



---

# Interpellation «Gesamtverkehrskonzept Gossau – Vorgehen»

Alois Künzle (SVP) reichte am 6. Dezember 2022 mit 18 Mitunterzeichnenden die Interpellation «Gesamtverkehrskonzept Gossau – Vorgehen» ein (siehe Beilage). Der Stadtrat beantwortet diese wie folgt:

## Ausgangslage

Das Stadtzentrum von Gossau ist seit längerer Zeit einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) einer Zentrumsentlastung hat gezeigt, dass das Zentrum unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzens Verhältnisses mit neuen Strassen nicht wie erhofft entlastet werden kann. Die Fachleute haben deshalb empfohlen, auf Basis des bestehenden Verkehrsnetzes Verkehrsmanagement-Massnahmen weiterzuvorführen mit dem Ziel, die Verkehrsnachfrage und das bestehende Angebot aufeinander abzustimmen. Dadurch haben einige in der Vergangenheit erarbeitete Lösungsansätze wie Tunnelvarianten und Umfahrungen ihre Gültigkeit verloren. Den Empfehlungen der Fachleute hat sich der Stadtrat angeschlossen. Wie solche Verbesserungen erreicht werden können und welche Massnahmen für die einzelnen Verkehrsträger zu verfolgen sind, ist zum heutigen Zeitpunkt unklar. Eine gesamtheitliche Planung mittels Gesamtverkehrskonzept (GVK) als nächsten Schritt ist daher zwingend. Wie der Verkehr mit diesen Vorgaben optimal organisiert werden kann, soll unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten in einem GVK samt Verkehrsstrategie beantwortet werden. Das im Jahr 2016 verabschiedete Stadtentwicklungskonzept (STEK) bildet die Grundlage dafür.

## Frage 1

Wie lautet der Auftrag an das Planungsbüro?

## Antwort

Für das GVK wurde folgende Auftragsumschreibung erstellt:

### 1 Auftragumschreibung

#### 1.1 Leistungen Auftragnehmer

Gesamtleitung gem. SIA 111, 2003

Phasen 1 bis 3 SIA 111, 2003, zusätzlich Phase F2 Mitwirkungsverfahren gem. SIA 111

Eine übergeordnete Strategie soll, aufbauend auf den bestehenden strategischen Grundlagen der Stadt Gossau, der Agglomeration St. Gallen-Bodensee und des Kantons St. Gallen, die Basis für die Entwicklung der einzelnen Teilkonzepte bilden. Es soll ein möglichst realistisches Zukunftsbild der Stadt Gossau sein.

Die Erarbeitung des GVK soll gewissenhaft und detailliert erfolgen. Die verkehrliche Zukunft und die damit verbundenen Massnahmen zur Verbesserung der Mobilitätssituation in Gossau sollen dem GVK entnommen werden können.

Namentlich sind unter anderem folgende Themen zu bearbeiten:

- Teilkonzepte Fuss- und Veloverkehr, MIV, ÖV, ruhender Verkehr
- Überlegungen hinsichtlich eines Steuerungs- und Dosierungskonzeptes
- Mobilitätsstrategie
- Mobilitätsmanagement
- Kommunikation bezogen auf Mobilität und Verkehr
- Grundlagen der Verkehrsplanung

Die Mobilitätsstrategie ist der strategische Teil des GVK und soll zu Beginn des Projekts und zeitlich prioritär erarbeitet werden. Strategische und somit übergeordnete Aussagen und Strategien sind in die Richtplanung zu übernehmen und so behördenverbindlich festzusetzen. Die zu erarbeitende Mobilitätsstrategie soll vom Stadtrat erarbeitet und dem Parlament unterbreitet werden.

Fragen, wie das zu erwartende zukünftige Mobilitätswachstum im bestehenden Strassennetz abgewickelt werden kann und welcher Modal Split angestrebt wird, sind für die Stadt Gossau zu klären.

## **1.2 Partizipation**

Die Politik (Stadtparlament und Parteien) sind in angemessener Form in den Erarbeitungsprozess des GVK mit einzubeziehen. Wichtig ist, dass klare Leitplanken und Rahmenbedingungen für die Partizipation gesetzt werden. Es geht in der GVK-Erarbeitung nicht um Wünsche und Anliegen, sondern wie das STEK und die ZMB umgesetzt werden können. Das Parlament soll mittels einer dafür einberufenen vorberatenden Kommission (gemäss Projektorganisation «Parlamentarische Begleitgruppe») eingebunden werden.

