

Alternative Zentrumsquerung Ringstrasse bis Mooswiesstrasse; Rahmenkredit

1. Ausgangslage

1.1. Leitsätze der Stadtentwicklung

Die Leitsätze der Stadtentwicklung wurden am 15. Juni 2001 vom Stadtrat verabschiedet und vom Stadtparlament am 5. Februar 2002 beschlossen. Darin werden unter dem Titel „Gossau - die Erlebnisstadt“ die Ansprüche für Stadtkern und Stadtzentrum und die entsprechenden Ziele formuliert. Im Interesse einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivitätssteigerung sollen bis 2017 markante Reduktionen des Strassenverkehrs im Stadtkern (Altstadt) und im Stadtzentrum erreicht werden (siehe Leitsätze der Stadtentwicklung, Ziele 2.2 bis 2.5).

1.2. Umsetzung im Stadtentwicklungskonzept

Die erwähnten Ziele wurden formuliert aus der Erkenntnis heraus, dass eine Stärke des Einkaufsstandortes Gossau unter anderem in der guten Erreichbarkeit durch den motorisierten Verkehr besteht. Entsprechend soll in der Altstadt der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr weiterhin möglich sein, für den Durchgangsverkehr soll aber eine alternative Zentrumsquerung bereitgestellt werden. Gleichzeitig sind mit einer entsprechenden Strassenraumgestaltung die Bedingungen für Fuss- und Radverkehr im Stadtkern massiv zu verbessern und mit zusätzlichen und intensivierten Busangeboten ein Umsteigeeffekt zu erzielen. Die vom Stadtrat erarbeiteten Massnahmen sind der Öffentlichkeit im Sommer 2005 als Kernprojekte 1-5 vorgestellt und in die Vernehmlassung gegeben worden. Gestützt auf die eingegangenen 38 Stellungnahmen von Körperschaften, Organisationen, Vereinen und Privaten sind in der Folge die einzelnen Kernprojekte weiter vorangetrieben worden. Der gegenwärtige Stand der Bearbeitung kann wie folgt zusammengefasst werden:

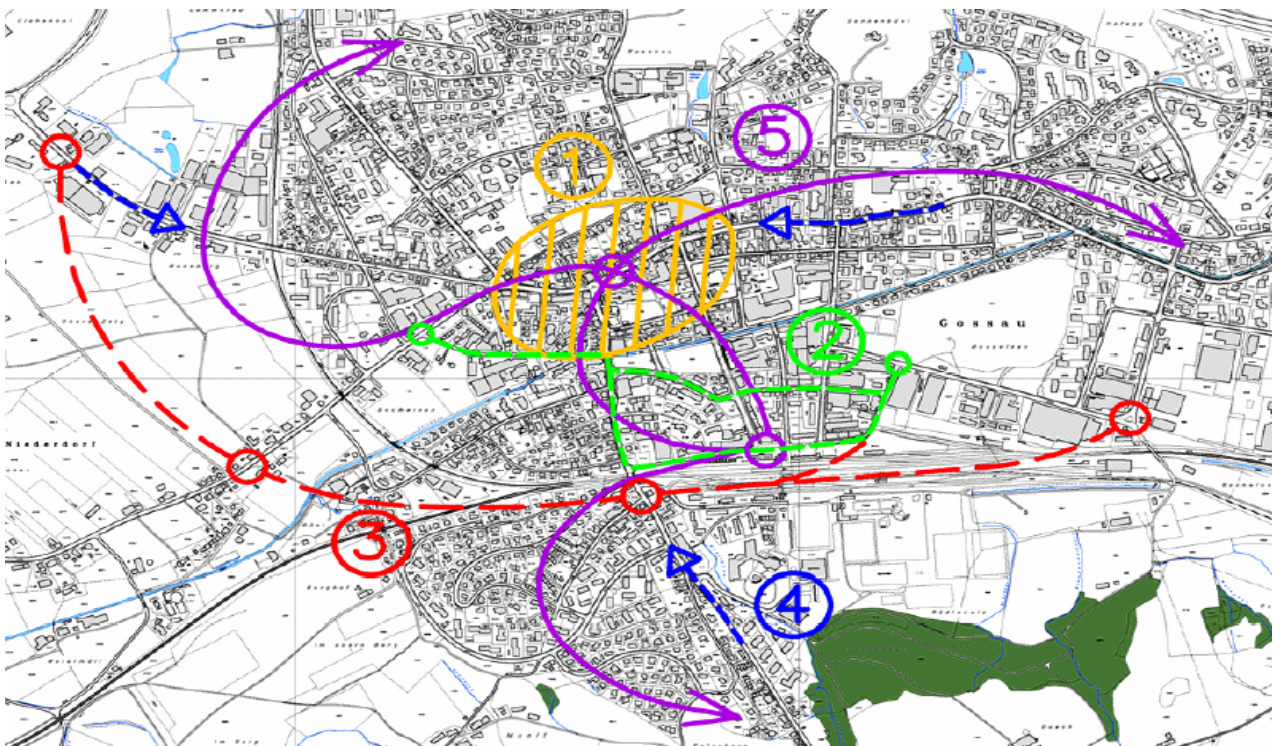


Abb. 1: Die fünf Kernprojekte

Aufwertung Altstadt (Kernprojekt 1): Mit diesem Vorhaben soll auf der St.Gallerstrasse (Gröbliplatz bis Gerbhof) und auf der Herisauerstrasse (Kirchplatz bis Ringstrasse) die Koexistenz aller Verkehrsarten ermöglicht werden. In Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen (Tiefbauamt und Kantonspolizei) ist das Vorprojekt soweit vorangetrieben worden, dass es im August 2006 der Öffentlichkeit und interessierten Personen vorgestellt werden konnte. Da es sich bei den erwähnten Strassenabschnitten um Kantonsstrassen handelt, wurde das Vorprojekt an das Tiefbauamt des Kantons eingereicht, welches die Federführung für die Weiterbearbeitung übernommen hat. Das Ergebnis der kantonalen Planung wird als sogenannter Vernehmlassungsbeschluss zu Strassenbauten des Staates vom Stadtparlament zu beraten sein und unterliegt dem fakultativen Referendum (Art. 10 lit. k Gemeindeordnung). Der Stadtrat geht derzeit davon aus, dass dieser Prozess bis Mitte 2007 abgeschlossen sein wird. Eine Realisierung ist für 2008 geplant.

Alternative Zentrumsquerung (Kernprojekt 2): Bei diesem Vorhaben handelt es sich um kurzfristige Massnahmen zur Entlastung der St.Gallerstrasse. Das Vernehmlassungsverfahren vom Sommer 2005 hat gezeigt, dass grossmehrheitlich die Achse Mooswiesstrasse – Quellenhofstrasse – Poststrasse – Ringstrasse als alternative Zentrumsquerung favorisiert wird. Gestützt darauf hat der Stadtrat die Planungsarbeiten vorangetrieben und beantragt mit dem vorliegenden Bericht und Antrag ans Stadtparlament einen Rahmenkredit von 6,44 Mio. Franken.

Parallel dazu sind in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt und mit dem kantonalen Amt für Raumentwicklung die Abklärungen betreffend Realisierbarkeit der Westspange (Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse) getroffen worden. Dieses Projekt ist Bestandteil des kantonalen Strassenbauprogramms 2005-2008. Der Stadtrat legt grossen Wert darauf und wirkt darauf hin, dass das Projekt Westspange zügig bearbeitet und rasch umgesetzt wird. Er wird im gegebenen Zeitpunkt dem Parlament die notwendigen Anträge unterbreiten.

Parallel zum Projekt Westspange ist eine allfällige Verbindung Industriestrasse-Mooswiesstrasse geprüft worden. Die Machbarkeit (Querung des Industrie-Stammgeleises als Unterführung oder Überführung) ist gegeben. Die vorliegenden Kostenschätzungen (Basis Vorprojekt) gehen von Baukosten von rund 13 Mio. Franken aus. Sobald der Nutzen dieser Verbindungsstrasse nachgewiesen ist, wird der Stadtrat die Planung weiter vorantreiben und dem Stadtparlament Bericht erstatten und Antrag stellen.

Ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der in den Leitsätzen verankerten Ziele ist der A1-Zubringer Appenzellerland (Gossau-Ost). Gegenwärtig ist das Rechtsetzungsverfahren für den Erlass einer Planungszone im Gang. Beim A1-Zubringer Appenzellerland handelt es sich um ein Nationalstrassenprojekt, bei welchem der Stadtrat keine direkte Einflussmöglichkeit auf den Terminplan hat. Realistischerweise ist davon auszugehen, dass bis zum Bau dieser Strasse noch 10 bis 15 Jahre vergehen werden.

Spange Bahntrasse (Kernprojekt 3): Zur Ergänzung und Entlastung der kurzfristigen Südverbindung (Kernprojekt 2) ist die Machbarkeit einer grossräumigen Südverbindung im Bereich Bahntrasse (mit allfällig unterirdischer Fortsetzung bis zur Flawilerstrasse) geprüft worden. Aufgrund des Vernehmlassungsverfahrens vom Sommer 2005 wird diese Option langfristig offen gehalten. Auf weitere Planungsschritte ist vorerst aber verzichtet worden.

Mit der Genehmigung des Stadtentwicklungskonzeptes am 7. September 2004 hat das Stadtparlament den Stadtrat beauftragt, die Machbarkeit einer Umfahrung im Norden zu prüfen. Auf die in der Folge vom Stadtrat unterbreitete Kreditvorlage Konzept Nord ist dann das Stadtparlament anfangs September 2006 allerdings nicht eingetreten. Dies aus der Erkenntnis heraus, dass es sich bei den Lösungsansätzen des Konzeptes Nord um langfristige Optionen handelt, welche derzeit ohnehin nicht verbaut und damit offen gehalten werden können.

Verkehrs- und Staumanagement (Kernprojekt 4): Im Zuge der Weiterbearbeitung hat sich gezeigt, dass Massnahmen zur Verstetigung und Beruhigung des motorisierten Verkehrs im Stadtzentrum nur flankierend zu den Kernprojekten 1, 2 und 5 sowie zu weiteren Projekten wie z.B. Westspange ausgeführt werden können und auf diese abzustimmen sind.

Stadtbuskonzept (Kernprojekt 5): Abgestimmt auf das regionale Buskonzept (Buskonzept Fürstenland), aber auch auf das ÖV-Projekt zur Erschliessung des Einkaufszentrums/Stadions St.Gallen-West soll das innerstädtische Stadtbusangebot von Gossau verbessert und mit dem überregionalen Angebot verknüpft werden. Dieses Projekt ist dem Stadtparlament mit Bericht und Antrag vom 27. September 2006 zur Entscheidung vorgelegt worden. Anstelle von Wiederholungen wird auf jene Vorlage verwiesen.

