



## **Volksabstimmung vom 21. Mai 2006**

Neugestaltung und Sanierung  
der Zürcher Strasse sowie  
Erneuerung der Werkleitungen  
und Kanäle



# Neugestaltung und Sanierung der Zürcher Strasse sowie Erneuerung der Werkleitungen und Kanäle

## Abstimmungsfrage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie der Neugestaltung und Sanierung der Zürcher Strasse sowie der Erneuerung der Werkleitungen und Kanäle zustimmen?

Der Stadtrat und das Stadtparlament empfehlen Ihnen, dem Projekt für die Neugestaltung und Sanierung der Zürcher Strasse sowie der Erneuerung der Werkleitungen und Kanäle zuzustimmen.

## Kurzinformation

Das Strassennetz dient primär dem privaten und dem öffentlichen Verkehr. Strassen in der Stadt sind darüber hinaus aber auch Teil eines Stadtquartiers. Sie sind Wohn- und Arbeitsumfeld, Aufenthalts- und Begegnungsort. Eine gute, auf die Umgebung abgestimmte Gestaltung der Strassenräume beeinflusst die Wohn- und Lebensqualität spürbar und positiv.

Die Chance für eine Strassenneugestaltung bietet sich vor allem dann, wenn der Strassenraum für den heutigen und künftigen Verkehr zu gross dimensioniert ist und eine «Kernfahrbahn» für einen flüssigen und stetigen Verkehrsablauf genügt. Die Zürcher Strasse zwischen Stahl und Rechenstrasse erfüllt diese Voraussetzungen. Die Strasse ist für die zweispurige Verkehrsführung zu breit, es gibt genügend Fläche für verschiedene Massnahmen zu Gunsten der Quartiere Lachen und Vonwil. Zudem sind sowohl die Strasse wie auch die Werkleitungen und Kanäle hier ohnehin bald zu sanieren.

Zusammen mit dem Kanton ist für die Kantonsstrasse ein Projekt für die Neugestaltung und Sanierung ausgearbeitet worden. Das Konzept mit einem «Zentrumsbereich» in der Lachen und einem «Landstrassenbereich» im Gebiet Schönenwegen gewährleistet nach wie vor die übergeordnete Verkehrsfunktion der Zürcher Strasse mit einem nach wie vor flüssigen und stetigen Verkehrsablauf für den privaten und den öffentlichen Verkehr. Es bringt aber neu für die umliegenden Wohngebiete und für die Allgemeinheit grössere Trottoirs, mehr Aufenthalts- und Begegnungsorte, zusätzliche Freiflächen, eine erhöhte Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger und zahlreiche gestalterische Aufwertungen.

Der städtische Gesamtkredit für die Neugestaltung und Sanierung der Strasse sowie die Erneuerung der Werkleitungen und Kanäle beträgt 15,46 Millionen Franken, er untersteht dem obligatorischen Referendum. Davon entfallen 12,83 Millionen Franken auf die Werkleitungen und Kanäle. Das Strassenprojekt kostet für sich 6,26 Millionen Franken, davon trägt der Kanton 3,63 Millionen Franken, auf die Stadt entfallen 2,63 Millionen Franken.

## Erläuternder Bericht

### Strassen in den Stadtquartieren

#### *Strassenfunktionen und Strassengestaltung*

Die Strassen in der Stadt sind für den Erschliessungs- und Durchgangsverkehr, den öffentlichen Verkehr, die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger gebaut – das ist ihre nach wie vor zentrale Funktion. Sie sind darüber hinaus aber auch Teil eines Stadtquartiers, sie sind unmittelbares Wohn- und Arbeitsumfeld sowie Aufenthalts- und Begegnungsort. Breite Verkehrsflächen können Quartiere trennen, quartiergerecht gestaltete Strassenräume können verbinden.

