



---

# Postulat "Neue Wege für den Verkehr in Gossau" - Beantwortung

Die CVP-Fraktion, vertreten durch Albert Lehmann, reichte am 16. April 2002 das von 24 Parlamentsmitgliedern unterzeichnete Postulat ein. Es wurde an der Parlamentssitzung vom 4. Juni 2002 erheblich erklärt. Der Stadtrat brachte zum Ausdruck, dass er die Postulatsbeantwortung bis zum Vorliegen des Stadtentwicklungskonzeptes zurückstellen werde.

## Postulatstext

„Das Verkehrsproblem in Gossau, unter dem alle Verkehrsarten leiden, ist zu einem grossen Teil auf das Fehlen einer zeitgemässen, leistungsfähigen Infrastruktur zurückzuführen. Im Stadtzentrum teilen sich der motorisierte, der öffentliche und der Langsamverkehr ungenügende Räume und das Verkehrsaufkommen ist viel zu gross.

Die CVP verlangt deshalb vom Stadtrat, dass er im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes der Erarbeitung eines umfassenden Verkehrskonzeptes grösste Bedeutung schenkt. Um das Zentrum von einem grossen Teil des motorisierten Verkehrs zu entlasten, ist die Planung einer Umfahrroute ein zentrales Element.

Der Stadtrat wird beauftragt, diesen Themenkreis innerhalb des Stadtentwicklungskonzeptes als parallelen Prozess zu bearbeiten, beziehungsweise durch externe Spezialisten und in Zusammenarbeit mit kantonalen Stellen bearbeiten zu lassen und entsprechend zu berichten.“

## 1. Vorgehen

Der Stadtrat hat zwischenzeitlich das Stadtentwicklungskonzept erarbeitet und dieses am 31. März 2004 zuhänden des Parlaments verabschiedet. Das für die Erarbeitung gewählte Vorgehen und die im Stadtentwicklungskonzept abgehandelten Fachbereiche Marktposition, Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr sowie die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden als bekannt vorausgesetzt.

An dieser Stelle bedarf einer besonderen Erwähnung, dass der Stadtrat den beigezogenen und interdisziplinär zusammengesetzten Teams nur die angestrebte Vision und die zu erreichenden Ziele, namentlich die in den Leitsätzen der Stadtentwicklung festgeschriebenen Ziele, vorgegeben hat. Der Stadtrat hat bewusst darauf verzichtet, den Planungsteams Lösungen oder Lösungsansätze vorzugeben und damit Weichenstellung vorzunehmen. Zudem wurde grosses Gewicht darauf gelegt, dass das Stadtentwicklungskonzept wohl den Verkehr als Teilaspekt berücksichtigt, in gleichem Masse aber auch die Aspekte Marktposition, Nutzung, Bebauung und Freiraum in die Überlegungen miteinbezogen wurden.

Die Idee einer grossräumigen Umfahrung des Stadtzentrums als nachhaltiger Ansatz zur Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs wurde demnach weder vorgegeben noch ausgeschlossen. Die Tatsache, dass im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Teams mit sehr unterschiedlichen Philosophien berücksichtigt wurden, liess erwarten, dass auch eine ansprechende Vielfalt tauglicher Lösungsansätze präsentiert und diskutiert werden konnten.

## 2. Ergebnisse aus dem Stadtentwicklungskonzept

Bereits in den ersten Workshops wurde deutlich, dass von den drei Teams auch langfristig gesehen keines auf eine grossräumige Umfahrung setzt. In der dazu geführten Diskussion wurden folgende Gründe genannt:

- Der Verkehr in Gossau – über das gesamte Stadtgebiet betrachtet - besteht nur zu 15 % aus Durchgangsverkehr. Eine grossräumige Umfahrung wäre somit nur für einen Bruchteil des Verkehrs attraktiv und würde zur Lösung des Verkehrsproblems im Zentrum von Gossau nur einen geringen Beitrag leisten.
- Gossau hat mit der Autobahn A1 bereits eine grossräumige Umfahrung. Es ist zu erwarten, dass mit der demnächst anstehenden A 1 - Anschlussergänzung im Bereich SG West und erst recht mit dem geplanten Autobahnanschluss Gossau Ost die Anbindung von Gossau deutlich verbessert wird. Dies gilt sowohl für die Strassentransporte des Güterverkehrs als auch für den Pendlerverkehr der Beschäftigten. Auch der Bau einer Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse, der auf Antrag des Stadtrates ins neue Staatsstrassenbauprogramm des Kantons aufgenommen wurde, zielt in diese Richtung
- Eine grossräumige Umfahrung bedingt einen grossen Landverbrauch und langwierige, in der Regel über Jahre dauernde Planungs- und Rechtsverfahren.
- Die (politische) Akzeptanz von grossen Strassenbauvorhaben in der Bevölkerung ist erfahrungsgemäss gering, namentlich die Akzeptanz bei den von einem neuen Strassenbauvorhaben unmittelbar Betroffenen.
- Eine grossräumige Umfahrung wäre grösstenteils durch die Stadt zu finanzieren, nachdem auf dem Gemeindegebiet von Gossau ein ausgebautes Staatsstrassennetz (St.Gallerstrasse, Wilerstrasse, Bischofszellerstrasse, Flawilerstrasse, Herisauerstrasse, Andwilerstrasse) vorhanden ist.

