



Protokoll

Sitzung vom 5. Mai 2026

Vorsitz	Martina Uffer (GLP-FLiG)
Teilnehmend	Frank Albrecht (SVP) Urs Allenspach (SVP) Ruedi Blumer (SP) Pascal Brander (SVP) Matthias Ebner (GLP-FLiG) Barbara Frei (parteilos) Pascal Fürer (SVP) Elmar Hardegger (Die Mitte) Patrick Huber (SP) Kurt Jau (SVP) Lukas Kessler (FDP) Florian Kobler (SP) Ursula Kobler (FDP) Claudia Kretz Büsser (FDP) Alois Künzle (SVP) Thomas Künzle (SVP) Heinz Loretini (FDP) Patrik Mauchle (Die Mitte) Jan Mayer (SVP) Rebecca Meier (Junge Grüne) Markus Meister (GLP-FLiG) Andreas Oberholzer (SVP) Martin Pfister (Die Mitte) Andrea Rütsche-Schaller (Die Mitte) Christian Schlegel (GLP-FLiG) Marina Schwizer (Die Mitte) Simon Sigg (Die Mitte)
Abwesend	Andreas Helfenberger (Die Mitte) Roger Pfister (Die Mitte) Markus Rosenberger (SVP)
Anwesend Stadtrat	Wolfgang Giella Helen Alder Frei Claudia Martin Stefan Rindlisbacher Florin Scherrer
Abwesend Stadtrat	--
Protokoll	Beatrice Kempf, Stadtschreiberin

Umfang	Dieses Protokoll umfasst die Beschlüsse Nrn. 53/2026 bis 58/2026 53/2026 Gesamtverkehrskonzept (GVK); Erlass 54/2026 Basisinfrastrukturnetz; Gesamterneuerung, Kredit 55/2026 Stadtwerke; Hebebühne, Ersatz 56/2026 Informatik Volksschule; interaktive Screens, Rahmenkredit 2026-2028; Einsetzung VBK 57/2026 Interpellation Matthias Ebnetter (GLP-FLiG) "Gemeindeeffizienz.ch" (Das Schweizer-Gemeinde-Benchmarking); Antwort 58/2026 Neuer Vorstoss
Zeit	18.00 Uhr – 20.10 Uhr

Protokoll Nr. 53/2026

2018-388

Sitzung vom 5. Mai 2026

06.03.13.01

Gesamtverkehrskonzept (GVK); Erlass
I. Grundlagen

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag des Stadtrates vom 22. Mai 2025 mit folgendem Antrag:
 1. Das Gesamtverkehrskonzept wird erlassen.
2. Die Planungskommission hat das Geschäft an mehreren Sitzungen beraten. Sie stellt einen identischen Antrag. Zusätzlich beantragt sie folgende Änderungen im Gesamtverkehrskonzept:

