am 4. Februar 2009 dem Parlament zugeleitet und in der Bau- und Verkehrskommission behandelt.
- Sanierung Lindengutstrasse mit Massnahmen für den Langsamverkehr: Auf der Lindengutstrasse sollen ein durchgängiges Trottoir und Massnahmen für die Radfahrenden realisiert werden.
- Knotensanierung Neulandenstrasse/Fürstenlandstrasse/Klosterweg: Bei der Sanierung dieses Übergangs geht es primär um die Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Strassenraumgestaltung Fürstenlandstrasse: Mit einer neuen Strassenraumgestaltung soll die Fürstenlandstrasse für den Langsamverkehr attraktiver und sicherer werden.

Im Weiteren hat das Parlament anlässlich seiner Sitzung vom 28. September 2008 einen Rahmenkredit in der Höhe von Fr. 910'000.-- für die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen genehmigt. Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren wird ebenfalls ein massgebender Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Radfahrenden geleistet. Nach Behandlung der Einsprachen kann mit der Umsetzung der ersten Zonen ab Mitte 2009 gerechnet werden.

Schliesslich ist im Budget 2009, welches vom Parlament am 4. Dezember 2008 genehmigt wurde, unter dem Titel Fuss- und Radwege (Konto 162.5012.500) ein Rahmenkredit von Fr. 20'000.-- enthalten. Mit diesem werden vor allem kleinere Massnahmen umgesetzt. Dazu gehören beispielsweise die Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Übergängen Bergtalstrasse, punktuelle Markierungen für Radwege etc.



3. Planungsgrundlagen und Konzepte

Konzept Langsamverkehr 2003

Das im Jahr 2003 erarbeitete Konzept Langsamverkehr hat Richtplancharakter. Das Konzept zeigt eine reichhaltige Palette von notwendigen, berechtigten und wünschenswerten Verbesserungen im Langsamverkehr. Das Konzept umfasst einen Planungsbericht, einen Richtplan Fuss- und Wanderwegnetz, einen Richtplan Radwegnetz sowie einen Massnahmenkatalog.

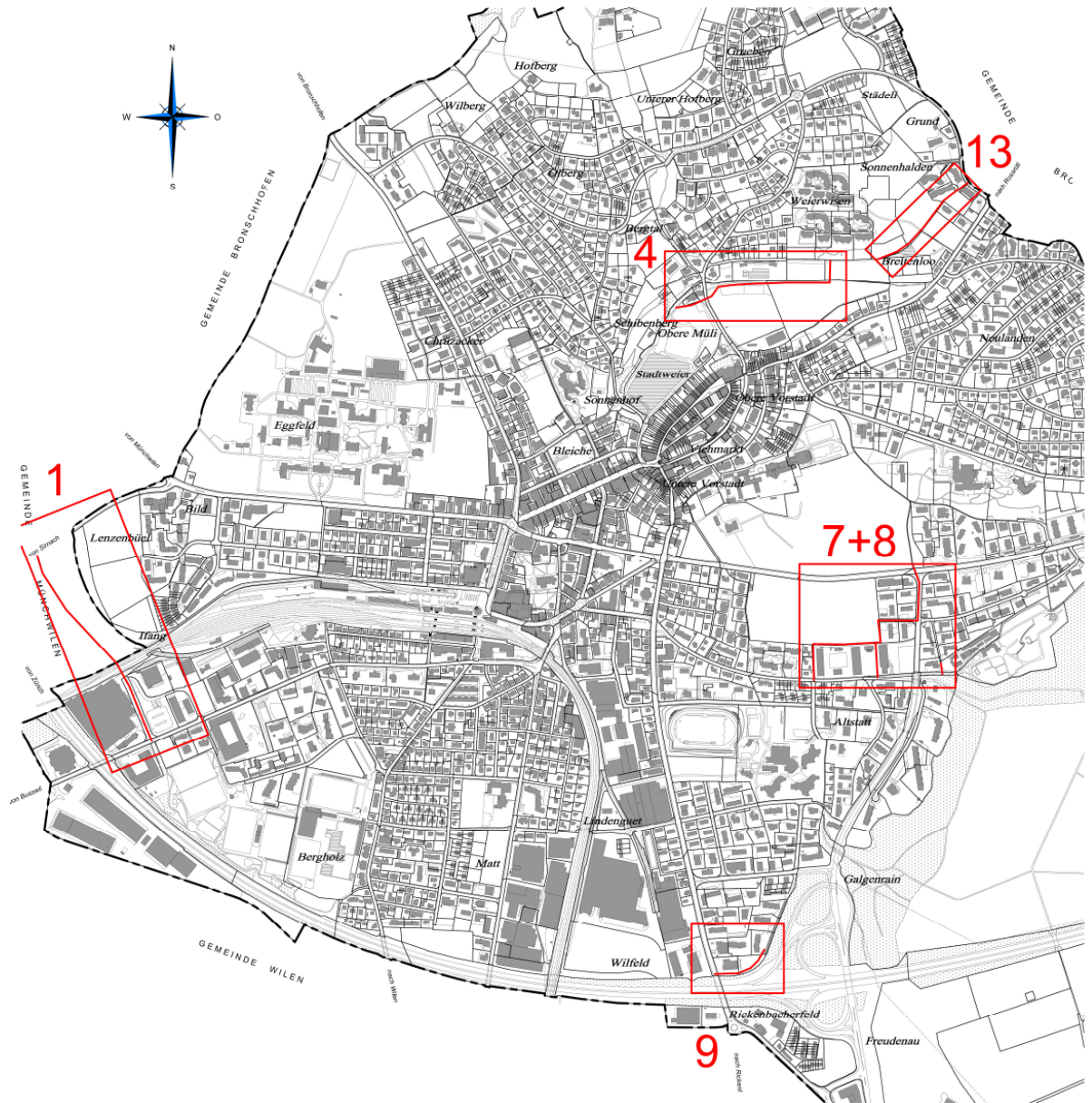
Am 17. März 2004 nahm der Stadtrat das Konzept Rad-, Fuss- und Wanderwege zustimmend zur Kenntnis. Er hat dabei eine politische Priorisierung vorgenommen, indem er eine schrittweise Planung und Umsetzung von a) Sofortmassnahmen und b) Tempo-30-Zonen vorgab. Dieses Vorgehen zeigt die Akzeptanz der Massnahmen des Konzepts Langsamverkehr und nimmt Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Mit der Einführung der Tempo-30-Zonen erübrigen sich zahlreiche im Konzept Langsamverkehr vorgeschlagenen Einzelmassnahmen.

