



Stadtparlament

9201 Gossau
info@stadtgossau.ch
www.stadtgossau.ch



Protokoll

Sitzung vom 4. Juli 2023

Vorsitz	Florin Scherrer (Die Mitte)
Teilnehmend	Frank Albrecht (SVP) Urs Allenspach (SVP) Werner Bischofberger (SP) Marco Broger (SP) Sandro Contratto (FDP) Nicola Damann (Die Mitte) Matthias Ebnetter (FLiG) Anita Furer (SVP) Pascal Furer (SVP) Silvia Galli Aepli (FDP) Elmar Hardegger (Die Mitte) Andreas Helfenberger (Die Mitte) Kurt Jau (SVP) Lukas Kessler (FDP) Florian Kobler (SP) Claudia Kretz Büsser (FDP) Alois Künzle (SVP) Thomas Künzle (SVP) Itta Loher (SP) David Loser (Die Mitte) Patrik Mauchle (Die Mitte) Shirley Mc Masters (FLiG) Markus Meister (FLiG) Andreas Oberholzer (SVP) Martin Pfister (Die Mitte) Roger Pfister (Die Mitte) Markus Rosenberger (SVP) Martina Uffer (FLiG) Andreas Zingg (Die Mitte)
Abwesend	--
Anwesend Stadtrat	Wolfgang Giella Helen Alder Frei Gaby Krapf-Gubser Claudia Martin Stefan Rindlisbacher
Abwesend Stadtrat	--
Protokoll	Beatrice Kempf, Stadtschreiberin

Umfang	<p>Dieses Protokoll umfasst die Beschlüsse Nrn. 52/2023 bis 58/2023</p> <p>52/2023 Reglement über Beiträge an kommunale Schutzobjekte; Erlass</p> <p>53/2023 Gesamtverkehrskonzept (GVK); Mobilitätsstrategie, Kenntnisnahme</p> <p>54/2023 Teilzonenplan Walter Zoo; Erlass</p> <p>55/2023 Motion Frank Albrecht (SVP); Gemeindeordnung; Finanzkompetenzen (Rettet unser Parlament!); Erheblicherklärung</p> <p>56/2023 Postulat Albrecht Frank (SVP), Fürer Anita (SVP), Fürer Pascal (SVP), Hälgi Gallus (SVP), Jau Kurt (SVP), Künzle Alois (SVP), Künzle Thomas (SVP), Oberholzer Andreas (SVP), Rosenberger Markus (SVP) "Verwaltungsstrukturen und -prozesse optimieren"; Postulatsantwort, Einsetzung VBK</p> <p>57/2023 Zeitgutschriftensystem; Stiftung Zeitvorsorge St. Gallen, Einsetzung VBK</p> <p>58/2023 Neue Vorstösse</p>
Zeit	18.00 - 21.15 Uhr

Protokoll Nr. 52/2023

2022-510

Sitzung vom 20. Juni 2023

02.33.001

Reglement über Beiträge an kommunale Schutzobjekte; Erlass 2023

I. Grundlagen

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag des Stadtrates vom 9. Februar 2023 mit folgendem Antrag:
 - Das «Reglement über Beiträge an kommunale Schutzobjekte» wird erlassen.
2. Die vorberatende Kommission Planungsgeschäfte hat das Reglement an der Sitzung vom 27. März 2023 beraten und mit Zirkulationsbeschluss vom 15. Mai 2023 ihre Anträge beschlossen. Die Änderungsanträge sind von der städtischen Rechtskonsulentin überprüft worden. Daraus resultieren einige Präziserungsanträge (Vereinheitlichung der Begriffe).
3. Die vorberatende Kommission Planungsgeschäfte beantragt, auf die Vorlage einzutreten und das Reglement mit folgenden Änderungen zu erlassen:

Antrag Stadtrat vom 09.02.2023

Art. 2 Schutzobjekte

Als Schutzobjekte kommunaler Bedeutung gelten Ortsbild- und Kulturobjekte

- a) gemäss jeweils geltender Schutzverordnung der Stadt Gossau oder
- b) aufgrund von Einzelverfügungen der zuständigen kommunalen Stelle.

Art. 6 Voraussetzungen für die Ausrichtung von Beiträgen

Die Zusicherung eines Beitrags setzt voraus, dass:

- a) das Objekt nach Art. 2 dieses Erlasses als geschütztes Ortsbild- oder Kulturobjekt kommunaler Bedeutung gilt;
- b) bei Sakralbauten im Eigentum der Landeskirche die betreffende Landeskirche wenigstens einen halb so hohen Beitrag wie die Stadt Gossau leistet;
- c) das Beitragsgesuch vollständig vor Beginn der Arbeiten bei der zuständigen Stelle eingereicht wird;
- d) die Arbeiten fachgerecht nach anerkannten Grundsätzen ausge-

Änderungsanträge vom 15.05.2023

Art. 2 Schutzobjekte

Als beitragsberechtigte Schutzobjekte kommunaler Bedeutung gelten Kulturobjekte sowie Einzelbäume und Baumgruppen

- a) gemäss jeweils geltender Schutzverordnung der Stadt Gossau oder
- b) aufgrund von Einzelverfügungen der zuständigen kommunalen Stelle.

Art. 6 Voraussetzungen für die Ausrichtung von Beiträgen

Die Zusicherung eines Beitrags setzt voraus, dass:

- a) das Objekt nach Art. 2 dieses Erlasses als geschütztes Kulturobjekt, geschützter Einzelbaum oder geschützte Baumgruppe kommunaler Bedeutung gilt;

(Rest unverändert)

Kommentar

Ortsbildobjekte streichen, da keine Kategorie in Schutzverordnung

Beiträge für Einzelbäume und Baumgruppen neu aufnehmen. Für diese Kategorie Naturobjekte werden keine Beiträge unter anderen Titeln (z.B. GAÖL) geleistet.

Ergänzen um Einzelbäume und Baumgruppen

**Antrag Stadtrat vom
09.02.2023**

führt und durch die zuständige Stelle begleitet werden.

Art. 7 Anrechenbare Kosten

Art. 8 Beitragssätze

Der städtische Beitrag beträgt 30 bis 50 % der anrechenbaren Kosten.

Der konkrete Beitragssatz wird im Einzelfall bemessen:

- a) nach dem kulturellen Zeugniswert des Kulturdenkmals, und
- b) dem öffentlichen Nutzen der Massnahme.

Art. 14 Schlussbestimmungen

Der Stadtrat bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Reglementes.

Die bei Vollzugsbeginn hängigen Beitragsgesuche für Kulturdenkmäler werden nach diesem Reglement beurteilt.

**Änderungsanträge vom
15.05.2023**

**Art. 7 Anrechenbare Kosten
a) Kulturobjekte**

**Art. 8 Anrechenbare Kosten
(neu)
b) Einzelbäume und Baumgruppen**

Anrechenbar sind ausserordentliche Kosten für Pflege und Unterhalt geschützter Einzelbäume und Baumgruppen nach Art. 2 dieses Erlasses.

Beitragsberechtigt sind Arbeiten, welche frühestens fünf Jahre nach der letzten Beitragsleistung ausgeführt werden.

Periodisch wiederkehrende notwendige Unterhalts- und Bewirtschaftungsmassnahmen sind nicht beitragsberechtigt. Von den anrechenbaren Kosten können die durch vernachlässigten Unterhalt verursachten Kosten abgezogen werden.

**Art. 9 Beitragssätze
a) Bemessung**

Der städtische Beitrag an die anrechenbaren Kosten beträgt:

- a) 50 % für Kulturobjekte;
- b) 50 % für Einzelbäume und Baumgruppen.

Art. 15 Schlussbestimmungen

Die bei Vollzugsbeginn hängigen Beitragsgesuche für Schutzobjekte werden nach diesem Reglement beurteilt.

Kommentar

Ergänzte Artikelbezeichnung, da neuer Artikel 8 erforderlich

Neuer Artikel erforderlich für Einzelbäume und Baumgruppen

Formulierung übernommen aus Beitragsreglement der Stadt Wil

ab hier wird eine Neunummerierung der Artikel nötig

Der variable Beitragssatz entspricht der kantonalen Regelung. Aufgrund der gesprochenen Kredite leistet der Kanton aktuell für alle Objekte den Mindestansatz. Ein fixer Beitragssatz ist für die Gesuchstellenden berechenbarer und vermeidet unterschiedliche Behandlung aufgrund der Kreditsituation.

Abs. 1 unverändert

Durch den Begriff Schutzobjekte gelten die Schlussbestimmungen auch für allfällige Gesuche für Einzelbäume und Baumgruppen.

