

Mobilitätskonzept 2050

Rückmeldungsformular

Wie an der Informationsveranstaltung vom 6. Mai 2026 angekündigt, haben Sie die Möglichkeit, sich schriftlich zum Mobilitätskonzept 2050 (Stand 10. März 2026) zu äussern. Sie können Ihre Rückmeldung entweder direkt über die Partizipationsplattform erfassen oder das vorliegende Word-Rückmeldeformular digital ausfüllen und bis spätestens **am 6. Juli 2026** per E-Mail an christian.hasler@stadt.sg.ch einreichen.

Organisation/Partei:

Die Mitte Stadt St.Gallen

Rückfragen an

Name: *Liechti*

Vorname: *Ivo*

E-Mail: *ivo.liechti@mitte-stgallen.ch*

Telefon: *079 / 649 32 43*

Bericht «Vision und Strategie»

1a) Sind Sie mit den zehn Schwerpunkten der Mobilitätsvision (Kap. 2, Seite 10 und 11) einverstanden?

☐ ja

☒ ja mit folgenden Ergänzungen resp. Korrekturen

Zu Schwerpunkt 1: *Die Mitte Stadt St.Gallen unterstützt die Stadt der kurzen Wege, in der sich Alltag, Einkauf und Begegnung in kurzer Gehdistanz abspielen – mit gemischt genutzten Quartieren, Nahversorgung und Aufenthaltsorten ganz in der Nähe. Die Mitte Stadt St.Gallen unterstützt zudem ein funktionsgerechtes Strassen- und Wegnetz, welches das Stadtgebiet über starke Hauptachsen erschliesst und gleichzeitig die Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet.*

Zu Schwerpunkt 2: *Die Mitte Stadt St.Gallen kann die Schwerpunktsetzung nachvollziehen. Die Umsetzung des Schwerpunktes unterstützt uns dabei, unsere Stadt als Lebensraum und als unseren Lebensmittelpunkt zu stärken. Damit dies so bleibt, setzt die Mitte Stadt St.Gallen auf starke Quartiere mit vielfältigem Wohnraum, lokalen, attraktiven Arbeitsplätzen in KMU sowie aktiven Vereinen. Ein funktionales Netz öffentlicher Räume, kurze Wege zu städtischen Angeboten, verkehrsberuhigte Quartiere sowie klar geführte Verbindungsachsen für*

einen sicheren Verkehrsfluss stärken die Lebensqualität in der Stadt. Bei letzterem ist die Mitte Stadt St.Gallen der klaren Ansicht, dass das Hauptverkehrsnetz primär, aber nicht nur, der Bewältigung des Verkehrs zu dienen hat. Sofern nicht an neuralgischen Stellen eine Temporeduktion gerechtfertigt ist, setzen wir auf Tempo 50 auf den Hauptverkehrsachsen. Wir bitten den Stadtrat, diese Aussage im Schwerpunkt angemessen aufzunehmen. Ergänzungsvorschlag: «... Verkehrsinfrastrukturelle Massnahmen werden unter Berücksichtigung ihrer Funktion im Strassennetz im Einklang mit den stadträumlichen und freiräumlichen Qualitäten, dem Ortsbildschutz und der städtebaulichen Substanz der Stadt St.Gallen umgesetzt. Dabei steht eine effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen der Strasse, im Vordergrund.»

Zu Schwerpunkt 4: Wir unterstützen den Schwerpunkt. Für Die Mitte Stadt St.Gallen sind damit Investitionen in den MIV aber nicht per se ausgeschlossen, solange dadurch mit flankierenden Massnahmen kompensatorisch am gleichen oder an anderen Orten die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden können. Ergänzungsvorschlag: «Investitionen in sämtliche Mobilitätsinfrastrukturen (ÖV, FVV, MIV) haben das Ziel zu verfolgen, das Verkehrswachstum in der Stadt St.Gallen besser durch den ÖV oder FVV aufnehmen zu können.»

