



Volksmotion Erschliessungs-Strasse Nord

Am 1. März 2011 reichte die IG Langfristverkehr die Volksmotion „Erschliessungs-Strasse Nord“ mit 885 Unterschriften ein. Diese hat folgenden Inhalt:

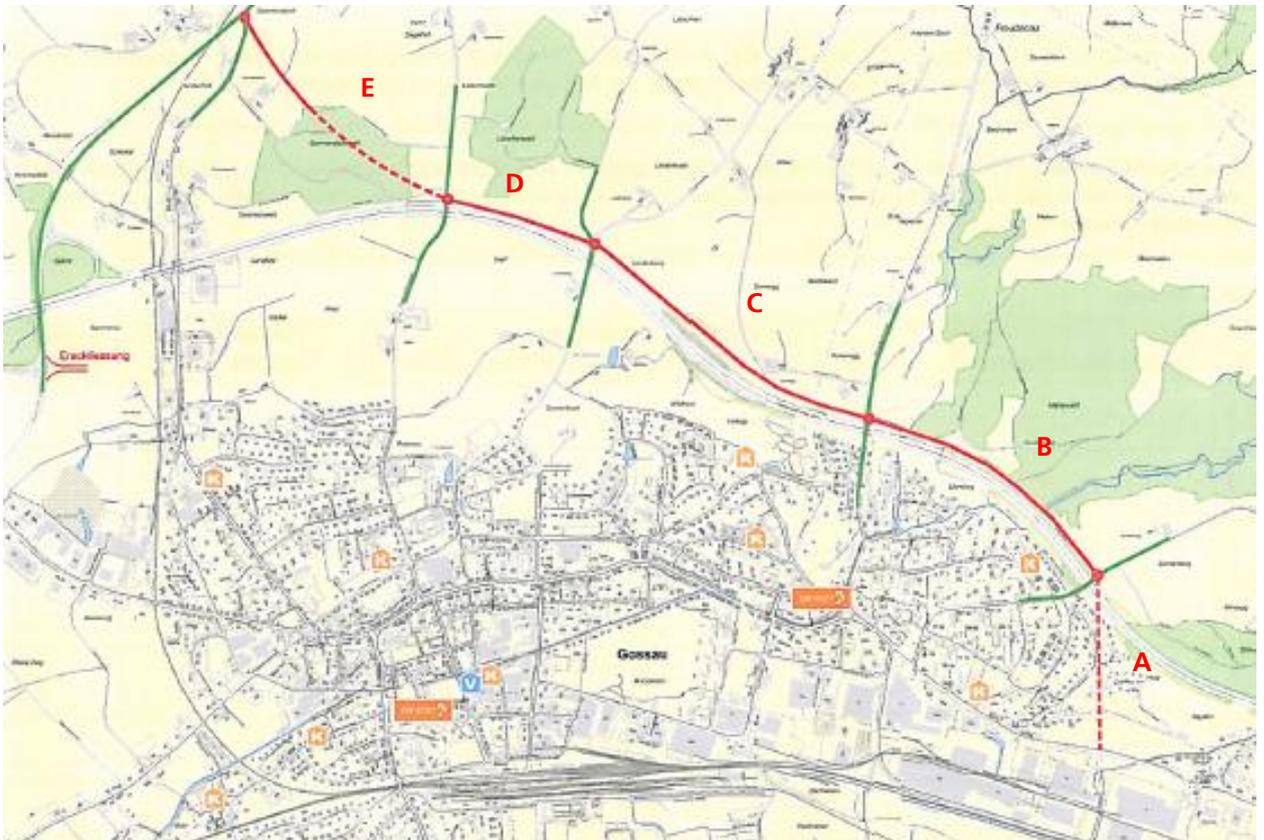
"Der Stadtrat wird beauftragt, schrittweise die Arbeiten für Studie, Planung und Bau einer Erschliessungsstrasse Nord aufzunehmen und dem Stadtparlament die nötigen Vorlagen zu unterbreiten. Als erster Schritt soll dem Parlament ein Kredit für eine Machbarkeits-Studie beantragt werden. Die Erschliessungs-Strasse Nord soll in etwa die folgende Linienführung aufweisen: Ab Autobahnzubringer Arnegg nördlich der A1 bis zur Lagerstrasse. Die Vorschläge der IG Langfristverkehr sollen dabei als Grundkonzept dienen."

Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 16. März 2011 vom Zustandekommen der Volksmotion Kenntnis genommen. Er gibt zu Händen des Stadtparlamentes folgende Beurteilung ab.

1. Ausgangslage

1.1 Inhalt der Volksmotion

In der Volksmotion der IG Langfristverkehr wird die nachstehend dargestellte Linienführung als Vorschlag und als Grundkonzept bezeichnet, welches durch Fachbüros zu überprüfen sei (Darstellung gemäss Volksmotion; Abschnittsbezeichnung durch Stadtrat).



Das von der IG Langfristverkehr vorgeschlagene Grundkonzept lässt sich in folgende Teilabschnitte gliedern:

- A: St. Gallerstrasse - Neuchlenstrasse; Knoten Lagerstrasse, Tunnel unter Hirschbergkuppe und A1
- B: Neuchlenstrasse - Andwilerstrasse; nördlich A1, dem Trassee der Chellenbach- und Matterwaldstrasse folgend
- C: Andwilerstrasse - Lindenbergstrasse: nördlich A1 und Rastplatz Wildhus
- D: Lindenbergstrasse - Geretschwilerstrasse; nördlich A1
- E: Geretschwilerstrasse - Knoten Obstgarten; als Tunnel unter Sommersbüelwald, anschliessend oberirdisch.

Die einzelnen Abschnitte sollen bei den genannten Strassen bzw. Knoten an das lokale Strassennetz angebunden werden. Als Kostenrahmen für die Realisierung des Strassenbauvorhabens wird von der IG Langfristverkehr - in Anlehnung an die veranschlagten Kosten für das Strassenprojekt Wattwil - Ebnet Kappel - von rund 123 Mio. Franken ausgegangen (Quelle: Website IG Langfristverkehr www.bessermachen.ch; Beitrag vom Dezember 2009). Dabei wird vorausgesetzt, dass sich der Kanton an den Erstellungskosten beteiligt.

1.2 Frühere Planungen und Studien von Umfahrungslösungen

1.2.1 Alternative Zentrumsquerung

Gossau verfügt mit der St. Gallerstrasse nur über eine einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung durch das Zentrum. Aus dieser Erkenntnis schlug der Stadtrat im Jahr 2007 als kurzfristig realisierbare zweite Verbindung den Ausbau des Strassenzuges Mooswiesstrasse-Quellenhofstrasse-Poststrasse-Ringstrasse vor. Diese Achse hätte in einem nächsten Schritt im Westen via Flawilerstrasse-Westspange-A1 und im Osten via Verbindung Mooswiesstrasse-Industriestrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden sollen. An der Urnenabstimmung vom 17. Juni 2007 wurde diese Vorlage deutlich abgelehnt.

1.2.2 Spange Bahntrasse

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes 2004 wurde die Machbarkeit einer längerfristigen Ost-West-Verbindung geprüft. Diese hätte den freien Raum (heute Park+Ride) im Trassee der SBB genutzt und wäre im Osten mit einer Über- oder Unterführung an die Mooswiesstrasse und beim Bahnhof über die heutige P+R-Zufahrt an die Herisauerstrasse angeschlossen worden. Eine mögliche Weiterführung war mittels Tunnel unter der Herisauerstrasse und der Bot-Künzlestrasse mit Anschluss an die Flawilerstrasse angedacht und hätte von dort via Westspange zum Kreisel Eichen geführt.

Dieses Konzept wurde im September 2005 zusammen mit weiteren Kernprojekten der Stadtentwicklung in die Vernehmlassung gegeben. Die überwiegende Zahl der Vernehmlasser hat dieses Vorhaben bezüglich Wichtigkeit und Realisierungschance tief eingestuft. Anstelle millionenschwerer Investitionen in erst langfristig wirkende Bauten seien die finanziellen Mittel für die Realisierung kurz- und mittelfristiger Massnahmen mit konkretem Nutzen einzusetzen. Einige Vernehmlasser schlugen aber vor, die spätere Realisierung der Spange Bahntrasse als Option offen zu halten und zwar durch Aufnahme in den kommunalen Richtplan. Weiter wurde festgehalten, dass vor einer Entscheidung über die Spange Bahntrasse das Konzept Nord zu erarbeiten und einer Südverbindung als Alternative gegenüberzustellen sei.

