

**Stadtrat**

Vorlage an den Grossen Gemeinderat

vom 22. Mai 2001

Nr. 0631

Initiative

Initiativbegehren "Strassen zum Leben"; Stellungnahme des Stadtrates**1 Initiativbegehren**

Die Volksinitiative "Strassen zum Leben" ist am 2. November 2000 fristgerecht und mit der erforderlichen Zahl gültiger Unterschriften eingereicht worden und zustande gekommen. Der Text des Initiativbegehrens lautet wie folgt:

"Mit einem Rahmenkredit von 5 Millionen Franken sollen Massnahmen finanziert werden, die der raschen und wirksamen Verbesserung der Wohnqualität und der Lebensqualität in belasteten städtischen Quartieren dienen.

Insbesondere sollen breite Hauptverkehrsachsen umgestaltet werden. Diese Massnahmen sollen den Strassenraum als Lebens- und Begegnungsraum aufwerten. Die Strassen sollen wieder als verbindende Elemente zwischen den Anwohnerinnen und Anwohnern erlebbar werden. Zudem sollen durch die Massnahmen die Fahrgeschwindigkeiten den örtlichen Gegebenheiten entsprechend begrenzt werden.

Der Stadtrat soll dafür sorgen, dass in diesem Sinn auch an Staatsstrassen, die dem Kanton gehören, Massnahmen mit Kostenbeteiligung der Stadt getroffen werden.

In den Planungsprozess soll die betroffene Bevölkerung mit einbezogen werden."

Die Behandlung und der Fristlauf von Initiativbegehren sind im kantonalen Gesetz über Referendum und Initiative (RIG, sGS 125.1) vom 27. November 1967 geregelt, das sinngemäss auch für kommunale Initiativen gilt. In Anwendung von Art. 43 RIG hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat innert sechs Monaten seit Rechtsgültigkeit des Beschlusses über das Zustandekommen Bericht und Antrag zum Inhalt des Initiativbegehrens zu unterbreiten. Mit dieser Vorlage kommt der Stadtrat dem Auftrag fristgerecht bis Ende Mai 2001 nach.

Gemäss Art. 44 RIG hat der Grosse Gemeinderat innert elf Monaten nach Rechtsgültigkeit des Beschlusses über das Zustandekommen seinerseits Beschluss über das Begehren zu fassen. Diese Frist dauert bis Ende Oktober 2001.



Das Initiativbegehren ist in der Form einer einfachen Anregung eingereicht. Stimmt der Grosse Gemeinderat dem Initiativbegehren zu, so hat er innert einem Jahr nach dieser Beschlussfassung einen dem Begehren entsprechenden Erlass zu verabschieden. Diese Frist ist verlängerbar. Der Erlass, also der Beschluss über den Rahmenkredit von 5 Millionen Franken, würde in diesem Fall dem fakultativen Finanzreferendum unterliegen (Art. 46 RIG).

Lehnt der Grosse Gemeinderat das Initiativbegehren ab, so hat er gleichzeitig zu beschliessen, ob ein Gegenvorschlag unterbreitet werden soll. Ohne Gegenvorschlag wäre das Initiativbegehren der Bürgerschaft vorzulegen. Ein Gegenvorschlag hingegen wäre innert Frist auszuarbeiten, vom Rat zu beschliessen und dann von der Bürgerschaft mit dem Initiativbegehren in einer Vor- und Hauptabstimmung zu entscheiden (Art. 48 - 50 RIG).

Ein Rückzug des Initiativbegehrens ist durch die Mehrheit der Mitglieder des Initiativkomitees spätestens innert sieben Tagen nach dem Beschluss des Grossen Gemeinderates, bei einem Gegenvorschlag innert sieben Tagen nach der Schlussabstimmung über den Gegenvorschlag zulässig (Art. 56 RIG).

2 Beurteilung des Initiativbegehrens

2.1 Zielsetzung

Das Initiativbegehren zielt auf breite, stark frequentierte Hauptverkehrsstrassen, die durch bewohnte Gebiete führen. Es handelt sich somit im Wesentlichen um die Strassen des "übergeordneten Strassennetzes". Bei diesen Strassen sind wiederum diejenigen Abschnitte vom Initiativbegehren betroffen, die durch städtische Wohnquartiere führen und somit Auswirkungen auf die dortige Wohn- und Lebensqualität haben. Nicht betroffen sind Strassen durch überwiegend Gewerbe- und Industriegebiete sowie Strassen ausserhalb von Bauzonen.