Zu Schwerpunkt 7: Für Die Mitte Stadt St.Gallen ist verständlich, dass der MIV in der Stadt stadtgerecht abgewickelt werden soll. Die Stadt als Lebensraum ist uns im Grundsatz ein grosses Anliegen. Wichtig ist aber auch, dass die Erreichbarkeit der Stadt und der Quartiere für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet wird. Neben Stadtverträglichkeit ist somit auch dieser Aspekt zu berücksichtigen. Der Konflikt dieser Interessen und die Interessenabwägung sind aus unserer Sicht zwingend im Konzept aufzunehmen. Das dem Wirtschaftsverkehr ein hohes Gewicht beigemessen wird, begrüssen wir. Die Mitte Stadt St.Gallen bittet um folgende sinngemässe Ergänzung: «... eines einzelnen Verkehrsmittels. Die Interessen an der Erreichbarkeit der Stadt und der einzelnen Quartiere sind angemessen zu berücksichtigen. Zudem wird ...»

☐ nein

☐ nein mit folgender Begründung

.....
.....

1b) Sind Sie mit den quantitativen Zielwerten für MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr (Kap. 3, Seite 12: «MIV plafonieren, ÖV erhöhen um einen Drittel; FV erhöhen um einen Fünftel; VV verdreifachen») einverstanden?

☐ ja

☒ ja mit folgender Bemerkung

Bei der Förderung des Veloverkehrs sind die Topografie und auch das Klima zu berücksichtigen. Wir sind im Grundsatz mit den Zielwerten einverstanden. Ein Bezug zum Klima wäre

*aber angebracht, da wir nicht die gleichen Verhältnisse wie Winterthur, Zürich oder andere Velostädte haben. Gerade im Winter ist mit den hiesigen Schnee- und Wetterverhältnissen die Förderung des Veloverkehrs eine Herausforderung. Die Nutzung des Velos hängt im Winter mehr vom Willen der Velofahrenden und weniger von der vorhandenen Infrastruktur ab. Eine Berücksichtigung dieser Tatsache im Infrastrukturausbau wäre angebracht. Hier fordert Die Mitte Stadt St.Gallen in der Flächenzuteilung flexible Lösungen und keine fix zuge-
teilten und getrennten Bereiche. Über die entsprechende Ergänzung einer flexiblen Flächen-
nutzung sind wir ihnen dankbar.*

- ☐ nein mit folgender Korrektur

.....
.....

1c) Haben Sie eine generelle Rückmeldung zum Bericht oder Anmerkungen zu einzelnen Kapiteln (gegliedert nach «Antrag» und «Begründung», unter Angabe der Kapitelnummer)?

- ☒ ja (vgl. Anhang 1)

- ☐ nein

Bericht «Massnahmen»

2) Haben Sie eine generelle Rückmeldung zum Bericht oder Anmerkungen zu einzelnen Kapiteln (gegliedert nach «Antrag» und «Begründung», unter Angabe der Kapitelnummer)?

- ☒ ja (vgl. Anhang 2)

- ☐ nein

Anhang 1: Rückmeldungen Bericht «Vision und Strategie»