1.3. Ergänzender Handlungsbedarf

Bei den Achsen der alternativen Zentrumsquerung handelt es sich – abgesehen von den Knoten Poststrasse/Herisauerstrasse/Ringstrasse und Ringstrasse/Flawilerstrasse/Gerenstrasse – um Gemeindestrassen. Dies ist der Grund, weshalb bei den vorgeschlagenen Massnahmen zur verkehrstechnischen Verbesserung der alternativen Zentrumsquerung die Stadt Gossau über eine hohe Autonomie verfügt und die Vorlage vorbehaltlich der Kreditgenehmigung durch Stadtparlament und Stimmbürgerschaft rasch umgesetzt werden können. Der Stadtrat zielt darauf ab, auf der Achse der alternativen Zentrumsquerung eine Umgestaltung in pragmatischen und kurzfristig realisierbaren Teilschritten vorzunehmen, und zwar noch vor der Realisierung der Strassenraumaufwertung auf der St.Gallerstrasse / Herisauerstrasse (Kernprojekt 1).

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen auf dem Abschnitt Ringstrasse bis Mooswiesstrasse kann eine erste Etappe der kurzfristigen Südverbindung realisiert werden. Eine massgebliche Reduktion der Verkehrszahlen auf der St.Gallerstrasse ist realistischerweise aber erst dann zu erreichen, wenn die im Stadtentwicklungskonzept als Südverbindung bezeichnete Alternative zur St. Gallerstrasse durchgehend ist, das heisst vom Anschluss Eichen bis zur Mooswiesstrasse, evtl. bis zur Industriestrasse reicht. Das heisst erst dann, wenn die östliche Fortsetzung (Verbindung Industriestrasse-Mooswiesstrasse) und die westliche (Westspange) Fortsetzung der alternativen Zentrumsquerung erstellt sind (siehe auch oben Ziffer 1.2; Ausführungen zur alternativen Zentrumsquerung [Kernprojekt 2]). Der Stadtrat erachtet es dennoch als sinnvoll, bereits heute die notwendigen Kredite zu beantragen, damit der Abschnitt Ringstrasse bis Mooswiesstrasse rasch realisiert werden kann. Dies umso mehr, weil ein beträchtlicher Teil der in diesem Abschnitt notwendigen Investitionen die verschiedensten Werkleitungen (Erdgas, Trinkwasser, Elektrizität; Kanalisationen) betrifft (siehe hinten Ziffer 4.1). Das Projekt Westspange sowie das Projekt Verbindung Industriestrasse / Mooswiesstrasse wird der Stadtrat dem Stadtparlament voraussichtlich im Jahre 2007 oder 2008 zur Beschlussfassung unterbreiten können.

Ein wichtiger, in den nächsten Jahren realistischerweise aber nicht umsetzbarer Beitrag zur Verkehrsentslastung im Stadtzentrum von Gossau ist der Bau des A1-Zubringers Appenzellerland (Gossau-Ost). Im August 2006 hat die St. Galler Regierung das Rechtssetzungsverfahren für den Erlass einer Planungszone eingeleitet. Beim A1-Zubringer Appenzellerland handelt es sich um ein Nationalstrassenprojekt, bei welchem der Stadtrat keine direkte Einflussmöglichkeit auf den Terminplan hat. Bis zum Bau dieser Strasse dürften noch 10 bis 15 Jahre vergehen.

2. Projekt

2.1. Projektziele

Aus den übergeordneten Zielen für die alternative Zentrumsquerung (siehe Ziffer 1.1 vorstehend) können folgende Unterziele abgeleitet werden:

- Bis seitens des Kantons im Jahre 2008 die gestalterischen Massnahmen auf der St.Gallerstrasse / Herisauerstrasse in Angriff genommen werden, sollen die Arbeiten im Zusammenhang mit der Zentrumsquerung (Abschnitt Ringstrasse bis Mooswiesstrasse) abgeschlossen sein. Damit wird eine funktionsfähige Umfahrungsstrasse bereitgestellt, welche eine Alternative zur St. Gallerstrasse darstellt.
- Die alternative Zentrumsquerung umfasst auch Eingriffe in das Stadtbild. Diese sollen im Sinne des Stadtentwicklungskonzeptes mit entsprechender Strassenraumgestaltung zu einer städtebaulichen Aufwertung beitragen.

- Mit der alternativen Zentrumsquerung werden - vor allem im Bereich Quellenhofstrasse, Poststrasse und der Ringstrasse Wohnbauten stärker mit Lärm belastet. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass im konkreten Einzelfall zusammen mit den Grundeigentümern nach Lösungen zur Erhaltung der Wohnqualität gesucht werden und ein angemessener Lärmschutz sichergestellt sein muss.

2.2. Projektbeschreibung

2.2.1 Grundsätzliches

Der Handlungsbedarf und die in den einzelnen Strassenabschnitten vorgesehenen Massnahmen werden nachfolgend abschnittsweise begründet und in den Grundzügen beschrieben. Bei seinen Planungen geht der Stadtrat davon aus, dass an der Option einer künftig durchgehenden Südverbindung (vom Kreisel Eichen im Westen bis zur Industriestrasse im Osten) und der späteren Übernahme ins Kantonsstrassennetz festgehalten wird. Deshalb hat auch die alternative Zentrumsquerung in ihren Teilabschnitten diesen Anforderungen zu genügen, dies insbesondere dort, wo für Erdgas, Trinkwasser, Elektrizität und Kanalisationen ohnehin grössere Investitionen anstehen. Auch wenn in einzelnen Punkten im Rahmen der weiteren Projektierung noch verschiedene Fragen zu klären sind (z.B. Ausgestaltung Knoten Flawiler-/Ringstrasse; Ausgestaltung Knoten Herisauer-/Ringstrasse), werden mit dem vorliegenden Projekt gemäss Beurteilung durch das kantonale Tiefbauamt die Standards für Kantonsstrassen grundsätzlich eingehalten. Damit bleibt die für den Stadtrat wichtige Option bestehen, die alternative Zentrumsquerung in einem späteren Zeitpunkt im Abtausch mit der St.Gallerstrasse als Kantonsstrasse klassieren zu lassen.

Im Rahmen der Planungen für die Zentrumsquerung wurde parallel zur Planung der Massnahmen am Strassenkörper auch der Zustand von Kanalisationen und Werkleitungen und der entsprechende Handlungsbedarf überprüft. Wo ein solcher besteht, werden die damit im Zusammenhang stehenden Kosten in das vorliegende Projekt integriert, auch wenn sie mit diesem keinen unmittelbaren Zusammenhang aufweisen, da sie in den nächsten Jahren ohnehin angefallen wären (sog. „Ohnehinkosten“).

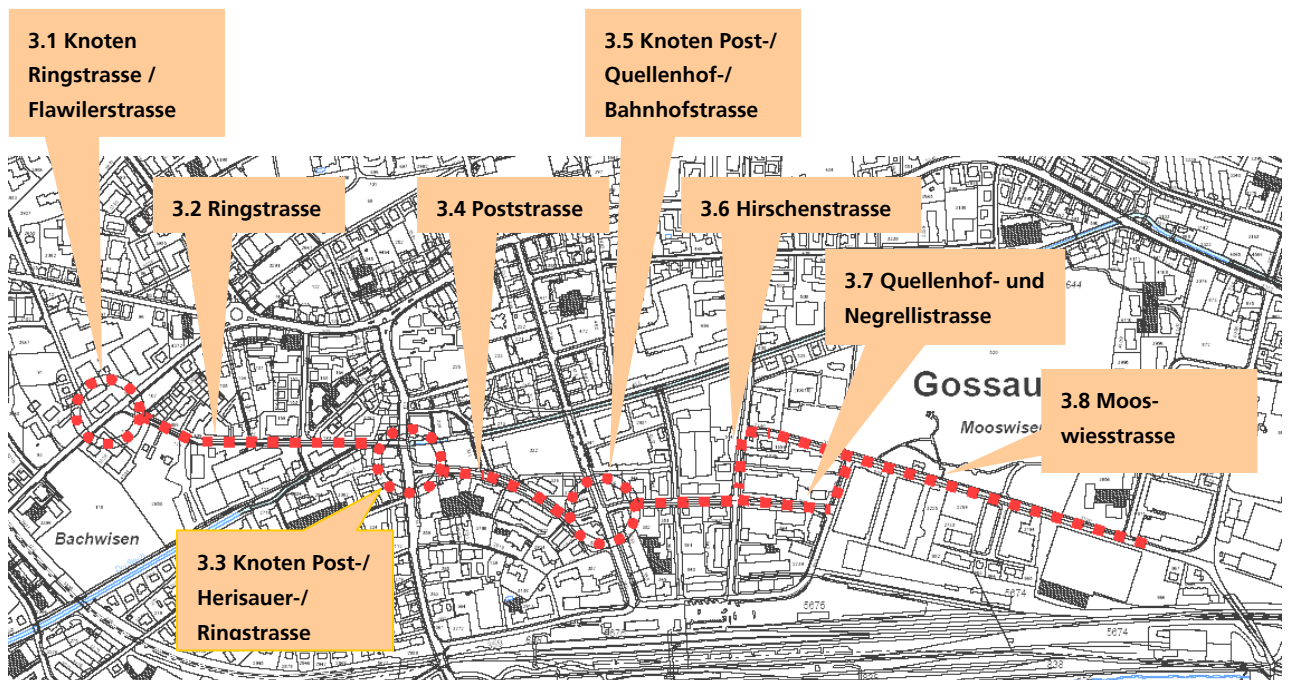


Abb. 2: Die alternative Zentrumsquerung (Kernprojekt 2) und deren Abschnitte von der Ringstrasse bis zur Mooswiesstrasse im Überblick

2.2.2 Generelle Bemerkungen zum Strassenbau

Die Strassendimensionierung und die Knotengeometrie genügen grundsätzlich den Anforderungen an eine Kantonsstrasse. Dies wird vorerst dort nicht möglich sein, wo bauliche Massnahmen abhängig sind von weiteren Projekten oder Entscheiden, welche in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht erarbeitet werden konnten (z.B. Knoten Poststrasse/Herisauerstrasse/Ringstrasse; östlicher Teil der Ringstrasse; Einmündung Ringstrasse/Flawilerstrasse). In den erwähnten Strassenabschnitten sind vorerst auch keine Investitionen vorgesehen.

Der Ausbau einzelner Strassenabschnitte mit hohem Sanierungsbedarf (z.B. Ringstrasse, Quellenhofstrasse) wurde in den letzten Jahren zurückgestellt, bis Aussagen aus dem Stadtentwicklungskonzept über die künftige Funktion dieser Strassenzüge vorliegen. Dies ist zwischenzeitlich geschehen. Nunmehr ist eine Gesamtbeurteilung möglich.

In den Strassenbaukosten sind sowohl die Aufwendungen für Landerwerb wie auch für angemessene Lärmschutzmassnahmen eingerechnet.