4. Der Stadtrat hat keine Vorbehalte gegen die Änderungsanträge der vorberatenden Kommission Planungsgeschäfte.

II. Eintretensdiskussion

1. **Frank Albrecht (SVP), Präsident vorberatende Kommission Planungsgeschäfte:** Der Erlass des Reglements ist notwendig, weil der Kanton keine Beiträge mehr an lokal geschützte Kulturobjekte zahlt. Kantonale Beiträge werden neu nur noch an kantonale und nationale Schutzobjekte bezahlt. Als Gegenstück zur Unterschutzstellung sollen Eigentümerinnen und Eigentümer gesicherte Beiträge an deren Erhaltung, Instandstellung oder Rekonstruktion erhalten. Die jährlichen Kosten werden auf bescheidene 25'000 Franken geschätzt. Die Kommission war sich einig, dass, wenn der Staat etwas schützen will, er sich auch daran finanziell beteiligen soll, weshalb nicht nur Beiträge an Bauten, sondern auch an Bäume und Baumgruppen geleistet werden sollen. Auch andere Städte unterstützen Naturdenkmäler. Der Einbezug der Naturdenkmäler führt nun zu zahlreichen Änderungsanträgen gegenüber dem Antrag des Stadtrates. Ursprünglich sollte der Beitragssatz 30 bis 50 Prozent der anrechenbaren Kosten betragen. Die VBK findet einen fixen Beitragssatz von 30 Prozent für Bauten und 50 Prozent für Bäume und Baumgruppen berechenbarer für die Gesuchsteller und bittet um Zustimmung zu den Änderungsanträgen.
2. **Werner Bischofberger (SP):** Das vorliegende Reglement stützt sich auf kantonale Reglemente, da bisher Kanton und Stadt Gossau die Beiträge je zu einem Teil gemeinsam entrichtet haben. Da nun die Stadt Gossau für die kommunalen Schutzobjekte allein zuständig ist, braucht es ein überarbeitetes Reglement. Die Kommission für Planungsgeschäfte hat das Reglement beraten. Die SP-Fraktion ist klar für Eintreten, wünscht aber noch einige Klärungen in der Detailberatung.
3. **Matthias Ebnetter (FLiG):** Mit der neuen Schutzverordnung sollen 34 Kulturobjekte unter kommunalen Schutz gestellt werden. Diese Kulturobjekte sind von öffentlichem Interesse und sollen der Nachwelt erhalten bleiben. Den Eigentümer solcher Objekte wird durch die Stadt vorgeschrieben, dass sie dafür sorgen, dass sie unterhalten und der Nachwelt erhalten bleiben. Wir von der FLiG finden es legitim, dass für die Erhaltung, Instandstellung oder Rekonstruktion von kommunalen Kulturobjekten, von welchen die Allgemeinheit profitiert auch die Allgemeinheit einen gewissen finanziellen Beitrag beisteuert. Die Motivationen der Eigentümer solcher Kulturobjekte sind wahrscheinlich unterschiedlich. Die einen wissen, dass sie im Besitz eines wertvollen Kulturgutes sind und möchten dieses Kulturgut möglichst gut erhalten. Andere sehen darin eher eine Schikane und können nicht verstehen, wieso ihr Objekt jetzt nicht nach den eigenen Wünschen umgestaltet werden kann. Vielfach gibt es ja wahrscheinlich auch Mischformen dieser unterschiedlichen Motivationen. Wie auch immer die Ausgangslage ist. Wir finden die Höhe des Beitrags sollte nicht von Objekt zu Objekt variieren, sondern ein fixer vorhersehbarer Betrag sein. Der Antrag der Kommission den Beitragssatz zu fixieren finden wir somit besser als den Antrag des Stadtrates, welcher den Beitrag flexibel halten möchte. Welche Höhe dieser fixe Beitragssatz haben soll, kann dieses Parlament nun mit dieser Beratung bestimmen. Die FLiG ist für Eintreten.
4. **Sandro Contratto (FDP):** Der Reglementserslass ist dem Umstand geschuldet, dass der Kanton keine Beiträge mehr an die kommunalen Schutzobjekte bezahlt. Wir haben aktuell mit der neuen Schutzverordnung ca. 34 kommunale Kulturobjekte. Dafür müssen die Gemeinden keine Beiträge mehr an die kantonalen und nationalen Schutzobjekte zahlen, was auch Sinn macht, denn wer etwas bestimmt und definiert, muss auch für die Kosten aufkommen. In der VBK haben wir gegenüber dem Antrag des Stadtrats zwei Hauptpunkte verändert: So sollen bspw. nicht nur Gebäude, sondern auch Einzelbäume und Baumgruppen als beitragsberechtigter Schutzobjekte gelten. Und betreffend Ausgestaltung der Beitragssätze für kommunale Schutzobjekte sollte ein klar definierter Beitragssatz den Grundeigentümern mehr Plansicherheit geben. Was ist das Fazit dieser Vorlage für die FDP Fraktion: Positiv ordnen wir die Gleichstellung der Kulturgüter mit den Bäumen und Baumgruppen ein. Da in der neuen Schutzverordnung beide Güterkategorien geschützt werden, muss auch derjenige, der ein Gut unter Schutz stellt, etwas dafür zu bezahlen. Wir begrüßen es auch, dass die Beitragssätze eindeutig definiert werden. Damit können zwei Punkte erreicht werden:

- Der Verwaltungsaufwand kann reduziert werden, da es keine Verhandlungen um prozentuale Beitragssätze gibt.
- Für den Eigentümer eines geschützten Gutes gibt es im Vorlauf einer möglichen Planung von einer Investition Planungs- bzw. Kostensicherheit, wieviel % er von den anrechenbaren Kosten zurückerhält.

Nicht positiv bewertet die FDP Fraktion die Höhe des Beitragssatzes bei den Kulturgütern. Hier hätte die FDP Fraktion sich ein tieferer Beitragssatz gewünscht, da diese Kosten sich immer auch im Kernaufwand auswirken. Hier werden wir den Antrag von Martin Pfister (die Mitte) unterstützen. Die FDP wünscht sich vom Stadtrat, dass er in Zukunft beim unter Schutz Stellung von Kulturgütern und Bäumen keinen Aktionismus betreibt, weil diese zusätzlichen Kosten effektiv in den Aufwand hineingehen. Diese Aufwandkategorie ist ein Kostenblock, den die Stadt noch zu 100% beeinflussen kann. Die FDP ist für Eintreten.

III. Detailberatung

1. Zu Art. 7 Anrechenbare Kosten

- a) **Werner Bischofberger (SP):** Ein Reglement muss in allen Artikeln verständlich sein. Dazu ist die Formulierung entscheidend. Frau Anatol besitzt und bewohnt ein Wohnhaus. Es wird unter kommunalen Schutz gestellt. Sie ist gezwungen, von Hand bemalte Holzläden einzubauen. Sie sind etliches teurer als pulverbeschichtete Aluläden. Die Mehrkosten sollen nach städtischem Reglement zu 30% mitgetragen werden. Das Reglement soll dazu verhelfen, einen Teil der Mehrkosten mitzutragen; Mehrkosten, die entstehen, weil ein Schutzobjekt erhalten, instand gestellt oder rekonstruiert wird. Zur Ermittlung der Mehrkosten dienen kantonale Norm-Prozentsätze: 224.0 Bedachungsarbeiten mit Holzschindeln kosten 80% mehr. Aber Achtung: Es werden davon eben nur 30% als städtischer Beitrag entrichtet. Das ergibt dann einen Beitrag von 24%. Ich hätte gerne den Begriff Mehrkosten im Reglement.

Deshalb beantrage ich eine Änderung des Artikels 7:

Anrechenbar sind die Mehrkosten, die sich aus der fachgerechten Erhaltung, Instandstellung oder Rekonstruktion mit objektangepassten Materialien und Bauweisen gegenüber der gegenwärtigen Normbauweise ergeben.

Zur Ermittlung der Mehrkosten wird auf die von der zuständigen kantonalen Stelle festgelegten Norm-Prozentsätze abgestellt.

Absatz 3, 3a, 3b und Absatz 4 sollen belassen werden.

- b) Gegenüberstellung der Anträge Werner Bischofberger (SP) und VBK
Der Antrag von Werner Bischofberger (SP) erhält 8 Stimmen.
Der Antrag der VBK erhält 22 Stimmen.
0 Mitglieder enthalten sich der Stimme.

2. Zu Art. 9 Beitragssätze a) Bemessung

- a) **Martin Pfister (Die Mitte):** Das vorliegende Reglement sieht vor, dass der städtische Beitrag für die anrechenbaren Kosten für Kulturobjekte 50 % beträgt. Bei der Beratung in der VBK lag dieser Beitrag zeitweise bei 30 % (was bereits eine Erhöhung des bisherigen Gesamtbetrags von Kanton und Gemeinde bedeutet). Der Beitrag der Stadt Gossau soll die möglichen Mehraufwände decken, aber nicht die Hälfte der Gesamtkosten übernehmen; deshalb sind 30 % angemessen. Der Beitrag von 50 % für Einzelbäume und Baumgruppen ist hingegen richtig, weil diese noch mehr von öffentlichem Interesse, als dem Eigentümer wichtig sind.

Deshalb beantrage ich eine Änderung des Artikels 9 a) (der Änderungsanträge):

Der städtische Beitrag an die anrechenbaren Kosten beträgt:

- b) 30 % für Kulturobjekte
- c) 50 % für Einzelbäume und Baumgruppen

- b) **Pascal Fürer (SVP):** Die Öffentlichkeit und insbesondere die Stadt hat ein hohes Interesse, Kulturobjekte in ihrer Substanz und/oder Struktur zu schützen und zu erhalten. Diese Eigentumsbeschränkung führt unweigerlich zu höheren Kosten bei Erhaltung, Instandstellung oder Rekonstruktion. Denn die Arbeiten müssen mit historischen und baukünstlerischen Materialien durchgeführt werden, was zu erheblichen Mehrkosten führt. Um diesem öffentlichen Interesse Rechnung zu tragen ist es deshalb zwingend notwendig, dass 50 Prozent der Mehrkosten übernommen werden. An dieser Stelle möchte ich Martin Pfister's Passage im vorliegenden Antrag berichtigen. Es wird behauptet, dass die Stadt Beiträge an den Gesamtkosten übernehme. Diese Aussage ist falsch, denn die Stadt leistet lediglich einen Beitrag an die Mehrkosten, die durch den Schutz entstehen und beteiligt sich folglich nicht an den Gesamtkosten. Die Artikel 7 und 8 des Beitragsreglements regelt diese Thematik unmissverständlich und lässt aus meiner Sicht auch keinen Interpretationsspielraum zu. Ein weiterer Aspekt, der für einen Beitragssatz von 50 Prozent spricht, ist, dass gemäss Artikel 22 der Schutzverordnung zusätzliche Baugesuchunterlagen bei der Baubehörde einzureichen sind, wenn es sich um Projekte innerhalb von Ortsbildschutzgebieten und an Kulturobjekten handelt. Die damit verbundenen höheren Planungskosten muss der Liegenschaftsbesitzer selbst berappen und werden demnach nicht durch die Stadt mitfinanziert. Ich ersuche Sie deshalb meiner Argumentation zu folgen und den vorliegenden Antrag abzulehnen.
- c) Gegenüberstellung der Anträge Martin Pfister (Die Mitte) und VBK
Der Antrag von Martin Pfister (Die Mitte) erhält 19 Stimmen.
Der Antrag der VBK erhält 11 Stimmen.
0 Mitglieder enthalten sich der Stimme.
- d) Gegenüberstellung der Anträge der VBK zu den Art. Nrn. 2, 6, 7, 8, 9, 15
Die Anträge der des Stadtrates (gemäss Bericht und Antrag) erhalten 0 Stimmen.
Die Anträge der Kommission für Planungsgeschäfte erhalten 30 Stimmen.