Kapitel	Antrag	Begründung
0.4	Wir bitten den Stadtrat um eine Ergänzung im Konzept. Vorschlag: «... sondern die bestehende Infrastruktur und den knappen Raum optimal zu nutzen <u>oder durch kompensatorische Stassenbauten bestehende Flächen mittels flankierender Massnahmen als Lebensraum aufzuwerten.</u> »	In Kapitel 0.4 steht im ersten Absatz, dass es in Zukunft nicht mehr darum geht, die Verkehrsnachfrage des motorisierten Individualverkehrs mit neuen Strassen zu befriedigen, sondern die bestehenden Infrastrukturen und den knappen Raum optimal zu nutzen. Die Mitte Stadt St.Gallen kann dies im Grundsatz unterstützen. Hingegen stimmen wir dieser Aussage nicht zu, wenn durch neue Strassen Lebensraum in den Quartieren aufgewertet oder die Voraussetzungen für die anderen Verkehrsteilnehmenden verbessert werden kann. Dies wäre denn auch die grosse Chance des Autobahnzubringers Liebegg.
3.3.1	Konkretisierung der Massnahmen im Umgang mit dem Autobahnausbau. Ergänzung am Schluss von Abschnitt 2: «... <u>Neue Anschlüsse werden geprüft, wenn zusammen mit flankierenden Massnahmen Verbesserungen auf dem innerstädtischen Strassennetz für den ÖV und den FVV hergeleitet werden können.</u> » Ergänzung am Schluss von Abschnitt 3: «... <u>Provisorische Kapazitätsausbauten zur Abwicklung des Verkehrs werden situationsgerecht geprüft, wobei eine permanente Kapazitätserhöhung auf dem städtischen Strassennetz unterbunden werden soll.</u> »	Die Mitte Stadt St.Gallen steht weiterhin klar hinter den Bau der dritten Rosenberggröhr mit dem Zubringer Liebegg und dem Anschluss Güterbahnhofareal und unterstützt alle Bestrebungen, diese Infrastrukturbaute mittel- bis langfristig umzusetzen. Dennoch sind aufgrund der Ablehnung der Vorlage zum gesamtschweizerischen Autobahnausbau durch das Schweizer Volk alternative Massnahmen anzudenken. In Massnahme 3.1 wird auf diesen Umstand hingewiesen. Es werden Dosierungsanlagen, Rampenbewirtschaftung und Erhöhung des Durchfahrtswiderstands als Massnahmen angekündigt. Es kann aber nicht sein, dass die Stadt sich selbst von der Umgebung abnabelt. Gerade im Bereich des Wirtschaftsverkehrs ist eine durchgehende Zufahrtsmöglichkeit wichtig. Eine Lösung für diese schwierige Ausgangslage haben wir nicht. Aus unserer Sicht helfen mehrere Massnahmen im Umgang mit diesem Umstand (Verbesserung S-Bahn, Förderung Velo- und Fussverkehr, Mobilitätsmanagement etc.). Eine konkrete konzeptionelle Auseinandersetzung ist aus unserer Sicht aber zwingend erforderlich, welche auch Massnahmen neben der Mobilität betreffen können (z.B. Förderung der Durchmischung der Nutzungen zur Reduktion der Weglängen; ...). Die Aussage in Kapitel 3.3.1 sind aus unserer Sicht noch zu wenig konkret. Zudem soll aus unserer Sicht in diesem Zusammenhang die vorübergehende Aufhebung der Plafonierung des MIV nicht generell ausgeschlossen werden.

Anhang 2: Rückmeldungen Bericht «Massnahmen»

Kapitel	Antrag	Begründung
1.4 Verkehrsspitzen reduzieren	Berücksichtigung der Arbeitsmarktbefürfnisse ergänzen. Vorschlag Ergänzung in der Beschreibung: «Die Bevölkerung <u>und die Unternehmen werden</u> bezüglich Mobilitätsverhalten ...»	Die Mitte Stadt St.Gallen begrüsst grundsätzlich die Bestrebungen, die Verkehrsspitzen zu brechen. Entsprechende Belastungsreduktionen in den Spitzenzeiten würden zu einem geringeren Infrastrukturbedürfnis führen. Grosse Teile der heute bestehenden Infrastrukturen sind nur gerade in den Spitzenzeiten ausgelastet oder überlastet. Wichtig ist, dass auch die Arbeitsmarktbefürfnisse mitberücksichtigt werden. Voraussetzungen für flexibles Arbeiten kann die Stadt nur in der eigenen Verwaltung schaffen. Auf den Arbeitsmarkt hat die Stadt keinen Einfluss. Auch hier ist eine Beratung erforderlich. Entsprechend können in der Beschreibung neben der Bevölkerung auch die Unternehmen erwähnt werden.
1.6 Mobility Pricing	Umfassende Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Verkehr in den Umlandgemeinden ergänzen. Vorschlag Ergänzung Ziel: «... ist eine Reduktion des MIV in den Spitzenstunden notwendig. <u>Die Auswirkungen auf Verkehrsbeziehungen ausserhalb der Stadt sind zu berücksichtigen.</u> »	Mobility Pricing kann zur Brechung der Verkehrsspitzen behilflich sein. Die Mitte Stadt St.Gallen verschliesst sich diesem Thema nicht, bittet den Stadtrat jedoch, sorgsam und zielgerichtet damit umzugehen. Es gibt noch keine flächendeckende Einführung dieses Systems in der Schweiz. Auch die wirtschaftlichen Auswirkungen sind nicht bekannt. Und es stellt sich auch die Frage, ob die Massnahme bei der Grösse von St.Gallen tatsächlich angebracht ist. In Betrachtung der Gesamtmobilität der Region ist es für uns in jedem Fall wichtig, die Auswirkungen von städtischem Mobility Pricing auf Verkehrsbeziehungen ausserhalb der Stadt zu berücksichtigen. Im Sinne der guten Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden möchten wir nicht den Verkehr auf die Nachbargemeinden abwälzen.
1.7 City-Logistik	Zusammenarbeit mit dem hiesigen Gewerbe ergänzen. Vorschlag Ergänzung in der Beschreibung: «Die Stadt unterstützt <u>in Zusammenarbeit mit dem städtischen Gewerbe</u> City-Logistik-Projekte, ...»	Wir erachten City-Logistik als gute Möglichkeit, die Anlieferung des städtischen Gewerbes effizienter auszugestalten. Die Umsetzung der City-Logistik hat aber unbedingt in Zusammenarbeit mit dem hiesigen Gewerbe zu erfolgen. Wir bitten den Stadtrat, diesen Aspekt im Ziel oder in der Beschreibung zu erwähnen.