2.2.3 Generelle Bemerkungen zum Bau von Kanalisationen

Da in den einzelnen Strassenabschnitten ohnehin Strassenbauarbeiten notwendig sind, sollen diese Arbeiten wo notwendig und sinnvoll vorgezogen und zusammen mit der Realisierung der alternativen Zentrumsquerung angegangen werden. Der Stadtrat will vermeiden, dass in wenigen Jahren als Folge von dannzumal anstehenden Erneuerungen und Sanierungen oder zur Anpassung der Kanalisationsquerschnitte der Strassenkörper erneut aufgebrochen werden muss. Die damit verbundenen Aufwendungen sind über Gebühren und Beiträge gemäss Abwasserreglement zu decken und belasten den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

2.2.4 Generelle Bemerkungen zur Sanierung /Erneuerung von Trinkwasserleitungen

Massnahmen sind erforderlich im Bereich Quellenhof-/ Negrelli-/ Mooswiesstrasse. Den Ersatz der dort liegenden Trinkwasserleitungen haben die Stadtwerke zum Teil bereits in frühere Budgets aufgenommen, aus Gründen der unausweichlichen Koordination mit den übrigen Strassenbau- und Werkleitungsarbeiten aber jeweils zurückgestellt. Die Aufwendungen für die Sanierung und Erneuerung der Trinkwasserleitungen sind über Gebühren gemäss Trinkwassertarif zu decken und belasten den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

2.2.5 Generelle Bemerkungen zur Sanierung / Erneuerung von Erdgasleitungen

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, dies insbesondere dann, wenn an Strassenabschnitten Sanierungsarbeiten ausgeführt werden. Die bestehenden Graugussleitungen sollen mit PE (Polyethylen)-Leitungen ersetzt werden. Der Investitionsaufwand für die Erneuerung der Erdgasleitungen ist mittels Gebühren gemäss Erdgastarif zu decken und belastet den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

2.2.6 Generelle Bemerkungen zur Sanierung / Erneuerung von Elektrizitätsleitungen

Massnahmen im Elektrizitäts-Versorgungsnetz sind im Abschnitt Ringstrasse sowie im Abschnitt Quellenhof-/Negrellistrasse notwendig, da eine Verbesserung der Versorgungssicherheit in diesem Gebiet unausweichlich ist. Der Investitionsaufwand für die Erneuerung der Elektrizitätsleitungen sind über Gebühren gemäss Elektrizitätstarif zu decken und belasten den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

2.3. Projektabhängigkeiten

Das vom Parlament im September 2004 genehmigte Stadtentwicklungskonzept und die vom Stadtrat in der Folge evaluierten fünf Kernprojekte (siehe oben Ziffer 1.2) stehen in einem engen sachlichen Zusammenhang zu-

einander. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Identität im Stadtkern entlang der St. Gallerstrasse / Herisauerstrasse bedingt Massnahmen entlang der Achse der alternativen Zentrumsquerung. Dies jedenfalls ging als Ergebnis aus dem seinerzeitigen Vernehmlassungsverfahren hervor. Gleiches gilt bezüglich des Stadtbuskonzeptes.

Relativ kurzfristig umsetzbare Massnahmen dispensieren nicht davor, die weiteren Teilaufgaben parallel voranzutreiben. So sind die Teilprojekte Knotengestaltung Herisauerstrasse/Ringstrasse/Poststrasse, der Knoten Flawilerstrasse/Ringstrasse, die Westspange und die Verbindung Industrie-Mooswiesstrasse heute bereits in Bearbeitung oder werden demnächst angegangen. Sie sind allerdings in anderen Rechtsverfahren abzuwickeln und benötigen einen grösseren Zeitbedarf. Erklärtes Ziel des Stadtrates ist es, die im Stadtentwicklungskonzept aufgezeigte Stossrichtung weiter zu verfolgen und in wenigen Jahren – und damit kurzfristig – eine durchgehende Südverbindung vom A1-Anschluss Eichen bis zur Industriestrasse anzubieten. Er nimmt dabei in Kauf, dass als Folge der Aufwertung des Strassenraumes entlang der St. Gallerstrasse/Herisauerstrasse Verkehrsverlagerungen auf weniger dicht besiedelte Strassenzüge erfolgen.

2.4. Projektnutzen

Die Vorlage „Alternative Zentrumsquerung“ ist nicht „nur“ ein Verkehrskonzept. Sie ist ein Baustein zur Erreichung der im Stadtentwicklungskonzept dargelegten Stossrichtung. Soll das ehrgeizige Ziel einer Verkehrsreduktion im Zentrum erreicht werden, sind ein intelligenter Umgang mit dem zur Verfügung stehenden Strassennetz und optimale Bedingungen für den öffentlichen sowie den Fuss- und Radverkehr angezeigt. Zusammen mit punktuellen verkehrsbedingten Verbesserungen sollen auf der Achse Ringstrasse – Mooswiesstrasse die derzeit oder in naher Zukunft ohnehin anstehenden Erneuerungen bei den Kanalisationen und übrigen Werkleitungen (Elektrizität, Erdgas, Trinkwasser) vorgenommen werden. Damit werden auf der alternativen Zentrumsquerung in den kommenden Jahren keine baulichen Unterhaltsarbeiten mehr erforderlich sein.

Die Kernprojekte 1, 2 und 5 leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung der seit Jahren als unbefriedigend eingestufteten Nutzung des Raumes in der Gossauer Altstadt. Die Bereitstellung zusätzlicher Detailhandelsflächen in Einkaufszentren an den Peripherien der Dörfer und Städte stellt eine Herausforderung besonderer Art dar. Grundeigentümer, Anwohner und Fachgeschäfte entlang der St. Gallerstrasse, aber auch die dort arbeitenden und einkaufenden Gossauerinnen und Gossauer wie auch auswärtige Kunden sind an einer ansprechend hohen Aufenthaltsqualität interessiert. Die alternative Zentrumsquerung (Kernprojekt 2) ist Voraussetzung dafür, dass für das Gebiet entlang der St. Galler- und Herisauerstrasse ein Mehrwert erzielt werden kann.

3. Beschreibung der einzelnen Strassenabschnitte

3.1. Knoten Ringstrasse / Flawilerstrasse / Gerenstrasse

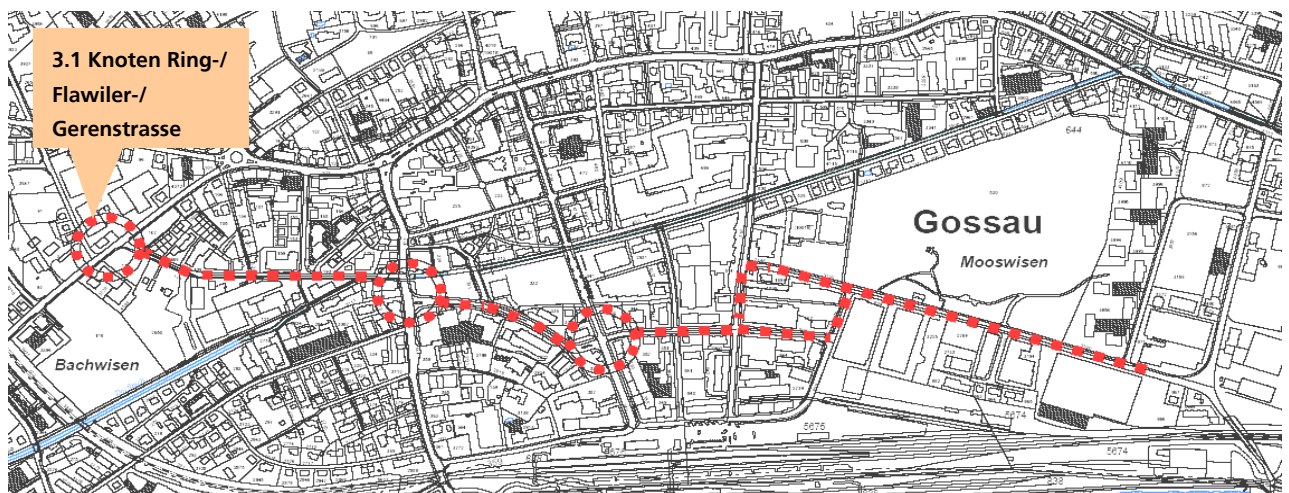


Abb. 3 Knoten Ring-/ Flawiler-/ Gerenstrasse als Bestandteil der alternativen Zentrumsquerung

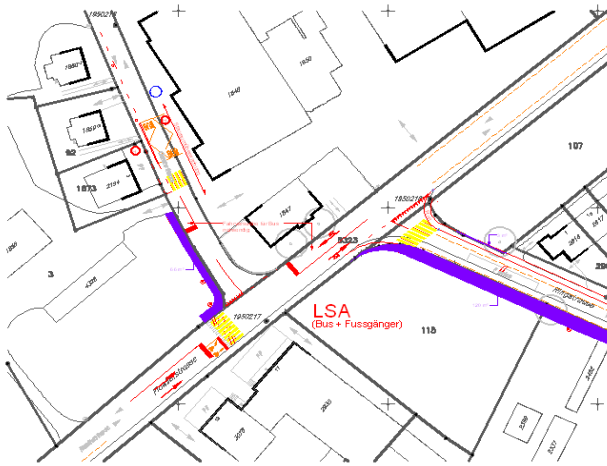


Abb. 4: Massnahmen am Knoten Ring-/Flawiler-/Gerenstrasse

3.1.1 Beschrieb

Solange die Verbindung Wilerstrasse – Flawilerstrasse (Westspange) nicht in Betrieb ist, beginnt das Kernstück der alternativen Zentrumsquerung am Knoten Flawilerstrasse / Ringstrasse. Die Flawilerstrasse ist als Kantonsstrasse klassiert. Die beiden Einmündungen Gerenstrasse und Ringstrasse sind um rund 40 m versetzt, was für die Knotengeometrie eine besondere Herausforderung darstellt. Das Befahren dieser beiden Einmündungen mit Sattelschleppern ist heute nur mit teilweiser Benützung der Gegenfahrbahn möglich. Ein Knotenausbaue – sofern erforderlich – erfolgt erst, wenn die Weiterführung der Südverbindung Richtung Westspange beschlossen ist. Bauliche Massnahmen an der Flawilerstrasse sind daher keine geplant.

Am Knoten Ring-/Flawiler-/Gerenstrasse führt der im Stadtbuskonzept vorgesehene Linienast „Nelkenstrasse“ vorbei. Mit Rücksicht auf den allfälligen Busbetrieb ist aber bereits heute vorgesehen, die Einmündung Gerenstrasse mit einem Trottoir auszugestalten.

3.1.2 Massnahmen Strassenbau und Kanalisation

Zu Lasten der Stadt geht das vorgesehene Trottoir auf der Westseite der Gerenstrasse im Mündungsbereich. Es wird mit Investitionskosten von CHF 70'000 zu rechnen sein.