Betreff	Antrag Stadtrat	Änderungsantrag VBK
Bericht, Seite 6	Der motorisierte Verkehr soll gebündelt werden, dadurch wird auch die Belastung von Lärm, Abgasen etc. auf den Hauptachsen gebündelt und nicht über das Siedlungsgebiet verteilt.	Der motorisierte Verkehr soll <u>nach Möglichkeit</u> gebündelt werden, dadurch wird auch die Belastung von Lärm, Abgasen etc. auf den Hauptachsen gebündelt und nicht über das Siedlungsgebiet verteilt. <u>Zur Entlastung der Hauptachsen sollen punktuell bestehende Strassen ausgebaut werden.</u>
Bericht, Pläne und Massnahmenblätter	«Weg der Erholung» und «Promenade»	<u>«Fusswegachse Ost-West» und «Fusswegachse Nord-Süd»</u>
Bericht, Seite 23	Standards Velobahn: i.d.R. Veloweg (ggf. abgesetztes Fussgängerangebot) oder Velostrasse	Standards Velobahn: i.d.R. Veloweg (ggf. abgesetztes Fussgängerangebot) oder Velostrasse <u>in der Regel Hartbelag.</u>
Bericht, Seite 24	Die Hauptverbindungen Komfort bilden ein gegenüber den Hauptstrassen rückwärtiges Netz und liegen grösstenteils auf Quartierstrassen und Strassen mit wenig motorisiertem Verkehr.	Die Hauptverbindungen Komfort bilden ein gegenüber den Hauptstrassen rückwärtiges Netz und liegen grösstenteils auf Quartierstrassen und Strassen mit wenig motorisiertem Verkehr <u>und liegen nach Möglichkeit nicht auf der Kantonsstrasse.</u>
Bericht, Seite 35, Kapitel 6.4	Bewirtschaftungspflicht ab 50 Parkfeldern bei öffentlich zugänglichen Parkieranlagen auf privatem Grund.	Bewirtschaftungspflicht ab <u>30</u> Parkfeldern bei öffentlich zugänglichen Parkieranlagen <u>bei neuen Nutzungen</u> auf privatem Grund.
Bericht, Seite 35, Kapitel 6.4	Gebührenerhöhung (Zentrum z.B. CHF 2.-/h), differenziert nach Kurzzeitparkplätzen (für hohe Verfügbarkeit insbesondere im Zentrum) und Langzeitparkplätzen (in den Quartieren, für P+R etc.)	Gebührenanpassung (<u>Zentrum z.B. CHF 2.-/h</u>), differenziert nach Kurzzeitparkplätzen (für hohe Verfügbarkeit insbesondere im Zentrum) und Langzeitparkplätzen (in den Quartieren, für P+R etc.)
Bericht, Seite 35, Kapitel 6.4	Umsetzung eines Parkleitsystems zur Reduktion des Parksuchverkehrs	<u>Option</u> Parkleitsystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs <u>offen halten</u>
Bericht, Seite 48, Kapitel 9.2, Tabelle 9	«Hauptverbindungen Direkt»; als langfristiger Zeithorizont bezeichnet	Zeile «Hauptverbindungen Direkt»; kurz-, mittel- und langfristig ankreuzen
Teilkonzeptplan Veloverkehr Anhang B2	Verbindung Bischofszellerstrasse Gossau bis Arnegg hellblau eingezeichnet als «Nebenverbindung»	Verbindung Bischofszellerstrasse Gossau bis Arnegg «violett» einzeichnen als «Hauptverbindung direkt»

Teilkonzeptplan MIV, Anhang B4	«Quartierkammer» ganzes Kerngebiet der Siedlung ausser Produktionen an Industriestrasse	hellgelbe Fläche «Quartierkammer» reduzieren: Gewerbe-/Industriegebiet südlich Hofmattstrasse und südlich Mooswiesstrasse bis Negrellistrasse
Massnahmenblatt Nr. 6.1, Seite 29	Flächendeckendes Tempo-30-Konzept erarbeiten	Flächendeckendes Tempo-30-Konzept erarbeiten
Massnahmenblatt Nr. 6.1, Seite 29		Massnahmen, Spiegelstrich ergänzen: <u>Überprüfung Verlängerung Stadelistrasse und Zusammenschluss mit der Fürstenlandstrasse</u>
Massnahmenblatt Nr. 6.1, Seite 29		Massnahmen, Spiegelstrich ergänzen: <u>Schleichverkehr Stadtbühlstrasse – Bahnhofstrasse unterbinden</u>
Bericht und Antrag, Seite 6,		Ergänzung Auflistung: <u>Das Gesamtverkehrskonzept soll möglichst wirtschaftlich sinnvoll umgesetzt werden. Die Folgekosten sind bei umzusetzenden Massnahmen auszuweisen.</u>

3. Der Stadtrat hat den Antrag der Planungskommission am 23. April 2026 zustimmend zur Kenntnis genommen und unterstützt die Zusatzanträge.

II. Eintretensdiskussion

1. **Frank Albrecht (SVP), Präsident Planungskommission:** Die Verkehrsplanung in Gossau ist seit Jahrzehnten ein emotional besetztes Thema. Es gibt zahlreiche selbsternannte Experten, die präzise wissen, wo der Verkehr umgeleitet werden müsste – sofern dies nicht vor der eigenen Haustür geschieht. Ein aktuelles Beispiel ist die Westspange, wo sich bereits massiver Widerstand formiert. In den letzten Jahren flossen Millionen in Planungen. Während in anderen Städten Umfahrungsstrassen oder Tunnel realisiert wurden, scheiterten Projekte in Gossau an der Urne oder in der Planungsphase. Gleichzeitig wachsen Bevölkerung und Verkehrsaufkommen stetig. Seit 1990 ist die Bevölkerung der Schweiz um rund 2,5 Millionen Personen gestiegen – dies entspricht fast einer zusätzlichen Stadt St. Gallen pro Jahr; eine Entwicklung, die wir auch in Gossau spüren.