2.1 Förderung Fussverkehr	Zustimmung	Fussgänger Verbindung / Quartiervernetzung mit Aufenthaltsqualität: Generell ist das Verkehrsmittel mit dem höchsten Aufkommen oder dem höchsten Potenzial zu bevorzugen. Entsprechend unterstützen wir das Anliegen des Konzeptes, dass an ausgewählten Orten mit sehr hohem Fussgängeraufkommen der Fussgängerverkehr die höchste Priorität erhält. Sichere Fussgängerquerungen und kurze Wartezeiten helfen dabei.
2.2 Förderung Veloverkehr	Vorschlag Ergänzung in der Beschreibung: «... auch zulasten der Grünfläche erfolgen. <u>Der Umfang der tangierten Interessen sind mit dem Nutzen der Verbesserung der Veloverbindung abzuwägen. Es müssen wesentliche Vorteile entstehen.»</u>	Velonetz - Basisnetz: Die Aufhebung der Parkplätze für die Umsetzung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Veloangebots ist für Die Mitte Stadt St.Gallen grundsätzlich nicht ausgeschlossen. In der Interessenabwägung ist beiden Aspekten gleichwertiges Gewicht beizumessen.
2.3 Förderung Öffentlicher Verkehr	Vorschlag Ergänzung bei den Massnahmen: «... politisches Lobbyieren für Viertelstundentakt Winkeln und Bruggen <u>resp. Zehnminutentakt Winkeln – Bruggen/Haggen – HB – St. Fiden, ...»</u>	S-Bahn: Die Mitte Stadt St.Gallen begrüsst das Bestreben hin zu einem Vollknoten St.Gallen. Ebenso begrüssen wir die Absicht eines Viertelstundentakts bei der S-Bahn. Mit der Zusammenlegung der beiden Bahnhöfe Haggen und Bruggen würden wir uns auf der Achse Winkeln - Haggen/Bruggen - HB - St. Fiden sogar eine S-Bahn im Zehnminutentakt wünschen. Wir bitten den Stadtrat um das entsprechend aufgeführte politische Lobbying. Ein Tramsystem kann als Vision in der Mobilitätsstrategie aufgeführt werden. Wir geben diesem Projekt aber wenig Chance.
2.4 Parkierung MIV öffentlich und MIV privat	Vorschlag Ergänzung beim Ziel: «Das Parkplatzangebot ist <u>entsprechend den Anforderungen des Agglomerationsprogramms</u> zu begrenzen; damit ...». Vorschlag Ergänzung bei der Beschreibung: «... zur platzsparenden Anordnung von privaten Parkplätzen sollen <u>ober- oder unterirdische</u> Quartierparkings ermöglicht werden. Zudem ...».	Parkplatzangebot: Bei der Parkplatzerstellung auf privaten Grundstücken gibt das Agglomerationsprogramm Rahmenbedingungen vor, die es zu berücksichtigen gilt. Eine Klarstellung im Mobilitätskonzept erachtet Die Mitte Stadt St.Gallen als angebracht. Strengere Vorgaben als das Agglomerationsprogramm erachtete Die Mitte Stadt St.Gallen als nicht angebracht. Die Mitte Stadt St.Gallen begrüsst weiter die Idee von Quartierparkings. Dies entlastet das private Grundeigentum von der Erstellung von Parkplätzen und lässt mehr Fläche für Verdichtung oder Freiraumgestaltung. Zu berücksichtigen ist dabei die Distanz vom Parkplatz zur Wohnung und die Ausgestaltung. Wir können uns sowohl unterirdische Tiefgaragen wie auch Hochbauten für das Quartierparking vorstellen.