Bei der Auswahl der fraglichen Strassen und Strassenabschnitte kann auf die Planung der flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung der Autobahn zurückgegriffen werden. Damals wurden die städtebaulich empfindlichen Gebiete im Bereich des übergeordneten Strassennetzes analysiert und klassiert. Insgesamt wurden 55 Strassenbereiche untersucht und davon 23 mit einer hohen Problemdichte eingestuft. Alle diese Bereiche betrafen, mit einer Ausnahme, Staatsstrassen. Die Ausnahme bildete die Linsebühlstrasse, die in der Zwischenzeit umgestaltet wurde. Weitere 23 Strassenabschnitte sind mit mittlerer Problemdichte klassiert worden. Neben neun Abschnitten von Gemeindestrassen befinden sich auch bei dieser Kategorie mehrheitlich Staatsstrassen.



2.2 Gemeindestrassen

Für den Bau und die Umgestaltung von Gemeindestrassen - die allerdings zum weitaus überwiegenden Teil Quartierstrassen ohne überörtliche Funktion darstellen - ist die Stadt St.Gallen als Strasseneigentümerin alleine zuständig. Allerdings muss sie solche Massnahmen auch vollständig selbst finanzieren, im Gegensatz zum Kanton stehen ihr keine zweckgebundenen Mittel aus dem Strassenverkehr zur Verfügung. Die Stadt St.Gallen hat aber aus allgemeinen Haushaltsmitteln seit Jahren zahlreiche Massnahmen im Gemeindestrassennetz getroffen, die eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität bewirkt haben. Diese Projekte wurden teilweise im Rahmen von Strassenumbauten oder -sanierungen, teilweise auch aufgrund von Verkehrsberuhigungsvorhaben, Tempo-30-Zonen, Velomassnahmen, Fussgänger- und Schulwegsicherungen und aus anderen Gründen im Interesse der Quartiere realisiert.

Das Initiativbegehren fordert nun, ergänzend zu diesen Massnahmen innerhalb der Quartiere, bauliche Umbauten und "Rückbauten" an übergeordneten Strassen. In der Zeit seit der Eröffnung der Autobahn sind als Gemeindestrassen mit solch übergeordneter Bedeutung die Fürstenlandstrasse in zwei Abschnitten, die Davidstrasse, die Steinachstrasse und die Buchentalstrasse neu instandgestellt und im Rahmen der Möglichkeiten umgebaut worden.

Als "breite Gemeindestrassen" sind mehrere weitere Strassen im Rahmen der Investitionsplanung in den nächsten Jahren für eine Neu- oder Umgestaltung vorgesehen. Diese Projekte sind im Detail noch auszuarbeiten und den Behörden zur Beschlussfassung und zur Erteilung der entsprechenden Kredite vorzulegen. Im Falle einer Annahme des Initiativbegehrens könnten sie in den Rahmenkredit von 5 Millionen Franken mit einbezogen werden. Im Einzelnen sind folgende Projekte vorbereitet worden:

- Die Oberstrasse hat zwischen Geltenwilenstrasse und Vonwilstrasse durchgehend eine ca. 9 m breite Fahrbahn. Es soll eine Fahrbahnversmälnerung auf etwa 6,5 m vorgenommen werden. Dies soll weiterhin einen einwandfreien und flüssigen Busbetrieb ermöglichen. Der gewonnene Raum soll für verbreiterte Trottoirflächen, Bäume sowie auch Parkplätze genutzt werden.
- Die Lämmliisbrunnenstrasse ist Anfangs der 70er Jahre als Teil der Südtangente überbreit erstellt worden. Hier lassen sich neben einer etwa 6,5 m breiten Fahrbahn Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Parkplätze oder etwa auch für die Idee "Vision Steinach" realisieren.