Bereits 2017 zeigte die Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Zentrumsentlastung Gossau, dass ein weiterer Ausbau der Infrastruktur nicht die erhoffte Entlastung bringen würde, insbesondere nicht zu verhältnismässigen Kosten. Die Konsequenz war klar: Verkehrsmassnahmen müssen auf dem bestehenden Netz umgesetzt werden. Dieser Ansatz wurde vom Stadtrat in der Mobilitätsstrategie und nun im detaillierten Gesamtverkehrskonzept (Gesamtverkehrskonzept) konsequent weitergeführt. Ziel ist es, die zusätzliche Mobilitätsnachfrage mittels Verkehrsmanagement auf das bestehende Angebot abzustimmen. Das Gesamtverkehrskonzept verfolgt eine gesamtheitliche Planung unter gleichwertiger Berücksichtigung aller Verkehrsträger. Der Grundgedanke ist klar: Der motorisierte Individualverkehr soll auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen soll hingegen durch energie- und flächeneffiziente Verkehrsträger wie den Fuss- und Veloverkehr sowie Bus und Bahn bewältigt werden.

Die Planungskommission hat das Konzept intensiv geprüft und an fünf Abenden beraten. Zur Klärung technischer und planerischer Fragen wurden Fachpersonen und Experten beigezogen. Ich danke allen Beteiligten sowie den Mitgliedern der Kommission für die konstruktive und lösungsorientierte Zusammenarbeit. Unterschiedliche Sichtweisen wurden offen diskutiert, um ein langfristig tragfähiges Konzept zu erarbeiten.

Daraus entstand eine Liste von Änderungsanträgen, die wir heute zur Annahme empfehlen. Diese sind nicht politisch oder symbolisch motiviert, sondern Ergebnis einer fundierten Auseinandersetzung mit dem Konzept. Die Kommission hat dieses aktiv weiterentwickelt und nicht lediglich zur Kenntnis genommen.

Ein zentraler Punkt ist die Lebensqualität in der Stadt. Viele Elemente des Gesamtverkehrskonzepts tragen dazu bei, öffentliche Räume aufzuwerten, Strassen übersichtlicher zu gestalten und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren. Dabei steht ein Gedanke im Zentrum: Unsere schwächsten Verkehrsteilnehmenden, allen voran die Kinder, verdienen den stärksten Schutz. Sichere Schulwege, verständliche Querungen und reduzierte Geschwindigkeiten an belebten Orten sind keine Ideologie, sondern Verantwortung. Es geht darum, dass Kinder ihren Schulweg selbstständig bewältigen können und Eltern darauf vertrauen, dass die Infrastruktur ihre Kinder schützt. Diese Massnahmen machen Gossau sicherer, ruhiger und lebenswerter. Das ist Stadtentwicklung im besten Sinne. Darum steht die Kommission hinter diesem Gesamtverkehrskonzept und die VBK empfiehlt dem Parlament, das Gesamtverkehrskonzept mit den vorliegenden Änderungen anzunehmen.

2. **Stadtpräsident Wolfgang Giella:** Lassen Sie mich kurz die übergeordneten Gründe benennen, warum sich der Stadtrat seit 2016 mit einem Gesamtverkehrskonzept beschäftigt. Bereits im ersten Konzept von 1977 wurde festgestellt, dass Verkehrsströme und Infrastrukturen zwingend koordiniert werden müssen. Ab 1980 verpflichtete das Raumplanungsgesetz Bund, Kantone und Gemeinden, Bau- und Nichtbaugebiete zu trennen, um raumwirksame Tätigkeiten und den Verkehr aufeinander abzustimmen. Darauf fussen auch die seit 2001 laufenden Agglomerationsprogramme, aus denen Gossau für Massnahmen des Gesamtverkehrskonzept Gelder beziehen kann.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) von 2017 zeigte ausnahmslos für alle damals geprüften Varianten, dass zusätzlich geschaffener Strassenraum das Verkehrsproblem in Gossau nicht lösen wird. Die aktuell politisch diskutierte Westspange wurde damals nicht geprüft; das Gesamtverkehrskonzept und die Westspange sind zwei unabhängige Geschäfte ohne inhaltliche Verknüpfung.