Der Stadtrat betrachtete die Spange Bahntrasse - im Gegensatz zur "Alternativen Zentrumsquerung" - immer als langfristige Vision und hat es deshalb bei der Grobüberprüfung der Machbarkeit bewenden lassen. Er will aber diese Option einer künftigen Verkehrsführung weiterhin offenhalten.

1.2.3 Konzept Nord

Mit der Genehmigung des Stadtentwicklungskonzeptes am 7. September 2004 durch das Stadtparlament wurde auch folgender von der vorberatenden Kommission eingebrachter Zusatzantrag angenommen:

„Weiter soll die Machbarkeit einer Umfahrung im Norden geprüft werden. Dabei muss auch die Thematik Umfahrung/Verkehrsentlastung von Arnegg berücksichtigt werden. Der Auftrag soll das Prüfen der Zweckmässigkeit und der Machbarkeit umfassen.“

Die offene Formulierung dieses Auftrages und das Resultat aus der Vernehmlassung zur Spange Bahntrasse (siehe Ziffer 1.2.2) veranlassten den Stadtrat, verschiedene Varianten einer Nordumfahrung zu prüfen. Die Ergebnisse sind im Bericht und Antrag des Stadtrates vom 2. Februar 2006 "Konzept Nord, Kredit für Machbarkeitsstudie" festgehalten (im Folgenden "Konzept Nord 2006" genannt). Das Konzept ist abrufbar auf www.gossau.ch mit dem Stichwort "Konzept Nord".

In dieser Vorlage beantragte der Stadtrat dem Stadtparlament einen Kredit von CHF 35'000 für eine Studie zur Strassenraumgestaltung Arnegg und einen Kredit von CHF 70'000 für eine Machbarkeitsstudie Umfahrung Arnegg. Der Stadtrat kam aufgrund der im Bericht dargestellten Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse zum Schluss, auf die Planung einer Nordumfahrung von Gossau zu verzichten.

Die vom Parlament zur Vorberatung eingesetzte Kommission teilte diese Meinung nicht und beantragte dem Stadtparlament einen zusätzlichen Kredit von CHF 75'000 für die Planung der Machbarkeit einer Nordumfahrung. Nach längerer Diskussion beschloss das Parlament dann aber Nichteintreten sowohl auf den Antrag des Stadtrates (Strassenraumgestaltung und Umfahrung Arnegg) als auch auf den Zusatzantrag der vorberatenden Kommission (Nordumfahrung Gossau), womit das Geschäft für den Stadtrat erledigt war.

