



Stadtentwicklung Gossau: Kernprojekt 2 «Alternative Zentrumsquerung» Kernprojekt 5 «Stadtbuskonzept»

Das Wichtigste in Kürze

Im Februar 2002 hat das Stadtparlament die Leitsätze der Stadtentwicklung genehmigt. Sie enthalten konkrete Ziele. Insbesondere soll Gossau als Einkaufsstandort gestärkt werden. Dazu sollen der motorisierte Verkehr im Stadtkern (Altstadt) deutlich reduziert und die Quartiere besser mit dem öffentlichen Verkehr ans Stadtzentrum angebunden werden. Gestützt auf die Leitsätze hat der Stadtrat das Stadtentwicklungskonzept erarbeitet. Dieses enthält zahlreiche Massnahmen mit Schwerpunkt Stadtzentrum. Das Stadtparlament hat dieses Konzept im Herbst 2004 einstimmig verabschiedet. Mit diesem klaren Auftrag hat der Stadtrat die Massnahmen konkretisiert. So beispielsweise die Aufwertung der Altstadt (Kernprojekt 1), die alternative Zentrumsquerung (Kernprojekt 2), das Stadtbuskonzept (Kernprojekt 5), die Westspange, die Verbindung Mooswies-/Industriestrasse. Etwas mehr Zeit wird die Realisierung des A1-Anschlusses Gossau-Ost (Appenzellerland) erfordern, weil dieser in der Kompetenz des Bundes liegt. All diese Massnahmen bringen als Einzelvorhaben zwar einen gewissen Nutzen, entfalten jedoch erst im Verbund hohe Wirkung. Das Stadtparlament hat den Krediten für die Kernprojekte 2 und 5 mehrheitlich zugestimmt. Sie werden zum abschliessenden Entscheid der Urnenabstimmung unterbreitet.

Das Stadtparlament beantragt für die baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit der Zentrumsquerung (Kernprojekt 2) einen Rahmenkredit von CHF 6'440'000 anzunehmen.

Kernprojekt 2:

Alternative Zentrumsquerung

Die Leitsätze geben vor, dass der motorisierte Verkehr im Stadtkern (Altstadt) bis 2017 gegenüber 2002 um 50 Prozent reduziert wird. Dies lässt sich nur erreichen, wenn ein Teil des innerstädtischen Ost-West-Verkehrs auf eine zweite Achse – die so genannte Südverbindung – verlegt wird. Ihr «Herzstück» bildet die alternative Zentrumsquerung, eine Verbindung über Ring-, Post- und Quellenhofstrasse zur Mooswiesstrasse. Diese besteht weitgehend, örtlich sind bauliche Anpassungen erforderlich. Als Chläusler-Umleitung wird sie bereits heute zu diesem Zweck genutzt.

Erst wenn die Südverbindung durchgehend ist, kann die angestrebte Entlastung der Altstadt vom motorisierten Verkehr erreicht werden. Dannzumal soll diese ein Verkehrsvolumen von ungefähr 10'000 Fahrzeugen täglich bewältigen und als Kantonsstrasse klassiert werden können. Im Gegenzug könnte die St. Gallerstrasse als Gemeindestrasse klassiert werden. Es sind jedoch Anpassungen erforderlich, damit diese zweite Zentrumsquerung für den Langsamverkehr sicher und insbesondere für die Anwohner verträglich bleibt. Ein wesentlicher Teil der mutmasslichen Baukosten von 6,44 Mio. Franken wird in den nächsten Jahren ohnehin anfallen. Mit der Zentrumsquerung werden verschiedene Strassen-, Werkleitungs- und Kanalisationserneuerungen vorgezogen, welche in den nächsten Jahren ohnehin ausgeführt werden müssten. Hierfür sind 4,74 Mio. Franken veranschlagt. Das Parlament hat am 3. April 2007 dem Rahmenkredit von 6,44 Mio. Franken für die alternative Zentrumsquerung mit einer Zweidrittel-Mehrheit zugestimmt.

Kernprojekt 5:

Stadtbus-Versuchsbetrieb

Zusätzlich zu den Busverbindungen nach Herisau, Andwil, Niederbüren, Waldkirch, St. Gallen und zum Walter Zoo soll eine innerstädtische Linie von der Nelkenstrasse ins Zentrum und weiter ins Gebiet Fenn/Geissberg geschaffen werden. Ein 15-Minuten-Takt, optimale Anbindung an die Fahrpläne von Zug und Postauto und Haltestellen in höchstens 300 Metern Distanz zur Wohnadresse sollen zum Umsteigen auf den Stadtbus veranlassen. Erfahrungszahlen aus anderen Kleinstädten lassen die Prognose zu, dass die neuen Linien ein ausreichendes Potenzial an Fahrgästen haben werden. Ob diese Erwartungen zutreffen und ob allenfalls noch Anpassungen an der Linienführung erforderlich sind, soll ein dreijähriger Versuchsbetrieb zeigen. Dieser ist ab Dezember 2008 (Fahrplanwechsel) geplant. Der Zeitpunkt bietet sich an, weil vorgängig die Baustellen der Kernprojekte 1 und 2 abgeschlossen werden sollen. Ob der Stadtbus Ende 2011 definitiv eingeführt wird, entscheiden Stadtrat und Stadtparlament auf Grund des Erfolgs des Testbetriebs.

Das Stadtparlament hat im Februar 2007 einen Kredit von 1,58 Mio. Franken aus dem allgemeinen Haushalt mit einer Zweidrittel-Mehrheit genehmigt. Weil das Referendum zustande gekommen ist, wird diese Urnenabstimmung nötig.

Das Stadtparlament beantragt für einen dreijährigen Stadtbus-Versuchsbetrieb einen Verpflichtungskredit von netto CHF 1'580'000 anzunehmen.