Weiter sind das kantonale Tiefbauamt und das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen in die Bearbeitung des GVK einzubinden. Speziell auch darum, weil in der Stadt Gossau sämtliche Hauptverkehrsachsen Kantonsstrassen sind.

## **Frage 2**

Wieso sollen einzelne Teilprojekte bereits jetzt realisiert werden, bevor das Gesamtverkehrskonzept bewilligt ist?

## **Antwort**

Dem Stadtrat ist es ein Anliegen, Projekte, die nicht den Grundsätzen des GVKs widersprechen, anzugehen. Bereits im Jahr 2016 verpflichtete das Stadtparlament den Stadtrat mit dem Stadtentwicklungskonzept zur Bearbeitung des Projekts Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse hat eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Schwerpunkten Altstadt und Bahnhof und soll als Achse für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden (Strategie Zentrum Ze5). Basierend auf dieser Strategie wurde das Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse gestartet, da diverse Bauprojekte an dieser Achse anstehen.

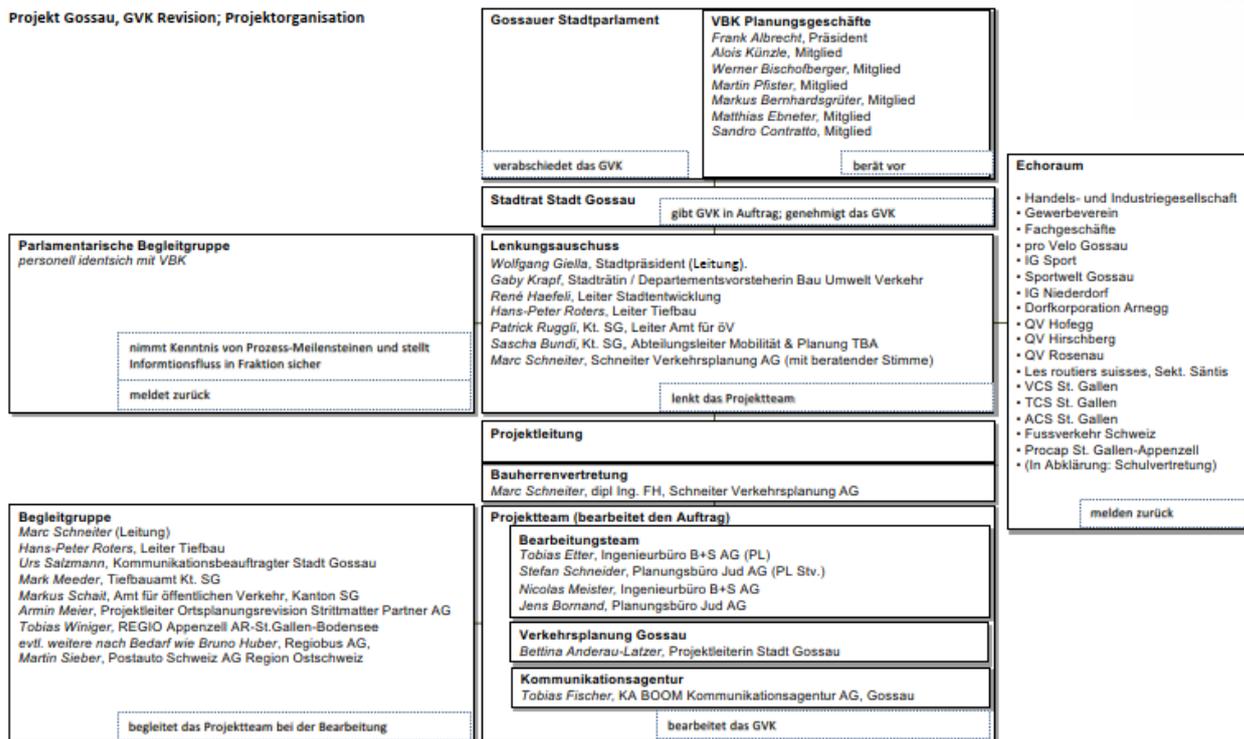
Die Spange Halden-/Lerchenstrasse kristallisierte sich bereits in der Strategie als zentrale Ost-West-Veloachse heraus. Ob mit oder ohne GVK soll dieses tragende Element der Gossauer Veloinfrastruktur verbessert und gestärkt werden, da die parallel verlaufende St. Gallerstrasse nicht für den Veloverkehr geeignet ist.