Vor allem die Strassen mit übergeordneter, grösserer Verkehrsbedeutung sind primär nach den Bedürfnissen des Verkehrs erstellt worden. Dem Zusammenhang zwischen Strassenraum und Quartier wird nun in jüngerer Zeit mit gezielten Strassenneugestaltungen – meist im Zusammenhang mit ohnehin fälligen Sanierungen – besser nachgelebt. Solche Projekte, mit denen in verschiedenen Schweizer Städten bereits sehr gute Erfahrungen gemacht wurden, basieren auf folgenden Grundideen:

- Die Fahrbahnen für den Verkehr werden so dimensioniert, dass die heute und künftig nötige Leistungsfähigkeit – für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr – sichergestellt ist.
- Mit der Reduktion der breiten Fahrbahnen wird der Verkehrsablauf beruhigt und verstetigt, die Verkehrssicherheit erhöht.
- Die nicht mehr für den Verkehr benötigten Strassenflächen können für breitere Trottoirs, als zusätzliche Freiräume und Aufenthaltsorte für die Quartierbewohnerinnen und -bewohner, für die Quartiergeschäfte, für bessere Gestaltungen z. B. mit Möblierungen oder Baumpflanzungen und generell für eine Aufwertung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität genutzt werden.

### *Innerstädtische Hauptstrassen*

Bis zur Eröffnung der Stadtautobahn 1987 mussten die innerstädtischen Hauptstrassen – vor allem die Zürcher Strasse, die Rosenbergstrasse und die Rorschacher Strasse – den gesamten Durchgangsverkehr durch die Stadt und einen grossen Teil des stadt-internen Verkehrs bewältigen. Diese Strassen mussten damals grösstenteils vierspurig geführt werden, trotzdem waren lange und ständige Staus an der Tagesordnung.

Mit der Stadtautobahn konnte eine massive Verkehrsentlastung erreicht werden. Auf der Zürcher Strasse zum Beispiel reduzierte sich der Verkehr nach der Autobahneröffnung von rund 30 000 auf noch 14 000 Fahrzeuge pro Tag. Verschiedene flankierende Massnahmen stellen seit damals wirksam sicher, dass der Hauptteil des übergeordneten Verkehrs nach wie vor über die Autobahn fährt und die Entlastung der Stadtquartiere sichergestellt bleibt. In den letzten 20 Jahren hat sich der Verkehr auf der Stadtautobahn fast verdoppelt – auf der Zürcher Strasse ist aber in dieser Zeit nur eine Zunahme von 20% auf täglich durchschnittlich 16 300 Fahrzeuge zu messen.

Auf den innerstädtischen Hauptstrassen genügt heute in den meisten Abschnitten eine zweispurige Verkehrsführung. Die Fahrbahflächen sind allerdings teilweise immer noch auf vier Spuren ausgerichtet – diese Strassen sind für den heutigen und auch den zu erwartenden künftigen Verkehr zu breit. Es bietet sich so die Chance, diese Strassenräume ohne Einschränkung des Verkehrsflusses neu zu gestalten, die Fahrbahflächen auf das heute und künftig nötige Mass zu beschränken und zusätzliche Flächen für die umliegenden Quartiere zu gewinnen.



Zürcher Strasse: Abschnitt Stahl bis Rechenstrasse

#### *Initiative «Strassen zum Leben»*

Im Jahre 2000 wurde das Initiativbegehren «Strassen zum Leben» eingereicht. Es verlangte die Neugestaltung von breiten, stark frequentierten Hauptverkehrsstrassen, die durch bewohnte Gebiete führen, um die Verträglichkeit des Verkehrs im Interesse der Wohn- und Lebensqualität zu erhöhen. Diese Zielsetzungen stiessen auf breite Sympathie. Nach einer intensiven öffentlichen Diskussion wurde das Initiativbegehren zu Gunsten von zwei Vorstössen im Grossen Gemeinderat der Stadt St.Gallen zurückgezogen: Eine Motion beauftragte den Stadtrat, ein Projekt für die Umgestaltung einer stark befahrenen Gemeindestrasse vorzuschlagen, mit einem Postulat wurden entsprechende Neugestaltungsmassnahmen auf den Kantonsstrassen verlangt.

### *Pilotprojekte*

Als Pilotprojekt für eine Gemeindestrasse wurde die Lämmliisbrunnstrasse bestimmt. Das entsprechende Neugestaltungsprojekt liegt vor und wurde vom Stadtparlament am 14. Februar 2006 genehmigt; es unterstand dem fakultativen Referendum, welches nicht benutzt wurde.