Stadtentwicklung Gossau, Überblick

Die Leitsätze der Stadtentwicklung wurden am 15. Juni 2001 vom Stadtrat verabschiedet und vom Stadtparlament am 5. Februar 2002 einstimmig beschlossen. Darin ist als Zielsetzung formuliert, dass die Aufenthaltsqualität und Attraktivität im Stadtkern und Stadtzentrum massgeblich verbessert werden soll. Dazu muss der Strassenverkehr im Stadtkern (Altstadt) und im Stadtzentrum bis 2017 markant reduziert werden (siehe Leitsätze der Stadtentwicklung, Ziele 2.2 bis 2.5). Eine Stärke des Einkaufsstandortes Gossau ist die gute Erreichbarkeit durch den motorisierten Verkehr. Daher soll in der Altstadt der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr weiterhin möglich sein. Für den innerörtlichen Durchgangsverkehr soll hingegen eine alternative Zentrumsquerung bereitgestellt werden. Gleichzeitig werden die Bedingungen

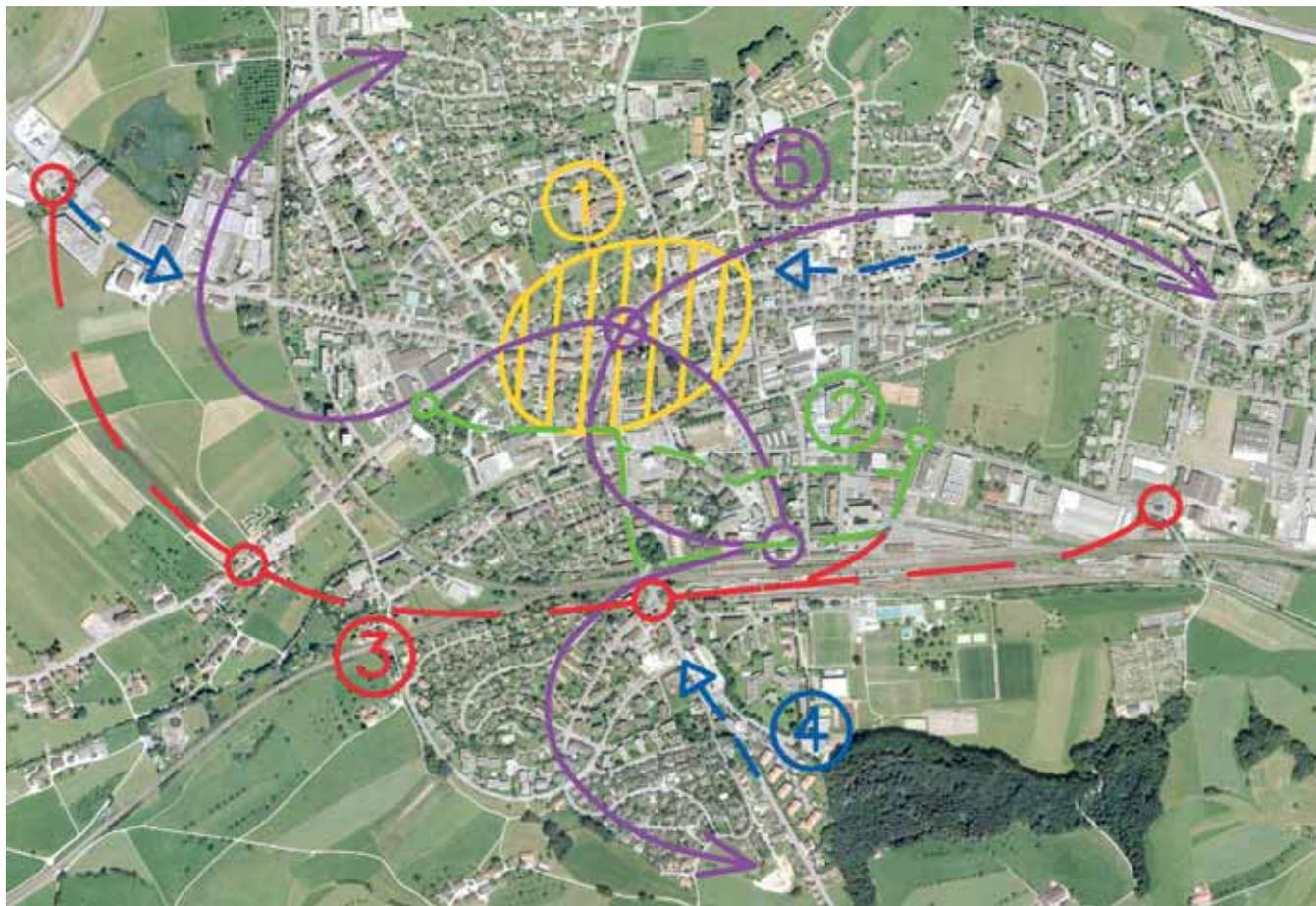
für Fuss- und Radverkehr im Stadtkern massiv verbessert. Ein Stadtbuss mit einem attraktiven Angebot soll die Quartiere besser an das Zentrum anbinden und damit eine Alternative zum Auto bilden. So wird ein Beitrag zur Entlastung des Stadtkerns vom motorisierten Verkehr geleistet.

Die vom Stadtrat erarbeiteten Massnahmen sind der Öffentlichkeit im Sommer 2005 als Kernprojekte 1–5 vorgestellt und seither verfeinert worden:

Mit dem Kernprojekt 1 (Aufwertung Altstadt) soll auf der St.Gallerstrasse und auf der Herisauerstrasse im Zentrumsbereich die Koexistenz aller Verkehrsarten ermöglicht werden. Der Kanton hat im Februar 2007 die Ingenieurarbeiten für dieses Projekt vergeben. Die Detailbearbeitung er-

folgt in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt. Das Ergebnis der kantonalen Planung wird dem Stadtrat zur Vernehmlassung unterbreitet. Dieser Beschluss wird vom Stadtparlament verabschiedet und unterliegt dem fakultativen Referendum (Art. 10 lit. k Gemeindeordnung). Der Stadtrat geht derzeit davon aus, dass dieser Prozess nach den Sommerferien stattfindet.

Das Kernprojekt 2 (alternative Zentrumsquerung) ist der zentrale Abschnitt der gesamten Südverbindung. In der Vernehmlassung im Sommer 2005 wurde grossmehrheitlich die Achse Mooswiesstrasse – Quellenhofstrasse – Poststrasse – Ringstrasse für diese Zentrumsquerung (anstelle der Variante Bahnhofplatz) favorisiert. Gestützt darauf beantragen Stadtrat



Die fünf Kernprojekte des Stadtentwicklungskonzeptes Gossau im Überblick:

1 Aufwertung Altstadt

2 alternative Zentrumsquerung

3 Spange Bahntrasse (Option wahren)

4 Verkehrs- und Staumanagement

5 Stadtbuskonzept

Kernprojekt 2, Alternative Zentrumsquerung

Allgemeines

Die Leitsätze der Stadtentwicklung geben als Ziel vor, dass der motorisierte Verkehr im Stadtkern (Altstadt) bis 2017 gegenüber dem Stand von 2002 um 50 Prozent reduziert wird. Dies lässt sich nur erreichen, wenn ein Teil des innerstädtischen Ost-West-Verkehrs auf eine zweite Achse verlegt wird.