- Die Herisauer Strasse ist eine ehemalige Staatsstrasse und heutige Gemeindestrasse. Sie ist südlich der SBB-Linie ebenfalls überbreit. Es ist vorgesehen, die Fahrbahn zu verengen, die bestehenden Parkplätze zu gliedern und mit einer Baumallee die Strassengestaltung aufzuwerten.
- Ein Projekt für die untere Teufenerstrasse ist ausgearbeitet und sieht vor, auf der Talseite zwischen Davidstrasse und Oberstrasse eine Baumreihe anzupflanzen und die dortige breite Fahrbahn leicht einzuschränken. Dieses Projekt wurde vom Grossen Gemeinderat vor einigen Jahren zwar genehmigt, dann aber im Rahmen des Investitionsbudgets immer wieder verschoben und schliesslich aus der Investitionsplanung gestrichen. Das Projekt war namentlich wegen der Kostenhöhe umstritten. Verwaltungsintern wird eine kostengünstigere Variante geprüft.

Die Kosten dieser strassenbaulichen Massnahmen liegen in der Grössenordnung von 2 bis 4 Millionen Franken. Die Projekte können bei einer Annahme des Initiativbegehrens in den Rahmenkredit einbezogen werden. Sie können aber auch unabhängig von der Entscheidung über die Initiative weiterverfolgt und allenfalls, entsprechend den Finanzierungsmöglichkeiten, sukzessive realisiert werden.

Die dargestellten Massnahmenvorschläge bilden die vier aus heutiger Sicht noch möglichen Projekte im Sinne des Initiativbegehrens auf bedeutenderen Gemeindestrassen. Festzustellen ist aber, dass mit deren Realisierung nicht die Hauptzielrichtung der Initiative erfüllt wäre. Eigentlicher Kern und zentrales Anliegen des Initiativbegehrens sind die in Frage kommenden Staatsstrassen innerhalb der Stadtquartiere.

2.3 Staatsstrassen

Die Realisierung des Initiativbegehrens müsste schwergewichtig auf Staatsstrassen ausgerichtet sein. Die Hauptverkehrsachsen in Ost-West-Richtung durch städtische Wohnquartiere sind die Rorschacher Strasse, die Zürcher Strasse und die Langgasse. Notwendig wäre die Anpassung von ca. 5,5 km Strassenlänge, wobei Kosten zwischen 10 und 13 Millionen Franken entstehen würden. Gemäss den üblichen gesetzlichen Regelungen sind bauliche Massnahmen an Staatsstrassen vom Kanton zu finanzieren, abzüglich eines Kostenanteiles von 35 % für bauliche Arbeiten an Geh- und Radwegen. Diese Kostenregelung für die Gehwege beinhaltet auch entsprechende Kostenanteile der Gemeinde für Trottoirverbreiterungen, Baumpflanzungen oder andere gestalterische Massnahmen im Trottoirbereich. Bei den Massnahmen an Staatsstrassen aufgrund des



Initiativbegehrens wäre der Rahmenkredit im Wesentlichen für diese auf die Stadt entfallenden Kostenanteile einzusetzen.

Zwei in diesem Zusammenhang besonders wichtige Strassenabschnitte sind die Zürcher Strasse ab dem Gebiet Stahl westwärts und die Rorschacher Strasse im Bereich St.Fiden bis Krontal. Für beide Strassenabschnitte sind aufwändige Projektarbeiten (zu Lasten der Stadt) durchgeführt worden. Sie zeigen Gestaltungsideen für eine Umgestaltung mit einem Rückbau dieser Strassen auf, kombiniert mit Verbesserungen für die Wohn- und Lebensqualität, für die öffentlichen Verkehrsmittel und die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Beibehalten wird eine Fahrbahnbreite, welche trotz der hohen Verkehrsbelastung auf diesen Strassen einen flüssigen Verkehrsablauf gewährleisten soll. Als Massnahmen im Einzelnen sind Baumalleen, Trottoirverbreiterungen, zusätzliche Fussgängerinseln, Mittelstreifen (teilweise befahrbar), Belagsdifferenzierungen etc. vorgesehen. Mit der Redimensionierung der Fahrbahflächen sollen die Überquerbarkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert, die Abbiegevorgänge für Anstösser gesichert und die Anlieferung vereinfacht werden. Es sind auch Kreiselvarianten bei Umbauten von Verkehrsknoten mit einbezogen worden.

