
Interpellation Blumer-Gossau/Gemperle-Goldach (23 Mitunterzeichnende) vom 8. Juni 2010

Konsequenzen des Kantons nach dem Ja zur Städteinitiative

Schriftliche Antwort der Regierung vom 10. August 2010

Ruedi Blumer-Gossau und Felix Gemperle-Goldach erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 8. Juni 2010 nach Konsequenzen seitens des Kantons als Folge der Zustimmung der Bevölkerung der Stadt St.Gallen zur Städteinitiative.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Bei der Städteinitiative handelt es sich um eine städtische Abstimmung, die der Willensäusserung der Bevölkerung der Stadt St.Gallen entspricht. Damit sind primär die politischen Gremien der Stadt St.Gallen aufgefordert, Möglichkeiten und Massnahmen zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs in ihrem Zuständigkeitsbereich zu planen und umzusetzen.

Bei den Strasseninfrastrukturen ist zwischen Gemeindestrassen, die primär den lokalen Verkehr, Kantonsstrassen, die hauptsächlich den regionalen und überregionalen Verkehr sowie Nationalstrassen, die den nationalen und internationalen Verkehr abwickeln, zu unterscheiden, auch wenn übergeordnete Strassenklassen vom lokalen Verkehr ebenfalls genutzt werden (z.B. die Stadtautobahn St.Gallen). Diese Unterscheidung widerspiegelt sich sowohl in der Gesetzgebung, als auch in der Finanzierung. Die einschlägigen nationalen und kantonalen Gesetze regeln die Aufgaben und Funktionen der entsprechenden Strasseninfrastrukturen. Diese können nur angepasst werden, wenn entsprechende Gesetzesänderungen auf kantonaler oder nationaler Ebene erfolgen. Ein Entscheid, ob die Südspange als Bestandteil des Nationalstrassennetzes realisiert wird oder nicht, ist dementsprechend nicht in der Entscheidungskompetenz der Bevölkerung der Stadt St.Gallen, sondern wird über die nationale Politik diskutiert und entschieden. Der Einfluss von Kanton und Stadt beschränkt sich auf das Mitspracherecht im Bereich der Anschlussstellen.

Zum Parkierungskonzept in der Stadt St.Gallen äussert sich die Regierung aufgrund der fehlenden Zuständigkeit nicht.

Dagegen widerspricht die Regierung mit Nachdruck der Aussage der Interpellanten, dass – mit Blick auf die Stadtautobahn - die bisherige Politik von neuen Strassen Schiffbruch erlitten habe. Nur dank der Stadtautobahn und den flankierenden Massnahmen konnte der städtische Verkehr in den letzten 20 Jahren plafoniert und eine ausgezeichnete Verkehrsqualität auf dem städtischen Netz gehalten werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Mit dem National- und Kantonsstrassennetz erfüllen Bund und Kanton einen klaren Gesetzesauftrag. Diesem Auftrag bleibt die Regierung auch nach Annahme der Städteinitiative verpflichtet. Sie sieht deshalb grundsätzlich keinen Bedarf, ihre den kantonalen Bedürfnissen dienenden Verkehrskonzepte auf die Forderungen der kommunalen Städteinitiative auszurichten. Eine Reduktion der Kapazitäten auf den übergeordneten Strasseninfrastrukturen im Sinne der Städteinitiative wäre von den nationalen bzw. den kantonalen Gesetzgebungsorganen zu beschliessen und liegt nicht im Kompetenzbereich der Bevölkerung der Stadt St.Gallen.

Dagegen liegen die Anpassung der Kapazitäten des lokalen Netzes wie auch die Gestaltung der Anschlüsse an das übergeordnete Netz in der Hand der Stadt St.Gallen. Mit Instrumenten wie Parkraumkonzept oder Bevorzugungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr auf dem Gemeindestrassennetz, aber auch über polizeiliche Anordnungen kann die Attraktivität des lokalen Netzes für den motorisierten Individualverkehr – im Sinne der Städteinitiative – vermindert und somit auch die Verkehrserzeugung des hausgemachten Verkehrs allenfalls reduziert werden. An Schnittstellen zum kantonalen Netz können auch bauliche Massnahmen im Rahmen der kantonalen Strassenbauprogramme angebeht werden.