Von mehreren geprüften Linienführungen hat sich klar diejenige über die Post- und Quellenhofstrasse zur Mooswiesstrasse als geeignetste erwiesen. Ortskundige nutzen schon heute diese Achse als Alternative zur St. Gallerstrasse. Sie hat insbesondere den Vorteil, dass sich wenig Umwegfahrten ergeben und der Verkehr weitgehend über das bestehende Strassennetz abgewickelt werden kann. Konfliktpunkte ergeben sich bei der Querung von Wohngebieten (Lärm) und beim Fussgängerübergang an der Kreuzung Bahnhof-/Poststrasse. Die Achse soll so optimiert werden, dass sie als zweite Zentrumsquerung dienen und die Verkehrsentslastung auf der St. Gallerstrasse ermöglichen kann. Die Verkehrsführung soll für Anwohner und Umwelt verträglich sein.

Abgesehen von den beiden Knoten am Marktplatz (Herisauer-/Post-/Ringstrasse) und an der Flawilerstrasse (Flawiler-/Ring-/Gerenstrasse) tangiert die Linienführung der alternativen Zentrumsquerung ausschliesslich Gemeindestrassen. Deshalb kann die Stadt die Massnahmen zur verkehrstechnischen Verbesserung der alternativen Zentrumsquerung auch weitgehend selbstständig und rasch umsetzen. Ein beträchtlicher Teil der in diesem Abschnitt geplanten Investitionen in Strasse, Werkleitungen (Erdgas, Trinkwasser, Elektrizität) und Kanalisation fällt in den nächsten Jahren ohnehin an. Es handelt sich um voraussichtlich 4,74 Mio. Franken.

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen auf dem Abschnitt Ringstrasse bis Mooswiesstrasse kann als erste Etappe das «Herzstück» der Südverbindung realisiert werden. Eine markante Verkehrsentslastung der Altstadt wird jedoch erst erreicht, wenn die Verbindung Industrie-/Mooswiesstrasse im Osten und die Westspange (Verbindung Flawiler-/Wilerstrasse) im Westen erstellt ist. Entsprechende positive Entscheide vorausgesetzt, könnten diese bereits in den Jahren 2009/2010 gebaut sein.

Projektbeschreibung

Bei seinen Planungen zielt der Stadtrat darauf ab, dass die künftige durchgehende Südverbindung (vom Kreisel Eichen bis zur Industriestrasse) in Abtausch mit der St. Gallerstrasse in das Kantonsstrassennetz übernommen wird. Der entsprechende Entscheid wird später fallen. Allerdings muss die alternative Zentrumsquerung bereits jetzt die Anforderungen an eine Kantonsstrasse erfüllen. Auch wenn im Rahmen der Detailprojektierung noch verschiedene Punkte zu klären sind (z. B. Knotengestaltungen), hält das vorliegende Projekt gemäss Beurteilung durch die zuständigen Stellen des Kantons die Standards für Kantonsstrassen ein.

Parallel zur Planung der Massnahmen am Strassenkörper wurde auch der Zustand von Kanalisationen und Werkleitungen überprüft. Wo Erneuerungsbedarf bestand, wurden die damit im Zusammenhang stehenden Kosten in das vorliegende Projekt integriert, obwohl sie keinen unmittelbaren Zusammenhang aufweisen sondern in den nächsten Jahren ohnehin angefallen wären («Ohnehinkosten»). Die damit verbundenen Aufwendungen werden über Gebühren und Beiträge gemäss Abwasserreglement gedeckt und belasten den allgemeinen Stadthaushalt nicht.



Für den Verkehrsknoten am Marktplatz lassen sich taugliche Lösungen finden.

Die Strassendimensionierung und die Knotengeometrie genügen grundsätzlich den Anforderungen an eine Kantonsstrasse. Bauliche Massnahmen an Knoten liegen in der Hoheit des Kantons (Knoten Post-/Herisauer-/Ringstrasse; Einmündung Ring-/Flawilerstrasse), daher sind diese nicht Bestandteil des Kernprojektes 2. Dem Kanton wurde jedoch Antrag zur Anpassung dieser Knoten gestellt, Ergebnisse sind noch im Sommer 2007 zu erwarten.

Im östlichen Teil der Ringstrasse (Abschnitt Sonnenstrasse bis Herisauerstrasse) sind vorerst nur minimale Anpassungen vorgesehen. Weitergehende Überlegungen (Verbreiterung) könnten

ein Thema sein, falls eine Neuüberbauung im Bereich Herisauer-Ringstrasse zur Diskussion steht.

Der Ausbau einzelner Strassenabschnitte mit hohem Sanierungsbedarf (z. B. Ring- und Quellenhofstrasse) war in den letzten Jahren im Hinblick auf das Stadtentwicklungskonzept zurückgestellt worden. In den Strassenbaukosten sind auch die Aufwendungen für Landerwerb und angemessene Lärmschutzmassnahmen eingerechnet.

Die Stadtwerke haben den Ersatz der Trinkwasserleitungen im Abschnitt Quellenhof-/ Negrelli-/Mooswiesstrasse bereits in frühere Budgets aufgenommen. Aus Gründen der Koordination mit den übrigen Strassenbau- und Werkleitungsarbeiten wurden diese jedoch zurückgestellt. Die Aufwendungen für die Sanierung und Erneuerung der Trinkwasserleitungen werden über Gebühren gemäss Trinkwassertarif gedeckt und belasten den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

Auf mehreren Abschnitten der Zentrumsquerung sind die Erdgasleitungen noch in Grauguss ausgeführt. Dieses Material wird seit rund 40 Jahren wegen seiner Schadenanfälligkeit nicht mehr verwendet. Die Sicherheitsbestimmungen des Verbandes Schweizerischer Gas- und Wasserfachleute verlangen, dass Graugussleitungen wo immer möglich ersetzt werden. Ersatzbedarf besteht insbesondere, wenn an Strassenabschnitten Sanierungsarbeiten ausgeführt werden. Die Graugussleitungen sollen durch Polyethylenleitungen (PE-Leitungen) ersetzt werden.

Die Erneuerung der Erdgasleitungen wird mittels Gebühren gemäss Erdgastarif gedeckt und belastet den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

In den Abschnitten Ringstrasse und Quellenhof-/Negrellistrasse ist eine Verbesserung der Elektrizitäts-Versorgungssicherheit unausweichlich. Der Investitionsaufwand für die Erneuerung der Elektrizitätsleitungen wird über Gebühren gemäss Elektrizitätstarif gedeckt und belastet den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

Knoten Flawilerstrasse

Solange die Verbindung Wilerstrasse – Flawilerstrasse (Westspange) nicht in Betrieb ist, beginnt das Kernstück der alternativen Zentrumsquerung am Knoten Flawiler-/Ringstrasse. Die beiden Einmündungen Gerenstrasse und Ringstrasse in die Flawilerstrasse sind um rund 40 m versetzt. Dies stellt für die Knotengeometrie eine besondere Herausforderung dar. Ein allfälliger Knotenausbau erfolgt erst, wenn die Weiterführung der Südverbindung Richtung Westspange beschlossen ist. Mit Rücksicht auf den allfälligen Busbetrieb soll einzig die Einmündung Gerenstrasse mit einem Trottoir ergänzt werden. Dafür wird mit Investitionskosten von CHF 70'000 gerechnet.