Diese Vorbereitungsarbeiten wurden auch im Zusammenhang mit dem vom Grossen Gemeinderat am 18. Juni 1996 erheblich erklärten Postulat "Baumpflanzungen an Strassen des übergeordneten Strassennetzes" vorgenommen. Dieses Postulat lautet wie folgt:

Der Stadtrat wird eingeladen, in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu prüfen und Bericht zu erstatten, in welcher Weise Verbesserungen der Strassenraumgestaltung, insbesondere Baumpflanzungen, im übergeordneten Strassennetz realisiert werden können.

Im Zusammenhang mit diesem Postulatsauftrag sind verwaltungsintern verschiedene Vorarbeiten für Baumpflanzungen an Staatsstrassen oder anderen übergeordneten Strassen geleistet worden. Einige Massnahmen konnten auch realisiert werden.

Die Projektunterlagen und die Forderungen im Zusammenhang mit dem genannten Postulat wurden verschiedentlich dem Kanton zur Aufnahme in ein Staatsstrassenprogramm unterbreitet. Die Haltung des Kantons verunmöglichte bisher aber eine Weiterarbeit und eine Realisierung dieser Massnahmen an den Staatsstrassen.



3 Haltung des Kantons

Die Stadt hat bereits im 11. Staatsstrassenbauprogramm 1989 bis 1993 Begehren nach Rückbau der Rorschacher Strasse und Zürcher Strasse gestellt. Die Begehren blieben unberücksichtigt. Sie wurden mit Eingabe zum 12. Staatsstrassenbauprogramm 1994 bis 1998 wiederum detailliert wiederholt und mit der Langgasse ergänzt. Die Eingabe fand im Bericht der Regierung an den Grossen Rat nur indirekte Erwähnung. Zum heute aktuellen 13. Staatsstrassenbauprogramm 1999 bis 2003 sind mit dem Hinweis auf den kantonalen Massnahmenplan Luftreinhalteverordnung die Begehren zum dritten Mal wiederholt worden. Sie fanden in der Botschaft der Regierung an den Grossen Rat keine Berücksichtigung.

Die Vorsteherin der Bauverwaltung hat in einem Gespräch mit dem Vorsteher des kantonalen Baudepartementes am 8. Februar 2001 auf diese genannten Begehren Bezug genommen und über das nun vorliegende Initiativbegehren orientiert. Der Vorsteher des Baudepartementes hat die Prüfung dieser Angelegenheit zugesagt. Auf eine schriftliche Anfrage vom 9. April 2001 um eine Stellungnahme im Hinblick auf die Antwort des Stadtrates zum Initiativbegehren hat das Baudepartement mit Schreiben vom 27. April 2001 eine negative Antwort erteilt. Diese Antwort hat im Wesentlichen folgenden Wortlaut:

"Verkehr ist auch eine unmittelbare Folge der Siedlungsstrukturen. Die Auswirkungen von Eingriffen in einzelnen Strassenzügen dürfen keinesfalls überschätzt werden. Vielmehr muss die Siedlungsentwicklung so beeinflusst werden, dass die Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und -infrastruktur nachhaltig erfolgt. Zudem ist bei Eingriffen an Strassen darauf Rücksicht zu nehmen, dass das Einpassen in das gesamte Verkehrsgeschehen beachtet wird und deshalb nicht nur aus der lokalen Optik betrachtet werden darf.

Aus technischer Sicht ist festzuhalten, dass die Strassengeometrie so auszugestalten ist, dass sie einerseits einer Staatsstrasse gerecht wird und andererseits berücksichtigt, dass der Strassenzug Zürcherstrasse-Rosenbergstrasse-Unterer Graben-Torstrasse-Rorschacherstrasse eine Ausnahmetransportroute (Versorgungsrouten II) darstellt. Zudem ist die Staatsstrasse für ausserordentliche Bau- und Notfallsituationen als Entlastungsrouten zur Autobahn jederzeit offen zu halten, wenn möglich mit drei Fahrspuren. Dies gilt insbesondere, da sowohl der Gallusplatz als auch die Bohldurchfahrt gesperrt sind. Für einen Um- oder Rückbau ist in jedem Fall allein der Kanton als Strasseneigentümer zuständig und deshalb wird das Projekt vom Kanton genehmigt und er führt auch das allfällig notwendige Planverfahren durch.