Im Zusammenhang mit der Überbauung Bachwisen wird eine neue Kanalisationsleitung über die Flawilerstrasse geführt und anschliessend rund 80 m in der Gerenstrasse verlegt. Die Kosten und das Projekt sind Bestandteil der bereits vom Parlament genehmigten Kanalisationsneubau Bachwisen und werden daher in dieser Vorlage nicht mehr geführt.

3.1.3 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

Im Abschnitt Ringstrasse bis Gerenstrasse muss die Grauguss-Erdgasleitung durch eine PE-Leitung ersetzt werden (CHF 40'000). Bei den Werkleitungen Trinkwasser und Elektrizität drängen sich keine Massnahmen auf.

3.1.4 Kostenzusammenstellung

Knoten Ring- /Flawiler-/ Gerenstrasse

Strassenbau (Trottoir Gerenstrasse)	CHF	70'000
Kanalisation	CHF	-
Trinkwasser	CHF	-
Erdgas	CHF	40'000
Elektrizität	CHF	-
Total Kosten	CHF	110'000

3.2. Ringstrasse

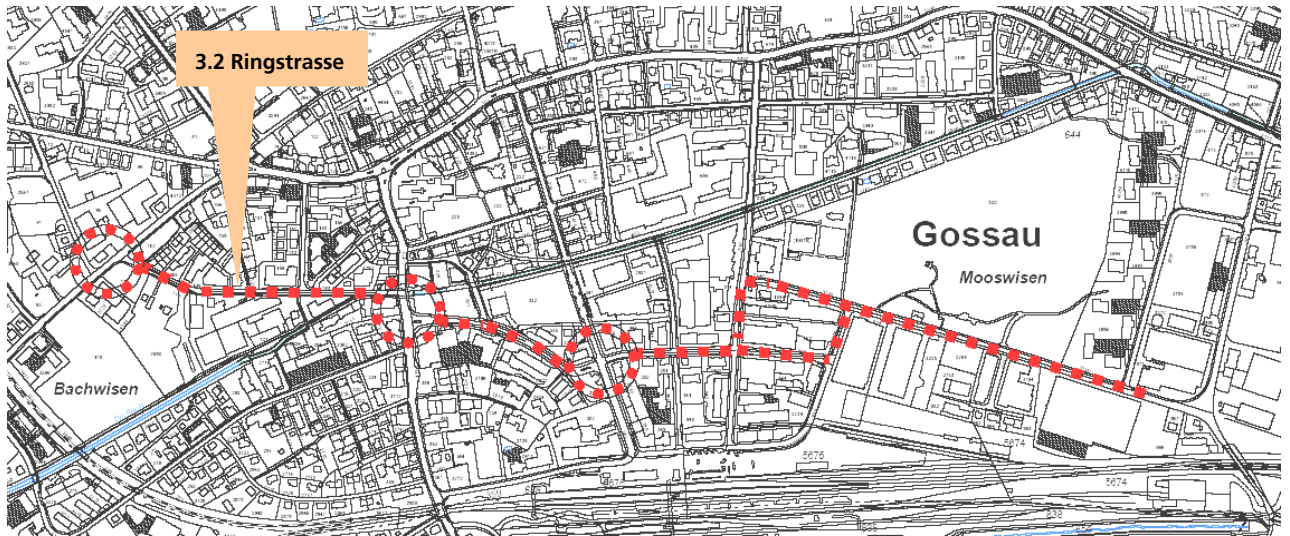


Abb. 5: Ringstrasse als Bestandteil der alternativen Zentrumsquerung



Abb. 6: Massnahmen Ringstrasse

3.2.1 Beschrieb

Ringstrasse West (Abschnitt Flawilerstrasse bis Sonnenstrasse): Die Strasse soll auf 7.20 m ausgebaut und als Kernfahrbahn (mit einem beidseitigen Radstreifen von 1.40 m) ausgestaltet werden. Der Ausbaustandard entspricht den an eine Kantonsstrasse gestellten Anforderungen.

Ringstrasse Ost (Abschnitt Sonnenstrasse bis Herisauerstrasse): Vorerst sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Für eine spätere Umklassierung zu einer Kantonsstrasse wären in diesem Bereich solche allerdings unumgänglich.

3.2.2 Massnahmen Strassenbau und Kanalisation

Im Abschnitt Sonnenstrasse – Herisauerstrasse wurde die Ringstrasse im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Erneuerung der Dorfbacheindolung neu erstellt. Dieser Abschnitt mit einer Strassenbreite von 6.0 m genügt den zukünftigen Verkehrsbelastungen und wird derzeit nicht verbreitert.

Im Abschnitt Flawilerstrasse – Sonnenstrasse hingegen weist die Ringstrasse für die heutige wie auch für die zukünftige Verkehrsbelastung eine ungenügende Kofferung und eine zu geringe Belagsstärke auf. Ein Ausbau dieses Strassenabschnittes wurde im Hinblick auf die zu erwartenden Erkenntnisse aus der Stadtentwicklung immer

wieder zurückgestellt. In dieser Zeit wurden am Strassenkörper lediglich Reparaturarbeiten vorgenommen, um die Betriebstauglichkeit zu erhalten. Mit der Zentrumsquerung und der damit zusammenhängenden Verkehrsbelastung ist ein Ausbau dieses Abschnitts vorgesehen. Auf einer Länge von rund 240 m erfolgt ein Ausbau derart, dass mit der Fahrbahnverbreiterung von heute 6.0 m auf 7.20 m und der Trottoirverbreiterung von heute 1.50 m auf 2.00 m auch die Kofferung mit einer Stärke von 50 cm, mit einem Belag von 15 cm Stärke und neuen Randabschlüssen erstellt wird. Die Verbreiterung bedingt auch einen Erwerb von privatem Grund und Boden. Die Landerwerbskosten sind in den nachstehenden Berechnungen enthalten.

Gleichzeitig mit dem Strassenneubau soll auch die Kanalisationsleitung im Abschnitt Friedeggstrasse – Sonnenstrasse ersetzt werden, da sie einen zu kleinen Durchmesser aufweist. Bereits heute sind in diesem Gebiet immer wieder Rückstaus und Überschwemmungen von Kellerräumen in Liegenschaften zu beobachten. Ein neues Kanalstück ab der Friedeggstrasse in westlicher Richtung soll die kanalisationsmässige Erschliessung der Liegenschaften in diesem Bereich verbessern. So soll im Abschnitt Friedeggstrasse – Sonnenstrasse auf einer Strecke von 70 m der bestehende Kanal mit Durchmesser 70 cm durch einen solchen mit einem Durchmesser von 90 cm ersetzt werden. Die Grabentiefe liegt bei rund 2.75 m. Im Abschnitt Friedeggstrasse – Flawilerstrasse wird auf einer Länge von 70 m ein neuer Kanal mit einem Durchmesser von 40 cm erstellt. Die Grabentiefe beträgt ebenfalls rund 2.75 m.

3.2.3 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

Erdgas: Im Abschnitt Sonnenstrasse bis Flawilerstrasse besteht ein Bedarf zur Sanierung der Erdgasleitung. Die bestehende Graugussleitung soll auf einer Gesamtlänge von ca. 225 m durch eine PE-Kunststoffleitung mit der Dimension 250 mm ersetzt werden. Das Leitungstück liegt in einer sehr zentralen Versorgungslinie, die vom unterirdischen Gasspeicher in der Degenau zum Industriegebiet im Osten der Stadt mit den dort befindlichen Energie-Grossbezüglern führt.

Elektrizität: Die Abonnenten im Niederspannungsnetz sind sehr stark zusammengeschaltet. Um für die Zukunft eine sinnvolle Unterteilung und damit eine markante Verbesserung der Versorgungssicherheit zu erreichen, soll in der Ringstrasse eine neue Rohranlage verlegt werden. Damit wird eine spätere Unterteilung der Hausanschlussleitungen der Abonnenten und Energiebezüglern möglich.

Beim Trinkwasser-Leitungsnetz besteht kein Handlungsbedarf. Auf entsprechende Investitionen entlang der Ringstrasse kann verzichtet werden.

3.2.4 Kostenzusammenstellung

Abschnitt Ringstrasse

Strassenbau	CHF	1'590'000
Kanalisation	CHF	360'000
Trinkwasser	CHF	-
Erdgas	CHF	180'000
Elektrizität	CHF	74'000
Total Kosten	CHF	2'204'000

3.3. Knoten Poststrasse/Herisauerstrasse/Ringstrasse

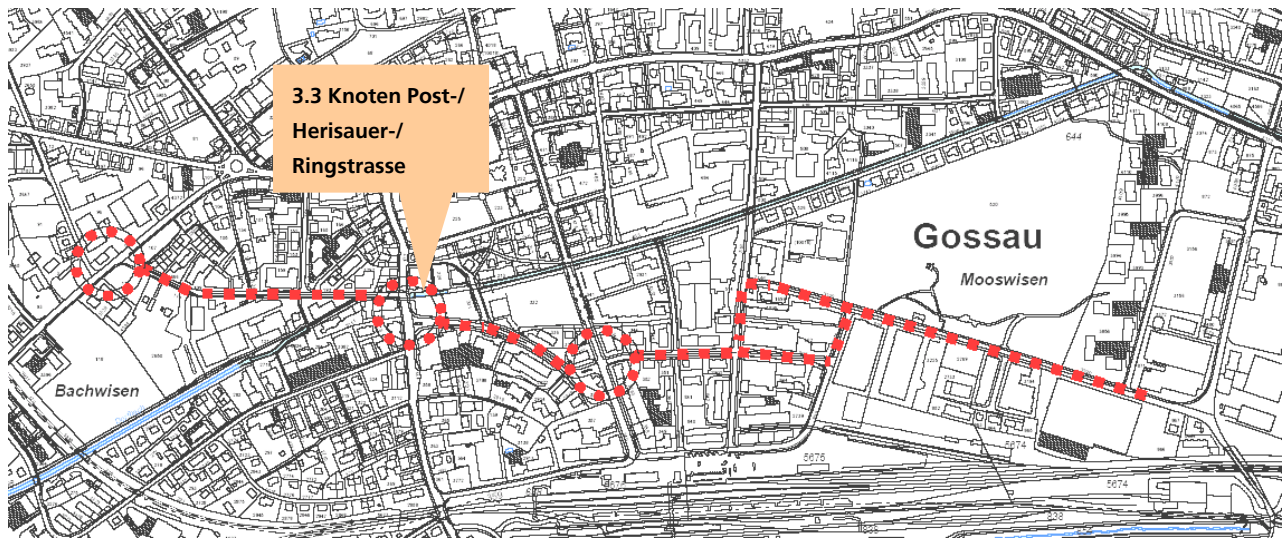


Abb. 7: Knoten Post-/Herisauer-/Ringstrasse als Bestandteil der alternativen Zentrumsquerung

3.3.1 Beschrieb

Hier quert die vorgesehene Südverbindung die als Kantonsstrasse klassierte Herisauerstrasse. Aufgrund der Knotengeometrie ist ein gleichzeitiges Kreuzen zweier LKW bei der Einmündung Herisauer-Ringstrasse nicht möglich. Im Begegnungsfall muss ein LKW das Passieren des andern abwarten.