Im Zusammenhang mit der Überbauung Bachwisen wird eine neue Kanalisationsleitung über die Flawilerstrasse geführt und rund 80 Meter in der Gerenstrasse verlegt. Die Kosten sind Teil des bereits vom Parlament genehmigten Kanalisationsneubaus Bachwisen. Im Abschnitt Ringstrasse bis Gerenstrasse muss die

Grauguss-Erdgasleitung durch eine PE-Leitung ersetzt werden (CHF 40'000).

Ringstrasse

Im westlichen Abschnitt (Flawiler- bis Sonnenstrasse) weist die Ringstrasse eine ungenügende Kofferung und eine zu geringe Belagsstärke auf. Der Ausbau dieses Teilstücks war im Hinblick auf die Stadtentwicklung mehrfach zurückgestellt worden. In dieser Zeit wurde der Strassenkörper lediglich repariert, um die Betriebstauglichkeit zu erhalten. Mit der Zentrumsquerung und der damit zusammenhängenden Verkehrsbelastung ist ein Ausbau unumgänglich. Ausgeführt werden eine Kofferung mit einer Stärke von 50 cm, ein Belag von 15 cm Stärke und neue Randabschlüsse. Die Ringstrasse wird auf einer Länge von rund 240 m auf 7,20 m ausgebaut und als Kernfahrbahn (mit beidseitigem Radstreifen von 1,40 m) ausgestaltet. Die Trottoirs werden von heute 1,50 m auf 2,00 m verbreitert. Die Kosten für den dazu erforderlichen Landerwerb sind im Kostenvoranschlag enthalten. Mit dem Strassenbau soll die Kanalisationsleitung im Abschnitt Friedegg- bis Sonnenstrasse ersetzt werden. Diese weist einen zu geringen Durchmesser auf, was bereits heute immer wieder Rückstaus und Überschwemmungen von Kellerräumen verursacht. Auf einer Strecke von 70 m wird der bestehende Kanal durch einen mit einem 90 cm Durchmesser ersetzt. Im Abschnitt Friedegg- bis Flawilerstrasse ist auf einer Strecke von 70 m ein neuer Kanal mit 40 cm Durchmesser vorgesehen. Zwischen Flawiler- und Sonnenstrasse wird die Erdgas-Graugussleitung durch eine PE-Leitung ersetzt. Das Leitungsstück

Kostenübersicht	Strasse	Kanal	Wasser	Erdgas	Elektrizität	Total
Knoten Flawilerstrasse	70'000	0	0	40'000	0	110'000
Ringstrasse	1'590'000	360'000	0	180'000	74'000	2'204'000
Knoten Herisauerstrasse	320'000	0	0	0	0	320'000
Quellenhof-/Negrellistrasse	1'615'000	230'000	108'000	150'000	325'000	2'428'000
Mooswiesstrasse	645'000	140'000	230'000	365'000	0	1'380'000
Total	4'240'000	730'000	338'000	735'000	399'000	6'442'000

ist Teil der Versorgungslinie vom Erdgas-speicher Degenau zum Industriegebiet Ost. Um für die Zukunft eine markante Verbesserung der Versorgungssicherheit mit Elektrizität zu erreichen, soll in der Ringstrasse eine neue Rohranlage verlegt werden.

Im Teilstück von der Sonnen- bis zur Herisauerstrasse sind vorerst keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Für eine spätere Umklassierung zur Kantonsstrasse wären solche allerdings unumgänglich.

Knoten Marktplatz

(Post-/Herisauer-/Ringstrasse)

Beim Marktplatz quert die Zentrumsquerung die Herisauerstrasse. Bauliche Eingriffe sind hier jedoch erst sinnvoll, wenn die durchgehende Südverbindung die Funktion der Zentrumsentlastung vollständig übernehmen kann. Für einen einwandfreien Verkehrsfluss (mit Busbevorzugung) ist dann eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Baulichen Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton erst im Zeitpunkt der Knotensanierung ausgeführt.

Die unbedeutende Verkehrsbeziehung von der Ringstrasse zum Ochsenkreisel

wird mittels Linksabbiegeverbot unterbunden. Damit kann der Verkehrsfluss leicht verbessert werden.

Poststrasse

An der Poststrasse sind keine baulichen Veränderungen erforderlich. Für die Schrägparkplätze bei der Post sind kantonsstrassen-taugliche Lösungen in Arbeit. Allfällige Aufwendungen gehen zu Lasten der Laufenden Rechnung.

Knoten Lindenplatz

(Post-/Bahnhof-/Quellenhofstrasse)

Beim Lindenplatz kreuzt die alternative Zentrumsquerung die wichtige Fussgänger-Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt. Mit einer entsprechenden Gestaltung soll eine niedrige Geschwindigkeit beim motorisierten Verkehr herbeigeführt und die Sicherheit der Fussgänger erhöht werden. Fussgängerstreifen und Mittelinseln werden so angeordnet, dass rasche und sichere Quermöglichkeiten bestehen. Am Lindenplatz wird ein neues Trottoir erstellt. In der Detailprojektierung wird noch weiteres Optimierungspotenzial gesucht.

Der Strassenaufbau erfüllt die Anforderungen für die Zentrumsquerung. Hinge-

gen sind Mittelinseln auf der Post- und der Quellenhofstrasse sowie das Trottoir beim Lindenplatz zu erstellen. Ebenfalls ist im Kreuzungsbereich ein neuer Deckbelag vorgesehen.

Quellenhof- und Negrellistrasse

Zwischen Bahnhofstrasse und Hirschenstrasse wird die Quellenhofstrasse von 6,0 auf 7,20 Meter verbreitert und als Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen von 1,40 m markiert. Das Trottoir wird nach Norden verschoben. Deshalb und wegen der notwendigen Werkleitungsarbeiten muss die Strasse neu gebaut werden. Sie wird eine Kofferstärke von 50 cm und einen Belag von 15 cm Stärke sowie neue Randabschlüsse erhalten. Die nordseitigen Alleebäume werden neu gepflanzt. Für die Verbreiterung der Strasse muss Boden ab privaten Grundstücken erworben werden.

Das Geviert Mooswies-/Hirschen-/Quellenhof-/Negrellistrasse wird bereits heute von vielen Verkehrsteilnehmern im Gegenuhrzeigersinn befahren. Mit geeigneten Massnahmen soll dieser zweckmässige Verkehrsfluss noch mehr favorisiert werden. Von der Hirschen- bis zur Negrelli-



Das bestehende Strassennetz wird vom Knoten Flawilerstrasse (Abzweiger Geren- und Ringstrasse) bis zur Jägerstrasse für die Anforder

strasse bleibt die Geometrie der Quellenhofstrasse unverändert. Allerdings müssen Koffering und Belag auf die erwarteten Belastungen ausgerichtet und die Randabschlüsse saniert werden. Der Belag der Negrellistrasse muss ohnehin in den nächsten Jahren durch einen stärkeren ersetzt werden.