Erfahrungsgemäss gibt es im Umweltbereich keine Eingriffe in der Strassengeometrie, die namhafte emissionshindernde Auswirkungen auslösen würden. Dazu gehören insbesondere auch der Rückbau oder die Strassenraumgestaltung als Einzelmassnahme. Falls aber im Rahmen von Korrekturen oder baulichen Eingriffen ein koordiniertes Vorgehen im Sinne von Emissionsminderungen möglich ist, sind derartige Aufwendungen durchaus verhältnismässig.



Zum Thema Kostenteiler gestatten Sie mir vorerst einige grundsätzliche Bemerkungen: Die zweckgebundenen Mittel für den Strassenbau sind klar begrenzt und aufgrund der Begehrlichkeiten der Gemeinden ist abzusehen, dass sie bei weitem nicht ausreichen werden, um die beantragten Strassenprojekte (insbesondere die Ortsumfahrungen) in der gewünschten Frist zu verwirklichen. Es gilt deshalb Prioritäten zu setzen. Der Grosse Rat tut dies im Rahmen der Beschlüsse über die Strassenbauprogramme; nächstmals im Jahre 2003 für das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008).

Wünsche nach Ortsbildgestaltung/-verschönerung sind bereits verschiedentlich an uns herangetragen worden, so auch im Linthgebiet im Rahmen der Diskussion über die flankierenden Massnahmen zur Umfahrungsstrasse Jona-Wagen-Eschenbach-Schmerikon. Die kantonale Haltung ist die, dass Massnahmen, die aus Verkehrssicherheitsgründen oder aus Unterhaltsgründen notwendig sind, als Staatsstrassenprojekte mit dem üblichen Kostenteiler nach Strassengesetz ausgeführt werden (sogenannte Ohnehinkosten). Alle Massnahmen, die zur Aufwertung des Ortsbildes dienen, gehen aber vollumfänglich zulasten der Gemeinden oder Dritter. Diese Haltung muss auch aus volkswirtschaftlicher Sicht gesehen werden. Es kann und darf nicht sein, dass gut ausgebaute, intakte Strassen umgebaut werden.

Der von Ihnen stipulierte Kostenteiler (65% zulasten Kanton, 35% zulasten Stadt) gilt nach Strassengesetz (Art. 69 Strassengesetz; sGs 732.1) für den Neubau von Geh- und Radwegen. Ob dieser auch für Umbauten und Ortsbildgestaltungen zur Anwendung gelangen soll, lässt sich nicht aus dem Strassengesetz ableiten, vielmehr muss der Grosse Rat darüber beschliessen. Dies kann frühestens mit der Beratung des 14. Strassenbauprogrammes erfolgen. Hochrechnungen für alle 90 Gemeinden des Kantons St.Gallen zeigen, dass mit einer Kostenübernahme zulasten Staat im von Ihnen vorgeschlagenen Umfang dem eigentlichen Strassenbau gewaltige Mittel entzogen würden. Der Grosse Rat wird bei der Beratung in diesem Zusammenhang sicher mit Interesse die gestalterischen Projekt der Stadt auf den Strassen in Ihrem Zuständigkeitsbereich (z.B. Fürstenlandstrasse, Oberstrasse, Haggenstrasse, Lämmli brunnenstrasse, Rehetobelstrasse usw.) verfolgen und das diesbezügliche Engagement der Stadt St.Gallen würdigen."

4 Stellungnahme des Stadtrates zum Initiativbegehren

4.1 Zielsetzung

Das Initiativbegehren entspricht grundsätzlich den Zielsetzungen des Stadtrates und auch des Grossen Gemeinderates zur raschen und wirksamen Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität und zur Reduktion der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr in den stark belasteten städtischen Quartieren. Die Umgestaltung von Strassenräumen mit der Vergrösserung der Flächen für die allgemeine Bevölkerung, die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und die Quartiere sind wirksame und bewährte Mittel zur Wiederherstellung der "Verträglichkeit" des Verkehrs. Solche Massnahmen entsprechen auch den übergeordneten Zielsetzungen der Stadt St.Gallen, so dem Leitbild und aktuell den neuen Legislaturzielen des Stadtrates (Ziele 8.4 / 8.5).