Fuss-, Wander- und Radwegnetzplan

Der Stadtrat hat den Teilplan Fuss-, Wander- und Radwegnetz zum Gemeindestrassenplan am 18. Juni 2008 erlassen. Der Teilplan fasst dabei die Richtplanung Fuss- und Wanderwegnetz sowie Richtplan Radwegnetz gemäss dem im Jahr 2003 erarbeiteten Konzept Langsamverkehr zusammen. Neben dem „Ist-Zustand“ zeigt der Plan als Information auch geplante Netzergänzungen auf. Im Rahmen der öffentlichen Auflage ging keine Einsprache ein, somit wurde der Teilplan dem kantonalen Baudepartement zur Genehmigung zugestellt. Im Rahmen des verwaltungsinternen Vernehmlassungsverfahrens beim Kanton St. Gallen wurde festgestellt, dass die Maschenweite der Netze und die Durchgängigkeit gut sind. Daneben wurden einzelne Änderungen und darstellerische Anpassungen gewünscht. Der überarbeitete Plan liegt zurzeit beim Kanton zur erneuten Prüfung.

Im Fuss-, Wander- und Radwegnetzplan sind nicht nur die bestehenden, sondern – als Hinweis – auch geplante Verbindungen vorhanden. Dazu gehören (Die Nummerierungen beziehen sich auf die Tabelle unter Ziffer 5.):

- Verbindung vom Rainquartier zur Toggenburgerstrasse (Nr. 9): Damit wird die Radverbindung von der Heinrich Federerstrasse bis in die Toggenburgerstrasse weitergeführt;
- Ausbau Zeughausweg als Verbindung zwischen der Thurau- und Georg-Rennerstrasse (Nr. 7+8);
- Verbindung Kantonsschule – Sirnacherstrasse (Nr. 1);
- Verbindung Breitenlooweg – Grundstrasse (Nr. 13);
- Fussgänger-/Radwegverbindung Krebsbachweg – Konstanzerstrasse (Nr. 4).



Konzept Schulwegsicherheit

Das Konzept Schulwegsicherheit wurde vom Stadtrat an seiner Sitzung vom 18. März 2009 zustimmend zur Kenntnis genommen und ist im Finanzplan 2009 - 2013 berücksichtigt. Es zielt darauf ab, jeder Schülerin und jedem Schüler einen sicheren Hauptschulweg anzubieten. Das Konzept zeigt auf, wo Handlungsbedarf besteht und nennt Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Die Umsetzung erfolgt über einzelne Bauprojekte, aufgeteilt in kurz-, mittel- und langfristige Realisierungszeitpunkte.



Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm Wil wurde vom Bund geprüft und aufgrund der zu geringen Programmwirkung dem eidg. Parlament im Rahmen der ersten Periode 2010/11 – 2014 nicht zur Mitfinanzierung vorgeschlagen. Die Kritikpunkte des Bundes sollen in ein bereinigtes Agglomerationsprogramm einfließen, welches erneut einzureichen ist. Auch bei der Neuauflage des Agglomerationsprogramms wird eine der zentralen Infrastrukturmassnahmen die Schliessung der Lücken und Optimierung des Fuss- und Radwegnetzes sein.

Auf Stadtgebiet Wil sind im Rahmen des bereits eingereichten Agglomerationsprogramms insbesondere folgende Netzausbauten mit baulichen Massnahmen vorgesehen:

- Radwegführung Wuppenau – Wil (Ausbau Abschnitt Weierwisen-Konstanzerstrasse);
- Radwegführung Rickenbach – Wil (Ausbau Bereich Schwarzenbacher Brücke).

4 . Beurteilung durch den Stadtrat

Der Stadtrat teilt die Einschätzung der Initianten grundsätzlich und geht davon aus, dass durch die aufgezeigten Massnahmen der Anteil der Velofahrenden erhöht und somit eine spürbare und nachhaltige Veränderung des Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs stattfinden wird. Für den Stadtrat ist in Nachachtung des Stadtentwicklungskonzepts die Förderung des Langsamverkehrs und damit auch des Radverkehrs ein grosses Anliegen.

5. Umsetzung der Initiative

Massnahmenkatalog

Mit der Volksinitiative soll die Verkehrssicherheit erhöht und der Veloverkehr gefördert werden. Das Ziel ist die Realisierung eines durchgängigen und sicheren Velonetzes, bei welchem auch Kreuzungen und stark befahrene Strassen für die Velofahrenden optimiert sind. Mit der Volksinitiative sollen Fördermassnahmen getroffen werden, welche im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wil liegen.

Gemäss Initiativtext hat die Stadt über einen Zeitraum von fünf Jahren einen Kredit von 2 Mio. Franken zur Verfügung zu stellen und für zusätzliche und nicht bereits im Finanzplan 2007 - 2011 vorgesehene Projekte zu verwenden. Mögliche Massnahmen, welche mit diesen Mitteln realisiert werden können, finden sich im Massnahmenkatalog Radwegnetz des Konzepts Langsamverkehr. Vom Massnahmenkatalog Radwegnetz sind in der Zwischenzeit einige Massnahmen umgesetzt oder hinfällig geworden, da sich die Situation beispielsweise durch die geplante Einführung der Tempo-30-Zonen verändert hat.



Massnahmen Konzept Langsamverkehr

Nr.	Massnahme	Stand / Bemerkung	Grobkoscenschätzung (Fr.)
1	Verbindung Kantonsschule – Sirnacherstrasse		1,8 Mio.
2	Höhenstrasse – Lettenweg: neue Verbindung erstellen		30'000
3	Grundstrasse: Markierung Radstreifen prüfen	Markierung nur bis anfangs Tempo-30-Zone	5'000
4	Hofbergstrasse / Krebsbachweg: Problematische Querung (evtl. Durchstich Damm)	War im Finanzplan 2007 – 2011 eingestellt, wurde jedoch im Finanzplan 2008 – 2012 gestrichen	950'000
5	Fürstenlandstrasse: Markierung Radstreifen prüfen	Gestaltungskonzept Fürstenlandstrasse wird zusammen mit Kreisel Fürstenland- / St. Gallerstrasse erarbeitet	Gesamt-Projekt
6	Obere Bahnhofstrasse: Keine Radwegmarkierung auf der westlichen Strassenseite vom Schwanenkreisel bis zur Fussgängerrampe bei der Bahnhofunterführung	Umsetzung mit Umgestaltung Obere Bahnhofstrasse mit dem Wettbewerbsprojekt Allee	Gesamt-Projekt
7	Zeughausweg: Keine direkte Verbindung zwischen der Thurastrasse und Georg-Rennerstrasse		Anteil Wil 250'000
8	Verbindung von Gammakreisel über Georg-Rennerstrasse ins Lindenhofquartier	Vgl. Nr. 7	Vgl. Nr. 7
9	Rainquartier: Verbindung vom Rainquartier zur Toggenburgerstrasse	Im Teilplan zum Strassenplan Fuss-, Wander- und Radwege aufgenommen	330'000
10	Hubstrasse / Wilenstrasse: Sichtverhältnisse verbessern		40'000
11	Schwanenkreisel / Alleestrasse: Verbesserung der Einfahrt vom Schwanenkreisel in die Alleestrasse	Berücksichtigung bei der Neugestaltung der Zürcherstrasse (15. Strassenbauprogramm)	Gesamt-Projekt
Total Massnahmen Konzept Langsamverkehr (gerundet)			3'400'000