Eingriffe baulicher Art sind an diesem Knoten erst dann sinnvoll, wenn die durchgehende Südverbindung ihre Funktion der Zentrumsentlastung vollständig übernehmen kann. Zur Gewährleistung eines einwandfreien Verkehrsflusses (mit Busbevorzugung) ist dannzumal eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine baulichen Massnahmen geplant. Die gemäss Verkehrserhebung vom 16. Mai 2006 wenig benutzte Verkehrsbeziehung Ringstrasse-Ochsenkreisel wird mittels Linksabbiegeverbot unterbunden, damit kann der Verkehrsfluss leicht verbessert werden.

3.3.2 Massnahmen Strassenbau und Kanalisationen

In Zusammenarbeit mit dem Kanton sind Massnahmen erst im Zeitpunkt der Knotensanierung vorgesehen.

3.3.3 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

Es besteht kein Handlungsbedarf.

3.3.4 Kosten

Es entstehen keine Kosten.

3.4. Poststrasse

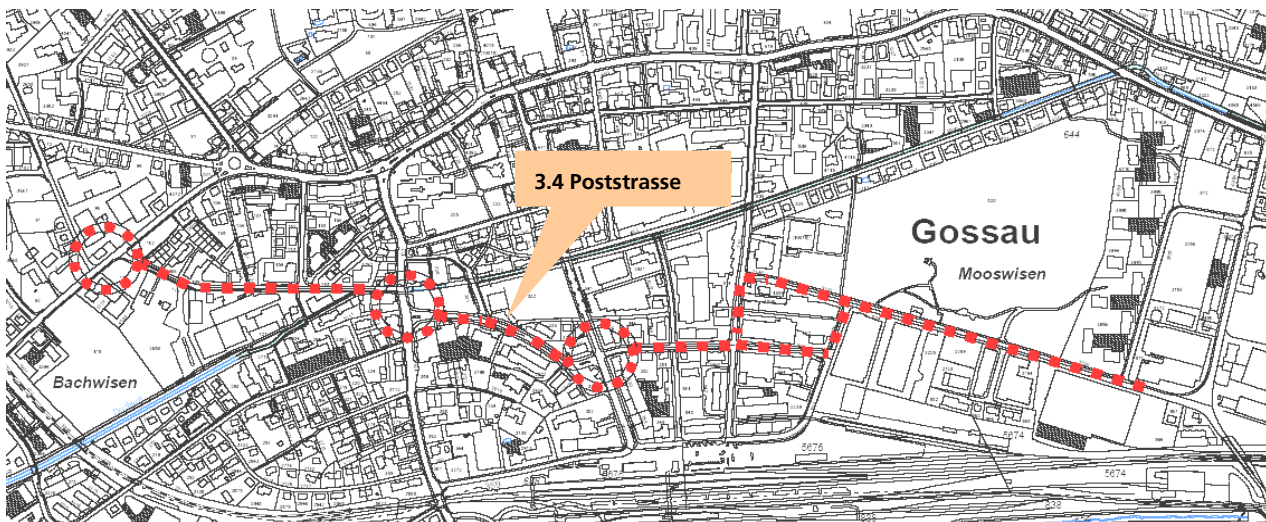


Abb. 8: Poststrasse als Bestandteil der alternativen Zentrumsquerung

3.4.1 Massnahmen Strassenbau und Kanalisation

Es sind keine baulichen Veränderungen erforderlich. Vorgesehen ist das Markieren einer Kernfahrbahn. Problematisch sind die bestehenden Schrägparkplätze bei der Post, hier sind mit den Betroffenen Alternativen zu prüfen, allenfalls unter Einbezug der vorhandenen Busbuchten. Allfällige Aufwendungen gehen zulasten der Laufenden Rechnung. Separate Kredite sind nicht erforderlich.

3.4.2 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

Auch bezüglich Werkleitungen sind keine Massnahmen erforderlich.

3.4.3 Kosten

Es entstehen keine Kosten.

3.5. Knoten Poststrasse/Quellenhofstrasse/Bahnhofstrasse

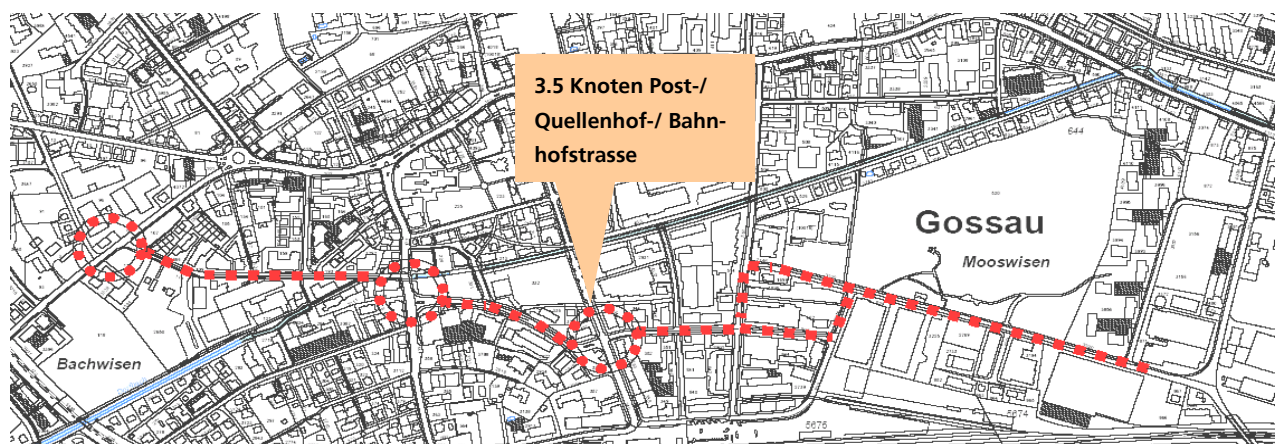


Abb. 9: Knoten Post-/Quellenhof-/Bahnhofstrasse als Bestandteil der alternativen Zentrumsquerung



Abb. 10: Massnahmen am Knoten Post-/Quellenhof-/Bahnhofstrasse

3.5.1 Beschrieb

An diesem Knoten kreuzt die alternative Zentrumsquerung die wichtige Fussgänger Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt. Mit einer entsprechenden Knotengestaltung soll eine Geschwindigkeitsreduktion beim motorisierten Verkehr herbeigeführt werden. Dadurch wird die Sicherheit der Fussgänger erhöht, mit der Anordnung von Fussgängerstreifen und Mittelinseln werden kurze und sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen. Entlang der Blumenrabatte beim Lindenplatz wird ein neues Trottoir erstellt.

3.5.2 Massnahmen Strassen und Kanalisationen

An dieser Kreuzung ereignen sich immer wieder Verkehrsunfälle, vor allem wegen Missachtung des Vortrittsrechtes. Die Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsarten ist vordringlich, zumal der Verkehr auf der Poststrasse und Quellenhofstrasse zunehmen wird. Derzeit besteht erst ein Vorprojekt. In der Detailprojektierung ist noch nach weiterem Optimierungspotenzial zu suchen (z.B. durchgezogenes Trottoir auf der Bahnhofstrasse), das dann in der Realisierungsphase auszuschöpfen ist.

Der Strassenaufbau (Koffierung und Belag) der Kreuzung Poststrasse / Quellenhofstrasse / Bahnhofstrasse entspricht den Anforderungen für die Zentrumsquerung. Weitere bauliche Massnahmen sind die Mittelinseln auf der Poststrasse und Quellenhofstrasse sowie die Erstellung eines zusätzlichen Trottoirs von 110 m um den Lindenplatz sowie ein neuer Deckbelag im Kreuzungsbereich.

Bei den Kanälen ergibt sich kein Handlungsbedarf. Es sind keine Massnahmen erforderlich.

3.5.3 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

Es sind keine Massnahmen erforderlich.

3.5.4 Kostenzusammenstellung

Knoten Poststrasse/Quellenhofstrasse/Bahnhofstrasse

Strassenbau	CHF	320'000
Kanalisation	CHF	-
Trinkwasser	CHF	-
Erdgas	CHF	-
Elektrizität	CHF	-
Total Kosten	CHF	320'000

3.6. Quellenhofstrasse und Negrellistrasse

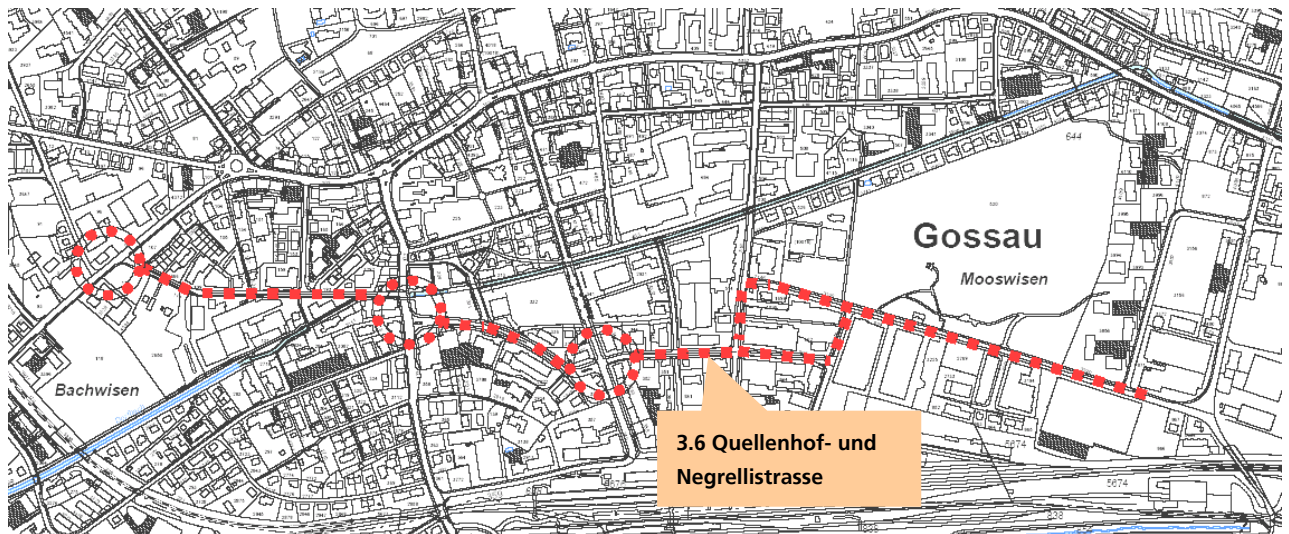


Abb. 11: Quellenhof- und Negrellistrasse als Bestandteile der alternativen Zentrumsquerung