Mit dem Initiativbegehren ist keine unnötige Beeinträchtigung des Individualverkehrs verbunden. Vielmehr ergeben sich Verbesserungen bezüglich eines ruhigeren und stetigeren Verkehrsflusses, Vorteile für die Erreichbarkeit der Wohn- und Gewerbeliegenschaften entlang der Hauptverkehrsstrassen, einfachere Anfahrts- und Zulieferungsmöglichkeiten und bessere Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr. Die Reduktion der Fahrbahnflächen öffnet neue Möglichkeiten für Nutzungen im Interesse der benachbarten Quartiere, so für gestalterische Massnahmen, für geordnete Parkierungsangebote etc.. Insgesamt profitieren alle Quartiergruppen von der verbesserten Wohn- und Lebensqualität - gleichzeitig bleibt der nötige Verkehrsablauf auch für den Individualverkehr gewährleistet.

In der Stadt Bern sind in einem partizipativen Planungsprozess mit nachfolgender Erfolgskontrolle stark belastete Strassen rückgebaut und neugestaltet worden. Die Auswertung der Ergebnisse auf den betroffenen Strassen zeigen bei gleichbleibender Verkehrsmenge Verbesserungen der Luftsituation, Reduktionen der durchschnittlichen Fahrzeit und der Geschwindigkeit und erhebliche Abnahmen der Stillstandszeiten der Fahrzeuge.

In der Stadt St.Gallen konnten bisher innerhalb der Quartiere zahlreiche verkehrsberuhigende, auch bauliche Massnahmen mit der dargestellten Zielsetzung verwirklicht werden. Bei den Staatsstrassen hingegen konzentrierten sich die Veränderungen auf organisatorische Massnahmen, im Wesentlichen ohne Rückbauten. In diesem Sinne zielt das Initiativbegehren in eine Richtung, die den bisherigen Zielsetzungen entspricht und die bisherigen Bemühungen in den Quartieren mit Massnahmen auf den Hauptverkehrsstrassen ergänzt.

4.2 Durchführbarkeit

Die Beurteilung der Durchführbarkeit der mit der Initiative geforderten Massnahmen sieht anders aus: Der Antwort des Baudepartementes ist zu entnehmen, dass der geforderte Umbau der Staatsstrassen im Sinne des Initiativbegehrens sowohl bezüglich der zeitlichen Perspektive wie der Chance der tatsächlichen Realisierung sehr unbestimmt ist. Eine Annahme des Initiativbegehrens würde mit einiger Sicherheit noch keine Projekte an Staatsstrassen zur Folge haben. Ein städtischer Rahmenkredit für allfällige Beitragsleistungen an den Umbau kantonaler Strassen ist problematisch, wenn solche Projekte gar nicht absehbar sind. Zudem bestehen Vorbehalte des Kantons bezüglich der Eignung der Staatsstrassen für einen Umbau entsprechend der Initiative. Eine Annahme der Initiative könnte deshalb dazu führen, dass die Mittel des Rahmenkredites zwar zur Verfügung stehen, aber nicht oder nur teilweise beansprucht werden. Eine „Umlagerung“ dieser Mittel auf die



noch in Frage kommenden Gemeindestrassen anstelle von Staatsstrassen wäre zwar möglich, aber kaum zweckmässig und entspräche nicht der eigentlichen Zielrichtung der Initiative.

4.3 Finanzierungproblematik

Gemäss der geltenden Regelung nach Strassengesetz trägt der Kanton die Kosten für bauliche Massnahmen an Staatsstrassen, abgesehen vom erwähnten 35 % - Kostenanteil der Gemeinden für Trottoirs. Dem Schreiben des Vorstehers des Baudepartementes ist zu entnehmen, dass Massnahmen an Staatsstrassen über die „Ohnehin-Kosten“ hinaus vollumfänglich zulasten der Gemeinden gehen sollen. Bezogen auf das Initiativbegehren würde dies bedeuten, dass bereits die geschätzten Kosten von 10 bis 13 Millionen Franken an den hauptsächlich in Frage kommenden drei Staatsstrassen die gemäss Rahmenkredit zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem übersteigen würden.