IV. Beschluss

1. Das Stadtparlament erlässt das Reglement über Beiträge an kommunale Schutzobjekte. (30 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Protokoll Nr. 53/2023

2018-388

Sitzung vom 4. Juli 2023

24.00

Gesamtverkehrskonzept (GVK); Mobilitätsstrategie, Kenntnisnahme

I. Grundlagen

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag des Stadtrates vom 2. März 2023 des Stadtrates mit folgendem Antrag:
 - Die Mobilitätsstrategie als Grundlage des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) wird beraten und zur Weiterbearbeitung verabschiedet.
2. Die vorberatende Kommission Planungsgeschäfte hat die Vorlage «Gesamtverkehrskonzept (GVK), Mobilitätsstrategie» am 20. April und 3. Mai 2023 beraten und unterstützt mehrheitlich den Antrag des Stadtrates.
3. Der Stadtrat nimmt den Antrag der vorberatenden Kommission Planungsgeschäfte zustimmend zur Kenntnis.

II. Eintretensdiskussion

1. **Frank Albrecht (SVP), Präsident vorberatende Kommission Planungsgeschäfte:** Seit mehr als 50 Jahren kochen die Emotionen beim Thema Verkehr hoch. Verschiedene Lösungen wurden bisher diskutiert. Gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) muss eine Lösung auf dem bestehenden Strassennetz her. Mittels Verkehrsmanagement soll die Nachfrage auf das bestehende Angebot abgestimmt und der MIV auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Der künftig zu erwartende Mehrverkehr muss von den Verkehrsträgern Fuss, Velo, Bus und Bahn aufgenommen werden. Die vorliegende Mobilitätsstrategie definiert, wie die angestrebte Entwicklung aussehen soll. Die konkreten Massnahmen werden erst im Gesamtverkehrskonzept festgelegt. Obwohl die Mobilitätsstrategie in die Kompetenz des Stadtrates fällt, möchte er die Stimmung im Parlament abholen. In der VBK war man mehrheitlich der Meinung, dass der Stadtrat die Strategie weiterverfolgen soll und empfehlen dem Parlament, diese zur Weiterbearbeitung zu verabschieden.
2. **Martin Pfister (Die Mitte):** Bei der Mobilitätsstrategie ist eine Aussage entscheidend; nämlich, dass wir sie nicht für die heutige Situation beraten, sondern für das Jahr 2040. Gemäss den Prophezeiungen leben dann etwa 21'300, also etwa 3'000 Personen mehr, in Gossau und Arnegg. Auch diese 3'000 müssen sich irgendwie, irgendwo bewegen. Damit dies nicht zum Verkehrskollaps führt, brauchen wir viele unterschiedliche Ideen und Lösungsansätze, welche geprüft werden müssen. Heute stehen wir exakt an diesem Punkt: Im Bericht und Antrag sind unter Pkt. 5.4 die vielen Stossrichtungen aufgelistet. Bewertet sind sie noch nicht; dies folgt im nächsten Schritt. Für die Mitte-Fraktion ist wichtig, dass alle Punkte geprüft werden. Bei dem einen oder anderen werde ich zugegebenermassen (auch) nicht warm; wir dürfen jetzt aber noch nichts ausschliessen. Hiermit appelliere ich etwas an die Polparteien: Die Rechte soll nicht jetzt schon die Hälfte aller Punkte (welche sich hauptsächlich gegen den Autofahrer richten) streichen. Genauso wie ich die Linke bitte, nicht den Autobahnanschluss Appenzellerland zu verteufeln. Denn wenn wir jetzt schon das Meiste ausschliessen, haben wir von Anfang an zu wenig Lösungen und treten auch uneinig vor den Kanton. Dass ich für die Erweiterung des Busnetzes bin muss ich hier nicht weiter ausführen. Ich hoffe nur, dass wir bis Ende Jahr auch die in Aussicht gestellten Verbesserungen vorgelegt bekommen. Rosenau und Niederdorf haben noch immer keinen Busanschluss. Die Mitte-Fraktion unterstützt die vorliegende Mobilitätstrategie und verabschiedet sie als Grundlage des Gesamtverkehrskonzeptes.
3. **Alois Künzle (SVP):** Der Stadtrat schreibt bei Punkt 7 unter anderem, dass die Zweckmässigkeitsbeurteilung gezeigt habe, dass Entlastungen nicht durch neue Strassen, sondern durch ein Verkehrsmanagement erfolgen müsse. Auch während der Kommissionsarbeit haben wir des Langen und Breiten darüber diskutiert, wie

der Gossauer Verkehr abgewickelt werden sollte. Die Antwort war immer, dass dies auf dem bestehenden Netz erfolgen solle und dazu keine neuen Strassen erstellt werden. Diese Aussage steht aber in krassem Widerspruch zur Tatsache, dass die Stadt und der Kanton die Planung einer Westspange in Gossau vorantreiben. Als Kommissionsmitglied komme ich mir hintergangen vor. Es ist an der Zeit, dass der Stadtrat hier offen kommuniziert, sonst verliert er an Glaubwürdigkeit. Ich komme nun zur Mobilitätsstrategie: Die Kernaussage der Strategie ist, dass das Gossauer Verkehrsnetz bereits heute ausgelastet (oder teilweise sogar überlastet) sei und die bestehende Infrastruktur die prognostizierte Verkehrszunahme nicht bewältigen könne. Daraus folgert der Stadtrat unter anderem, dass der MIV auf den jetzigen 89'500 Bewegungen plafoniert werden solle. Hier sind wir klar anderer Auffassung. Nach uns ist eine Begrenzung auf den heutigen Bewegungen nicht zwingend. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des öV ist grundsätzlich zu befürworten., Wir behalten uns aber vor, die Detailmassnahmen in diesem Bereich einer kritischen Prüfung und Beurteilung zu unterziehen. Zum Beispiel ist im Gegensatz zum MIV der Fuss- und Veloverkehr im Winter witterungsbedingt stärker eingeschränkt. Im Weiteren wird ausgeführt, dass Gossau eine Stadt der kurzen Wege sei. Aus unserer Sicht ist das Gegenteil der Fall. Gossau ist eine Stadt der langen Wege, weil Gossau ein «Strassendorf» ist und die Siedlungsentwicklung entlang der Verkehrsachsen stattgefunden hat. Auch finden Entwicklungen an der Peripherie statt, z. B. Überbauung Geissberg. Dies spricht ebenfalls gegen eine Plafonierung des MIV. Die Mobilitätsstrategie basiert auf dem sogenannten 4V-Prinzip. So soll unter anderem eine Bündelung der Warenströme (Güterverkehr) erfolgen, oder der Pendlerverkehr durch die Förderung von ortsunabhängigen Arbeiten reduziert werden. Durch Druck oder Anreize soll eine Verlagerung vom MIV auf den öV sowie Fuss- und Veloverkehr erfolgen. Diese Vorschläge tönen zwar gut, sind aber teilweise illusorisch, weil Eingriffe in die Wirtschaft, z. B. vermehrtes Homeoffice, nicht erzwungen werden können. Auch die Bündelung von Warenströmen dürfte eher Wunschgedanke sein. In der Praxis wird dies kaum möglich sein, denn dies würde eine starke Einschränkung für das Gewerbe bedeuten. Durch Lichtsignalanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes wird die Zufahrt nach Gossau erschwert. Damit wird das Gegenteil der angestrebten hohen Standortattraktivität erreicht, weil die Zufahrt zur Stadt unberechenbar wird. Nun komme ich zu den Stossrichtungen: Diese sind auf Seite 8, unter Punkt 5.4. aufgeführt. Obwohl diese Stossrichtungen ab Seite 61 des Detailberichtes erläutert werden, bleiben die Details und Auswirkungen der Stossrichtungen ungeklärt. Der Stadtrat hat zwar vorgesehen, die Details in einer zweiten Phase auszuarbeiten und vorzulegen. Trotzdem aber wird ein grundsätzliches Feedback zu den Stossrichtungen erwartet, damit die weitere Planung zielgerichtet erfolgen kann. Ich gehe im Nachfolgenden auf einige uns wichtig erscheinende Punkte ein:

- Mobilitätsvorgaben für neue Überbauungen
Was will der Stadtrat den Bauherren hier alles aufbrummen?
- Ausbau und Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur
Es tönt zwar gut, wenn unter anderem erwähnt wird, dass punktuelle Schwachstellen, z. B. lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen kurzfristig behoben werden könnten. Wie will man das erreichen? Wenn es offenbar kurzfristig möglich wäre, wie im Konzept erwähnt, wieso hat man dies nicht schon längst gemacht? Es wird weiter erwähnt: Zur Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur gehört auch ein zuverlässiger, möglichst flächendeckender Winterdienst. Was wird uns einen solchen Leistungsausbau kosten?
- Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raumes
Das tönt zwar gut, aber wie soll das erfolgen? Allgemeine Belehrungen, wie vermehrtes zu Fuss gehen trage zur Gesundheit bei, haben wir jedoch nicht nötig. Welche Räume sollen attraktiver gestaltet werden? Auch hier stellt sich die Frage nach den Kosten.
- Busbevorzugung
Mit einer konsequenten Busbevorzugung an den relevanten Knoten, sollen die Verlustzeiten beim Busverkehr reduziert und dessen Zuverlässigkeit gesteigert werden, was gemäss Aussagen in der Analyse für eine Verlagerung vom MIV auf den öV essenziell sei. Von welchen relevanten Knoten ist hier die Rede? Dies würde aber auch bedeuten, dass der MIV noch weniger flüssig zirkulieren könnte. Wir sind klar gegenteiliger Meinung: Der MIV muss auf den Durchgangachsen flüssiger gestaltet werden.