In sämtlichen Strassenzügen in diesem Bereich werden die Stadtwerke veraltete Graugussleitungen für Trinkwasser und Erdgas sowie die Bleikabel der Elektrizitätsversorgung durch Leitungen neuer Technologie ersetzen.

Mooswiesstrasse

Um für die künftige Mehrbelastung gewappnet zu sein, muss die Mooswiesstrasse entsprechend ausgebaut werden. In verschiedenen Abschnitten werden die Tragschicht und die Verschleisschicht in erforderlicher Stärke neu erstellt. Hingegen kann auf Strassenverbreiterungen oder -einengungen oder eine Änderung der Strassengeometrie verzichtet werden. Mit rund 8 Metern Breite genügt die Strasse auch den künftigen Ansprüchen. Zwischen Negrelli- und Hirschenstrasse wird die Kanalisation auf einer Länge von

rund 70 Metern erneuert, da die bestehenden Rohre schadhaft sind und diverse undichte Stellen aufweisen. Diese Erneuerung rechtfertigt sich umso mehr, als der schadhafte Kanal im Grundwasserbereich liegt.

Die Stadtwerke werden zwischen der Jägerstrasse und der Pump- respektive der Reglerstation Mooswies die Trinkwasser- und die Erdgasleitung durch zeitgemässe PE-Leitungen ersetzen.

Lärmschutz

Mit der Verkehrszunahme auf der Zentrumsquerung werden Wohnliegenschaften stärker mit Verkehrslärm belastet. Dem wird mit Lärmschutzmassnahmen begegnet, welche mit den Eigentümern abgesprochen werden. Möglich sind Massnahmen an der Quelle (Temporegime, Belag), im Umgebungsbereich (Lärmschutzwände, Sekundärbauten) oder am Gebäude (Lärmschutzfenster, Wintergärten). Je nach Situation werden in Absprache mit den Eigentümern die zielführenden Möglichkeiten eingesetzt.

Kosten und Finanzierung

Für die baulichen Massnahmen für die al-

ternative Zentrumsquerung besteht ein Vorprojekt. Dieses wird nach Zustimmung der Stimmbürgerschaft zum Rahmenkredit bis zum Ausführungsprojekt verfeinert. Die in dieser Vorlage gemachten Angaben zu den mutmasslichen Kosten in den einzelnen Abschnitten basieren auf Erfahrungswerten des Tiefbauamtes und der Stadtwerke.

Die mutmasslichen Gesamtkosten von CHF 6'442'000 werden aus verschiedenen Quellen finanziert: Der Strassenbau (inkl. Lärmschutzmassnahmen und Landerwerb) von insgesamt 4,24 Mio. Franken geht zu Lasten der Investitionsrechnung des Stadthaushaltes. Die Investitionen werden zu Lasten der Laufenden Rechnung des städtischen Haushaltes abgeschrieben und verzinst.

Die Investitionen von insgesamt 730'000 Franken sowie die Abschreibungen für die Kanalisationen werden mit Beiträgen und Gebühren gemäss Abwasserreglement finanziert und belasten den Allgemeinen Stadthaushalt nicht. Die Sanierung und Erneuerung von Trinkwasser-, Elektrizitäts- und Erdgasleitungen von CHF 1'472'000 wird über die Stadtwerke mit Beiträgen



ungen als zweite Zentrumsquerung ausgebaut. In verschiedenen Abschnitten wird dies genutzt, um Werkleitungen und Kanalisation zu erneuern.

und Gebühren nach den Tarifen Elektrizität, Erdgas und Trinkwasser finanziert und belastet den städtischen Haushalt ebenfalls nicht.

Gemäss Finanzplanung 2007 – 2011 ist von einem durchschnittlichen jährlichen Investitionsvolumen von rund 15 Mio. Franken auszugehen. Die daraus resultierenden Kapitalkosten und Abschreibungen werden den allgemeinen Stadthaushalt stark beanspruchen, soweit nicht Spezialfinanzierungen involviert sind. Mit diesem Investitionsbedarf wird eine Steuerfusserhöhung unausweichlich werden.

Ohnehinkosten

Wie oben dargelegt, wurden Kosten in das Projekt «Alternative Zentrumsquerung» integriert, welche mit diesem keinen direkten Zusammenhang haben. Diese werden als «Ohnehinkosten» bezeichnet, das heisst als Kosten, welche kurzfristig (bis 2 Jahre) und mittelfristig (bis 8 Jahre) in Bezug auf Instandstellung, Unterhalt oder Ersatz ohnehin anfallen würden. In diesem Sinne sind von den beantragten CHF 6,44 Mio. fast drei Viertel, das heisst CHF 4,74 Mio. Ohnehinkosten. Die reinen, durch die alternative Zentrumsquerung verursachten, Kosten betragen somit rund CHF 1,7 Mio.

Ausführung

Die baulichen Massnahmen an den einzelnen Abschnitten der Zentrumsquerung müssen in der Ausführungsplanung noch feiner aufeinander abgestimmt werden. Für die Ausbautvorhaben Ringstrasse (Abschnitt Flawiler- bis Sonnenstrasse) und für die Massnahmen an Quellenhof- und Negrellistrasse sind noch Planaufgaben nötig. Die Verkehrsführung während der Bauphase und das Baustellenmanagement werden vorgängig zusammen mit den Grundeigentümern und den Fachgeschäften festgelegt. Ebenfalls werden die Bauarbeiten auf die Arbeiten von Kanton und Stadt für die Aufwertung Altstadt (Kernprojekt 1) abgestimmt.

Abhängig von der Dauer und vom Ausgang allfälliger Rechtsmittelverfahren wird heute damit gerechnet, dass im Herbst 2007 mit ersten Arbeiten für die alternative Zentrumsquerung begonnen werden kann und diese im Sommer 2008 abgeschlossen sein sollten.

Projektnutzen

Die alternative Zentrumsquerung ist ein erster Baustein zur Erreichung der im Stadtentwicklungskonzept dargelegten Stossrichtung. Wenn die angestrebte Verkehrsreduktion im Zentrum erreicht werden soll, muss mit dem vorhandenen

Strassennetz intelligent umgegangen werden. Die alternative Zentrumsquerung ist die Voraussetzung für eine Reduktion des Verkehrs in Stadtkern und -zentrum. Und diese wiederum schafft die Grundlage für die Aufwertung im Stadtkern. Damit ist Kernprojekt 2 ein Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung der seit Jahren als unbefriedigend eingestuften Nutzung des Raumes in der Gossauer Altstadt. Es ist Voraussetzung dafür, dass für das Gebiet entlang der St. Galler- und Herisauerstrasse ein Mehrwert erzielt werden kann.