Als Pilotprojekt für die Umgestaltung einer Kantonsstrasse wurde gemeinsam von Kanton und Stadt die Zürcher Strasse im Abschnitt Stahl bis Schönenwegen ausgewählt. Dieser Strassenabschnitt ist wegen seiner Breite in Bezug zur heutigen und künftigen Verkehrsbelastung, dem bestehenden Potential und Bedarf an konkreten Verbesserungsmöglichkeiten dafür prädestiniert. Die umliegenden innerstädtischen Wohngebiete in den Quartieren Lachen und Vonwil sind dicht bebaut, bewohnt von zahlreichen Familien mit Kindern, sozial und kulturell vielfältig, aber auch mit verschiedenen Problemen konfrontiert. Diese Wohngebiete mit Läden, Restaurants, Post und Schulen werden durch die heutige, breite Zürcher Strasse voneinander getrennt. Eine Neugestaltung des Strassenraumes zugunsten der betroffenen Quartiere und eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität ist hier sehr gut begründet. Zudem stehen in diesem Strassenabschnitt ohnehin Sanierungen und Erneuerungen an.



## **Projekt für die Neugestaltung der Zürcher Strasse**

### *Gesamtprojekt und Vorgehen*

Der Kanton hat das Projekt für die Neugestaltung der Zürcher Strasse in das Strassenbauprogramm 2005 bis 2008 aufgenommen. Das Stadtparlament hat das Projekt für die Neugestaltung und Sanierung der Strasse sowie die Erneuerung der Werkleitungen und Kanäle als Gesamtprojekt genehmigt; der dafür nötige Gesamtkredit von 15,5 Mio. Franken untersteht dem obligatorischen Referendum.

Die Bürgerschaft entscheidet somit am 21. Mai 2006 über das Gesamtprojekt «Zürcher Strasse» mit den folgenden Massnahmen:

- Durch eine attraktive Neugestaltung des Strassenraumes werden eine Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsablaufes und eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität für die umliegenden Quartiere erreicht.
- Die Neugestaltung erfolgt gleichzeitig mit einer Strassensanierung; sie wäre in den nächsten Jahren mit einer vollständigen Instandstellung der Beläge und des Strassenoberbaues ohnehin erforderlich gewesen.
- Die Werkleitungen für Wasser, Erdgas und Elektrizität sowie das Kanalisationssystem sollen gleichzeitig umfassend erneuert werden.

Für das grosse Projekt wurde eine besondere Projektorganisation mit dem Einbezug einer politischen Begleitgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern des Quartiers und weiterer betroffener Institutionen, Parteien, Verbände usw. eingesetzt. Das partizipative Vorgehen stellte eine frühzeitige und ständige Mitsprache in allen Projektphasen und bei allen wesentlichen Projektentscheidungen sicher.

Für die Neugestaltung des Strassenraumes wurde ein Wettbewerbsverfahren mit vier Studienaufträgen durchgeführt, da bei den

einzelnen Gestaltungsmassnahmen ein grösserer Ermessensspielraum besteht und verschiedene Varianten möglich sind. Die Auswahl aus den vier Vorschlägen und die Bestimmung der Grundlagen für das Projekt erfolgte gemeinsam zwischen den Fachleuten von Stadt und Kanton und der politischen Begleitgruppe.

#### *Rahmenbedingungen und Zielsetzungen*

Die Zürcher Strasse ist eine bedeutende Verkehrsverbindung zwischen den westlichen Aussenquartieren und der Innenstadt, eine wichtige Achse für den öffentlichen Verkehr und erschliesst gleichzeitig auch die angrenzenden Stadtquartiere. Die Verkehrsleistung auch für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr muss deshalb erhalten bleiben. Die neue Gestaltung der Zürcher Strasse hat nichts mit einer Verkehrsreduktion zu tun. Als Tempobegrenzung gilt nach wie vor Generell 50. Mit einer Neugestaltung der Strasse können aber spürbare Verbesserungen für zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe erzielt werden:

Für das Gestaltungsprojekt wurden folgende verkehrliche Ziele formuliert:

- Der Verkehrsablauf soll beruhigt und harmonisiert werden.
- Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden.
- Schleichverkehr in den umliegenden Quartieren soll vermieden werden.
- Die Qualität für den öffentlichen Verkehr (mit heute wenigen Störungsquellen) soll beibehalten werden; für einen künftigen Ausbau sollen Reserven vorhanden sein, aber es ist keine Eigentrossierung vorgesehen.
- Die Strassengestaltung soll auf die Situation beim Autobahnanschluss Kreuzbleiche und dem Knoten Stahl abgestimmt sein.

- Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen soll nicht wesentlich geändert werden.
- Mit der Schaffung von zusätzlichen verkehrsfreien Zonen sollen die Voraussetzungen für gestalterische Verbesserungen und Umnutzungen geschaffen werden.

Die Gestaltungsidee baut auf einer städtebaulichen Analyse sowie auf den verkehrlichen Vorgaben auf. Der unterschiedlichen Charakteristik der einzelnen Strassen- und Quartierteile wird Rechnung getragen – es werden zwei Strassenabschnitte mit je eigenem Gestaltungstypus ausgeschieden: Im oberen, ebenen Teil mit dem Quartierzentrum Lachen der «Zentrumsbereich», im unteren, weniger dicht bebauten Teil im Gebiet Schönenwegen die «Landstrasse», in Anlehnung an die frühere Situation mit der Zürcher Strasse als Ausgang aus der Stadt in die Landschaft.

## **Projektausführung**

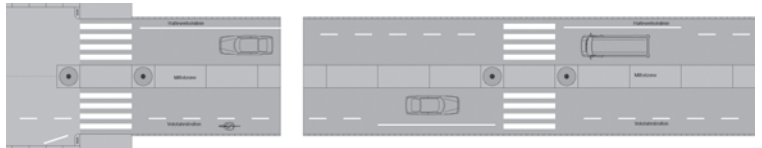
### *Zentrumsbereich*

Als Zentrumsbereich mit je einer Fahrbahnbreite von 4 m und einem 2 m breiten Mehrzweckmittelstreifen – also mit einer Gesamtbreite von 10 m – wird der 250 m lange Abschnitt zwischen Salisstrasse und Fontanastrasse definiert. Längs der Fahrbahnränder wird jeweils ein 1,4 m breiter Radstreifen markiert. Es sind in diesem Abschnitt insgesamt 4 Fussgängerübergänge in etwa gleichmässigen Abständen von etwa 80 m vorgesehen, die im Mittelstreifen eine Insel aufweisen. Aus der Reduktion der früheren Fahrbahnbreite auf neu 10 m resultiert für den Gehbereich ein Platzgewinn von rund 2 m, der sich etwa gleichmässig auf die beiden Trottoirseiten verteilt. Der Mehrzweckmittelstreifen ist befahrbar und bildet mit separater Materialisierung ein prägendes Element dieses Zentrumsbereichs. Er dient unter anderem örtlich auch als Linksabbiegespur, was für einen stetigen Verkehrsfluss wichtig ist.

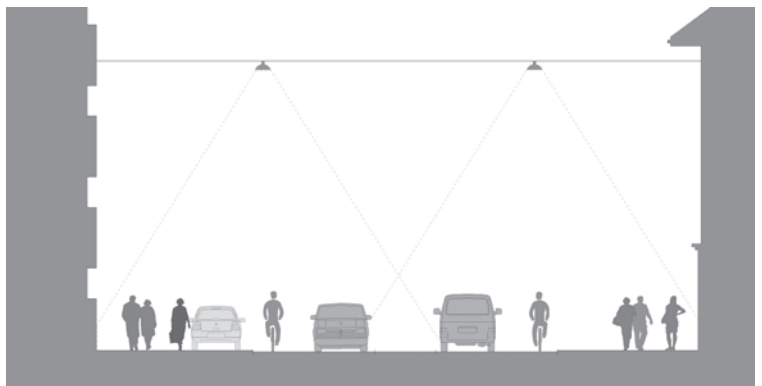
Im «Kern» des Quartiers Lachen betonen zwei kleine Plätze beidseits der Zürcher Strasse die Zentrumsfunktion. Bäume einzeln oder in Kleingruppen bieten Schatten und schaffen zusammen mit Sitzbänken eine Atmosphäre – ein Quartiertreff kann entstehen. Die breiteren Gehflächen bieten die Möglichkeit für Aussenpräsentationen von Läden oder Strassencafés. Genügend Autoparkplätze und neue Veloabstellplätze verbessern zusätzlich die Standortqualität der ansässigen Läden.