Das Gesamtverkehrskonzept ist ein Begleitkonzept zur Ortsplanungsrevision und mit dem behördenwegweisenden Richtplan, dem Zonenplan sowie der Planung im ASGO-Gebiet abgestimmt. Seine heutige Verabschiedung ist daher zentral. Im Rahmen der Mitwirkung im Sommer 2024 wurden über 180 Beiträge geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt.

Die Kommission hat das Konzept beraten und verschiedene Änderungsanträge beschlossen. Der Stadtrat unterstützt sämtliche Anträge der VBK. Im Sinn eines politischen Konsenses hat er zudem die Anpassung der übergeordneten Strategie akzeptiert, wonach zur Entlastung der Hauptachse punktuell bestehende Strassen ausgebaut werden sollen. Damit unterstreicht der Stadtrat die Bedeutung des Gesamtverkehrskonzepts für Gossau und beantragt dessen Annahme.

3. **Alois Künzle (SVP):** Wir anerkennen die Notwendigkeit eines Gesamtverkehrskonzepts, hinterfragen jedoch dessen Ausmass.

Bereits bei den Grundlagen gibt es Zweifel: Während das Gesamtverkehrskonzept von einem Bevölkerungswachstum von 16 bis 18 Prozent in den nächsten 10 bis 15 Jahren ausgeht, betrug das Wachstum in Gossau inklusive Arnegg in den letzten 25 Jahren lediglich 13 Prozent. Zudem wird die Einwohnerzahl inklusive Arnegg aufgeführt, obwohl dort die Problematik der Verkehrsüberlastung nicht in gleichem Masse besteht. Wir bezweifeln daher die Validität der Planungsbasis. Es entsteht der Eindruck, das Verkehrssystem werde auf ein Wunschbild statt auf die Realität entworfen.

Ein Beispiel ist die neue Buslinie 150: In der Bedastrasse ist das Kreuzen mit Personenwagen teilweise unmöglich, sodass Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen müssen. Dass dies als Zielerfüllung gewertet wird, lässt an der Qualität des Konzepts zweifeln. Ebenso kritisieren wir die Verlängerung der Linie 150 bis zur Sommerau ohne vorherige Diskussion sowie die dortige teure Brücke als Fehlplanung und Fehlinvestition.

Grundsätzlich ist die Bündelung des motorisierten Verkehrs auf Hauptachsen richtig. Wir bezweifeln jedoch, dass dies mit dem bestehenden Strassennetz möglich ist, und befürchten, dass der Individualverkehr übermässig eingeschränkt wird. Da die Aussenquartiere schlecht mit dem ÖV erschlossen sind, bleiben die Bewohner auf das Auto angewiesen. Massnahmen zur Bündelung werden den Druck auf die Hauptachsen und das Verkehrschaos in den Stosszeiten vermutlich eher verstärken. Es bedarf daher des Mutes, die Hauptach-

sen dort auszubauen, wo es notwendig ist. Wer Kapazitäten reduziert oder Entlastungsachsen nicht prüft, handelt widersprüchlich.

Zudem sind Nebenachsen als Ausweichrouten bei Sperrungen (z. B. via Poststrasse und Quellenhofstrasse) essenziell für die Stabilität des Systems. Auf diesen Routen muss der motorisierte Individualverkehr (MIV) Priorität behalten und darf nicht durch Tempo-Reduktionen oder Fuss- und Veloübergänge eingeschränkt werden; hierzu werden wir einen separaten Antrag stellen. Positiv bewerten wir die Prüfung der Verbindung Stadelistrasse-Fürstenlandstrasse, da dies das Rosenau-Quartier entlasten und eine Grundlage für einen Rosenau-Bus schaffen könnte.

Auch bei Velorouten und Promenaden widersprechen die Planungen oft den lokalen Gegebenheiten (schmale Strassen, konfliktreiche Schulwege). Im ÖV fordern wir einen Umstieg, während gleichzeitig Lücken im Angebot und geringe Auslastungen bestehen. Zudem fehlt die Kostenwahrheit: Wiederkehrende Unterhalts- und Personalkosten werden unzureichend ausgewiesen. Die geplante Stellenaufstockung in der Stadtentwicklung lehnen wir ab; die Umsetzung muss mit bestehenden Ressourcen durch Priorisierung und Umlagerungen erfolgen.