Beratung im Stadtparlament

Das Stadtparlament hat die Vorlage an zwei Sitzungen beraten. Mit 26 gegenüber 2 Stimmen wurde auf die Vorlage eingetreten. Zwischen der ersten und der zweiten Beratung hat die vorberatende Kommission nochmals verschiedene Fragen geklärt.

Das Parlament hat dem Rahmenkredit von CHF 6'440'000 mit 20 Ja- und 8 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung zugestimmt. In dieser Höhe untersteht der Kredit gemäss Art. 9 lit. b der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum und wird damit Gegenstand einer Urnenabstimmung.



Wo die Zentrumsquerung Wohngebiet tangiert (z.B. Quellenhofstrasse) sind Lärmschutzmassnahmen ein zwingender Bestandteil des Projektes.

Antrag

Für bauliche Massnahmen im Zusammenhang mit der Zentrumsquerung wird ein Rahmenkredit von CHF 6'440'000 (inklusive Mehrwertsteuer) gewährt.

Gossau, 17. April 2007

Präsidium Stadtparlament

Alfred Zahner
Präsident

Urs Salzmann
Stadtschreiber-Stv.

Kernprojekt 5, Versuchsbetrieb Stadtbus

Dank den regionalen Planungen (siehe Kasten) wird Gossau künftig noch besser ans Netz des öffentlichen Verkehrs (öV) angebunden sein. Bis zu deren Realisierung sollen auch die innerstädtischen öV-Lücken geschlossen werden. Dies soll mit einem Stadtbus geschehen, der durch dichter besiedelte Wohngebiete führt, die ausserhalb des Gehbereichs Bahnhof (rund 800 Meter) und/oder Zentrum (rund 600 Meter) liegen.

Primärer Handlungsbedarf für den Stadtbus besteht im Nordwesten (Quartiere Nelkenstrasse, Oberwatt, Rosenau) und im Südwesten (Quartiere Gozenberg, Talstrasse, Hochschoren, später Fenn/Geissberg). In Richtung Osten übernimmt die Busachse Gossau-St.Gallen (-Abtwil) die Aufgabe des Stadtbusses. Die Regionallinien Gossau – Arnegg – Waldkirch und Gossau – Andwil sollen unterstützende Stadtbusfunktion übernehmen. Die Linie zum Walter Zoo dient der Grundversorgung und kann je nach Versuchserfahrung später erweitert werden.

Linienführung

Es ist ein Versuchsbetrieb auf den zwei verknüpften neuen Linienästen «Nelken-

strasse» (Nelkenstrasse – Gerenstrasse – Zentrum – Bahnhof) und «Fenn-Geissberg» (Bahnhof – Multstrasse – Fenn/Geissberg) vorgesehen. Damit entsteht eine Direktverbindung Nelkenstrasse – Zentrum – Bahnhof – Fenn/Geissberg mit einer Gesamtlänge von 3,8 Kilometern und 15 Haltestellen. Diese weisen einen Abstand von durchschnittlich 300 Metern auf; im Zentrum ist der Abstand enger.

Je nach Resultat der Überprüfung des Herisauer Busnetzes wird der Stadtbus Gossau mit reduziertem Fahrplan nach Herisau verlängert und damit die bestehende Regionalbuslinie Gossau – Herisau ersetzen. Zu diesem Zweck muss der Fahrplan des Herisauer Linienabschnitts auf jenen des Stadtbusses Gossau abgestimmt werden.

Fahrplan und Takt

Der Stadtbus soll ein Impulsgeber für die weitere Zentrumsentwicklung und eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein. Gefragt ist somit ein Stadtbus, der attraktiv zum Einkaufen ist und nicht einer, der lediglich zur Grundversorgung beiträgt. Für einen attraktiven Stadtbus ist mindestens ein 15-Minuten-

Takt gefordert, wie ihn die erfolgreiche Buslinie Gossau – St.Gallen oder mehrheitlich der Frauenfelder Stadtbus fahren. Heute sind die Gebiete an der Bischofszellerstrasse mit einem Takt von rund einer bis drei Stunden erschlossen.

Der Stadtbus-Fahrplan soll optimale Anschlüsse an die Zugverbindungen Richtung St.Gallen und Zürich ebenso gewährleisten, wie an die Buslinien Gossau – AFG-Arena – St.Gallen (-Abtwil). Ein Fahrplankonzept ist vorhanden. Der definitive Fahrplan kann erst erstellt werden, wenn derjenige der Buslinie Gossau – Abtwil und der SBB-Fahrplan 2008 bekannt sind.

Im Versuchsbetrieb soll der Stadtbus werktags von 06.00 bis 20.00 Uhr und am Samstag von 07.00 bis 17.00 Uhr betrieben werden. Bei einem definitiven Betrieb ist dies aber nochmals zu prüfen und zu entscheiden.

Midi- oder Normalbusse?

Für den Stadtbusbetrieb auf der Linie Nelkenstrasse – Zentrum – Bahnhof – Fenn/Geissberg würde ein Midibus zwar genügen, für die Verlängerung nach

Regionale öV-Projekte

Das Stadtbuskonzept ist ausgerichtet auf verschiedene öV-Planungen in der Region:

Buskonzept Fürstenland: Das Amt für öffentlichen Verkehr sieht beim Busangebot im Dreieck Wil – Gossau – Bischofszell Optimierungsbedarf. Das Buskonzept Fürstenland soll auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 konkrete Verbesserungen bringen.

Gegenwärtig ist davon auszugehen, dass Gossau im Stunden-Takt mit Oberbüren (über Niederwil) und Niederbüren

sowie mit Waldkirch (über Arnegg) verbunden wird. In Arnegg werden die Abfahrzeiten von Bus und Bahn so ausgelegt, dass letztlich ein Halbstunden-Takt ins Gossauer Zentrum sichergestellt und damit Ziel 1.3 der Leitsätze beachtet ist. Auf der Linie Gossau – Andwil ist ein durchgehender Halbstunden-Takt vorgesehen.

öV-Erschliessung AFG-Arena: Mit der etappierten Eröffnung der AFG-Arena und deren Nebennutzungen (Einkaufen, Freizeit usw.) ab Herbst 2007

wird die öV-Erschliessung des Gebietes massgeblich verbessert. Vorgesehen sind eine Direktverbindung zwischen den Bahnhöfen Gossau und St.Gallen über die AFG-Arena im Viertelstunden-Takt und eine Linie Bahnhof Gossau – AFG-Arena – Abtwil im Halbstunden-Takt. Damit verbessert sich auch das Angebot auf der Achse Stadtzentrum – Metten-dorf – Industrie massgeblich. Allfällige innerörtliche Anpassungen (Haltestellen, Linienführung Industrie) im Sinne des Stadtbuskonzeptes sind möglich.