2. Stellungnahme des Stadtrates zur Volksmotion

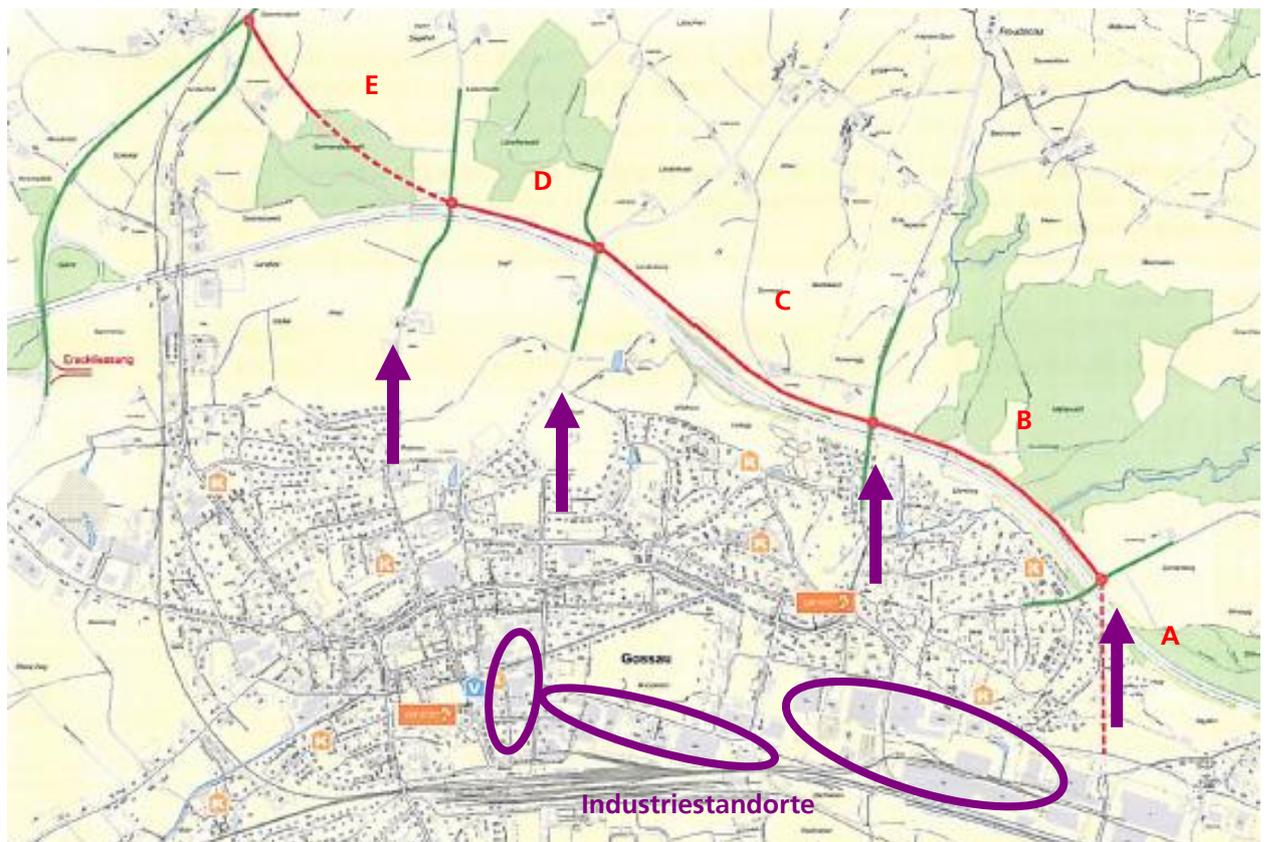
2.1 Ziele, die mit einem zusätzlichen Verkehrsträger erreicht werden sollen

Im Motionstext ist nicht konkret formuliert, was mit einem neuen Verkehrsträger im Norden von Gossau bewirkt werden soll. Der Stadtrat legt daher zugrunde, dass mit dem neuen Strassenträger folgende Ziele angestrebt werden:

- Entlastung des Zentrums von Gossau vom motorisierten Individualverkehr (Arbeitspendler, Lastwagenverkehr).
- Erschliessung der nördlichen Wohngebiete von Gossau ohne Belastung des Zentrums.

2.2 Randbedingungen für die Studie

Eine Machbarkeitsstudie darf sich nicht auf rein verkehrstechnische Lösungen beschränken. Eine nachhaltige und umsichtige Raumplanung verlangt, dass gleichwertig zum Verkehr auch die Aspekte Siedlung und Landschaft in die Überlegungen einbezogen werden. Dies insbesondere weil das von der IG Langfristverkehr vorgeschlagene Trasse mehrere Bäche und Wälder und das Naherholungsgebiet von Gossau quert oder tangiert.



Ferner sind im Rahmen der Untersuchungen auch die geologischen Gegebenheiten zu beachten. Spätestens seit dem Autobahnbau weiss man, dass östlich der Neuchlenstrasse die Geologie nicht unproblematisch ist.

2.3 Inhalt und Ergebnis einer Machbarkeits-Studie

Eine Machbarkeits-Studie soll Auskunft geben über die ingenieurtechnische Machbarkeit sowie die Rahmenbedingungen und Konsequenzen (Bewilligungsfähigkeit, Verkehrsmodellierung, Grobkostenschätzung, Nutzen). Sie ist nur dann hinreichend aussagekräftig, wenn in ihr alle relevanten Aspekte geklärt und dargelegt werden. Dafür ist der Beizug verschiedener Fachbüros erforderlich, welche im Team und zusammen mit den Ämtern von Stadt und Kanton sowie – für den Bereich der A1 - auch des Bundes eine Lösung zu erarbeiten haben. Für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie ist von einem Zeitbedarf von rund acht Monaten auszugehen. Die Aufgabeninhalte können grob wie folgt umschrieben werden:

Raumplanung: Prüfen der räumlichen Auswirkungen einer solchen Strassenverbindung, Konsequenzen (Lärm, Luft) für bestehende oder im Richtplan vorgesehene neue Siedlungen.