Ein Verkehrskonzept muss im Alltag für alle funktionieren. Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept tut dies zu wenig. Wir fordern eine Korrektur hin zu leistungsfähigen Hauptachsen und einer transparenten Kostenplanung. In der Detailberatung werden wir die Kosten-Nutzen-Frage intensiv prüfen.

4. **Lukas Kessler (FDP):** Der Stadtrat beabsichtigt, das Gesamtverkehrskonzept als Teil des kommunalen Richtplans zu erlassen. Aus Sicht der FDP-Fraktion ist ein solches Konzept notwendig, da es eine kantonale Voraussetzung für die Unterstützung weitergehender Projekte ist. Mit dem Gesamtverkehrskonzept weist die Gemeinde nach, dass sie das Verkehrsthema gesamtheitlich angeht. Nur so kann der Kanton Projekte unterstützen, wenn die Stadt die Überlastung einzelner Knotenpunkte nicht selbst lösen kann. Da der Kanton keine inhaltlichen Vorgaben macht, liegt die Gestaltung im Ermessen der Stadt Gossau.

Der Stadtrat weist darauf hin, dass aufgrund der Überlastung des Netzes einzelne Gebiete – insbesondere im ASGO-Gebiet – nicht mehr hinreichend erschlossen sind, was Bauvorhaben blockiert. Das Gesamtverkehrskonzept soll dies durch die Förderung von Fuss-, Velo- und ÖV-Verkehr entschärfen. Sollten diese Massnahmen nicht ausreichen, dienen die Grundlagen des Gesamtverkehrskonzepts dazu, beim Kanton einen Ausbau der Infrastruktur zu fordern.

Die FDP-Fraktion unterstützt dieses Vorgehen, um die bauliche Entwicklung in Gossau zu gewährleisten. Eine Minderheit innerhalb der Fraktion ist jedoch der Ansicht, dass der Stadtrat angesichts der finanziellen Lage bei der Anzahl und Tiefe der Massnahmen über das Ziel hinausgeschossen sei. Dennoch ist die FDP-Fraktion für das Eintreten.

5. **Patrik Mauchle (Die Mitte):** Das Gesamtverkehrskonzept ist für Gossau zwingend notwendig. Ohne diese strategische Grundlage wäre unsere Verhandlungsposition gegenüber dem Kanton schwach. Gemeinden mit einem Gesamtverkehrskonzept werden ernst genommen und bei Projekten bevorzugt berücksichtigt. Ein Nein zum Gesamtverkehrskonzept wäre der bewusste Verzicht auf ein zentrales Planungsinstrument.

Zur Rechtsverbindlichkeit: Es herrscht oft eine politische Instrumentalisierung, die zu Unsicherheit führt. Ich betone: Das Gesamtverkehrskonzept ist ein strategisches Planungsinstrument. Es ist nicht parzellenscharf rechtsverbindlich für Grundeigentümer, entfaltet aber eine Bindungswirkung für die Behörden. Die strategische Richtung wird nun festgelegt; die eigentliche Rechtsverbindlichkeit entsteht erst im nächsten Schritt, wenn einzelne Massnahmen beantragt werden. Dies erfolgt über einen regulären politischen Prozess mit Beratungen im Parlament und gegebenenfalls Abstimmungen durch das Volk.

Das Gesamtverkehrskonzept ist kein «Bagger», der morgen Velowege baut, sondern ein «Kompass». Kostenintensive Massnahmen können ohnehin nur mit Zustimmung des Parlaments oder des Volkes umgesetzt werden. Es werden also keine Fakten unumkehrbar geschaffen. Die VBK hat die Vorlage sorgfältig geprüft

und angepasst. Ich bitte Sie daher, auf das Geschäft einzutreten und dem Gesamtverkehrskonzept mitsamt den Anträgen der VBK zuzustimmen.

6. **Patrick Huber (SP):** Die SP unterstützt das Gesamtverkehrskonzept und die Änderungen der VBK, behält sich jedoch einen ergänzenden Änderungsantrag vor.

Zu den Ausführungen von Alois Künzle: Ein Bevölkerungswachstum ist keine Voraussetzung für die Notwendigkeit des Gesamtverkehrskonzepts; wir haben bereits heute ein massives Verkehrsproblem. Bezüglich der Bedastrasse gilt: Wenn der Bus dort nicht mehr fahren darf, müssten konsequenterweise auch Lastwagen und Traktoren ausgeschlossen werden. Auch die Südroute muss nicht zur Schnellstrasse werden; die Verkehrssicherheit an der Bahnhofstrasse ist ohnehin zwingend.