Massnahmenvorschläge Initiativkomitee

Nach der Volksinitiative sind bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Verbindungen und Verkehrssicherheit schrittweise zu planen und umzusetzen. Diese sind grösstenteils bereits im Konzept Langsamverkehr aufgeführt. Die Initiative gibt den Behörden die Mittel zur schrittweisen Umsetzung in die Hand. Die Initianten zeigen an verschiedenen Beispielen auf ihrer Website auf, wo Massnahmen ergriffen werden könnten. Unten stehende Auflistung zeigt die aus Sicht des Departements Bau, Umwelt und Verkehr zusätzlich zum Langsamverkehrskonzept zu verfolgenden Verbesserungsvorschläge. Ein Teil der vorgeschlagenen Massnahmen werden zudem im Rahmen des Konzepts Schulwegsicherheit umgesetzt und sind in der unten stehenden Tabelle nicht mehr enthalten.

Nr.	Massnahme	Stand / Bemerkung	Grobkosschätzung (Fr)
12	Querung St. Peterstrasse - Lerchenfeldstrasse: Markierung Radstreifen		1'000
13	Breitenlooweg / Grundstrasse: Direkte Verbindung zur Umgehung der Einfahrt in die Konstanzerstrasse	Grobkostenschätzung	625'000
14	Konstanzerstrasse: Beidseitige Markierung von Radstreifen		Gesamt-Projekt
15	Glärnischstrasse inkl. Ilgenunterführung: Markierung Radstreifen prüfen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Rechtsvortritte prüfen	Studie vorliegend	Markierung 10'000 Verbreiterung Unterführung 600'000
16	Bahnhofunterführung nördlicher Eingang: Verbreiterung Rampe		500'000
17	Bau einer alternativen Verbindung Nord-Süd: - Ausbau Westunterführung - Neubau Passerelle (vgl. Nr. 1)		Westunterführung 40'000
18	Dufourstrasse: Umbau Kernfahrbahn		85'000
19	Friedtalweg: Vereinfachung Einfahrt von der Oberen Bahnhofstrasse		10'000
20	Grundstrasse Einspurstrecke für Radfahrende in die Konstanzerstrasse		5'000



21	Bleicheplatz Haldenstrasse: Neugestaltung Übergang		15'000
Total Massnahmenvorschläge Initiativ-Komitee (gerundet)			1'890'000

Addiert ergeben die möglichen Massnahmen des Konzepts Langsamverkehr und des Initiativkomitees einen Betrag von über Fr. 5'000'000.--. Darin nicht enthalten sind Kostenanteile für den Langsamverkehr in Gesamtprojekten wie beispielsweise ‚Slow-Motion‘ oder ‚Gestaltungskonzept Konstanzerstrasse‘. Die Tatsache, dass der von der Initiative geforderte Betrag von Fr. 2'000'000 deutlich übertroffen wird, zeigt auf, dass genügend Projekte für eine Realisierung vorhanden sind.

Nutzwertanalyse

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen hat einen ansehnlichen Finanzbedarf zur Folge. Um einen effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten erscheint es sinnvoll und notwendig, die vorgeschlagenen Massnahmen mit einer Nutzwertanalyse (geschätzte Kosten rund Fr. 20'000.--) betreffend Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit zu untersuchen. Um einen nachhaltigen positiven Effekt erzielen zu können, bedarf es eines Gesamtkonzepts, welches allenfalls unter Beizug von externen Experten und Verbänden zu erarbeiten ist. Es wird vorgeschlagen hierfür einem externen Verkehrsplanungsbüro einen entsprechenden Auftrag zu erteilen. Das Resultat der Nutzwertanalyse ermöglicht die etappenweise Erarbeitung und Umsetzung detaillierter Bauprojekte. Damit wird sichergestellt, dass zuerst die Projekte realisiert werden, welche im Verhältnis zum Aufwand eine optimale Steigerung der Verkehrssicherheit ermöglichen. Die aufgezeigte Vorgehensweise ist aus Sicht des Stadtrats nicht als Gegenvorschlag zu verstehen.