Insgesamt haben die im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes beigezogenen Fachteams einen durch den Bau einer grossräumigen Umfahrung angestrebten „Befreiungsschlag“ im Falle von Gossau weder als zweckmässig noch als zielführend beurteilt.

### 3. Beurteilung des Stadtrates

Anzufügen ist, dass die im Jahre 2001 im Auftrag des Stadtrates durch das Büro Müller, Küsnacht durchgeführten Modellrechnungen<sup>1</sup> diese Aussagen bestätigen. In diesem Verfahren wurde unter Annahme des Anschlusses Gossau Ost eine grossräumige Nord- und eine grossräumige Südumfahrung gerechnet. Beide Varianten ergaben im Zentrum eine Verkehrsentslastung von lediglich 20-25 %. Dies ist im Kosten-Nutzenvergleich zu wenig. Eine Südumfahrung zeigte gar den grotesken Effekt, dass eine solche Verbindung Verkehr von der Autobahn A1 abziehen würde. Eine Südverbindung mit der Linienführung gemäss Stadtentwicklungskonzept hat sich bereits damals als die wirksamste herausgestellt, da eine solche Verbindung in der Lage ist, über 50 % des unerwünschten Durchgangsverkehrs durchs Stadtzentrum aufzunehmen.

Dies und die Erkenntnisse aus dem Stadtentwicklungsprozess haben den Stadtrat bewogen, eine grossräumige Umfahrung nicht zu favorisieren. Er setzt vielmehr auf kurz- und mittelfristig realisierbare Massnahmen, welche auf dem vorhandenen Strassennetz aufbauen. Hier stehen sich zwei Varianten (Post-Quellenhofstrasse und Bahnhofplatz – Stadtbühlstrasse) gegenüber. Diese sollen finanziell tragbar sein mit entsprechend besserer Akzeptanz. Im Stadtentwicklungskonzept (Seite 41) wurde jedoch auch eine mögliche langfristige Weiterentwicklung der Südverbindung dargestellt (Mooswiesstrasse – Negrellistrasse – südliches Bahnhofareal – Herisauerstrasse). Ob diese realisierbar ist und ob sie die erwünschte Wirkung erzielen kann, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen. Der Stadtrat will aus diesem Grunde in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) dieser drei Varianten vornehmen. Diese Arbeiten sind bereits initialisiert worden und sollen eine Entscheidungsgrundlage für das Festlegen der weiteren Schritte bilden. Die Beteiligung des Kantons an der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) liegt darin begründet, dass die Option zur Ausgestaltung der Südverbindung als Staatsstrasse offen bleibt und die Westspange als weiterer Staatsstrassenabschnitt in die Überlegungen einbezogen werden kann. Abhängig von den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) soll anschliessend mittels einer Projektstudie die Idee einer Südverbindung weiter konkretisiert werden.

Die in der Richtplanung vorgesehene Option auf eine langfristige bauliche Entwicklung von Gossau Richtung Norden bis zur A 1enthält auch Aussagen über die entsprechende Erschliessung. Diese Gebiete sollen nicht über das Zentrum erschlossen, sondern möglichst direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden. Aus

---

<sup>1</sup> Modellrechnungen sind virtuelle Simulationen des Verkehrsablaufs über einen regionalen Perimeter aufgrund der Wohn- und Arbeitsplatzdichte sowie der Leistungsfähigkeit der Strassen und Knoten.

diesem Grunde ist zwar eine durchgehende Verbindung von der Andwiler- zur Bischofszellerstrasse vorgesehen, diese hat jedoch ausschliesslich Erschliessungs- und nicht Umfahrungscharakter.

Zu beachten bleibt aber bei allen visionären „Umfahrungsstrategien“, dass im Interesse der angestrebten Entlastung des Zentrums der Verkehr möglichst nahe an dessen Peripherie zu führen ist. Möglichst häufige Querverbindungen zur St. Gallerstrasse sind angesichts des grossen Anteils an hausgemachtem Verkehr zwingend. Der Stadtrat plädiert gemäss den Erkenntnissen aus dem Stadtentwicklungskonzept dezidiert dafür, dass Verkehrslösungen unter ausschliesslicher Betrachtung des motorisierten Individualverkehrs keine zukunftsgerichteten und nachhaltigen Ansätze darstellen. Jedes Projekt im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes muss unter Einbezug der Folgen für Nutzung und Bebauung, für die Freiraumgestaltung, für den Öffentlichen Verkehr und für den Fuss-Radverkehr angegangen werden. Der Stadtrat ist gewillt, im Rahmen der anstehenden Planungen diesem Prinzip zum Durchbruch zu verhelfen, im Wissen, dass damit Zielwidersprüche keineswegs ausgeschlossen sind und im konkreten Einzelfall immer wieder nach einem angemessenen Interessenausgleich zu suchen ist.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit den im Stadtentwicklungskonzept aufgezeigten Vorschlägen das Ziel der namhaften Entlastung des Stadtzentrums von Gossau vom motorisierten Verkehr (Durchgangsverkehr) erreicht werden kann und dass darin auch Optionen aufgezeigt werden, mit welchen die Verkehrsproblematik im Kontext von Markt, Nutzungen, Bebauung und Freiraum angegangen werden können.

#### **Anträge**

1. Vom vorliegenden Bericht wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat „ Neue Wege für den Verkehr in Gossau“ wird als erledigt abgeschrieben.

#### **Stadtrat**