- Steuern und Lenken mittels Verkehrsmanagement
Mit Hilfe von Lichtsignalanlagen sollen Rückstausituationen ausserhalb des Siedlungsgebietes verlagert werden. Dies steht im Widerspruch zur Tatsache, dass man die Natur schonen sollte. Ich finde es feige, wenn der Stau einfach in weniger bevölkerungsreiche Gebiete verschoben wird, nur weil dort weniger Leute sind, die sich wehren können. Staus führen generell zu Verspätungen und haben auch Auswirkungen auf das Gewerbe, da eine zeitlich zuverlässige Lieferung nicht gewährleistet werden kann oder immer ein möglicher Stau noch eingerechnet werden muss. Dies führt zu einer verminderten Standortqualität. In vorliegenden Detailkonzept werden zwar die Erstellung von geeigneten Stellplätzen im Strassenraum für das Kleingewerbe erwähnt. Wir vertreten die Auffassung, dass das Parkplatzangebot bei den Verkaufsstellen und Gewerbebetrieben erweitert werden muss, damit die Zufahrt für Warenlieferungen weiterhin gewährleistet und auch die Zufahrt für die Kundschaft möglich ist. Damit soll Gossau ein attraktiver Einkaufsstandort bleiben. Ein weiteres «Lädelersterben» und Abwanderung zu den Einkaufszentren, nur weil keine geeigneten Parkplätze zur Verfügung stehen, muss unter allen Umständen verhindert werden.
- Aufwertung Strassenräume
Es ist unter anderem die Rede von einer Umgestaltung und gestalterischen Aufwertung der stark befahrenen Hauptachsen. Wie soll das konkret passieren? Hier wird zudem auch eine Temporeduktion auf den Hauptstrassen, innerhalb der Niedergeschwindigkeitszonen erwähnt. Wir sind klar gegen eine Einschränkung des Tempos auf den Hauptstrassen.
- Bemessung Abstellplätze bei neuen Nutzungen
Mögliche Reduktionsgebiete für eine Parkplatz-Erstellungspflicht werden aufgeführt. Parkplätze für Kunden und Lieferanten in unmittelbarer Nähe des Geschäftes sind für das Gewerbe entscheidend. Es lassen sich nicht alle Güter so einfach mit dem öV transportieren. Auch bei Überbauungen sind Parkplätze für die Heimlieferungen und die Handwerker notwendig.
- Parkraummanagement
Unter anderem sollen Kleinstanlagen aufgehoben werden. Wir sind gegen diese Aufhebung. Um den Suchverkehr zu verkleinern sind diese Kleinstanlagen wichtig. Wir sind jedoch damit einverstanden, dass diese Parkierungsmöglichkeiten nicht für Dauerparker zur Verfügung stehen sollen.

Auch wenn ich nun nicht auf alle Stossrichtungen eingegangen bin, heisst dies nicht, dass wir mit allen anderen Stossrichtungen einverstanden sind. Die Auswirkungen der Stossrichtungen können erst beurteilt werden, wenn die konkreten Details dazu bekannt sind. Wir behalten uns deshalb ausdrücklich vor, auf andere Stossrichtungen oder deren Umsetzungsmassnahmen bei gegebener Zeit zurückzukommen. Die vorliegende Mobilitätsstrategie ist sehr umfassend und greift mit ihren Stossrichtungen ineinander. Sie enthält viele gut gemeinten Absichten. Wir finden, dass die Bedürfnisse der Bewohner und des Gewerbes (Erreichbarkeit von Geschäften, Parkmöglichkeiten für Handwerker etc.) im vorliegenden Konzept nicht oder zu wenig berücksichtigt sind. Zudem wird zu wenig Rücksicht genommen, auf Personen, die aus unterschiedlichen Gründen auf ein Auto angewiesen sind. Das vorliegende Konzept ist u.E. zu einseitig auf die Optimierung des Verkehrs ausgerichtet. Ob sich die Bevölkerung zur Änderung des Mobilitätsverhaltens so einfach zwingen lässt, bezweifeln wir stark. Im Weiteren sind wir der Meinung, dass die Kapazitätsgrenze für den MIV noch nicht erreicht ist. Durch eine Verflüssigung des MIV sollte das Volumen erhöht werden können. Die SVP-Fraktion hinterfragt die vom Stadtrat vorgelegte Mobilitätsstrategie. Einige Bedenken habe ich soeben ausgeführt. Es ist uns überhaupt nicht klar, ob dies wirklich alles machbar wäre und wie dies umgesetzt werden sollte und was dies konkret bedeutet. Ebenso sind keinerlei Kostenangaben vorhanden. Wenn wir Projekte nicht finanzieren können, macht es keinen Sinn, diese zu planen. Als "gebrannte Kinder" des Stadtentwicklungskonzeptes sind wir nicht bereit, dem Antrag des Stadtrates auf dieser Flughöhe zuzustimmen. In der Vergangenheit wurde uns zu oft vorgeworfen, dass wir dem zugestimmt hätten, nur weil wir im Stadtentwicklungskonzept zu gewissen Oberbegriffen ja gesagt haben, ohne die konkreten Auswirkungen zu kennen. Die SVP ist für Nichteintreten und beantragt die Rückweisung der vorliegenden Mobilitätsstrategie zur nochmaligen Überarbeitung durch den Stadtrat.

4. **Markus Meister (FLiG):** Hat Gossau zu viel Verkehr? Landläufig wäre die Antwort wohl grossmehrheitlich ja. Wir von der FLiG sagen nein! Es hat noch zu wenig Veloverkehr. Mit sicheren Velostrassen gehen schon 10-jährige selbstständig ins Training statt von den Eltern gefahren zu werden. Es hat noch zu wenig Fussverkehr. Attraktive Fussgängerwege zwischen Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten laden zum Flanieren ein, statt, dass man mit Strassenlärm zugedeckt wird. Die schöne Gossauer Altstadt hat doch mehr Aufenthaltsqualität verdient. Zu guter Letzt gibt es auch noch zu wenig öffentlichen Verkehr. Noch immer sind Gossauer Quartiere nicht erschlossen, obwohl der politische Wille eigentlich vorhanden wäre. Nach drei Mal nein! Ja, Gossau hat zu viel Verkehr, und zwar zu viel motorisierten Verkehr. Und das schon lange. Möchte man der fundiert erhobenen Mobilitätsstrategie Glauben schenken, beträgt die Verkehrszunahme bis 2040 17%. Grund ist das Bevölkerungswachstum, aber auch der Arbeitsstandort Gossau mit noch mehr Beschäftigten. Niemand möchte noch mehr Verkehr als heute! Gewerbe und (Industrie) benötigen für effiziente Transporte einen flüssigen Verkehr, denn schliesslich kosten Stautunden Geld und Nerven. Pendler, welche wirklich auf das Auto angewiesen sind, möchten doch schnell zur Arbeit kommen. Auch die Bevölkerung von Gossau möchte doch nicht im Stau ersticken. In der emotionalen Diskussion um den Verkehr wird oft durch die Brille des Autofahrers debattiert. Es hat zu wenig Strassen für den motorisierten Verkehr, es hat zu wenig Parkplätze für das Gewerbe. Aber wenn man die Verkehrssituation des Langsamverkehrs betrachtet, ändert sich die Perspektive. Da stellen sich plötzlich andere Fragen:
- Ist es noch angebracht, dass der motorisierte Verkehr so viel Platz einnimmt, während nur eine Person hinter dem Steuer sitzt?
 - Wieso schicke ich mein zehnjähriges Kind nicht selbstständig ins Dorf zum Einkaufen?
 - Wieso gehe ich nie in die Stadt spazieren, sondern immer ausserhalb?
 - Und wieso bringe ich meine Schwiegereltern mit dem Auto zum Bahnhof? Ganz einfach: Weil der Bus im Stau steckt.