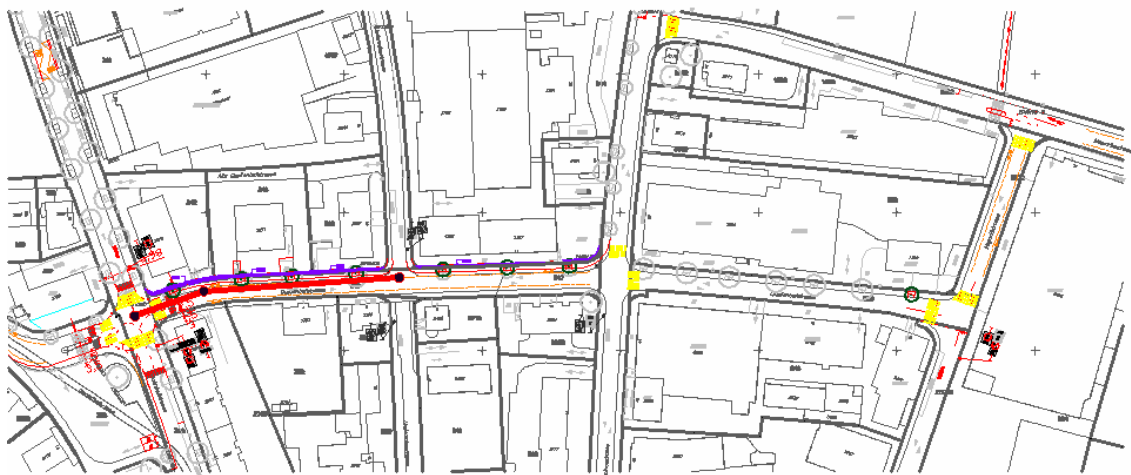


Abb. 12: Massnahmen an Quellenhof- und Negrellistrasse

3.6.1 Beschrieb

Quellenhofstrasse West (Bahnhofstrasse bis Hirschenstrasse): Die Strasse soll von derzeit 6.0 m auf neu 7.20 m verbreitert werden. Hierfür sind ein Landerwerb sowie Lärmschutzmassnahmen erforderlich. Die Fahrbahn wird als Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen von 1.40 m markiert.

Quellenhofstrasse Ost (Hirschenstrasse bis Negrellistrasse) und Negrellistrasse: Hier werden die Strassenbreiten unverändert belassen. Bei beiden Strassenzügen ist weiterhin das Befahren im Gegenverkehr möglich. Das Gebiet Mooswies-/Hirschen-/Quellenhof-/Negrellistrasse wird bereits heute von einem grossen Teil des motorisierten Verkehrs im Gegenuhrzeigersinn befahren, was wegen der dadurch wegfallenden Linksabbiegebeziehungen und der Rechtsvortrittsregel auch Sinn und den Verkehr flüssig macht. Mittels geeigneter Massnahmen soll der Verkehrsfluss in dieser Richtung noch stärker favorisiert werden. Auf eine ganze oder teilweise Einbahnregelung kann somit verzichtet werden; sie würde auch die hier ansässigen Betriebe beeinträchtigen.

3.6.2 Massnahmen Strassenbau und Kanalisationen

3.6.2.1 Handlungsbedarf

Im Jahr 1962 wurde die Quellenhofstrasse (Abschnitt Bahnhofstrasse bis Hirschenstrasse) ausgebaut, wobei eine Kofferstärke von 50 cm ausgeführt wurde. Im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Lindenwiesstrasse wurde im Jahr 1979 die Tragschicht mit 8 cm Stärke und im Jahr 1983 der Deckbelag mit 2.5 cm Stärke erneuert. Im Abschnitt Lindenwiesstrasse bis Hirschenstrasse wurde im Jahr 1997 die Tragschicht mit 8 cm Stärke und im Jahr 1999 der Deckbelag mit 3.5 cm Stärke erneuert.

Der Zeitpunkt der Erneuerung des Abschnittes Hirschenstrasse bis Negrellistrasse konnte aus den Archiven nicht eruiert werden. Es ist davon auszugehen, dass der Strassenunterbau aus einem Steinbett von ca. 15 – 20 cm Stärke mit einer Kiesschicht von 15 – 20 cm besteht. Der Strassenoberbau dürfte aus einem Belag (HMT + DB) von ca. 10 cm Stärke bestehen.

Die Beschaffenheit des Strassenkörpers lässt es angezeigt erscheinen, diesen Abschnitt nachhaltig zu sanieren. Damit kann auch die Tragfähigkeit für den zukünftigen Verkehr gewährleistet werden. Die vorgesehene Querschnittsgestaltung und die Werkleitungserneuerungen mit zum Teil neuen Hauszuleitungen erfordern einen Vollausbau der Quellenhofstrasse im Bereich Bahnhofstrasse bis Lindenwiesstrasse.

3.6.2.2 Quellenhofstrasse

Die Fahrbahn der Quellenhofstrasse soll von heute ca. 6.00 m auf 7.20 m verbreitert werden. Die Verbreiterung erfolgt auf der Nordseite. Dadurch muss das Trottoir mit den Alleeebäumen ebenfalls nach Norden verschoben werden. Durch diese Verschiebung und wegen der notwendigen Werkleitungsbauten muss die Strasse neu gebaut werden. Die Strasse wird mit einer Kofferstärke von 50 cm und einem Belag von 15 cm Stärke sowie mit neuen Randabschlüssen versehen. Die Alleeebäume auf der Nordseite werden neu gepflanzt. Mit der Verbreiterung der Strasse muss Boden ab privaten Grundstücken erworben werden.

Die Strassengeometrie der Quellenhofstrasse bleibt im Bereich Hirschenstrasse bis Negrellistrasse unverändert. Infolge ungenügender Kofferung und Belagsstärke sowie defekten Randabschlüssen ist ein Ausbau notwendig. Auch würde die Strasse im heutigen Zustand der zukünftigen Verkehrsbelastung nicht standhalten. Sie wird mit einer neuen Kofferung von 50 cm und einem Belag von 15 cm Stärke sowie neuen Randabschlüssen erstellt.

3.6.2.3 Negrellistrasse

Negrellistrasse: Die Negrellistrasse wurde im Jahr 1970 ausgebaut und mit einer 70 cm starken Kofferung sowie einer 8 cm starken Heissmischtragschicht und einem 3 cm starken Deckbelag versehen. Im Jahr 2002 wurden im Bereich Quellenhofstrasse bis Mooswiesstrasse mit einem Oberflächenbelag die Risse verfüllt und ausgegossen. Der heutige Belag genügt nicht für die zukünftige Verkehrsbelastung, er muss durch einen stärkeren Belag ersetzt werden. Dies wäre allerdings unabhängig vom Projekt Zentrumsquerung in den nächsten Jahren ohnehin erforderlich.

Bei der Negrellistrasse im Abschnitt Quellenhofstrasse bis Mooswiesstrasse wird auf einer Länge von rund 80 m der alte Belag durch einen neuen 15 cm starken Belag ersetzt.

3.6.2.4 Lärmschutzmassnahmen

Mit der Verkehrszunahme auf der Zentrumsquerung (beziehungsweise der Südverbindung) werden Wohnliegenschaften stärker mit Verkehrslärm belastet. Es sind daher in Absprache mit den Eigentümern Lärmschutzmassnahmen vorzusehen. Ein entsprechendes Konzept wurde in Zusammenarbeit mit einem städtebaulich versierten Architekten erarbeitet. Für den Lärmschutz steht eine Palette von Massnahmen zur Diskussion, so zum Beispiel Massnahmen, die an der Quelle (Temporegime, Belag) ergriffen werden, Massnahmen im Umgebungsbereich (Lärmschutzwände, Sekundärbauten) oder am Gebäude (Lärmschutzfenster, Wintergärten). Situationsbezogen sollen diese Möglichkeiten flexibel angewendet und genutzt werden.

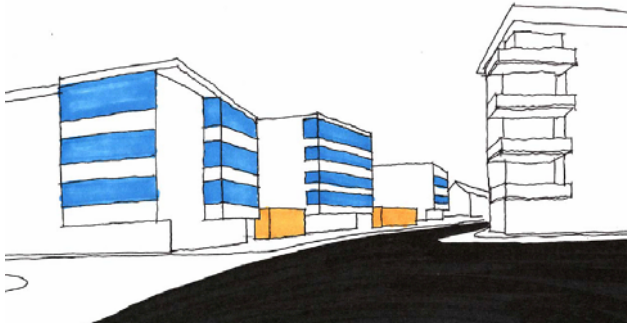


Abb. 13: Möglicher Lärmschutz Quellenhofstrasse Nord

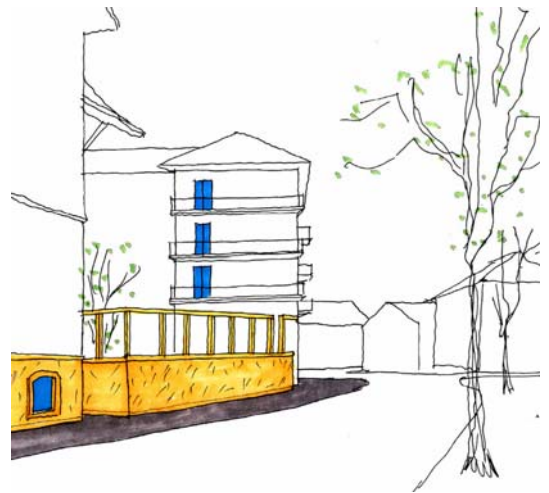


Abb. 14: Möglicher Lärmschutz Quellenhofstrasse Süd

3.6.2.5 Kanalisation

Im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Lindenwiesstrasse ist der Schmutzwasserkanal überlastet und muss vergrössert werden. Auf einer Länge von rund 100 m wird der heutige Kanal mit einem Durchmesser von 30 cm durch einen neuen Kanal von 50 cm Durchmesser ersetzt. Die Kanalgrabentiefe liegt im Durchschnitt bei 3.20 m.

3.6.3 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

3.6.3.1 Handlungsbedarf

Sowohl im Bereich Trinkwasser wie auch im Bereich der Erdgasversorgung besteht Sanierungsbedarf, weil in Teilabschnitten noch Graugussleitungen verlegt sind. Die Rohranlage für die Erschliessung mit Elektrizität ist veraltet. Zum Teil sind noch alte Zement-Kabeldecksteine verlegt, welche eine Auswechslung der Kabel nicht mehr zulassen. Des Weiteren sind alte Bleikabel im Einsatz, die bei diesem Bauvorhaben unbedingt durch neue Kabel ersetzt werden müssen.

3.6.3.2 Trinkwasser

Im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Lindenwiesstrasse wird die bestehende Graugussleitung auf einer Länge von 100 m durch eine PE-Kunststoffleitung mit der Dimension 250 mm ersetzt. In der Negrellistrasse (Abschnitt Quellenhofstrasse bis Mooswiesstrasse) ist der Ersatz der Graugussleitung auf einer Länge von 80 m notwendig. Auch hier wird eine PE-Kunststoffleitung Dimension 250 mm verlegt.