Der vom Kanton vertretene Haltung in der Kostenteilungsfrage kann entgegengehalten werden: Die von der Initiative geforderten Massnahmen an den Staatsstrassen mit dem Ziel der Besserung der Wohn- und Lebensqualität sind strassen- bzw. verkehrsseits verursacht und sollten somit möglichst weitgehend aus den Erträgen aus dem Motorfahrzeugverkehr finanziert werden. Solche Erträge hat der Kanton aus den Motorfahrzeugsteuern und den Abgaben auf den Treibstoffen sowie neuerdings aus der LSVA. Die Gemeinden verfügen bekanntlich über keine eigenen zweckgebundenen Einnahmen. Die Anteile an Kantonseinnahmen unter dem Titel Strassenlastenausgleich und LSVA decken die Aufwendungen der Stadt für Erstellung, Betrieb und Unterhalt des städtischen Strassennetzes bei weitem nicht. Die Massnahmen gemäss dem Initiativbegehren können hier mit den aktuellen Beiträgen des Kantons an Schallschutzfenster an Staatsstrassen verglichen werden.

Denkbar wäre die Übernahme des geltenden Kostenanteils von 65 % für den Kanton und 35 % für die Gemeinde wie bei der Umgestaltung von Geh- und Radwegen. Dabei ergäben sich Aufwendungen für die Stadt bei den drei Staatsstrassen in der Grössenordnung von 3 bis 5 Millionen Franken. Zusammen mit ergänzenden Aufwendungen an den Gemeindestrassen könnte so der Rahmenkredit von 5 Millionen Franken zweckmässig eingesetzt werden. Im Schreiben des Vorstehers des Baudepartementes wird eine generelle Kostenteilung der Umgestaltungsmassnahmen an Staatsstrassen zu 65 / 35% ebenfalls eher negativ beurteilt und von einer entsprechenden Entscheidung des Grossen Rates abhängig gemacht.



Festzustellen bleibt deshalb, dass sowohl die zeitliche wie auch die sachliche Durchführbarkeit der Massnahmen an Staatsstrassen ungewiss ist. In der derzeitigen Situation liessen sich die geforderten Strassenumgestaltungen nur mit der Zustimmung des Kantons, die unsicher ist, und in jedem Fall unter Inkaufnahme inakzeptabler Kostenfolgen für die Stadt durchsetzen.

4.4 Gegenvorschlag

Ein Gegenvorschlag zum Initiativbegehren mit einer stärkeren Berücksichtigung von Gemeindestrassen wäre denkbar, würde aber der Problemkonzentration auf den Staatsstrassen nicht entsprechen. Eine Reduktion des Rahmenkredites z.B. auf 2 oder 3 Mio. Franken oder eine Verlängerung der Realisierungsfrist von 5 Jahren sind ebenfalls als wenig zweckmässig zu beurteilen.

5 Empfehlung des Stadtrates

Der Stadtrat beantragt aus den dargelegten Gründen dem Grossen Gemeinderat, das Initiativbegehren der Bürgerschaft mit dem Antrag auf Ablehnung ohne Gegenvorschlag zu unterbreiten.

Diese Empfehlung darf nicht als Ablehnung des mit dem Initiativbegehrens verfolgten Anliegens verstanden werden. Der Stadtrat und der Grosse Gemeinderat haben, wie einlässlich dargelegt, mit einer Vielzahl von Massnahmen auf den Gemeindestrassen und mit Vorschlägen für die Staatsstrassen zahlreiche Möglichkeiten für Verbesserungen der Wohn- und Lebensqualität ausgeschöpft. Was im Rahmen der Investitionsplanung der Stadt vorgesehen und möglich ist, soll weiter vorbereitet und zur Realisierung vorgelegt werden. Im Zusammenhang mit kantonalen Projekten oder bei anderen Gelegenheiten sollen weiterhin Verbesserungen bei Staatsstrassen angegangen werden. Der Stadtrat wird auch künftig die Aufnahme der Umgestaltung der Staatsstrassen mit vertretbarer Kostenbeteiligung der Stadt in die Staatsstrassenprogramme verlangen. Eine Ablehnung (oder ein Rückzug) des Initiativbegehrens würde nichts an diesen Bemühungen ändern, eine Annahme allerdings würde zu einem voraussichtlich nicht zweckmässig einsetzbaren Rahmenkredit oder zu untragbaren Kosten für die Stadt führen.



6 Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Initiativbegehren "Strassen zum Leben" wird der Bürgerschaft ohne Gegenvorschlag mit der Empfehlung auf Ablehnung unterbreitet.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