Aus diesen Gründen braucht es ein mutiges Parlament, welches dem Stadtrat das nötige Vertrauen entgegenbringt, auch Massnahmen mal versuchshalber umsetzen, um Erfahrungen zu sammeln. Das gäbe der Bevölkerung von Gossau die Möglichkeit zu verstehen, wie der Wandel in der Praxis aussieht. Ein Blick in andere Städte zeigt, dass anfänglich undenkbar Massnahmen spürbare Entlastungen bringen. So könnte man eine temporärere Umplatzierung von Parkplätzen ausprobieren. Oder man reduziert das Tempo eines Strassenabschnitts für einige Monate. So geschehen in Köniz BE, welche eine ähnlich hohe Verkehrsbelastung aufwies wie Gossau und die Hauptverkehrsachse in eine 300m lange Tempo 30 Einkaufsstrasse verwandelte. Profitiert haben die Geschäfte mit höheren Umsätzen und natürlich die städtische Bevölkerung. Die gemachten Erfahrungen fliessen rollend in die zukünftige Verkehrsplanung ein. Wenn solche kostengünstigen und behutsamen Massnahmen Wirkung zeigen, kann man sie definitiv umsetzen. Man könnte diese Art der Verkehrsplanung taktischen Urbanismus nennen oder einfach gesagt: Probiere got über studiere. Die Lösung wird sein: Viele behutsamere (kleinere) Massnahmen führen zur Entlastung. So hat nämlich nicht nur der Langsamverkehr was davon, sondern auch der MIV. Lasst uns also den Stadtrat in Sachen Gesamtverkehrskonzept nicht ausbremsen. Das Parlament sollte ihn breit unterstützen, wenn er das Urthema Verkehr in Gossau endlich mutig und aktiv angeht. Die FLiG unterstützt alle Stossrichtungen in der Mobilitätsstrategie.

5. **Sandro Contratto (FDP):** Die FDP ist sich bewusst, dass Gossau und Arnegg sich in den nächsten Jahren auch aufgrund der zunehmenden Bevölkerung weiterentwickeln wird. Dass sich dabei auch die Verkehrsströme zahlenmässig verändern, ist auch klar. Die FDP Fraktion begrüsst die Bereitschaft des StR, das Gesamtverkehrskonzept in einer frühen Phase durch Mitglieder des Parlaments zu begleiten und dem Parlament zur Kenntnisnahme vorzulegen. Viele Stossrichtungen sind von unserer Seite her logisch und nachvollziehbar. Auch ist es uns wichtig, dass die konkreten Massnahmen des Konzeptes in einer zweiten Phase konkretisiert und dem Parlament vorgelegt werden. Einzelne Massnahmen gehen auch in den Verantwortungsbereich des Kant. Tiefbauamtes. Die FDP Fraktion steht mehrheitlich hinter dem Konzept. Einzelne Stossrichtungen wurden in unserer Partei aber kontrovers diskutiert und nicht abschliessend mit einem Konsens bewertet. Die kritische Würdigung der einzelnen Stossrichtungen erfolgte nicht bei allen Fraktionskollegen und -kolleginnen gleichwertig. Aus meiner persönlichen Sicht gibt es für mich ein grundsätzliches Ja für dieses Konzept mit einem bestimmten und dezidiertem «ABER»: Ich bin grundsätzlich in der Beurteilung des Ist-Zustandes wie auch in der SWOT Analyse nicht der gleichen Meinung, wie es in den Unterlagen steht.

Ich finde, wir haben sehr kundenfreundliche Anschlussbedingungen, um in allen Richtungen und mittels allen Verkehrsträgern schnell von A nach B zu kommen. Wenn man die Analyse des Ist-Zustandes durchliest, bekommt man das Gefühl, dass wir uns in Gossau etwas plakativ gesprochen 24 h und während 7 Tagen im Dauerverkehrskollaps bewegen. Diesen Zustand habe ich jetzt in den letzten drei Monaten, bei denen ich zu unterschiedlichsten Zeiten in Gossau unterwegs war, nicht vorgefunden. Auch bei den Stosszeiten fliesst der Verkehr, einfach langsamer. Also machen wir uns nicht schlechter als wir sind. Die in Zukunft vom SR vorgelegten Massnahmen müssen einer Kosten-/Nutzen Betrachtung Stand halten können. Wir haben ein anspruchsvolles finanzielles Ziel in den nächsten Jahren zu erfüllen und sind deshalb in der Pflicht, den Stadthaushalt vor unnötigen und ineffizienten, zusätzlichen Massnahmen und Aufgaben zu schützen. Die Bedingungen für die Geschäfte in Gossau und Arnegg dürfen sich nicht verschlechtern. Eine Verschlechterung der Parkplatz-Situation für das Gewerbe- und die Ladenbetreiber mittels Stossrichtungen im MIV Bereich und des Parkierungs-managements kommt für mich nicht in Frage, falls keine kompensatorischen Massnahmen für das Gewerbe und die Ladenbetreiber erfolgen sollten. Ich bin grundsätzlich kein Freund von staatlich erfolgter Erziehung im Verkehrsbereich. Es sollten keine Verkehrsträger bevorzugt und/oder benachteiligt werden. Diese Aussage gilt nicht für sicherheitsrelevante Massnahmen bei effektiv gefährlichen Stellen. Wichtig ist für mich ein effizienter Mix der verschiedenen Verkehrsträger mit den richtigen Synergieeffekten bei den Schnittstellenpunkten. Auch hier gilt es, das Prinzip der Technologieoffenheit und nicht das aktuelle Zeitgeist-Ideologie-Modell zu verfolgen. Die FDP ist für Eintreten.

6. **Florian Kobler (SP):** Kaum ein Thema bewegt die Menschen in unseren Breitengraden so sehr, wie das Thema der Umgestaltung von Städten und Gemeinden, vor allem die Frage der Mobilität? Tausende verschiedene Meinungen, tausende verschiedene Herangehensweise. In einigen europäischen Ländern ist man bei dieser Frage und in dieser Entwicklung schon weiter als in der Schweiz. Die Mobilität wird umweltschonender, sicherer, nachhaltiger, ruhiger und der Mobilitätswandel sorgt für attraktive und lebendige Städte. Einen Wandel im Mobilitätsverhalten können wir nur erreichen, wenn wir attraktive und sichere Fuss und Velowege und gute öV-Verbindungen schaffen. Innerorts auch in Verbindungen mit den Nachbarorten. Eine vernetzte Veloinfrastruktur, und ein gut abgestimmter öV-Fahrplan. Es macht mit dem Charakter der Stadt etwas, wenn Menschen Stadtbild prägen, wenn die Menschen im Zentrum sind, nicht die Autos. Die Städte werden offener und sympathischer, das weiss jeder, der schon mal durch verkehrsberuhigte Kleinstädte gelaufen ist. Nehmen wir für Gossau das Beispiel der geplanten Neugestaltung Bahnhofstrasse. Das ist aus Sicht der SP Fraktion der richtige Weg. Die Bahnhofstrasse kann als belebte Stadtachse aufgewertet und als Begegnungsort etabliert werden. Für den Detailhandel ist ein Umdenken in der Mobilität ebenfalls positiv, wie Erfahrungen in anderen Städten zeigen. Zu Fuss oder mit dem Velo geht oder fährt man eher von Geschäft zu Geschäft, während das mit dem Auto mühsam und umständlich ist, auch in Städten mit vielen Parkplätzen, wie Gossau. Was bei der Umgestaltung von Innenstädten immer wieder beobachtet werden kann, dass die Errichtung von Velowegen, oder Wegfall von Parkplätzen ein hochemotionales Thema ist. Dort wo jedoch Fussgängerzone und verkehrsberuhigte Strassen entstehen, wünschen sich die allerwenigsten den alten Zustand zurück. Auch das handwerkliche Gewerbe wird von einem Mobilitätswandel profitieren. Weniger motorisierten Individualverkehr und verstopfte Strassen bedeuten auch schnellere und effizientere Wege für das Gewerbe. Die SP will nicht das Auto aus Gossau verbannen, sondern diejenigen die auf das Auto angewiesen sind, sollen schnell von Ort zu Ort kommen. Das kann erreicht werden, wenn nur Leute in das Auto steigen, für die es notwendig ist. Das Verkehrssystem in Gossau ist am Anschlag. Zusätzliche Strassen bringen keine wunschgemässe Entlastung des Gossauer Zentrums. Dies hat die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur Zentrumsentlastung von 2017 deutlich gezeigt. Gossau wird in den nächsten rund 20 Jahren keine andere Verkehrsinfrastruktur haben als heute. Der Mehrverkehr muss von den energie- und flächeneffizienten Verkehrsträgern Fuss, Velo, Bus und Bahn aufgenommen werden. Die SP unterstützt die Mobilitätsstrategie des Stadtrats. Der Stadtrat hat wichtige Entwicklungen erkannt und möchte diese vorantreiben. Die SP Fraktion hätte sich vom Stadtrat jedoch mehr Mut in Sachen motorisierten Individualverkehr gewünscht. Der Stadtrat will diesen auf dem bisherigen Niveau plafonieren. Ein wichtiges Zeichen wäre es gewesen, eine Reduktion des MIV anzuviesieren. Das ist aber einer der wenigen Kritikpunkte. Gesamthaft ist die SP klar der Ansicht: Diese Mobilitätsstrategie ist deine Chance für eine nachhaltige Entwicklung von Gossau! Diese Mobilitätsstrategie ist eine Chance für ein zukunftsgerichtetes Gossau! Von Umerziehung, wie dies die Befürworter der Mobilitäts-Initiative behaupten, kann keine Rede sein. Jede und jeder ist frei in der Wahl seines Verkehrsmittels. Aber das Ziel, dass wir nicht noch mehr Verkehr auf unseren Strassen wollen, dass wir die Lebensqualität in unserer Stadt steigern.