3.1 Bewältigung des Motorisierten Individualverkehrs	Vorschlag Ergänzung grundsätzliches Ziel: «... Punktuelle Netzausbauten sind in Ausnahmefällen möglich, wenn diese aus Gründen der Verkehrssicherheit, von Neuererschliessungen, oder als Grundlage für die Bevorzugung von ÖV und FVV oder der vorübergehenden Kapazitätserhöhung zur Entlastung in <u>Spitzenzeiten</u> notwendig sind. Der MIV wird auf das übergeordnete Strassennetz kanalisiert und auch dorthin gelenkt. Als Grundsatz gilt: Kapazität vor Geschwindigkeit (Verstetigung des Verkehrs), <u>sofern nur ein vernachlässigbarer Zeitverlust die Folge ist.</u>»	Grundsätzliches Ziel: Der Stadtrat führt im Mobilitätskonzept 2050 korrekterweise aus, dass es Aufgabe des Bundes sei, die Leistungsfähigkeit der Autobahn und ihrer Anschlüsse sicherzustellen. Hingegen ist es für Die Mitte Stadt St.Gallen im Interesse der Stadt, dass diese nicht im Verkehr versinkt. Entsprechend ist Die Mitte Stadt St.Gallen der klaren Ansicht, dass sich der Stadtrat beim Bund für einen funktionierenden Verkehr auf der Autobahn und dessen bestehende und neue Zubringer einsetzt. Dies stellt für unsere Partei weiterhin ein grundsätzliches Ziel dar. Um nicht die Nachbargemeinden übermässig zu belasten, ist für Die Mitte Stadt St.Gallen unter den Umständen der Volksabstimmung 2023 auch eine (vorübergehende) Abweichung von der Plafonierung des MIV vertretbar. Der Grundsatz Kapazität vor Geschwindigkeit kann Die Mitte Stadt St.Gallen unterstützen, sofern der Zeitverlust vernachlässigbar ist.
3.1 Bewältigung des Motorisierten Individualverkehrs	Vorschlag Ergänzung beim Ziel des Themas «Übergeordnete Strassen und Knoten»: «... Die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes hinsichtlich Kapazität und Zeitvorteil <u>gegenüber alternativen Wegbeziehungen durch die Quartiere</u> soll aufrechterhalten werden.»	Übergeordnete Strassen und Knoten: Der Verkehr soll gemäss dem grundsätzlichen Ziel auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und durch entsprechende Massnahmen auch dorthin gelenkt werden. Die Mitte Stadt St.Gallen unterstützt das Anliegen im Grundsatz, jedoch müssen die städtischen Hauptachsen den Verkehr aufnehmen können. Die städtischen Hauptstrassen müssen entgegen den Verkehrsbeziehungen durch die Quartiere eine schnellere Alternative bereitstellen können, nicht nur eine Kapazitätsstärkere.