SBB-Angebotsplanung Ost: Diese Planung für das Bahnangebot in der Ostschweiz wird bis etwa 2013 umgesetzt. Gossau bleibt im Halbstunden-Takt in Richtung Zürich verbunden und wird zum 15/45-Knoten ausgebaut. In der Kernagglomeration St.Gallen (St.Gallen, Gossau, Herisau, Teufen, Wittenbach) wird die S-Bahn im Viertelstunden-Takt verkehren. Zudem soll die Linie St.Gallen – Gossau – Weinfelden auf Halbstundentakt verdichtet und damit Arnegg noch besser an Gossau angebunden werden.

Herisau wäre allenfalls ein Normalbus erforderlich. Welches Rollmaterial erforderlich sein wird, sollen Detailuntersuchungen zeigen. Die Stadtbuse sollen ein prägnantes Erscheinungsbild aufweisen und Teil des Marketings sein.

Bauliche Massnahmen

Die Strassengeometrie wird jedenfalls auf Standardbusse ausgerichtet. Damit wird grössere Flexibilität gewahrt. Für den Linienast «Nelkenstrasse» sind Anpassungen im Verkehrsregime erforderlich. Von der Bahnhofstrasse her muss ein Linkseinsmünden in die St. Gallerstrasse möglich sein, was im Kernprojekt 1 vorgesehen ist. Ausserdem müssen die Busse die Gerenstrasse (zwischen Bischofszeller- und Wilerstrasse) in Gegenrichtung befahren können. Dies sollte ohne wesentliche bauliche Anpassungen möglich sein.

Der für den Stadtbus vorgesehene Fahrplan setzt die Realisierung der in den Kernprojekten 1 und 2 enthaltenen Massnahmen voraus. Dies betrifft insbesondere die neuen Lichtsignalanlagen St. Galler-/Säntisstrasse und Flawiler-/Gerenstrasse sowie die Dosierungsmöglichkeit an der Herisauerstrasse (Lichtsignal Bad Friedensberg). Wenn diese Massnahmen zur Ge-

währleistung eines behinderungsarmen Busbetriebs nicht oder nicht vollumfänglich umgesetzt werden, sind verschiedene Übergangslösungen bis zur Realisierung der Westspange und der Zuflussdosierung aus Westen denkbar.

Versuchsbetrieb

In einem aussagekräftigen Versuchsbetrieb darf der Bus nicht durch die Strassenbauarbeiten für die Kernprojekte 1 (Aufwertung Altstadt) oder 2 (Zentrumsquerung) behindert werden. Deshalb beginnt der Versuch mit dem Fahrplanwechsel am 1. Dezember 2008. Die Jahre 2009 bis 2011 gelten als eigentliche Versuchsjahre. Nach dieser Zeitspanne sollte der Linienast «Nelkenstrasse» durchschnittlich 600 Fahrgäste pro Betriebstag verzeichnen, der Linienast «Fenn-Geissberg» 400 Fahrgäste.

Der Stadtrat wird dem Parlament in der ersten Hälfte 2011 über die Resultate Bericht erstatten und seine Anträge stellen. Während dieser Phase wird der Busbetrieb weitergeführt. Dies ist insbesondere notwendig, wenn die Resultate eine definitive Einführung des Angebotes rechtfertigen. Falls dies beantragt wird, werden auch alle dafür erforderlichen baulichen

und betrieblichen Massnahmen zur Entscheidung unterbreitet.

Zeigt sich aber bereits früher deutlich, dass der Stadtbus ungenügende Akzeptanz findet und die gesetzten Ziele auch nach zwei Jahren offensichtlich nicht erreicht werden, wird der Stadtrat über einen frühzeitigen Abbruch des Versuchsbetriebes zu entscheiden haben.

Abhängigkeiten

Der Versuchsbetrieb ist auf die übrigen Massnahmen des Stadtentwicklungskonzeptes, namentlich auf die Kernprojekte 1 (Aufwertung Altstadt) und 2 (alternative Zentrumsquerung) abzustimmen. Abhängigkeiten ergeben sich zudem vom Fortschritt der Überbauung Fenn-Geissberg. Mit heutigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass der Versuchsbetrieb im Dezember 2008 anlaufen wird.

Kosten und Finanzierung

Das vorgesehene Angebot verursacht während der Versuchsphase jährlich folgende Aufwendungen:

Brutto-Betriebskosten	CHF 730'000
Geschätzte Einnahmen *	CHF 220'000
Netto-Betriebskosten	CHF 510'000

Stellungnahme des Referendumskomitees

Innerhalb weniger Tage ist das Referendum gegen den Verpflichtungskredit «Stadtbuss-Versuchsbetrieb» mit über 1'500 gültigen Unterschriften erfolgreich zustande gekommen.

Die Stadt Gossau profitierte in der Vergangenheit von einem tiefen Steuersatz und guter Infrastruktur und erwarb sich so einen regionalen Standortvorteil um wichtiges Steuersubstrat. In jüngster Zeit hat sich dieser Vorteil jedoch stetig verkleinert. Im Vergleich zu unseren Nachbargemeinden verlor Gossau stark an (Steuer-)Attraktivität. Grosse

Bauvorhaben wie z. B. das neue Oberstufenzentrum stehen an und belasten unser Gemeindebudget bereits. Allein der Stadtbuss-Versuchsbetrieb kostet jährlich zusätzlich 2 Steuerprozent. Geld, das für wichtigere Investitionen dringend gebraucht wird.