Zentrumsbereich: Abschnitt Salisstrasse bis Fontanastrasse



Zentrumsbereich: Strassenaufteilung mit Mittelzone



Zentrumsbereich: Typischer Querschnitt mit Mittelzone

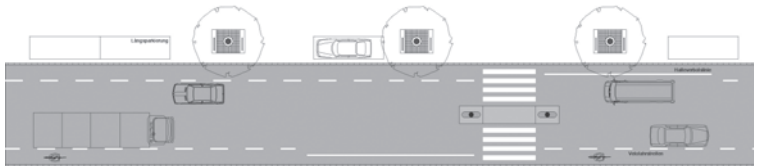
### *Landstrassenbereich*

Als Landstrassenbereich ist im Projekt der 530 m lange Abschnitt zwischen Burgstrasse und Rechenstrasse bezeichnet. Die Fahrbahnbreite wird auf 8,5 m reduziert. Beidseitig werden 1,4 m breite Radstreifen markiert, die nötigenfalls für das Kreuzen von grossen Fahrzeugen mitbenützt werden. Für die «Kernfahrbahn» steht eine Breite von 5,7 m zur Verfügung. Das ist für den häufigen Begegnungsfall Bus/PW ausreichend, verleitet aber nicht mehr – wie heute mit der überbreiten Fahrbahn – zum Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

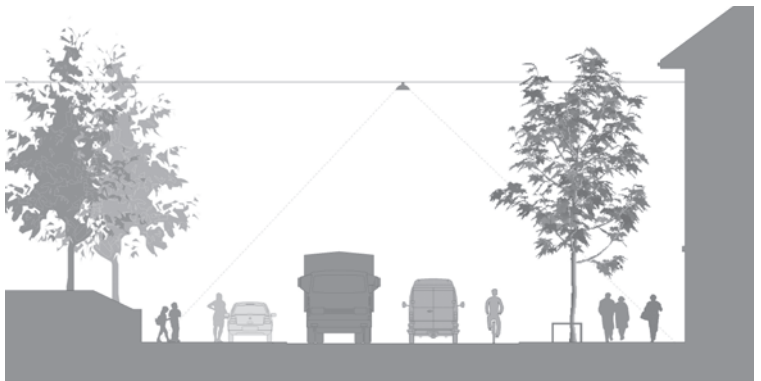
Die neue Fahrbahnaufteilung führt zu einem Gewinn von rund 4 m für die Trottoirs. Zwischen Burgstrasse und Schönaustrasse können beidseitig je rund 20 Längsparkplätze angeordnet werden. Es sind im Landstrassenbereich insgesamt sechs Fussgängerübergänge vorgesehen. Als weiteres Gestaltungselement ist auf der Nordseite abschnittsweise die Neupflanzung einer Baumreihe vorgesehen.



Landstrassenbereich: Abschnitt Burgstrasse bis Rechenstrasse



Landstrassenbereich: Strassenaufteilung mit Kernfahrbahn



Landstrassenbereich: Typischer Querschnitt mit Kernfahrbahn

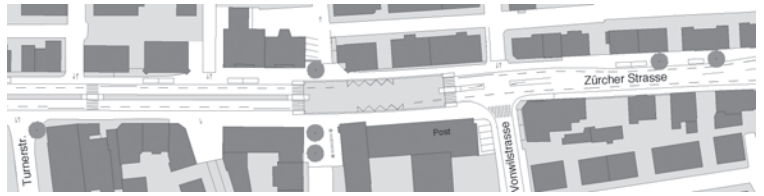
### *Buskammern*

Die Bereiche mit den Bushaltestellen unterscheiden sich sowohl in der Ausgestaltung wie auch verkehrlich deutlich von den übrigen Strassenabschnitten. So genannte «Buskammern» an jenen drei Stellen, wo bereits heute Bushaltestellen bestehen, unterbrechen den Zentrums- und den Landstrassenbereich. Die Buskammern sind grössere Strassenabschnitte, in denen auch längere Buskompositionen Platz finden. Die Haltestellenanlagen müssen den künftig noch verstärkten Busfrequenzen Rechnung tragen, dürfen aber den Verkehrsfluss nicht wesentlich stören – der Verkehr kann in den «Buskammern» auch dann ohne Behinderung zirkulieren, wenn auf beiden Seiten Busse stehen.