7. **Claudia Kretz Büsser (FDP):** Die Bundesverfassung der Schweiz wurde am 12. September 1848 verabschiedet, was bedeutet, dass dieses rote Büchlein dieses Jahr ihr 175-jähriges Jubiläum feiert. In der Bundesverfassung steht: Art. 74: der Bund erlässt Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen. Art. 75: Abs. 1 Der Bund legt Grundsätze der Raumplanung fest. Dies obliegt den Kantonen und dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedelung des Landes. Die Stadt Gossau wird sich weiterentwickeln und weiterwachsen. Ist ja klar, Gossau liegt entlang der Achse St. Gallen -Zürich. Es ist für die nächsten 15 Jahre mit einem Wachstum von 16 - 18 % (entspricht etwa 3000 Menschen) zu rechnen. Dies sowohl bei den Einwohnenden als auch bei den Beschäftigten. Aufgrund der bereits eingezonten, aber noch unüberbauten Bauzonen für Wohnen und/oder Arbeiten, wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen. Wir alle wissen, dass unsere Hauptstrassen zeitweise an ihre Grenzen stossen und auch in Zukunft primär das bestehende Netz die steigende Verkehrslast tragen muss. Die haushälterische Bodennutzung, welche in der Bundesverfassung verankert ist, verpflichtet uns somit den Strassenraum zugunsten von flächeneffizienten Verkehrsmitteln umzugestalten. Je mehr aufs Velo oder den öV umgestiegen wird, desto höher ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes. Verkehrsinfrastrukturen zu unterhalten, belasten den Staat somit schlussendlich jeden Privathaushalt. Eine flächenschonende Verkehrsmittelwahl ist somit preiswerter. Für eine nachhaltige Mobilität und die Funktionalität des bestehenden Strassennetzes braucht es Veränderungen:

- Verkehr vermeiden - Fördern von kurzen Wegen
- Verkehr vernetzen – Kombinieren der Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden
- Verkehr verlagern – Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel
- Verkehr verträglich gestalten – Strassenräume menschenfreundlich gestalten und betreiben

Seit über einem Viertel-Jahrhundert treten wir an Ort und Stelle. Wenn es uns nicht gelingt die Verkehrsmenge effizient abzuwickeln, kann davon ausgegangen werden, dass in letzter Konsequenz wegen mangelnder Erschliessungsqualität Baubewilligungen nicht mehr erteilt werden können, obwohl physisch «eine Strasse» vorhanden wäre. Ich fühle mich verpflichtet unseren zukünftigen Generationen eine sichere, gesunde und lebenswerte Stadt Gossau zu überlassen, deshalb gilt es die Komfortzone «äs isch jo gar nöd so schlimm» zu verlassen. Läuten Sie heute den Kulturwandel ein und verabschieden Sie zusammen mit mir die Mobilitätstrategie zur Weiterbearbeitung.

8. **Markus Rosenberger (SVP):** Sind wir bereit für ein Gesamtverkehrskonzept oder eine Mobilitätsstrategie? Die Meinungen dazu gehen weit auseinander. Wichtig ist, gemeinsame Lösungen zu finden, was von allen Seiten ein Entgegenkommen voraussetzt. Was nehmen wir heute zur Kenntnis bzw. worüber stimmen wir ab?
9. **Florin Scherrer (Die Mitte):** Der Stadtrat unterbreitet die Mobilitätsstrategie dem Parlament freiwillig zur Kenntnisnahme und zur Weiterbearbeitung. Zudem kann das Präsidium weitere Geschäfte dem Parlament übertragen.
10. **Stadträtin Gaby Krapf:** Dem Stadtrat ist es wichtig, den Puls des Parlaments zur Mobilitätsstrategie zu fühlen. Die Stossrichtung wurde sehr engagiert diskutiert und wird entsprechend weitergeführt. Sämtliche konkreten Massnahmen werden dem Parlament zu einem späteren Zeitpunkt unterbreitet.
11. **Matthias Ebnetter (FLiG):** Die Beratung im Parlament dient dem Stadtrat dazu, zu hören, welche Massnahme politisch getragen wird und welche nicht. Damit werden auch Steuerfranken gespart. Wenn die Mobilitätsstrategie erst ganz am Schluss diskutiert und verworfen wird, wird kein Mehrwert für die Bevölkerung geschaffen.
12. **Itta Loher (SP):** Die Mobilitätsstrategie bildet die Grundlage für das Gesamtverkehrsprojekt. Darin steht, «die grösste Herausforderung sei die hohe Verkehrsbelastung im Stadtzentrum». Ich befürchte, die noch grössere Herausforderung – und das hat die jahrzehntelange Debatte deutlich gemacht – ist die Bereitschaft der Stadtbewohnerschaft, umzudenken, sich von Gewohnheiten zu verabschieden, Gewohnheiten wie kurze Autofahrten zum Nachbarn, zum Fussballplatz, zum Hallenbad oder zur Bank zu hinterfragen. Die Mobili-

tätsstrategie beruht auf dem 4V-Prinzip: Vernetzung, Vermeidung, Verlagerung und Verträglichkeit und für diese vier Dimensionen braucht es die fünfte Dimension: Die Einsicht dafür. Die Autorenschaft der Mobilitätsstrategie fordert dazu auf, in den kommenden Jahren die Weichen dafür stellen, um der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, um der nötigen Mobilität für das Gewerbe und der erhöhten Lebensqualität den Weg zu bereiten. Die Entlastung vom Verkehr erfolge durch intelligentes Verkehrsmanagement, welches sowohl den Menschen, das Gewerbe und die Natur unterstützt und fördert. Keine Verbote – aber Lenkung! Die Mobilitätsstrategie will Massnahmen definieren, welche alle Aspekte des städtischen Lebens berücksichtigt, um den drohenden Verkehrskollaps bis 2040 zu verhindern. Die Strategie ist erfolgversprechend, wenn wir mitziehen und heute eintreten.

Abstimmung

Auf das Geschäft wird eingetreten. (22 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

III. Beschluss

1. Das Stadtparlament nimmt die Mobilitätsstrategie des Gesamtverkehrskonzeptes zur Kenntnis und empfiehlt sie zur Weiterbearbeitung. (21 Ja-Stimmen, 9 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Protokoll Nr. 54/2023

2020-477

Sitzung vom 4. Juli 2023

02.22.102

Teilzonenplan Walter Zoo; Erlass

I. Grundlagen

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag vom 30. März 2023 mit folgendem Antrag:
 - Der Teilzonenplan Walter Zoo wird gemäss Planbeilage erlassen.
2. Die parlamentarische Baukommission hat die Vorlage «Teilzonenplan Walter Zoo» am 15. Mai 2023 beraten und unterstützt den Antrag des Stadtrates.
3. Der Stadtrat nimmt den Antrag der parlamentarischen Baukommission zustimmend zur Kenntnis.

II. Eintretensdiskussion

1. **Thomas Künzle (SVP), Präsident parlamentarische Baukommission:** Der Zoo muss die Möglichkeit haben, sich aus betrieblicher, tierhalterischer und aus Besuchersicht weiterzuentwickeln. Die aktuelle Situation ist nicht tragbar. Dazu soll Landwirtschaftsland der Intensiverholungszone zugeschieden werden. Im vorliegenden Masterplan des Walter Zoos zeigt sich die bestehende Verkehrs- und Parkierungsproblematik. Diese ist für die angrenzenden Landwirtschaftsbetriebe, die ihre Felder bewirtschaften müssen, kein befriedigender Zustand. Die parlamentarische Baukommission ist der Meinung, dass das Parlament dem Walter Zoo die Weiterentwicklung ermöglichen soll und unterstützt den Erlass des Teilzonenplans. Anzumerken ist, dass mit der Zooerweiterung und der geplanten Tiefgarage nicht alle Probleme gelöst werden. So sind die Anwohner der Neuchlenstrasse noch grösseren Verkehrsströmen ausgesetzt. Eine Zufahrt über das Breitfeld ist leider nicht möglich. Mittels Erhöhung des Busfahrtaktes und baulichen Massnahmen soll der verkehrlichen Belastung Einhalt geboten werden. Dies ist aber nicht Gegenstand des Teilzonenplans, sondern soll mit einem Teilstrassenplan angegangen werden.
2. **Andreas Helfenberger (Die Mitte):** Der Walter Zoo soll modernisiert und erweitert werden. Die Ausbaupläne liegen schon ziemlich detailliert vor. Mit dem vorliegenden Projekt soll die Gesamtfläche von heute rund 46'000 m² auf ca. 79'000 m², also um den Faktor 1.7 erweitert werden. Es wird ein Wachstum der Besucherzahlen von heute ca. 280'000 auf 400'000 bis ins Jahr 2040 angestrebt. Aus Sicht der Mitte-Partei haben uns einige Punkte besonders interessiert. Umweltverträglichkeit: Verschiedene Berichte liegen vor. - Stand heute reisen die meisten Besucher mit den privaten Verkehrsmitteln an. Aktuell können maximal rund 595 Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Davon liegen lediglich 145 innerhalb des Zoo Areals. Neu sollen auf dem Areal 475 bewirtschaftete Tiefgaragenplätze zur Verfügung gestellt werden, was bedeutet, dass an Spitzentagen immer noch externe Parkplätze benötigt werden. Im Umweltverträglichkeitsbericht wird ebenso erwähnt, dass der Durchgangsverkehr zusammen mit dem quartiereigenen Verkehr bereits heute eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte verursacht. Hier soll ein besserer Mix von min. 20 % ÖV-Anteil Entlastung bringen. Die Bewirtschaftung der Tiefgaragenplätze soll die Besucher vermehrt auf die ÖV steuern. Angebote zusammen mit dem ÖV sollen attraktiver gemacht werden. Der Bericht rechnet auch, dass Aufgrund des technologischen Fortschritts bis 2040 mit deutlich geringeren Emissionen, als im Referenzjahr 2018, gerechnet werden darf. Es ist aber allen Beteiligten klar, dass die Verkehrsfrage eine Herausforderung bleibt. Diesbezüglich sind wir wohl in einem Boot mit anderen Publikumsbetrieben, wie Skigebiete, Einkaufszentren, Freizeitparks und ähnlichem. Auch die immer wieder verlockende Idee, den Verkehr über die Strassen des Waffenplatzes abwickeln zu können, wird wohl in nächster Zukunft kaum realistisch sein. Zu fundamental unterschiedlich sind diesbezüglich die Interessen der Armee und des Zoos. Dennoch nimmt die Mittepartei zur Kenntnis, dass die Armasuisse im Rahmen ihrer Möglichkeit dem Zoo, bezüglich Baurecht und Parkplätzen etc., immer wohlwollend gegenüberstand. Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht weist der