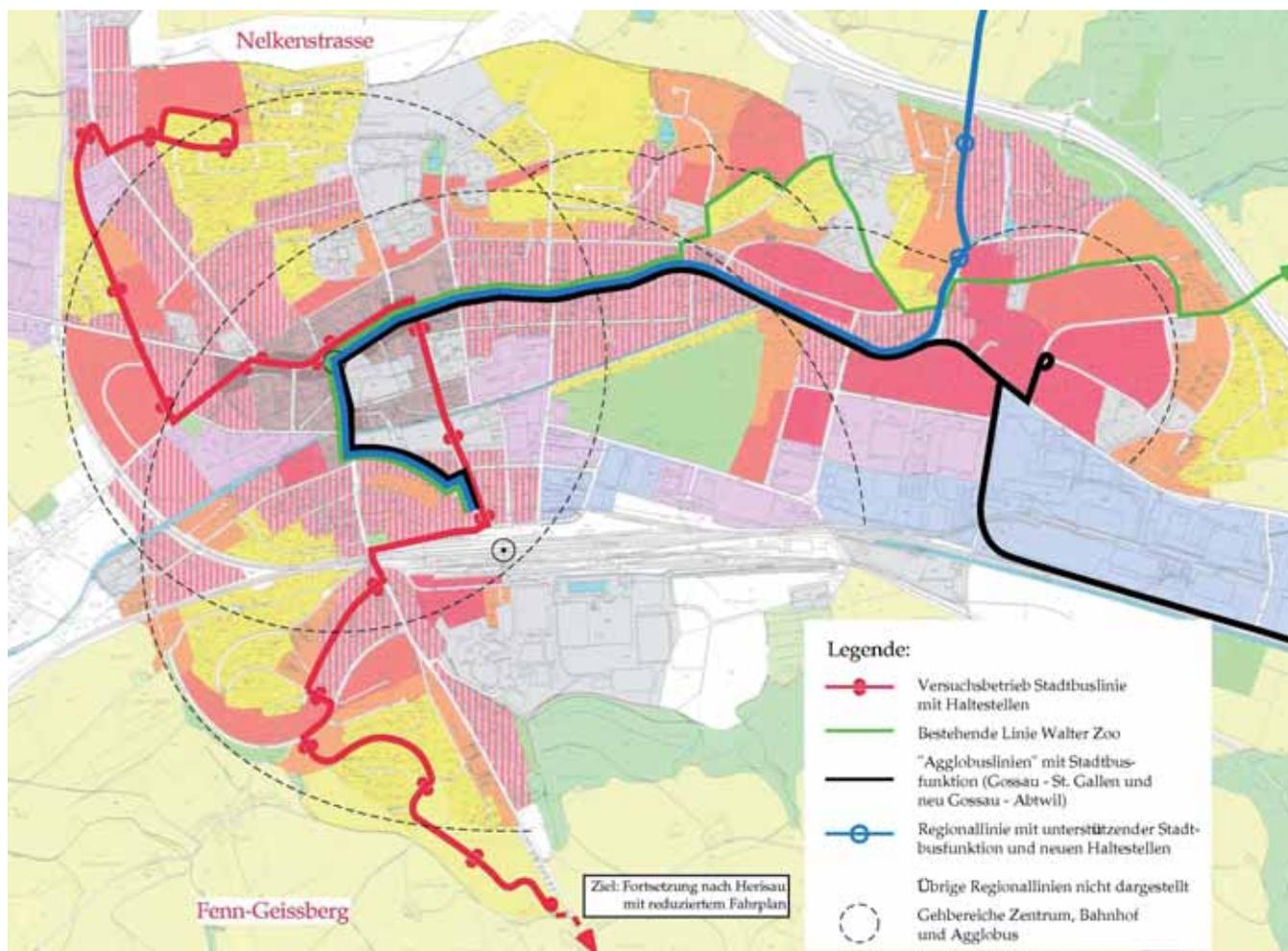
Die vorgesehene Linienführung ist sehr fragwürdig. Das Angebot, für welches kein ausreichendes Bedürfnis vorhanden ist, richtet sich nicht nach der Nachfrage und führt durch Quartiere, welche bereits heute durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Die in der Vorlage ange-

strebten Frequenzahlen sind unrealistisch und selbst Verkehrsexperten korrigieren die Passagierzahlen nach unten. Der Stadtbuss-Versuchsbetrieb konkurrenziert andere Busprojekte und gefährdet somit die bestehenden Buslinien in der Region Gossau-Arnegg. Es fehlt ein flächendeckendes Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr mit Etapierung und Terminen.

Der Zeitpunkt für die Einführung eines Versuchsbetriebes ist nicht richtig und die Prioritäten sind falsch gesetzt. In der Gossauer Stadtentwicklung stehen verschiedene, grössere

Kernprojekte an, welche der Bevölkerung ebenfalls zur Abstimmung vorgelegt werden müssen. Bevor der Ausgang dieser richtungweisenden Urnengänge nicht klar ist, erscheint der Stadtbuss wie eine flankierende Massnahme ohne Hauptmassnahmen.

Mit einem Nein zum Stadtbuss-Versuchsbetrieb sagen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger nicht grundsätzlich Nein zum öffentlichen Verkehr. Auch sind die anderen Stadtentwicklungsprojekte nicht gefährdet. Sie trennen jedoch Dringendes von Wünschbarem.



Die vorgesehene Stadtbuslinie ergänzt das restliche Busangebot ideal.

* Die Einnahmen sind vorsichtig auf 30 Prozent geschätzt. Der Stadtbus Wil (30-Minuten-Takt) weist einen Kostendeckungsgrad von 30 Prozent auf, derjenige von Frauenfeld (15-Minuten-Takt) einen von gegen 50 Prozent. Aufgrund von Erfahrungs- und Vergleichswerten gehen Fachleute davon aus, dass nach der dreijährigen Versuchsphase auf dem Linienast «Nelkenstrasse» täglich rund 800 Fahrgäste und auf dem Linienast «Fenn-Geissberg» rund 500 Fahrgäste pro Tag verkehren werden.

Für den Versuchsbetrieb sind kleinere bauliche Massnahmen von rund CHF 50'000 erforderlich, Haltestellenmarkierungen und -bezeichnungen, Abfalleimer oder Sitzgelegenheiten. Diese Mittel werden voraussichtlich ins Budget 2008 aufgenommen. Somit besteht ein gesamthafter Finanzbedarf von CHF 1'580'000. Der Stadtrat beantragt den Verpflichtungskre-

dit für die Netto-Betriebskosten. Diese werden aus dem allgemeinen Stadthaushalt finanziert und sind in der Finanzplanung 2007 – 2011 enthalten. Im Rahmen der Krediterteilung werden sie durch das Stadtparlament im gegebenen Zeitpunkt in die jährlichen Budgets aufgenommen.

Beratung im Stadtparlament

Das Stadtparlament ist an der Sitzung vom 8. Februar 2007 mit 15 gegenüber 12 Stimmen auf die Vorlage eingetreten. Dem Verpflichtungskredit von CHF 1'580'000 hat das Parlament mit 19 Ja- und 8 Nein-Stimmen bei einer Absenz zugestimmt.

Im Nachgang ist mit über 1'500 gültigen Unterschriften erfolgreich das Referendum zu diesem Beschluss ergriffen worden. Damit wird dieser Kredit Gegenstand einer Volksabstimmung.

Antrag

Für einen dreijährigen Stadtbus-Versuchsbetrieb wird ein Verpflichtungskredit von netto CHF 1'580'000 (inklusive Mehrwertsteuer) erteilt.

Gossau, 17. April 2007

Präsidium Stadtparlament

Alfred Zahner
Präsident

Urs Salzmann
Stadtschreiber-Stv.