Landschaftsplanung: Einfügen des Strassenzuges in die Landschaft, Einbringen der ökologischen Aspekte, Aussagen zu Umgang mit Bächen, Wäldern und Grünräumen.

Verkehrsplanung: Sichten der vorhandenen Verkehrsmodelle, allenfalls sind Ergänzungen zu veranlassen. Ermitteln der neuen Verkehrsflüsse mit Aufzeigen von Mehr-/Minderbelastungen und damit des Nutzens. Erstellen einer Kostenwirksamkeitsanalyse.

Strassen- und Tiefbau: Abklären der Geologie des neuen Trassees und der Tunnelbauten. Definieren der Knotenformen mit Aufzeigen allfälliger flankierender Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz. Grobkostenschätzung.

Die so erarbeiteten Grundlagen bilden - bei positivem Ergebnis für die Machbarkeit - die Basis für ein Vorprojekt.

2.4 Kosten einer Machbarkeitsstudie

Der Stadtrat veranschlagt die externen Kosten für eine Machbarkeitsstudie auf CHF 100'000 bis 200'000. Hinzu kommen die Kosten für die Bereitstellung interner Ressourcen für die Projektbearbeitung.

2.5 Wertung

Der Stadtrat erachtet die aus der Vorlage "Konzept Nord 2006" gewonnenen Erkenntnisse als hinreichend, um diese in angepasster Form auch auf die "Erschliessungsstrasse Nord" anzuwenden.

2.5.1 Verkehr

Mit der Autobahn A1 verfügt Gossau bereits heute über eine „Nordumfahrung“. Eine neue Strasse parallel zur A1 würde von den Verkehrsteilnehmern wohl als Alternative benutzt und wäre geeignet, Verkehr von der A1 zu übernehmen. Als Entlastung für das Zentrum von Gossau wäre sie jedoch nur von geringem Nutzen. Dies erst recht, falls der A1-Anschluss Gossau-Ost erstellt würde und den Verkehr vom und zum Industriegebiet aufzunehmen vermag. Massgebend für die Realisierbarkeit dieses Anschluss ist der „Netzbeschluss Nationalstrasse“, welchen das Bundesparlament voraussichtlich im 2011 behandelt.

Die Industrieschwerpunkte in Gossau liegen südlich der St. Gallerstrasse. Deshalb müsste der Verkehr von diesen zur „Erschliessungsstrasse Nord“ – zumindest teilweise – zwangsläufig Wohngebiete passieren. Dies ergäbe für die betroffenen Wohnquartiere eine erhebliche zusätzliche Belastung.

Zur Erschliessung des in der Richtplanung Gossau als Siedlungsentwicklungsgebiet bezeichneten Gebietes Stadeli-Weid-Gapf ist die Erschliessungsstrasse Nord bedingt geeignet. Sie ersetzt jedoch nicht die in der Richtplanung angedachte direkte Anbindung an die Bischofszellerstrasse.

2.5.2 Landschaft

Die von der IG Langfristverkehr vorgeschlagene Linienführung bedingt massive Eingriffe in die Landschaft und in das Naherholungsgebiet von Gossau. Ebenfalls würden die in dieses Gebiet führenden Wege stark tangiert. (Gertschwilerstrasse, Lindenbergstrasse, Neuchlenstrasse).

2.5.3 Baukosten und Finanzierung

Der von den Motionären genannte Kostenrahmen für die Erstellung der Erschliessungsstrasse von rund 120 Millionen Franken dürfte der Realität nahe kommen.