2. Die Südspange ist ein Vorhaben des Bundes, mit dem im Rahmen des «Programms zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz» den sich abzeichnenden Kapazitätsengpässen auf der Stadtautobahn entgegengewirkt werden soll. Momentan wird vom Bund eine Zweckmässigkeitsbeurteilung erarbeitet, in der für verschiedene Varianten die Zielerreichung der Kapazitätsverbesserung für das Nationalstrassennetz in der Agglomeration St.Gallen überprüft wird. Inwieweit das Vorhaben des Bundes auch lokale Anforderungen abdecken wird, ist weder technisch abgeklärt noch politisch diskutiert worden. Aus Sicht der Regierung ist das Vorhaben des Bundes zur Engpassbeseitigung St.Gallen kein Widerspruch zur Städteinitiative. Die lokale Politik wird entscheiden müssen, wie sie mit den Anschlüssen an die Nationalstrasseninfrastruktur und mit zusätzlichen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich die Städteinitiative umsetzen will.
3. Für die Stadt St.Gallen sieht das Agglomerationsprogramm des Bundes in erster Priorität rund 11 Mio. Franken für Ausbauten an den strassengebundenen öffentlichen Verkehr vor. Die Geschäftsstelle der Region Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee ist zurzeit daran, die Ausbauvorhaben auf Stadtgebiet zu koordinieren.

Das Schienennetz auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen dient den Bedürfnissen des regionalen, nationalen und internationalen Personalverkehrs sowie der Güterversorgung. Bei der Infrastruktur haben Massnahmen zur Entflechtung der Verkehrsströme und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Knotenbahnhöfe und der gemeinsam befahrenen Streckenabschnitte hohe Priorität. Hier zeichnet sich für die Zukunft Bedarf für weitere Infrastrukturausbauten ab. Diese werden gemeinsam mit dem Bahnunternehmen konkretisiert.

Der öffentliche Nahverkehr wird weitgehend auf dem Strassennetz abgewickelt. Massnahmen zur Entflechtung vom motorisierten Individualverkehr an Knoten sowie abschnittsweise Eigentrassierungen bringen hier einen grossen Nutzen in Form von Fahrzeitgewinnen und Fahrplanstabilität. Zudem soll die Verknüpfung von Bahn und Bus weiter verbessert werden.

4. In der langgezogenen Stadt St.Gallen mit Hauptsiedlungsachsen entlang der Hauptstrassen besteht grundsätzlich Potenzial für einen sogenannten Mittelverteiler, also für ein Verkehrsmittel, das schneller als der Stadtbus aber mit mehr Haltestellen als die S-Bahn den Westen mit dem Osten verbindet. Bereits mit der Richtplan-Anpassung 07 wurde deshalb die eigentrasse ÖV-Achse in den Richtplan, Kapitel Öffentlicher Regionalverkehr, aufgenommen. Die Fahrgastpotenziale für ein solches beschleunigtes Verkehrsmittel reichen mittelfristig jedoch nicht aus, um einen Trambetrieb zu rechtfertigen. Im Vordergrund steht kurz- und mittelfristig eine bessere Abstimmung von Regional- und Stadtbuslinien mit dem Ziel von Schnellbuslinien im Hauptkorridor.
5. Der Kanton St.Gallen unterhält und betreibt nebst den Langsamverkehrsinfrastrukturen entlang der Kantonsstrassen ein kantonales Langsamverkehrsnetz. Dieses Netz stellt in Analogie zum Strassennetz die übergeordneten Verbindungen sicher, dient aber in erheblichem Mass auch den lokalen Langsamverkehrsnetzen, die durch die Städte und Gemeinden unterhalten und betrieben werden.

Der Prüfbericht des Bundes zum Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramm St.Gallen-Arbon-Bodensee stellt fest, dass das vorhandene Potenzial im Langsamverkehr nicht ausgeschöpft werde. Die Agglomeration ist deshalb mit massgeblicher Unterstützung des Kantons zurzeit daran, diese Schwachstelle im Agglomerationsverkehr zu beseitigen.

Wenn sich die Stadt St.Gallen und weitere Städte und Agglomerationen zu einer Velostadt entwickeln möchten, stehen dazu die kantonalen Fuss-, Rad- und Wanderwege zur Verfügung. Primärer Handlungsbedarf für ein solches Unterfangen besteht allerdings nicht im kantonalen Netz, sondern vielmehr im Bereich der Kommunikation und im Ausbau der lokalen Langsamverkehrsnetze. Soweit dies Infrastrukturen entlang von Kantonsstrassen betrifft, können diese über das kantonale Strassenbauprogramm angebeht werden.

6. Die Regierung ist klar der Meinung, dass es primär Sache der politischen Gremien der Stadt St.Gallen ist, die Initiative für Massnahmen zur Umsetzung der Städteinitiative in ihrem Kompetenzbereich zu ergreifen. Dazu gehört auch das Einreichen von Projekten in die kantonalen Strassenbau- und öV-Programme, die im Sinne der Städteinitiative auch Auswirkungen auf kantonale Infrastrukturen nach sich ziehen können. Die kantonalen Stellen werden bei der Planung und Verwirklichung entsprechender Massnahmen aktiv mitwirken und bestmöglich Hand bieten, soweit keine übergeordneten kantonalen Interessen beeinträchtigt sind. Der Kanton St.Gallen hat allerdings keine Veranlassung, aus eigener Initiative Massnahmen zur Umsetzung der städtischen Initiative zu ergreifen.