Zoo auch im Bereich Energie einiges Verbesserungspotential auf. Im Rahmen der ersten Baueingabe soll ebenso ein umfassendes Energiekonzept eingereicht werden. Finanzen: Es war keine primäre Aufgabe die Finanzierbarkeit der Erweiterung prüfen. Unser Stadtpräsident, als Verwaltungsrat des Walter Zoos, hat der Kommission versichert, dass die Kalkulationen bezüglich Finanzbedarf und Wachstum der Besucherzahlen, seriös durchgeführt wurden und darin keine Erwartungen an die Stadt Gossau impliziert sind. Abschliessend: Die Änderungen im Richtplan werden von der Kantonsregierung unterstützt, und bis zum Herbst wird auch das Einverständnis des Bundes erwartet. Die Mittepartei ist einverstanden, dass der Teilzonenplan aufgrund seiner Einmaligkeit der Ortsplanungsrevision vorgezogen wird. Die Mittepartei unterstützt die Erweiterung des Walter Zoos, das heisst, wir werden dem vorliegenden Antrag zustimmen und wünschen dem Projekt gutes Gelingen.

3. **Marco Broger (SP):** Obwohl der Walter Zoo im Vergleich zu den Zoos in Basel oder Zürich flächenmässiger kleiner ist, besitzt er eine ebenso starke, wenn nicht sogar grössere Ausstrahlungskraft und zieht zahlreiche Besucherinnen und Besucher aus Nah und Fern an. Der Zoo will wachsen. Es wird diesbezüglich vorgeschlagen, eine Fläche von rund 33'000 Quadratmetern Land zum Zwecke der Erweiterung einzuzonen. Diese Entscheidung wurde im Auflageverfahren nicht angefochten, und auch die parlamentarische Baukommission unterstützt das Vorhaben. Dies zeigt, dass die geplante Vergrösserung des Geländes Zustimmung in der Bevölkerung und hoffentlich auch im Parlament findet. Sollte letzteres nicht der Fall sein, würde mich dies überraschen, denn in der Vergangenheit ist man dem Zoo in diesem Gremium mehrheitlich mit Wohlwollen begegnet. Die SP-Fraktion unterstützt das Vorhaben. Es gibt eine Reihe von Gründen, die dafürsprechen, der Erweiterung zuzustimmen. So konnte sich der Walter Zoo über die Jahre hinweg als wichtiger Ort für den Schutz und die Erhaltung von bedrohten Tierarten etablieren. Die Erweiterung würde es dem Zoo ermöglichen, diese Bestrebungen weiter auszubauen. Dies würde nicht nur den Tieren zugutekommen, sondern auch den Besucherinnen und Besuchern eine noch vielfältigere und spannendere Erfahrung bieten. Der Zoo nimmt in dieser Hinsicht auch einen wichtigen Bildungsauftrag gegenüber der Öffentlichkeit wahr, in dem er Wissen über Tier und Umwelt vermittelt und die Besucherinnen und Besucher für wichtige Naturschutzthemen sensibilisiert. Eine Erweiterung führt für den Zoo im besten Fall zu einem höheren Besucheraufkommen. Dies führt jedoch wiederum unweigerlich zu mehr Verkehr. Wir möchten den Beteiligten ins Bewusstsein rufen, dass es unverantwortlich wäre, dem Mettendorfquartier durch den motorisierten Individualverkehr eine zusätzliche Belastung aufzubürden. Das stärkere Verkehrsaufkommen sollte daher wirklich und nicht nur auf dem Papier durch die öffentlichen Verkehrsmittel und komplementär durch den Langsamverkehr bewältigt werden. Es ist wichtig, dass wir langfristige Lösungen finden, die die Bedürfnisse des Zoos und der Anwohnerinnen und Anwohner gleichermaßen berücksichtigen. Eine verbesserte bzw. eine attraktivere Anbindung des Zoos an den öffentlichen Verkehr würde nicht nur das Mettendorfquartier vom Verkehr entlasten, sondern auch die Attraktivität des Zoos als Ausflugsziel steigern.
4. **Sandro Contratto (FDP):** Der Walter Zoo hat Grosses vor und muss deshalb eine Erweiterung aus verschiedenen Gründen wie bereits gehört planen. Dazu hat er einen Masterplan erstellt mit dem Ziel, innerhalb der nächsten 20 Jahren diverse Projekte umzusetzen. Die Projekt-Anträge wurden bereits durch die Stadt Gossau, durch das AREG und die Regierung des Kantons St. Gallen bewilligt. Ausstehend ist noch die Richtplannachführung durch den Bund, welche aber auch im Herbst 2023 eintreffen sollte. Im Mitwirkungs- und Auflageverfahren sind einige Beiträge behandelt worden. Eine einzige Einsprache im der öffentlichen Auflage zum SNP und zum Strassenprojekt ist noch hängig, sie sollte aber nicht zeitkritisch werden. Dass ein Zoo sich immer weiterentwickeln muss, wurde hier in den letzten Jahren schon ein paar Mal ausgeführt und wird hier nicht nochmals erläutert. Die FDP Fraktion steht sowohl hinter der Erweiterung und auch dem Teilzonenplan Walter Zoo. Erfreulich ist auch, dass die Zoo-Betreiber mit dem Quartierverein in ständigem Austausch sich befinden und dass die Finanzplanung des Zoos ohne zusätzliche projektspezifische Beiträge der Stadt Gossau auskommen wird. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten.
5. **Matthias Ebnetter (FLiG):** Auch wir von der FLiG sind stolz auf unseren Walter Zoo. Er ist nach wie vor in der ganzen Region und auch über die Landesgrenzen hinaus ein Begriff. Wir finden man merkt wirklich, wie sich der Walter Zoo in den letzten Jahren sehr stark weiterentwickelt und professionalisiert hat. Es ist uns sonnenklar, dass der Walter Zoo für sein eigenes Überleben weiterwachsen muss. Um weiterhin ein tolles Besuchererlebnis zu bieten muss der Zoo auch in der Fläche wachsen. Die Fläche die umgezont werden soll ist heute Kulturland. In Zukunft wird es eine Intensiverholungszone werden. Für die FLiG ist es ganz klar,

dass der Zoo nun mal dort ist wo er ist und dass wir ihn nicht einfach an einen anderen, zentraleren, für den Fuss, Velo und Busverkehr leichter erreichbaren Ort umplatzieren können. Die Einzonung muss im Gebiet Neuchlen sein. Wir besprechen hier zwar eine Einzonung, das grosse Thema aber – und das ist uns allen bewusst – ist der Verkehr. Auch dem Walter Zoo ist bewusst, dass der Individualverkehr durch das Mettendorf die grösste Knacknuss ist. Entsprechend wurde auch in der VBK das Thema ausgiebig besprochen. Die Patentlösung gibt es hier nicht. Das wurde uns in der VBK aufgezeigt. Trotzdem ist es wichtig an die Stadt und auch an den Zoo zu appellieren, immer wieder für die Anwohner bestmögliche Wege zu finden wie der Individualverkehr minimiert und verträglich gestaltet werden kann. Die FLiG ist für Eintreten.