3.2 Strassenraumgestaltung	Vorschlag Ergänzung bei der Beschreibung: «... wird nebst den verkehrlichen Aspekten (<u>z.B. Erhalt der Durchflusskapazität und Zeitbedarf</u>) auch den Aspekten der Flächeneffizienz, ...».	Strassenraumgestaltung übergeordnete Strassen: Der Schutz der Quartiere vor Durchgangsverkehr ist der Mitte Stadt St.Gallen ein grosses Anliegen. Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands ist ein geeignetes Anliegen, um den Verkehr auf die Hauptachsen zu leiten. Gleichzeitig ist es wichtig, dass auf den Hauptverkehrsachsen – wenn überhaupt – der Durchfahrtswiderstand nur so weit beschränkt wird, dass diese Hauptverkehrsachsen auch tatsächlich genutzt werden. Der Zeitgewinn muss entsprechend so hoch bleiben, dass die Lenkungsfunction erhalten bleibt. Die Mitte Stadt St.Gallen bittet, neben der Absicht, die Aufenthaltsqualität und das lokale Stadtklima entlang des übergeordneten Strassennetzes zu verbessern, auch das Anliegen der Durchflusskapazität im Ziel ins Verhältnis zu setzen.
3.3 Verkehrsablauf	Vorschlag Ergänzung in der Beschreibung: «Ein optimaler Verkehrsablauf wird unter anderem durch Reduktion der Störungen des fließenden Verkehrs erreicht. <u>Wo erforderlich kann dies abschnittsweise mit einer Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit auf Tempo 30 unterstützt werden. ...»</u>	Die Mitte Stadt St.Gallen steht weiterhin für Tempo 50 auf den städtischen Hauptachsen (Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse). Wir können uns aber durchaus abschnittsweise Tempo 30 vorstellen, wenn die örtliche Situation und der die Strassen querende Verkehr dies erforderlich machen oder begründen. Entsprechend stützen wir die Reduktion der Störungen, nicht aber die Angleichung des Verkehrsflusses, wenn dies zu generell Tempo 30 führen sollte.
3.5 Mobilitätsberatung / Mobilitätsmanagement	Vorschlag Wechsel der Bedeutung der Massnahme Mobilitätsberatung auf hoch. Vorschlag Ergänzung in der Beschreibung zum Mobilitätsmanagement: «... Bei grösseren Bauvorhaben (ab 30 Parkplätzen) ist, <u>entsprechend den Anforderungen des Agglomerationsprogramms</u> , ein Mobilitätsmanagement zwingender Bestandteil der Baueingabe. ...»	Nur wer weiss, welche Mobilitätsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, kann sein Mobilitätsverhalten optimieren. Nur wenn die Mobilität optimiert ist, kann die Infrastruktur effizient genutzt werden. Entsprechend sind die Massnahmen der Mobilitätsberatung resp. des Mobilitätsmanagements für Die Mitte Stadt St.Gallen entgegen den Aussagen des Mobilitätskonzepts für die Mitte Stadt St.Gallen von grosser Bedeutung. Beraten kann einerseits die Stadt, die Stadt kann aber auch Privatpersonen oder Firmen mit spezialisierten Mobilitätsberatungsfirmen verknüpfen. Beim Mobilitätsmanagement erscheint es uns wichtig, einen Hinweis auf das Agglomerationsprogramm einzufügen. Das Agglomerationsprogramm gibt planerische Vorgaben an die Parkierung vor. Im Mobilitätskonzept sollen diese Vorgaben als genereller Massstab erwähnt werden.

4.1 Regionale Zusammenarbeit	Vorschlag Ergänzung in der Beschreibung: «... für eine nachhaltige Mobilität ein. <u>Sie setzt sich für die eigenen Anliegen ein und berücksichtigt gleichzeitig die Anliegen der mit der Stadt verknüpften Umlandgemeinden.</u> Zudem sind auch ...»	Die Stadt hat gegenüber den Umlandgemeinden andere Aufgaben in der Verkehrsabwicklung zu bewältigen. Und dennoch funktioniert die Stadt in der Mobilität nicht autark, sondern ist vielseitig mit dem städtischen Umland vernetzt. Entsprechend ist es richtig, eine aktive Zusammenarbeit mit der Region zu suchen. Bei dieser Zusammenarbeit soll die Stadt einerseits ihre eigenen Interessen einbringen, andererseits auch die Bedürfnisse und Interessen der Region respektieren. Denn Bewohnende in den Umlandgemeinden sind Arbeitende in der Stadt. Diese Wechselwirkung ist zwar im Allgemeinen angedeutet, fehlt uns aber als konkrete Aussage in der Beschreibung.
4.4 Verkehrsdrehscheibe / Hub	Zustimmung	Die Mitte Stadt St.Gallen unterstützt die Stärkung der kombinierten Mobilität und die Anordnung von Verkehrshubs.
4.6 Carpooling	Vorschlag Ergänzung bei den Massnahmen: «... durch Bekanntmachen von Mitfahrzentralen <u>unter Berücksichtigung der erforderlichen Sicherheitsaspekte (z.B. Registrierung der Personen).</u> »	Die Mitte Stadt St.Gallen kann sich mit der Massnahme abfinden, empfiehlt aber, hier nicht allzu viel Ressourcen aufzuwenden. Wir sind nicht der Ansicht, dass dies in städtischen Gebieten grosses Potenzial hat. Zu beachten ist auch das Risiko, bei einer fremden Person mitzufahren. Das Carpooling kann aus unserer Sicht nur dann funktionieren, wenn die entsprechenden Personen in einem System registriert sind. Wir empfehlen, den Sicherheitsaspekt in der Massnahme aufzunehmen.
4.8 E-Bike und E-Trottinett-Sharing	Zustimmung	Die Mitte Stadt St.Gallen unterstützt den Miteinbezug der Mikromobilität. Eine Regulation dieser Mobilität ist jedoch wichtig und zwingend, da diese Fahrzeuge vor allem als Ersatz für Fuss- und Velobeziehungen verwendet werden.