3.6.3.3 Erdgas

Im Abschnitt Bahnhofstrasse bis Lindenwiesstrasse wird die bestehende Graugussleitung auf einer Länge von 100 m, im Abschnitt Hirschenstrasse bis Negrellistrasse auf einer Länge von 120 m und in der eigentlichen Negrellistrasse, im Abschnitt Quellenhofstrasse bis Mooswiesstrasse auf einer Länge von 80 m durch eine PE-Kunststoffleitung Dimension 200 mm ersetzt.

3.6.3.4 Elektrizität

Die Rohranlage wird auf der ganzen Länge von 450 m ersetzt. Damit kommen neue kunststoffisolierte Kabel zum Einsatz. Eine weitere Verbesserung der Versorgungssicherheit ergibt sich aus einer differenzierteren Unterteilung der angeschlossenen Energiebezüge. So muss in einem Störfall nicht der ganze Strassenabschnitt abgeschaltet werden.

3.6.4 Kostenzusammenstellung

Abschnitt Quellenhofstrasse und Negrellistrasse

Strassenbau	CHF	1'615'000
Kanalisation	CHF	230'000
Trinkwasser	CHF	108'000
Erdgas	CHF	150'000
Elektrizität	CHF	325'000
Total	CHF	2'428'000

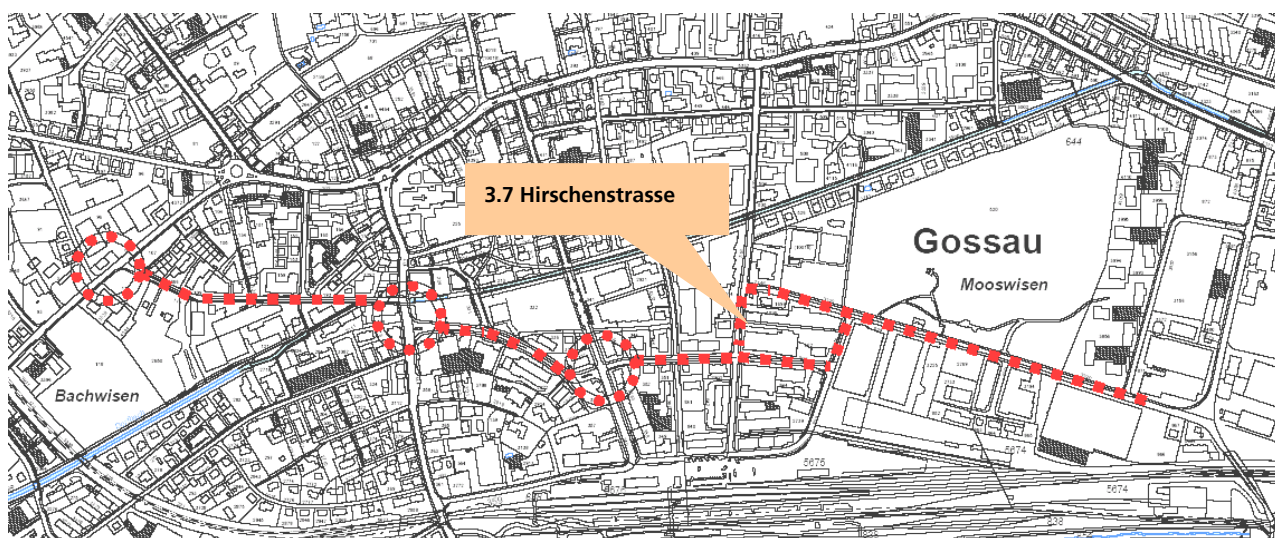
3.7. Hirschenstrasse (Abschnitt Quellenhofstrasse bis Mooswiesstrasse)

Abb. 15: Hirschenstrasse als Bestandteil der alternativen Zentrumsquerung



Abb. 16: Massnahmen an der Hirschenstrasse

3.7.1 Massnahmen Strassenbau und Kanalisation

In den Jahren 1997/1998 wurde die Hirschenstrasse vom Bahnhofplatz bis zum Dorfbach neu gebaut. Die Kofferstärke von 60 cm und der Belag von 16 cm Stärke genügt den zukünftigen Verkehrsbelastungen. Auch wurden damals gleichzeitig die Kanalisationsleitungen erneuert. Im Zusammenhang mit der Zentrumsquerung besteht kein Handlungsbedarf.

3.7.2 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

Für die Bereiche Trinkwasser, Erdgas und Elektrizität besteht kein Handlungsbedarf.

3.7.3 Kosten

Für diesen Abschnitt entstehen keine Kosten.

3.8. Mooswiesstrasse

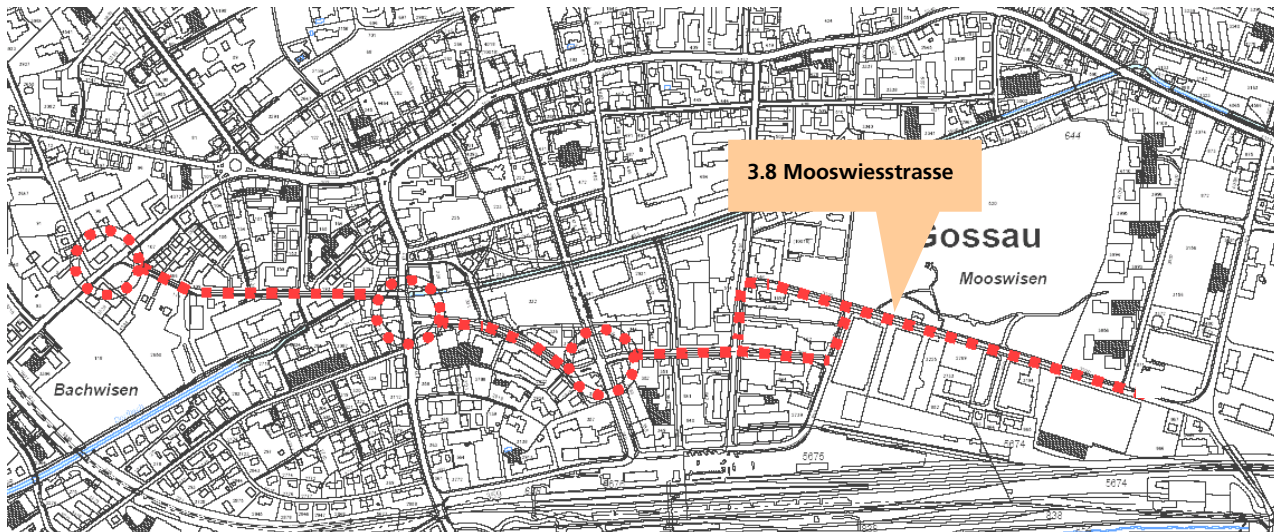


Abb. 17: Mooswiesstrasse als Bestandteil der alternativen Zentrumsquerung



Abb. 18: Massnahmen Mooswiesstrasse

3.8.1 Massnahmen Strassenbau und Kanalisation

Die Mooswiesstrasse wurde im Jahr 1964 ausgebaut, wobei eine Koffierung von 55 cm und ein Belag von 8.5 cm (HMT 6 cm, DB 2.5 cm) ausgeführt wurde. Anfangs der Neunziger Jahre wurden im Bereich CC Angehrn bis Hirschenstrasse die Randabschlüsse und der Deckbelag erneuert. Der Aufbau der Mooswiesstrasse ist für eine tägliche Verkehrslast von 100 – 300 Einheiten ausgelegt. Mit der Realisierung der Zentrumsquerung ist neu mit einer Verkehrsbelastung von 1000 – 3000 Einheiten zu rechnen.

Der Strassenbelag auf der Mooswiesstrasse vermag der zu erwartenden zusätzlichen Beanspruchung nicht mehr zu genügen und muss auf der ganzen Länge (Abschnitt CCA Angehrn bis Hirschenstrasse) verstärkt werden. Der

Strassenaufbau muss derart gewählt werden, dass er die gewünschte Lebensdauer von 20 – 25 Jahren für die Tragschicht und 12 Jahren für den Deckbelag erreicht. Die Stärke des Koffers und des Belages sind massgebend für die Frostsicherheit. Die Belagsart und Belagsstärke ergeben sich aus der Verkehrslast. Im Bereich Buchenwaldstrasse bis Jägerstrasse wurde kürzlich der Strassenbelag erneuert. Dieser Abschnitt genügt den neuen Verkehrsanforderungen. Im Bereich Jägerstrasse bis Hirschenstrasse ist zur Verstärkung des Unterbaus der Einbau einer Heissmisch-Fundationsschicht von 7.5 cm Stärke vorgesehen. Der Oberbau wird als zweischichtige Tragschicht von 12 cm und der Verschleisschicht von 3 cm Stärke ausgeführt.

Auf weitergehende Massnahmen wie Strassenverbreiterungen oder –einengungen und auf eine Änderung der Strassengeometrie kann verzichtet werden, da die heutige Strassenbreite von rund 8 Metern den künftigen Ansprüchen zu genügen vermag.

Zwischen Negrellistrasse und Hirschenstrasse ist die Kanalisation auf einer Länge von rund 70 Metern zu erneuern. Der bauliche Zustand dieses Kanalisationsabschnittes ist sehr schlecht. Wie Abklärungen ergaben, sind die Rohre schadhaft und weisen diverse undichte Stellen auf. Hingegen kann auf eine Vergrösserung des Rohrdurchmessers verzichtet werden. Eine Erneuerung des Kanalstücks rechtfertigt sich umso mehr, als der schadhafte Kanal im Grundwasserbereich liegt.

3.8.2 Massnahmen Werkleitungen Stadtwerke

Im Abschnitt Pumpstation Mooswies bis Jägerstrasse ist die Trinkwasserleitung durch eine PE-Kunststoffleitung mit einer Dimension von 250 mm zu ersetzen. Die Länge für diesen Abschnitt beträgt 285 m.

Die bestehende Grauguss-Erdgasleitung ist auf dem Abschnitt Jägerstrasse bis Reglerstation Mooswies ebenfalls durch eine PE-Kunststoffleitung mit der Dimension 250 mm zu ersetzen. Im Abschnitt Reglerstation Mooswies bis Negrellistrasse sind sowohl die Mitteldruckleitung (PE 250 mm, Länge 190 m) als auch die Niederdruckleitung (PE 200 mm, Länge 100m) zu ersetzen.

Am Elektrizitätsnetz sind keine Massnahmen erforderlich.