Allgemein ist das Gesamtverkehrskonzept ein pragmatischer Ansatz, um Gossau vor einem Verkehrskollaps zu bewahren und die Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit zu erhöhen. Es setzt auf bestehende Infrastruktur statt auf teure Umfahrungen oder Tunnel. Die Westspange ist, wie erwähnt, kein Teil des Gesamtverkehrskonzepts. Das Konzept fängt den Mehrverkehr auf, indem es den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr attraktiver macht und den Industrieverkehr des ASGO-Gebiets über den Autobahnanschluss Winkeln leitet. Zudem schützt es Quartiere vor Schleichverkehr und fördert eine bedarfsgerechte Velo-Infrastruktur.

Die Stärke des Gesamtverkehrskonzepts liegt im Zusammenspiel dieser Massnahmen; grobe Eingriffe würden die Wirksamkeit gefährden. Die Umsetzungskosten sind im Vergleich zu einem Umfahrungssystem bescheiden. Wie Patrik Mauchle erläuterte, bleiben politische Bewilligungsprozesse und Mitwirkungen gewahrt.

Ein Ja zum Gesamtverkehrskonzept löst den Verkehr nicht magisch auf, liefert uns aber ein Rezept für den Umgang damit. Zudem schafft es Planungssicherheit und stärkt unsere Position gegenüber dem Kanton. Die SP ist für Eintreten.

7. **Stadtpräsident Wolfgang Giella:** Ich möchte einige Punkte aus dem Votum von Alois Künzle korrigieren. Die Kritik an der Buslinie 150 durch die Bedastrasse übersieht, dass dies ein Ergebnis eines parlamentarischen Vorstosses und einer parlamentarischen Mehrheit war. Wie bereits erwähnt: Wenn der Bus dort nicht mehr fahren darf, gilt dies konsequenterweise auch für Lastwagen und Traktoren.

Zum Bevölkerungswachstum: Die Demografie Gossaus verlief seit 1960 wellenförmig. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision und gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) müssen wir die Innenverdichtung vorantreiben. Wir haben das Potenzial, in den nächsten 15 Jahren Wohnraum für etwa 2'100 bis 2'700 Personen zu schaffen. Da nur 10 Prozent dieser Flächen in einer guten ÖV-Erschliessungsklasse (A oder B) liegen, wird zwangsläufig Autoverkehr entstehen. Das Gesamtverkehrskonzept hilft uns, dieses Wachstum dort, wo es möglich ist, auf den ÖV und den Langsamverkehr zu steuern.

Zu den Kosten: Wir müssen die volkswirtschaftlichen Folgen von Verkehrsüberlastungen betrachten. Laut Bundesamt für Statistik und dem Schweizerischen Gewerbeverband führen Stautunden zu enormen wirtschaftlichen Verlusten. Rechnet man dies auf Gossau hoch – basierend auf den Messdaten (DTV) im Mettendorf –, kommen wir auf über 1'000 Stautunden jährlich. Das entspricht volkswirtschaftlich einem jährlichen Verlust von rund 6,5 Millionen Franken für Wirtschaft und Gewerbe.

Das Gesamtverkehrskonzept ist also nicht nur ein Kostenfaktor, sondern es wirkt gegen diese Verluste. Über die geplante Laufzeit des Gesamtverkehrskonzepts von 15 Jahren sprechen wir von einem potenziellen volkswirtschaftlichen Gewinn von 90 Millionen Franken. Keine einzelne Massnahme des Gesamtverkehrskonzepts verursacht Kosten in dieser Höhe. Wir sollten daher die wirtschaftliche Perspektive bei der Entscheidung berücksichtigen.

8. **Heinz Loretini (FDP):** Ich habe eine Frage an den Stadtrat: Ist er tatsächlich der Auffassung, dass dieses Konzept lediglich behördenwegweisend und nicht behördenverbindlich ist?

9. **Stadtpräsident Wolfgang Giella:** Der Stadtrat ist dieser Auffassung. Die Begründung ergibt sich auf nationaler Ebene aus Art. 9 des Raumplanungsgesetzes. Auf kantonaler Ebene bezeichnet Art. 6 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes den Richtplan und die dazugehörigen Konzepte – zu denen auch das Gesamtverkehrskonzept gehört – als behördenwegweisend und nicht als behördenverbindlich.