## **Frage 3**

Weshalb wird nicht zuerst die Analyse (SWOT-Analyse) und darauf basierend die Zielsetzungen dem Stadtparlament zur Diskussion und Bewilligung vorgelegt?

## **Antwort**

Da es sich bei Verkehrsthemen immer auch um emotionale Fragestellungen handelt, wurde bewusst eine breit abgestützte Projektorganisation zusammengestellt. In dieser Organisation ist das Parlament im Rahmen der parlamentarischen Begleitgruppe vertreten.



Der erste Entwurf der Mobilitätsstrategie wurde im Herbst 2021 dem Echorum und der parlamentarischen Begleitgruppe zur Vernehmlassung unterbreitet.

Aufgrund dieser Rückmeldungen hat die Stadt Gossau diverse Aspekte nochmals mit Fachleuten und Planern sowie Vertretern des Kantons St. Gallen vertieft und die Änderungswünsche mit dem Planungsteam besprochen. Es hat sich gezeigt, dass insbesondere das Thema Innenentwicklung und die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander vertieft überarbeitet werden mussten.

Die Mobilitätsstrategie wurde entsprechend überarbeitet und die Modal-Split-Ziele wurden mit der SWOT-Analyse untermauert, damit diese am 16. November 2022 von der fachlichen und der parlamentarischen Begleitgruppe gemeinsam besprochen werden konnte.

Diese Beratung der SWOT-Analyse und der Strategie hat gezeigt, dass die Ziele und die strategischen Stossrichtungen für die nächsten 15 Jahre (auf dem bestehenden Infrastrukturnetz) teilweise noch weit auseinanderliegen. Es muss zuerst eine grundsätzliche Einigung gefunden werden, damit ein mehrheitsfähiges Gesamtverkehrskonzept erstellt werden kann.

Aus diesem Grund hat der Stadtrat beschlossen die Mobilitätsstrategie mit den Modal-Split-Zielen und der SWOT-Analyse dem Parlament zur Kenntnisnahme zu unterbreiten, damit auf einer gemeinsamen Grundlage weitergearbeitet werden kann.

**Frage 4**

Ist der Stadtrat bereit, die Parlamentarische Begleitgruppe und, falls angebracht, das Parlament aktiver bei der Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes einzubinden?

**Antwort**

Wie aus Abschnitt 1.2 der Auftragsumschreibung ersichtlich, soll das Parlament mittels der dafür einberufenen vorberatenden Kommission (parlamentarische Begleitgruppe) bei wesentlichen Entscheidungsfragen (Strategie, Konzept, Umsetzung) mit in die Beratung einbezogen werden. Alle Einbezüge sollen aber auf einer hohen Flughöhe und nicht in der Detailarbeit stattfinden.

**Frage 5**

Wie hoch belaufen sich die Planungskosten inklusive der bereits vorhandenen Teilprojekte Velostrasse und Bahnhofstrasse bis zum heutigen Zeitpunkt?

**Antwort**

Die Kosten für die Erstellung des Gesamtverkehrskonzeptes werden sich gemäss aktueller Prognose auf CHF 302'594 belaufen. Die Velostrasse und Bahnhofstrasse sind keine Teilprojekte des Gesamtverkehrskonzeptes, sondern separate Projekte, die auch finanziell unabhängig geführt werden. Die Planungskosten der Velostrasse belaufen sich bisher auf rund CHF 57'000. Für das Projekt Bahnhofstrasse wurden für die Planung sowie die Partizipationsveranstaltungen total CHF 110'000 aufgewendet.

**Frage 6**

Wie hoch belaufen sich die bereits erfolgten Planungskosten im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept?

**Antwort**

Für das Gesamtverkehrskonzept wurden bis heute Zahlungen in der Höhe von CHF 160'467.95 geleistet.

**Stadtrat****Beilage**

Interpellation