3.8.3 Kostenzusammenstellung

Abschnitt Mooswiesstrasse

Strassenbau	CHF	645'000
Kanalisation	CHF	140'000
Trinkwasser	CHF	230'000
Erdgas	CHF	365'000
Elektrizität	CHF	-
Total	CHF	1'380'000

4. Baukosten und Finanzierung

Die Planung der alternativen Zentrumsquerung ist bis auf Stufe Vorprojekt vorangetrieben worden. Nach rechtskräftiger Erteilung des vom Stadtrat beantragten Rahmenkredites wird die Planung bis auf Stufe Ausführungsprojekt mit detailliertem Kostenvoranschlag weiter bearbeitet. Die in dieser Vorlage gemachten Angaben zu den massgeblichen Kosten in den einzelnen Abschnitten basieren auf Erfahrungswerten des Tiefbauamtes und der Stadtwerke.

4.1. Zusammenfassung der Baukosten

Baukosten in CHF	Knoten Ring-/ Flawiler-/ Gerenstrasse	Ringstrasse	Knoten Post-/ Herisauer-/ Ringstr.	Poststrasse	Knoten Post-/ Quellenhof-/ Bahnstrasse	Hirschenstrasse	Quellenhof- und Negrellistrasse	Mooswiesstrasse	Total
Strassenbau	70'000	1'590'000	-	-	320'000	-	1'615'000	645'000	4'240'000
Kanalisation	-	360'000	-	-	-	-	230'000	140'000	730'000
Trinkwasser	-	-	-	-	-	-	108'000	230'000	338'000
Erdgas	40'000	180'000	-	-	-	-	150'000	365'000	735'000
Elektrizität	-	74'000	-	-	-	-	325'000	-	399'000
Total	110'000	2'204'000			320'000		2'428'000	1'380'000	6'442'000
Total Kosten Zentrumsquerung									6'442'000

In dieser Vorlage und damit auch in der vorstehenden Kostenzusammenstellung nicht enthalten sind allfällige spätere Investitionskosten für den Bau der Verbindung Industrie-/Mooswiesstrasse von schätzungsweise 13 Mio. Franken (Basis Vorprojekt). Sobald der Nutzen dieser Verbindung nachgewiesen werden kann – die diesbezüglichen Abklärungen sind im Gang - wird der Stadtrat dem Stadtparlament eine entsprechende Vorlage unterbreiten.

In der vorstehenden Zusammenstellung ebenfalls nicht enthalten sind allfällige Aufwendungen für die Realisierung der Westspange. Dieses Projekt ist durch den Kanton zu bearbeiten. Im Moment ist offen, ob und welche Kosten für die Stadt Gossau anfallen werden.

4.2. Finanzierung

Die Finanzierung der zu erwartenden Gesamtkosten von CHF 6'442'000 erfolgt auf unterschiedliche Weise:

Finanzierung in CHF	Zu Lasten Strassenbau	Zu Lasten Kanalisation	Zu Lasten Stadtwerke
Strassenbau	4'240'000		
Kanalisation		730'000	
Trinkwasser			338'000
Erdgas			735'000
Elektrizität			399'000
Total	4'240'000	730'000	1'472'000
Total Kosten Zentrumsquerung			6'442'000

Die Kosten des Strassenbaus (inkl. Lärmschutzmassnahmen und Kosten des Landerwerbs) von insgesamt 4,24 Mio. Franken gehen zulasten der Investitionsrechnung des Stadthaushaltes. Die damit zusammenhängenden Kapitalkosten gehen zu Lasten der Laufenden Rechnung. Die Investitionen sind gemäss Abschreibungsreglement abzuschreiben.

Die Investitionsaufwendungen für die Kanalisationen, insgesamt CHF 730'000, sind mittels Beiträgen und Gebühren gemäss Abwassereglement zu finanzieren (Selbstfinanzierung) und belasten den Allgemeinen Stadthaushalt nicht. Die Abschreibungen sind ebenfalls der Spezialfinanzierung zu belasten.

Die Investitionsaufwendungen der Stadtwerke für die Sanierung und Erneuerung von Trinkwasser-, Elektrizitäts- und Erdgasleitungen in der Höhe von CH 1'472'000 sind mit Beiträgen und Gebühren nach den Tarifen Elektrizität, Erdgas und Trinkwasser zu finanzieren. Sie belasten den allgemeinen Stadthaushalt ebenfalls nicht.

4.3. Finanzplanung

In den vergangenen 5 Jahren hat die Stadt Gossau durchschnittlich 10 Mio. Franken jährlich für wertvermehrenden Investitionen beansprucht. Die Finanzplanung 2007-2011 geht demgegenüber von einem deutlich höheren Investitionsvolumen von durchschnittlich 14 -15 Mio. Franken jährlich aus. Die mit den Investitionen anfallenden Kapitalkosten und die Abschreibungen werden, soweit es sich nicht um Investitionen für Spezialfinanzierungen handelt, den allgemeinen Stadthaushalt stark beanspruchen. Bereits mit der Vorlage OZ Buechenwald hat der Stadtrat zum Ausdruck gebracht, dass angesichts des anstehenden gesamthaften Investitionsbedarfs eine Steuerfusserhöhung um 5 % unausweichlich sein wird. Diese Beurteilung gilt es an dieser Stelle zu wiederholen, auch wenn der Stadtrat für 2007 von einer Steuerfusserhöhung absieht und im Rahmen der Budgetierung 2008 aufgrund der dannzumal bestehenden Ausgangslage eine Neubeurteilung vornehmen wird.

5. Termine und weiteres Vorgehen

5.1. Grobtermine

Die baulichen Massnahmen an den einzelnen Abschnitten der Zentrumsquerung sowie die zeitliche Abstimmung mit dem Kernprojekt 1 (Strassenraumgestaltung St.Gallerstrasse / Herisauerstrasse) müssen im Rahmen der Detailprojektierung noch feiner aufeinander abgestimmt werden. Für den Teilabschnitt Ringstrasse bis Sonnenstrasse wie auch für den Teilabschnitt Quellenhofstrasse/Negrellistrasse werden nach rechtskräftiger Krediterteilung noch Planauflageverfahren durchzuführen sein. Sodann wird für die einzelnen Phasen in engem Kontakt mit den Grundeigentümern und den Fachgeschäften die Verkehrsführung während der Bauphase und das Baustellenmanagement festzulegen sein.

Der Stadtrat ist sich der Sensibilität dieser Thematik bewusst und wird die Ausführungsplanung rollend überarbeiten und dem jeweiligen Stand der Erkenntnisse aus andern Projekten anpassen. Vorbehältlich der Krediterteilung und abhängig von der Dauer und vom Ausgang allfälliger Rechtsmittelverfahren ist aus heutiger Sicht mit folgendem Zeitplan und Ablauf zu rechnen:

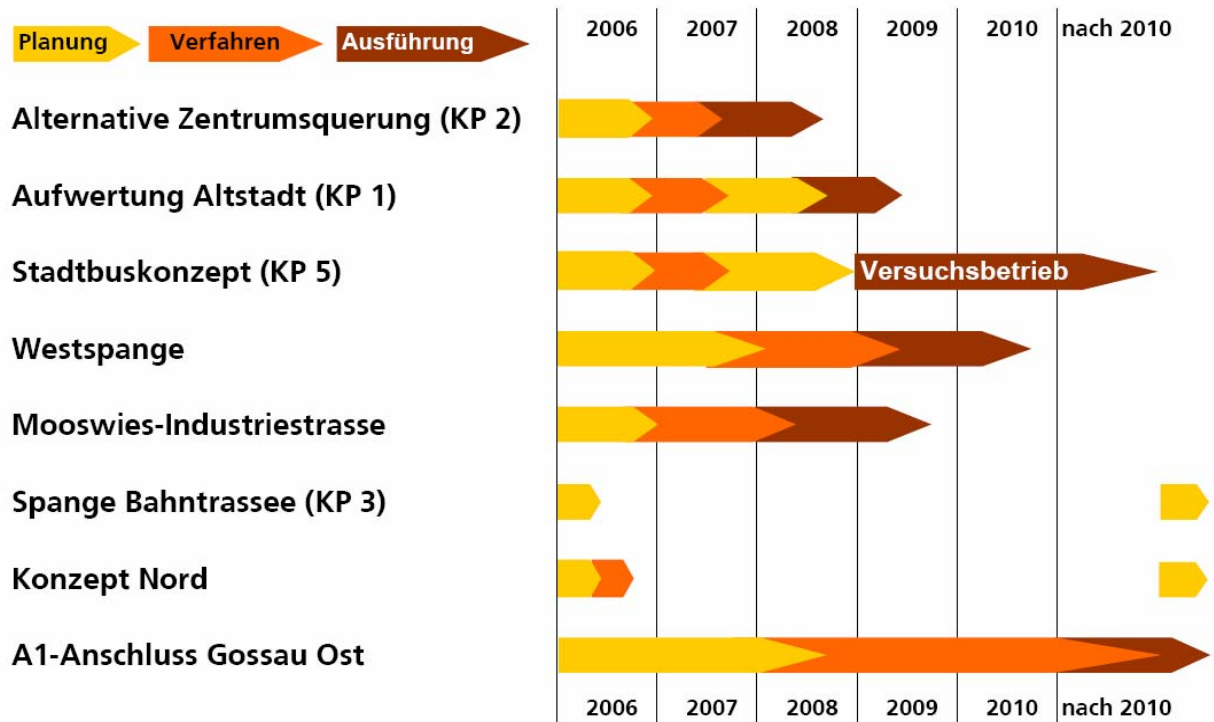


Abb. 19: Grobtermine

5.2. Zuständigkeit und Verfahren

Der vom Stadtrat beantragte Rahmenkredit für die alternative Zentrumsquerung (Abschnitt Ringstrasse bis Mooswiesstrasse) untersteht nach Art. 9 lit. b der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum. Nach Genehmigung des Rahmenkredites durch das Parlament ist demzufolge eine Volksabstimmung erforderlich. Ziel des Stadtrates ist es, die entsprechende Vorlage im Juni 2007 der Stimmbürgerschaft zu unterbreiten.

Wie bereits unter Ziffer 2.5 darauf hingewiesen, sind das Kernprojekt 1 (Aufwertung Altstadt), das Kernprojekt 2 (Alternative Zentrumsquerung) sowie das Kernprojekt 5 (Stadtbuskonzept) im Gesamtzusammenhang zu sehen. Ohne alternative Zentrumsquerung ist die vom Stadtrat angestrebte Aufwertung der Gossauer Altstadt in Frage gestellt. Die alleinige Realisierung von Kernprojekt 1 würde nicht jenen Nutzen stiften, welcher mit dem Stadtentwicklungskonzept angestrebt wird. Aber auch die gegenüber dem kantonalen Baudepartement geforderte Realisierung der Verbindung Wilerstrasse – Flawilerstrasse (Westspange) ist darauf angewiesen, in der alternativen Zentrumsquerung eine Fortsetzung zu finden. Fehlt sie, sind nicht nur der Nutzen, sondern auch die Dringlichkeit der Westspange neu zu prüfen.

Antrag

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

Stadtrat

Beilagen

Detailpläne