III. Detailberatung

1. **Christian Schlegel (GLP-FLiG):** Mobilität ist das Rückgrat unserer Stadt, stellt uns jedoch vor grosse Herausforderungen wie Staus, Lärm und die faire Aufteilung des öffentlichen Raums. Die GLP-FLiG unterstützt die Grundausrichtung des Gesamtverkehrskonzepts (Gesamtverkehrskonzept), da es pragmatisch und zukunftsorientiert ist. Es ist kein starres Regelwerk, sondern ein strategischer Rahmen, der einen ausgewogenen Mix zwischen notwendiger Verkehrswende und der Aufrechterhaltung der Mobilität bietet. Besonders begrüßen wir folgende Punkte:
- Veloförderung: Die Schliessung von Netzlücken und der geplante Veloring sind überfällig, um das Velofahren für Pendler und Familien sicher und komfortabel zu machen.
 - ÖV: Dass Busse im Stau stehen, ist für eine wachsende Stadt inakzeptabel; der ÖV muss gestärkt werden.
 - Lebensraum Strasse: Die Umgestaltung von Hauptachsen und Quartiersammeln hin zu mehr Grün und Aufenthaltsqualität ist richtig.
 - Verkehrsberuhigung: Tempo 30 als Standard in den Quartieren reduziert Lärm und Gefahren sowie Schleichverkehr.
 - Parkraummanagement: Wir unterstützen die Reduktion von Parkplätzen bei Neunutzungen, sofern der ÖV gut ausgebaut ist. Starre Quoten lehnen wir ab; in peripheren Lagen sowie für Gewerbe und Handwerk ist Flexibilität nötig.

Kritisch bleiben wir bei der Gefahr neuer Strassenbauten; wir setzen konsequent auf bestehende Netze. Zudem muss die Partizipation der Bevölkerung bei der Umsetzung, insbesondere bei Strassenumgestaltungen, ernst genommen werden.

Für die Umsetzung fordert die GLP-FLiG eine klare Priorisierung der Massnahmen nach Dringlichkeit sowie transparente Finanzierungsquellen ohne Steuererhöhungen. Synergien, etwa bei Strassensanierungen, müssen genutzt werden. Zudem benötigen wir ein Monitoring (z. B. Modalsplit-Erhebungen), um das Konzept bei Bedarf anzupassen. Bei grossen Projekten wie der Bahnhofplatzumgestaltung müssen Parlament und gegebenenfalls das Volk mitentscheiden.

Das Gesamtverkehrskonzept ist kein Wundermittel, aber ein wichtiger Schritt zu mehr Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit ohne Ideologie. Wir werden das Konzept konstruktiv und mit kritischem Blick begleiten.

2. **Ruedi Blumer (SP):** Der «Modalsplit» beschreibt die Verteilung der Verkehrsmittel (Fuss, Velo, ÖV, Auto). Das Ziel des Gesamtverkehrskonzepts ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu plafonieren. Die Zunahme des Verkehrs, etwa durch Bevölkerungswachstum, muss durch eine höhere Nutzung von Fuss-, Velo- und ÖV-Verkehr aufgefangen werden.

Da die Strassenkapazitäten erschöpft sind, muss verhindert werden, dass mehr Autoverkehr entsteht. Durch eine bessere Veloinfrastruktur, mehr Sicherheit für Fussgänger und ein erweitertes Busangebot wird die Attraktivität der Alternativen steigen. In neun von zehn Autos sitzt nur eine Person; dieser Platzbedarf ist ineffizient. Ich bin überzeugt, dass die Gossauerinnen und Gossauer vermehrt auf Alternativen umsteigen werden, sofern das Auto nicht zwingend für Materialtransporte oder Fahrgemeinschaften nötig ist.

3. **Alois Künzle (SVP):** Wir stellen folgenden Antrag zur Ergänzung auf Seite 49:

Auf der Ausweichroute Post-Quellenhofstrasse-Negrelli-Hirschenstrasse-Zomer-Swiss-Strasse soll der MIV weiterhin Priorität haben. Der Verkehrsfluss darf durch neue Anpassungen an Querungen nicht beeinträchtigt werden, und es soll weiterhin Tempo 50 gelten.