Perspektive Zentrum – Plätzli Salisstrasse

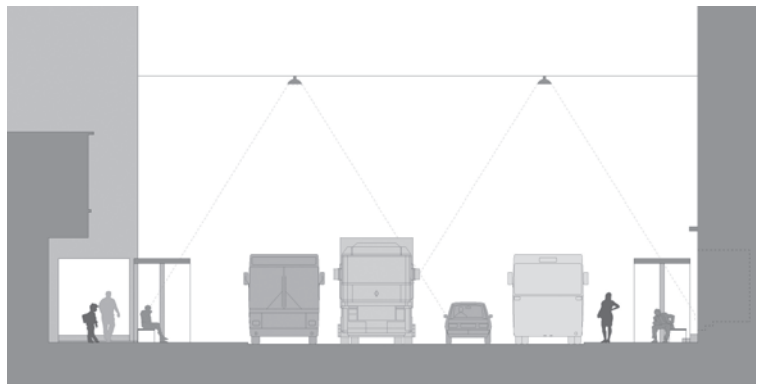




Buskammer: Beispiel Haltestelle Lachen



Buskammer: Strassenaufteilung mit Bushaltestellen



Buskammer: Typischer Querschnitt mit Bushaltestelle

### *Parkierung*

Das Parkplatzangebot wird insgesamt etwas reduziert: Im Zentrumsbereich müssen einige Parkplätze aufgehoben werden, dafür können an geeigneten, heute nicht möglichen Standorten einige Parkplätze neu geschaffen werden. Insgesamt beträgt die gesamte Parkplatzzahl auf öffentlichem Grund etwa 42 gegenüber heute 50. Auf den breiteren Trottoirflächen wird aber an vielen Orten zusätzlich der Warenumsatz möglich, für die Quartiergeschäfte wird so eine wesentliche Verbesserung erreicht.

### **Strasseninstandstellung**

Für den ganzen Abschnitt der Zürcher Strasse zwischen Stahl und Rechenstrasse ist eine Strassensanierung nötig. Im gesamten Ausbaubereich ist ein sogenannter «Vollausbau» vorgesehen, es sind also eine neue Fundationsschicht, neue Randabschlüsse und Beläge zu erstellen. Dabei wird das bestehende Koffermaterial soweit möglich wieder verwendet. Mit Ausnahme des Mittelstreifens im Zentrumsbereich und der Buskammern werden Asphaltbeläge eingebaut, bei den Mittelstreifen und den Buskammern sind gestaltete Betonflächen vorgesehen. Baulich speziell ausgebildet werden die Fussgängerschutzinseln und die Abschlüsse der Buskammern; hier kommen breite Granitplatten zur Anwendung. Besondere Schutzinselköpfe und Bügel schützen die kritischen Fussgängerbereiche.

### **Kosten des Strassenprojektes**

Die Gesamtkosten für die Sanierung und die Neugestaltung der Zürcher Strasse betragen 6,2 Mio. Franken. Von diesen Kosten trägt der Kanton als Eigentümer der Kantonsstrasse die reinen Sanierungskosten – die «Ohnehinkosten» – zu 100 %; dies entspricht Kosten von 1,6 Mio. Franken. Die Kosten für die Strassenraumgestaltung werden vom Kanton zu 65 %, von der Stadt zu 35 % getragen; für den Kanton macht das weitere 2 Mio. Franken aus, für die Stadt ergibt das 1,1 Mio. Franken. Die Stadt trägt schliesslich die Kosten für die speziellen gestalterischen Massnahmen wie Beleuchtung,

Bäume, Möblierung sowie die Anpassungen der Strasse z. B. im Zusammenhang mit den VBSG-Fahrleitungen, was nochmals 1,5 Mio. Franken entspricht.

Für den Kanton entstehen also mit der Strassensanierung und der Strassenneugestaltung Gesamtkosten von 3,6 Mio. Franken, für die Stadt 2,6 Mio. Franken. Dieser Investitionsbedarf ist in der Finanzplanung der Stadt für die Jahre 2006 bis 2008 berücksichtigt.

Bereich	Brutto- investition in CHF	Beiträge Dritter in CHF	Netto- investition in CHF
Strasse	6 260 000	3 630 000	2 630 000
Wasserversorgung	3 383 000	keine	3 383 000
Erdgasversorgung	512 000	keine	512 000
Elektrizitätsversorgung	1 135 000	140 000	995 000
Kanalisation	8 196 000	261 000	7 935 000
<b>Total</b>	<b>19 486 000</b>	<b>4 031 000</b>	<b>15 455 000</b>