6. Finanzierung

Finanzielle Belastung der Stadt Wil

Der vorgesehene finanzielle Aufwand von Fr. 2'000'000.-- inklusive Nutzwertanalyse belastet den städtischen Haushalt in einer Phase hoher Verschuldung zwar zusätzlich. Es soll damit aber ein Beitrag zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrsmittels geleistet werden.

Beiträge durch den Kanton

Nach Art. 95 Strassengesetz (sGS 732.1) leistet der Kanton den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung. Die Neubaustrecken sind im Fuss-, Wander- und Radwegnetzplan unter den geplanten Verbindungen eingetragen. Beiträge von Seiten Kanton sind dabei bei folgenden Netzergänzungen zu erwarten (Die Nummerierungen beziehen sich auf die Tabelle unter Ziffer 5):

- Verbindung Kantonsschule - Sirnacherstrasse (Nr. 1)
- Ausbau Zeughausweg als Verbindung zwischen der Thurau-/Georg-Rennerstrasse/Gammakreisel (Nr. 7+8);
- Verbindung Breitenlooweg/Grundstrasse (Nr. 13);
- Fussgänger-/Radwegverbindung Krebsbachweg/Konstanzerstrasse (Nr. 4).



Bei den vorgeschlagenen Massnahmen entlang der Kantonsstrassen (gemäss Tabelle Kapitel 5) wurde die Grobkostenschätzung mit einer Annahme betreffend Kostenbeteiligung seitens der Stadt Wil ergänzt. Die finanziellen Beteiligungen werden jeweils im Rahmen der Strassenbauprogramme festgehalten.

7. Zuständigkeit

Der Wortlaut der Initiative fordert über einen Zeitraum von 5 Jahren einen Kredit von 2 Mio. Franken für bauliche Verbesserungsmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs, ohne konkrete Projekte aufzuzeigen. Damit überlässt es die Initiative Stadtrat und Parlament, im Rahmen der Umsetzung mit Blick auf das definierte Ziel und nach Massgabe der finanziellen Mittel die geeigneten Projekte zu bestimmen und Prioritäten festzulegen. Der in der Initiative vorgegebene Finanzbetrag von 2 Mio. Franken stellt demnach finanzrechtlich keinen Objektkredit, sondern einen Rahmenkredit dar, was im sankt-gallischen Finanzrecht grundsätzlich zulässig ist. Unter Wahrung der Einheit des Zwecks kann ein Kredit auch für ein Programm, für mehrere, einem gemeinsamen Ziel dienenden Massnahmen gesprochen werden. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle einzelnen Massnahmen im Zeitpunkt der Beschlussfassung bereits bekannt sind. Mit einem Rahmenkredit kann die Vollzugsbehörde ermächtigt werden, selbst zu konkretisieren und im Rahmen des erteilten Kredits die erforderlichen Ausgaben zu tätigen. Trotz des bewilligten Rahmenkredits müssen jedoch die Ausgaben für die einzelnen Projekte nach sankt-gallischer Praxis in den jährlichen Voranschlag aufgenommen werden, womit Stadtparlament und Bürgerschaft auch über die konkrete Umsetzung im Einzelfall mitentscheiden.

Sofern das Stadtparlament der Volksinitiative zustimmt: Neue einmalige Ausgaben zwischen 1 Mio. und 6 Mio. Franken unterliegen in sinngemässer Anwendung von Art. 47 des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1) in Verbindung mit Art. 9 lit. g der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum. Die Initiative liegt somit im Zuständigkeitsbereich der Bürgerschaft und ist dem fakultativen Referendum zu unterstellen.

8. Anträge

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen die Volksinitiative „Velofreundliches Wil“ zur Genehmigung mit folgenden Anträgen:

1. Der Volksinitiative „Velofreundliches Wil“ sei zuzustimmen.
2. Für die Erarbeitung einer Nutzwertanalyse und eines Umsetzungszeitplans sei ein Kredit von Fr. 20'000.-- zu genehmigen.
3. Der Beschluss gemäss Ziffer 1. untersteht zufolge Art. 9 lit. g Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum.



Seite 12

Stadt Wil

Dr.iur. Bruno Gähwiler
Stadtpräsident

Christoph Sigrist
Stadtschreiber

Übersichtsskizze Massnahmen