



Interpellation «Flächeneffiziente Mobilität, Anreize»

Ruedi Blumer (SP) reichte am 6. Mai 2025 mit acht Mitunterzeichnenden die Interpellation ««Ostwind Staufrei+»-Angebot und weitere Anreize für flächeneffiziente Mobilität» ein (siehe Beilage). Der Stadtrat beantwortet diese wie folgt:

Vorbemerkung

Das Schweizerische Stimmvolk hat den Ausbauschritt 2023, der auch das Projekt "Engpassbeseitigung St. Gallen" beinhaltete, am 24. November 2024 abgelehnt. Das Projekt wird entsprechend derzeit nicht mehr weiterverfolgt. Aktuell ist noch nicht klar, welche Ausbauvorhaben der Bund als Folge plant. Die beiden 1987 in Betrieb genommenen Tunnelröhren durch den Rosenberg müssen aufgrund ihres baulichen Zustands und ihres Alters zwingend umfassend saniert werden. Dazu steht nach aktueller Planung ab dem Jahr 2035 eine rund fünf Jahre dauernde Sanierung des gesamten Streckenabschnitts an, wobei eine Sperrung der Rosenberg-Tunnelröhren von rund drei Jahren ab 2037 vorgesehen ist. Für die notwendigen Baumassnahmen muss gemäss bisherigem Kenntnisstand jeweils eine Tunnelröhre permanent gesperrt werden. Dies stellt massive Herausforderungen für das Verkehrssystem in der Region St. Gallen dar.

Der Tarifverbund OSTWIND bietet ein Zonentarif-System in den Kantonen St. Gallen, Thurgau, Appenzell Auser rhoden und Appenzell Innerrhoden, Glarus, Schaffhausen und Fürstentum Liechtenstein sowie einem Teil des Kantons Schwyz. Eine allfällige Reduktion der Tarife im öffentlichen Verkehr (ÖV) kann nicht durch den Tarifverbund OSTWIND finanziert werden. Solche Massnahmen müssten vielmehr durch Drittmittel, etwa von Seiten der öffentlichen Hand oder durch private Trägerschaften, getragen werden.

Heute fahren täglich knapp 74'000 Autos resp. rund 80'000 Personen durch den Rosenbergtunnel. Damit ist die Kapazitätsgrenze der Stadtautobahn während der Spitzenstunden am Morgen und Abend schon jetzt erreicht bzw. wird leicht überschritten. Somit sind Verkehrseinschränkungen während der Instandsetzung unvermeidbar. Im Rahmen der aktuellen Instandstellung wurde im Vorfeld eine Reduktion des Verkehrs während der Stosszeiten um 10 Prozent als notwendig erachtet, damit die Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn auch während der Bauarbeiten erhalten bleibt. Dazu wurden Informationskampagnen und flankierende Massnahmen im öffentlichen Verkehr umgesetzt. Es zeigt sich, dass die Verkehrsmenge auf der Autobahn in diesem Ausmass reduziert werden konnte, wobei die erwähnten Massnahmen sowie die Corona-Pandemie für diesen Effekt verantwortlich waren.

Für die geplante Sanierung müssten infolge der permanenten Sperrung einer Tunnelröhre die Verkehrsmenge auf der Autobahn um 50 Prozent reduziert werden. Dies nicht nur in den Spitzenzeiten, sondern auch tagsüber. Somit müssten rund 40'000 Personen am Tag resp. rund 4'000 in der Spitzenstunde ihr Verhalten ändern. D.h. sie müssten auf die Reise verzichten (bspw. Homeoffice), andere Ziele wählen oder auf den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr umsteigen. Für eine solche Verlagerung braucht es Pull-Massnahmen wie Förderung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs sowie Push-Massnahmen, die den Autoverkehr unattraktiver machen. Es ist schwer vorstellbar, dass eine solche Verlagerung mit verhältnismässigen Massnahmen erzielt werden kann. Technisch stellt sich zudem die Herausforderung, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs sowohl in den Zügen als auch in den Bussen zu den Hauptverkehrszeiten ausgelastet ist. Ausbauten bezüglich Fahrzeuglängen oder ÖV-Frequenzen sind dabei finanzielle und technische Grenzen bei Bus (insbesondere Haltestelle Bahnhofplatz) als auch bei der Bahn (Gleiskapazitäten, Bahnhofkapazitäten) gesetzt.

Frage 1

Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat für die Einführung eines «OSTWIND Staufrei+» Tickets vor und während der Sanierungsphase der Rosenbergtunnelröhren? Wie könnte ein solches, befristetes Spezialangebot für eine Grosszone finanziert werden?

Antwort

Die Einführung eines solchen Tickets bedingt eine Tarifiereduktion. Diese müsste von der öffentlichen Hand finanziert werden. Angesichts der finanziellen Herausforderungen ist eine solche Massnahme derzeit von der Stadt Gossau nicht finanzierbar.

Frage 2

Inwiefern und für welche konkreten ÖV-Frequenzausbauten vor Beginn der Sanierungsarbeiten kann sich der Stadtrat stark machen?

Antwort

Der Stadtrat kann ein zusätzliches Busangebot beim Kanton beantragen. Der Entscheid obliegt jedoch Kanton. Zudem müssen grössere wiederkehrende, ungebundene Kosten vom Stadtparlament gutgeheissen werden. Beim Bahnangebot sind Frequenzausbauten auch eine Frage der vorhandenen Infrastruktur und werden daher schwer realisierbar sein.

Frage 3

Ist die Stadt Gossau in Zusammenarbeit mit den Regio-Gemeinden in der Lage, bis zum Start der Sanierungsarbeiten (2037) durchgängige attraktive und sichere Velonetze für den Alltag und die Freizeit in und zwischen den Zentren mit Anschluss an die intermodalen Schnittstellen (ÖV-Umsteigepunkte, Mobilitätshubs) zu realisieren? (Das Veloweggesetz schreibt die landesweite Fertigstellung der Velowegnetze bis 2042 vor.)

Antwort

Die Stadt unternimmt gemäss Gesamtverkehrskonzept Anstrengungen, um das Velowegnetz in Gossau zu verbessern. Auch die umliegenden Gemeinden und die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden sind bestrebt, das Velowegnetz zu optimieren. Die Realisierung dieser Projekte hängt auch von den finanziellen und personellen Ressourcen sowie allfälligen Einsprachen ab.

Frage 4

Wird die Sanierung der beiden Tunnelröhren am Rosenberg mit dem Fahrzeug-Beschaffungszyklus der regionalen ÖV-Betreiber:innen abgestimmt?

Antwort

Der Beschaffungszyklus der Fahrzeuge unterliegt technischen und finanziellen Rahmenbedingungen. Die Beschaffung ist so zu organisieren, dass das vom Kanton verbindlich bestellte Angebot gefahren werden kann.

Stadtrat**Beilage**

Interpellation