## **Erneuerung der Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen**

### *Wasserversorgung*

In der Zürcher Strasse liegt eine Haupttransportleitung für die Wasserversorgung zwischen dem Pumpwerk Geissberg und dem Stadtzentrum mit einer entsprechend hohen Transitzkapazität. Dieses bestehende Transportnetz ist in weiten Teilen veraltet und weist Mängel auf. Aufgrund der eingetretenen Schadenfälle liegt im Bereich der Zürcher Strasse der vordringliche Erneuerungsbedarf. In den nächsten Jahren soll deshalb das System zwischen Fürstentlandbrücke und Vonwil sukzessiv erneuert werden. Mit dem vorliegenden Strassenprojekt Zürcher Strasse soll ein erster Teilabschnitt zwischen Stahl und Rechenstrasse realisiert werden. Gleichzeitig werden auch die Verteilleitungen erneuert. Dieses Projekt erfordert Aufwendungen von 3,4 Mio. Franken, die der Baurechnung der Wasserversorgung belastet werden.

### *Erdgasversorgung*

Das Gebiet Lachen ist auf der nördlichen Strassenseite mit Erdgas erschlossen. Die weiteren Quartierteile sind an die Fernwärmeversorgung angeschlossen. Für die Erdgasversorgung hat das Teilstück Vonwilstrasse bis Stahlstrasse eine wichtige Funktion für den Transport in die Gebiete Stahl und Feldli. Mit der Strassensanierung können diese alten Leitungen kostengünstig erneuert werden. Das Projekt für die Erneuerung der Erdgasleitungen in der Zürcher Strasse erfordert rund 0,5 Mio. Franken; sie werden der Baurechnung der Erdgasversorgung belastet.

### *Elektrizitätsversorgung*

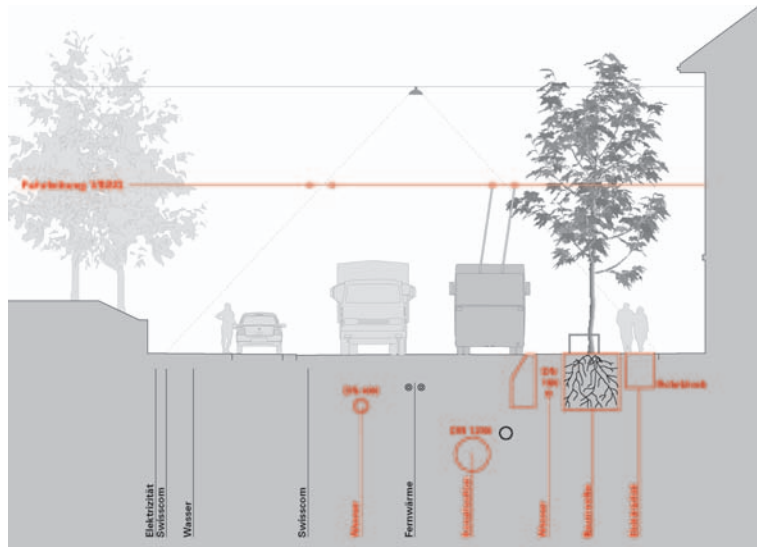
Die Trassen für die Elektrizitätsversorgung müssen von der Stahlstrasse bis zur Rechenstrasse im Zusammenhang mit den neuen Erdgas- und Wasserleitungen und dem Strassenprojekt erneuert werden. Der durch das Strassenprojekt verursachte Anteil von Fr. 280 000.– wird dort belastet, für die weiteren Kosten ist ein Kredit zulasten der Baurechnung der Elektrizitätsversorgung von 1 Mio. Franken erforderlich.

### *Kanalisation*

Das ganze Gebiet Lachen wird im Mischsystem entwässert, verschmutztes und nicht verschmutztes Abwasser wird gemeinsam in einen Kanal abgeleitet. Die Sammelkanäle in der Zürcher Strasse und der Schönaustrasse sind mit sieben Entlastungsbauwerken für den Fall von Regenfällen und damit grösseren Abwassermengen versehen. Nur zwei Werke erfüllen aber die heutigen Anforderungen des Gewässerschutzes. Bereits bei geringen Niederschlägen springen die übrigen Entlastungen zu schnell an, und das verdünnte Schmutzwasser wird über den Feldlibachkanal abgeleitet. Dies führt jeweils zu einer Belastung der Sitter. Zudem sind die Kanäle teilweise in einem schlechten Zustand. Das Gebiet Lachen ist deshalb gewässerschutzmässig zu sanieren. Das ausgearbeitete Konzept sieht die Aufhebung der Hochwasserentlastungen und die Zuleitung von sämtlichem Abwasser in das Regenbecken Rechenwald vor. Von dort wird es der Abwasserreinigungsanlage Au zugeführt.