6. **Florian Kobler (SP):** Der Teilzonenplan sieht ja vor, dass der Öv für die zukünftige Erschliessung eine entscheidende Rolle übernehmen soll. Ich möchte zu diesem Thema einen Vorschlag, rsp. Hinweis platzieren. Der Kanton SG, das Fürstentum Liechtenstein und das Land Vorarlberg möchten den öffentlichen Verkehr verbessern, und grenzüberschreitende, kostenlose Reisen mit dem öffentlichen Verkehr zu Kulturinstitutionen ermöglichen. Es gibt hierzu verschiedene Massnahmen, so sollen Schulklassen bis hin zur Berufsschule zwei Mal im Jahr eine Freifahrt zu Kulturinvestitionen erhalten. Gemäss meiner Nachfrage bei involvierten Personen ist die Spannweite relativ breit und reicht von Museen bis hin zu historischen Orten. Der Walter Zoo vermittelt Wissen über die Tiere und schreibt auf der Website «Abenteuer erleben, Natur begreifen». Das wäre doch eine gute Möglichkeit für den Walter Zoo. Es könnte zusätzliches Publikum gewonnen werden. Und es wäre auch zusätzliches Publikum, dass mit dem ÖV anreisen würde und somit das Mettendorf Quartier von motorisierten Individualverkehr entlasten. Der ÖV stellt eine entscheidende Rolle für die zukünftige Erschliessung und Entwicklung des Verkehrsaufkommens dar. Eine attraktive Bushaltestelle direkt am Eingang, ein zukünftiger Halbstundentakt gemeinsam mit Kombiangeboten wie Railaway und Ostwind bilden die Basis für eine rege Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Zudem wird ein Monitor auf dem Zoogelände angebracht, auf welchem die Abfahrtszeiten des Busses ersichtlich sind.
7. **Markus Rosenberger (SVP):** Die SVP-Fraktion wird dem Teilzonenplan Walter Zoo nicht geschlossen zustimmen. Was spricht für den Teilzonenplan Walter Zoo? Er ist bestes Standortmarketing für die Stadt Gossau. Eine Weiterentwicklung des Walter Zoos kann aus unternehmerischer Sicht mit diesem Teilzonenplan sichergestellt werden und ist auch aus tierhalterischer und aus Besuchersicht wünschenswert. Gegen den Teilzonenplan spricht, dass erneut wichtiges Landwirtschaftsland verloren geht. Das geplante Wachstum führt zu Mehrverkehr im Mettendorf und muss zudem finanziell für den Walter Zoo tragbar sein. Eine weitere Finanzspritze wie in den vergangenen Jahren in Form von Betriebsbeiträgen kommt für die SVP nicht in Frage. Die Stadt hat genug eigene Projekte zu finanzieren.
8. **Markus Meister (FLiG):** Zuerst mal ein Kompliment an den Walter Zoo, welcher in den letzten Jahren attraktive Veränderungen für Tier und Mensch professionell umgesetzt hat. Als Mettendörfler profitiere ich verdankenswerterweise von einem vergünstigten Abo, welches wir mit unseren Kindern reichlich einsetzen. Ich unterstütze auch den künftigen Ausbau, welcher nicht nur dem Zoo, sondern auch Gossau mehr Attraktivität schenkt. Aber als direkter Anwohner der Neuchlenstrasse spüre ich den Verkehr persönlich. Der Motorisierte Verkehr an schönen Wochenendtagen ist erheblich und grenzwertig für unser Quartier, und das jetzt schon. Zukünftig werden sich bestimmt noch mehr Fahrzeuge durch die Neuchlenstrasse hoch und runterschlängeln. Ich bezweifle, dass ein zusätzlicher Veloweg oder eine Takterhöhung des Buses kaum viel mehr MIV ersetzen wird. Ich sehe persönlich, wie leer der Bus auch an schönen Wochenenden fährt. Vielleicht würde ein Shuttlebusservice vom Breitfeld oder der Industrie Entlastung bringen. Oder ein Parkleitsystem, so dass bei überfülltem Parkplatz nicht jeder hoch- und wieder runterfährt. Auch wenn ich dem Teilzonenplan zustimme, werde ich die Anstrengungen vom Zoo, aber auch von der Stadt bezüglich Verkehrsverminderung genau beobachten.

III. Beschluss

1. Das Stadtparlament erlässt den Teilzonenplan Walter Zoo. (28 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Protokoll Nr. 55/2023

2023-111

Sitzung vom 4. Juli 2023

01.26.810

Motion Frank Albrecht (SVP); Gemeindeordnung; Finanzkompetenzen (Rettet unser Parlament!); Erheblicherklärung**I. Grundlagen**

1. Frank Albrecht (SVP) hat am 28. Februar 2023 die Motion «Gemeindeordnung, Finanzkompetenzen (Originaltitel: Rettet unser Parlament!)» eingereicht. Die Motion ist von 18 Mitgliedern des Parlaments mitunterzeichnet.
2. Der Vorstoss zielt auf eine Änderung der Gemeindeordnung. Das Präsidium stellt fest, dass die Motion der sachgerechte Vorstoss ist und keine Gründe für Unzulässigkeit vorliegen.

II. Begründung und Stellungnahme

1. **Frank Albrecht (SVP):** Die Finanzkompetenzen von Stadtrat und Parlament sind in der Gemeindeordnung eigentlich klar geregelt. Nicht geregelt ist, wann neue Ausgaben separat von Voranschlag dem Parlament unterbreitet werden. Nach Art. 39 f) Gemeindeordnung ist das Parlament zuständig für Geschäfte, die für den gleichen Gegenstand neue einmalige Ausgaben oder Einnahmehausfälle bis 1'000'000 Franken verursachen und für Geschäfte, die für den gleichen Gegenstand neue während mindestens zehn Jahren wiederkehrende Ausgaben oder Einnahmehausfälle bis 150'000 Franken verursachen (Bst. g). Diese Kompetenzen werden durch das Parlament auch wahrgenommen, wenn es die Geschäfte im Rahmen der Budgetsitzung genehmigt. Mit der Revision des Geschäftsreglements Stadtparlament wurde in Art. 9 c) versucht, die fehlenden Grundlagen in der Gemeindeordnung zu korrigieren. Dieser Artikel besagt, dass die Geschäftsprüfungskommission dem Parlament beantragen kann, dass mit der Behandlung des Budgets eine separate Parlamentsvorlage für von ihr bezeichnete Geschäfte verlangt wird. Da es aber offensichtlich immer noch keine Klarheit gibt, macht es Sinn, dass wir in Anlehnung an die Regelung in St. Gallen und Wil, die Trennung zwischen Voranschlag und separaten Vorlagen klar regeln. Die St. Galler Lösung hat gegenüber der Regelung in Wil den Vorteil, dass zwischen einmaligen Ausgaben mit Investitionscharakter und einmaligen Ausgaben mit Konsumcharakter unterschieden wird, was durchaus Sinn macht. Die St. Galler Lösung funktioniert seit vielen Jahren und sorgt für einen ausgefüllten Parlamentsbetrieb. Mit dieser Motion erhält der Stadtrat den Auftrag, in Anlehnung an das St. Galler Modell, die finanziellen Kriterien zwischen Voranschlag und separaten Vorlagen auszuarbeiten und einen Entwurf für eine Revision der Gemeindeordnung dem Parlament vorzulegen.
2. **Florian Kobler (SP):** Die SP Fraktion wird die Erheblicherklärung unterstützen. Es fehlen klare Kriterien, die definieren, welche Geschäfte im Parlament behandelt und entschieden werden müssen. Da braucht es eine Klärung, um die Kompetenzen und die Verantwortung des Parlaments auszubauen und zu stärken.
3. Der Stadtrat befürwortet die Erheblicherklärung.

III. Beschluss

1. Die Motion wird erheblich erklärt. (30 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Protokoll Nr. 56/2023

2022-118

Sitzung vom 4. Juli 2023

01.26.820

Postulat Albrecht Frank (SVP), FÜRER Anita (SVP), FÜRER Pascal (SVP), HÄLG Gallus (SVP), JAU Kurt (SVP), KÜNZLE Alois (SVP), KÜNZLE Thomas (SVP), OBERHOLZER ANDREAS (SVP), ROSENBERGER MARKUS (SVP) "Verwaltungsstrukturen und -prozesse optimieren"; Postulatsantwort, Einsetzung VBK**I. Grundlagen**

1. Frank Albrecht (SVP), Anita FÜRER (SVP), Pascal FÜRER (SVP), Gallus HÄLG (SVP), Kurt JAU (SVP), Alois KÜNZLE (SVP), Thomas KÜNZLE (SVP), Andreas OBERHOLZER (SVP), Markus ROSENBERGER (SVP) haben am das Postulat "Verwaltungsstrukturen und -prozesse optimieren" eingereicht.
2. Der Stadtrat unterbreitet seine Antwort vom 25. Mai 2023.
3. Das Präsidium schlägt die Einsetzung einer vorberatenden Kommission vor. Für diese liegen folgende Wahlvorschläge vor:

- Markus Rosenberger	SVP	Präsident
- Pascal FÜRER	SVP	Mitglied
- Elmar Hardegger	Die Mitte	Mitglied
- Nicola Damann	Die Mitte	Mitglied
- Werner Bischofberger	SP	Mitglied
- Lukas Kessler	FDP	Mitglied
- Markus Meister	FLiG	Mitglied

II. Beschluss

1. Der Präsident und die Mitglieder werden einstimmig gewählt.

Protokoll Nr. 57/2023

2021-3

Sitzung vom 4. Juli 2023

07.13

Zeitgutschriftensystem; Stiftung Zeitvorsorge St. Gallen, Einsetzung VBK**I. Grundlagen**

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag des Stadtrates vom 8. Juni 2023. Das Präsidium schlägt die Einsetzung einer vorberatenden Kommission vor. Für diese liegen folgende Wahlvorschläge vor:

- Claudia Kretz Büsser	FDP	Präsidentin
- Anita FÜRer	SVP	Mitglied
- Itta Loher	SP	Mitglied
- David Loser	Die Mitte	Mitglied
- Martina Uffer	FLiG	Mitglied

II. Beschluss

1. Der Präsident und die Mitglieder werden einstimmig gewählt.

Protokoll Nr. 58/2023

2022-592

Sitzung vom 4. Juli 2023

01.26.010

Neue Vorstösse

I. Grundlagen

1. Der Präsident orientiert über folgende eingegangene Vorstösse:

- Einfache Anfrage Martin Pfister (Die Mitte) "Stand Haus der Kultur Nr. 3"
- Einfache Anfrage Florian Kobler (SP) "Neue ÖV Gemeinde-Tageskarte. Was macht Gossau?"
- Einfache Anfrage SVP-Fraktion "Gossau 2024, Jubiläum 1200 Jahre Gossau - was läuft hier (falsch)?"
- Interpellation Marco Broger (SP) "SBB-Neubau Brücke Buechenwaldstrasse"

II. Beschluss

1. Das Parlament nimmt die Vorstösse zur Kenntnis.

Die Richtigkeit dieses Protokolls bezeugen:

Der Präsident

Die Stadtschreiberin

Florin Scherrer

Beatrice Kempf

Dieses Protokoll wurde auf dem Zirkulationsweg am 4. August 2023 genehmigt.