Für eine Beteiligung des Kantons an den Planungs- und Baukosten wäre das Vorhaben vorerst im 16. Strassenbauprogramm (2014 – 2018) anzumelden. Sofern es darin definitive Aufnahme fände (Kantonsratsbeschluss) würde im genannten Zeitraum vorerst lediglich eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) erstellt. Da rund 85 Prozent des Gossauer Verkehrs hausgemacht sind und aus einer Umfahrung längere Wege resultieren ist mit grosser Wahrscheinlichkeit vor einer ungünstigen Kosten-Wirksamkeitsrelation auszugehen. Doch selbst wenn das Vorhaben in der kantonalen Prioritätenliste obenauf schwingen sollte und die erforderlichen kantonalen Finanzmittel erhältlich wären, ist mit der Umsetzung innerhalb der nächsten 10 Jahre nicht zu rechnen. Wie das kantonale Tiefbauamt bereits in früheren Stellungnahmen dargelegt hat, genügt die St. Gallerstrasse den Anforderungen an eine Kantonsstrasse, zumal diese in naher Zukunft unter namhafter finanzieller Beteiligung des Kantons erneuert und gestaltet wird. Ein Abtausch der St. Gallerstrasse mit der Erschliessungsstrasse Nord als Kantonsstrasse ist nicht auszuschliessen, jedoch erst, nachdem die Stadt Gossau die von der IG Langfristverkehr vorgeschlagene Umfahrungsstrasse gebaut und aus eigenen Mitteln finanziert hätte.

Muss aber die Stadt Gossau das Vorhaben aus eigenen Mitteln finanzieren, werden während 25 Jahren jährliche Abschreibungen und Zinskosten in der Höhe von rund 7 bis 8 Millionen Franken (= rund 25 Steuerfussprozent) anfallen. Hinzuzurechnen wären die jährlichen Unterhaltskosten für diesen Strassenabschnitt. Vor diesem Hinter-

grund ist es für den Stadtrat nicht vertretbar, dass die Stadt Gossau ein solches Projekt plant und selber finanziert, zumal das Kosten-Nutzen-Verhältnis als ausgesprochen ungünstig beurteilt wird.

3. Fazit

Der Stadtrat hat sich mit den Initianten der Volksmotion getroffen. Die Initianten weisen zu Recht darauf hin, dass über das „Konzept Nord“ gar nie abgestimmt werden konnte, weil das Parlament nicht auf die Vorlage eingetreten war. Dies würde dafür sprechen, dem Stadtparlament die Gutheissung der Volksmotion zu beantragen.

Dem widerspricht indessen die finanzielle Ausgangslage. Die Erstellungskosten von 120 Millionen Franken und die Folgekosten sind für die Stadt Gossau nicht verkraftbar. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse kommt der Stadtrat zum Schluss, dass die Erstellung einer "Erschliessungsstrasse Nord" nicht realistisch ist. Sie vermag keinen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Gossauer Verkehrsverhältnisse zu leisten. Das Kosten-Wirksamkeitsverhältnis dürfte schlecht sein. Bei einer solchen Perspektive scheint es dem Stadtrat nicht angebracht, Kosten von CHF 100'000 bis 200'000 für eine Machbarkeitsstudie auszulösen.

Der Stadtrat setzt vielmehr auf den Bau des A1-Anschlusses Appenzellerland / Gossau-Ost, der den Arbeitspendler- und Lastwagenverkehr zum und aus dem Industriegebiet Gossau-Ost ebenso gut aufzunehmen vermag. Daher erachtet es der Stadtrat auch nicht als sinnvoll, beträchtliche finanzielle Mittel in eine Machbarkeitsstudie für eine Erschliessungsstrasse Nord zu stecken.

4. Verfahren

Der Stadtrat hat dem Stadtparlament innert sechs Monaten seit Einreichung der Volksmotion deren Gutheissung, Gutheissung mit geändertem Wortlaut oder Nichteintreten zu beantragen (Art. 24 septies Gemeindeordnung). Das Stadtparlament beschliesst, ob es der Volksmotion zustimmt, ihr mit geändertem Wortlaut zustimmt oder nicht darauf eintritt.

Heisst das Stadtparlament die Volksmotion gut, arbeitet der Stadtrat innert zwölf Monaten die Vorlage aus (Art. 24 octies Gemeindeordnung). Tritt das Stadtparlament hingegen auf die Volksmotion nicht ein, ist das Geschäft erledigt.

Antrag

Der Stadtrat beantragt, auf die Volksmotion nicht einzutreten.

Stadtrat