Im Rahmen des Projektes Zürcher Strasse werden deshalb die Kanalisationsleitungen in der Zürcher Strasse im Bereich Stahlstrasse bis Rechenstrasse sowie in der Rechenstrasse bis zum Regenbecken Rechenwald in Stand gestellt sowie eine Entlastungsleitung zur Sitter neu gebaut. Dies verursacht Kosten für die Stadt von 7,9 Mio. Franken; diese werden der Spezialfinanzierung für den Gewässerschutz belastet.

Sind diese Massnahmen realisiert, wird der Feldlibachkanal, der unter der ehemaligen Deponie Waldau verläuft, nicht mehr zur Hochwasserentlastung genutzt. Er dient fortan nur noch der Deponieentwässerung.



Bestehende und neue Werkleitungen im Bereich Schulhaus  
Schönenwegen

**Der Stadtrat und das Stadtparlament  
empfehlen Ihnen, das Projekt  
für die Neugestaltung und Sanierung  
der Zürcher Strasse sowie die Erneuerung  
der Werkleitungen und Kanäle  
anzunehmen.**

St.Gallen, den 10. März 2006  
Für das Präsidium des Stadtparlaments

Die Präsidentin:  
*Christina Fehr Dietsche*

Der Stadtschreiber:  
*Manfred Linke*

**Beschluss des Stadtparlaments**

Das Stadtparlament hat am 17. Januar 2006 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Das Projekt Zürcher Strasse, Stahlstrasse bis Rechenstrasse; Strassenraumgestaltung und Strasseninstandstellung, im Gesamtbetrag von Fr. 6 260 000.– (Kantonsstrassenprojekt und Zusatzprojekt) wird gutgeheissen.
2. Unter Vorbehalt der Projektgenehmigung durch die Regierung wird für den gesetzlichen Anteil an das Kantonsstrassenprojekt in der Höhe von Fr. 1 570 000.– und für das Zusatzprojekt der Stadt in der Höhe von Fr. 1 060 000.– ein entsprechender Verpflichtungskredit von insgesamt Fr. 2 630 000.– erteilt.

3. Das Projekt für die Erneuerung der Wasserleitungen in der Zürcher Strasse im Gesamtbetrag von Fr. 3 383 000.– wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Wasserversorgung ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
4. Das Projekt für die Erneuerung der Erdgasleitungen in der Zürcher Strasse im Gesamtbetrag von Fr. 512 000.– wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Erdgasversorgung ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
5. Das Projekt für die Erneuerung der Elektrizitätsversorgung an der Zürcher Strasse im Abschnitt Stahlstrasse bis Rechenstrasse im Gesamtbetrage von Fr. 1 135 000.– wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Elektrizitätsversorgung ein Verpflichtungskredit von Fr. 995 000.– erteilt.
6. Das Projekt für die Instandstellung der Mischwasserkanäle in der Zürcher Strasse/Rechenstrasse und Entlastungsleitung zur Sitter im Kostenbetrag von Fr. 8 196 000.– wird gutgeheissen und für den auf die Stadt entfallenden Kostenanteil von Fr. 7935 000.– ein entsprechender Verpflichtungskredit zu Lasten der Investitionsrechnung erteilt. Die sich daraus ergebenden Zinsen und Abschreibungen sind der Spezialfinanzierung für den Gewässerschutz zu belasten.
7. Das Postulat betreffend «Verbesserung der Lebensqualität an stark befahrenen Staatsstrassen» wird als erledigt am Protokoll abgeschrieben.
8. Es wird festgestellt, dass die Beschlüsse Ziffern 1 bis 6 nach Art. 7 Ziff. 2 lit. a der Gemeindeordnung gesamthaft dem obligatorischen Referendum unterstehen.

## **Weitere Informationen**

Wer sich zusätzlich informieren will, kann bei der Stadtkanzlei, Rathaus, 9001 St.Gallen, den Bericht des Stadtrats an das Stadtparlament vom 13. September 2005 anfordern. Der Bericht und das Protokoll sind zudem unter <http://www.stadt.sg.ch> zu finden.