4. **Rebecca Meier (SP):** Das Gesamtverkehrskonzept bietet Lösungsansätze für alle Verkehrsteilnehmenden. Es ist ein Kompromiss: Während Velofahrende auf Hauptachsen zugunsten des MIV zurückstecken müssen, drosseln MIV-Nutzer in den Quartieren ihre Geschwindigkeit. Dies ist zentral für die Sicherheit und zur Verhinderung von Schleichverkehr. Wenn wir den MIV nicht auf den Hauptachsen bündeln, gefährdet dies das gesamte Konzept. Ich plädiere daher für die Ablehnung des Antrags der SVP.
5. **Stadtrat Florin Scherrer:** Das Gesamtverkehrskonzept ist das Fundament der Gossauer Verkehrsplanung. Dem Antrag der SVP ist grundsätzlich nichts entgegenzuhalten, da er allgemein gehalten ist und meines Erachtens nicht im Widerspruch zum Gesamtverkehrskonzept steht. Die Priorisierung des MIV auf der alternativen Zentrumsroute (z. B. während der Märkte) ist sinnvoll, um den Fluss zu gewährleisten. Die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen muss zwar sicher sein, doch das Gesamtverkehrskonzept funktioniert sowohl mit als auch ohne diesen Antrag.
6. **Matthias Ebnetter (GLP-FLiG):** Meiner Ansicht nach zielt dieser Antrag spezifisch auf die Kreuzung Bahnhofstrasse/Poststrasse ab, wo eine Erweiterung des Trottoirs geplant ist. Wenn dieser Antrag im Gesamtverkehrskonzept verankert wird, würde er solche Planungen verhindern. Ich empfehle daher, den Antrag abzulehnen, damit diese Varianten weiterhin geprüft werden können.
7. **Patrick Huber (SP):** Ich schliesse mich Matthias Ebnetter an. Es geht um die meistfrequentierte Fussgängerquerung der Bahnhofstrasse. Zudem möchte ich verhindern, dass Tempo 30 im Zentrumsquartier eingeschränkt wird. Das Zentrum soll eine ruhige Zone bleiben.
8. **Ruedi Blumer (SP):** Die bezeichnete Route ist ein Schleichweg, der bei Überlastung der St. Gallerstrasse genutzt wird. Das Gesamtverkehrskonzept sieht vor, Schleichwege zu unterbinden. Würden wir diesem Antrag zustimmen, würden wir das Gegenteil bewirken und den Schleichweg zementieren. In Quartierkammern ist ein Niedrigtempo (Tempo 30 oder 20) weisend. Der Antrag ist ein Schlag gegen diesen Grundsatz. Zudem ist es eine Anmassung des Kantons, Gemeinden auf Strassen 1. Klasse Tempo 30 zu untersagen. Wir sollten als eigenständige Stadt über unsere Lebensqualität selbst entscheiden und den Antrag ablehnen.
9. **Schulpräsident Stefan Rindlisbacher:** Ich unterstütze das Votum von Stadtrat Florin Scherrer. Wir sollten die Diskussion nicht unnötig zuspitzen. Wichtig ist, dass dieser Weg ein bedeutender Schulweg ist. Unabhängig vom Verkehrsregime muss die Sicherheit der Schulkinder oberste Priorität haben.
10. **Stadtpräsident Wolfgang Giella:** Ich schliesse mich meinen Kollegen an, weise aber auf einen Widerspruch im Votum von Alois Künzle hin: Sie nannten die teilweise Entflechtung der Haupttrouten als Schwäche des Gesamtverkehrskonzepts. Mit diesem Antrag stützen und verstärken Sie jedoch genau diese Schwäche. Können Sie diesen Widerspruch erklären?
11. **Markus Meister (GLP-FLiG):** Das Gesamtverkehrskonzept ist sehr ausgewogen formuliert und behandelt alle Verkehrsträger gleichwertig. Mit diesem Antrag würden wir den MIV bereits vor der Umsetzung erster Massnahmen bevorzugen. Ich lade Sie ein, den Antrag abzulehnen und erst nach einer Gegenüberstellung aller Optionen die beste Variante zu finden.

Gegenüberstellung Anträge SVP und Antrag Stadtrat:

Der Antrag der SVP erhält 16 Stimmen.

Der Antrag des Stadtrats erhält 11 Stimmen.

Es gibt keine Enthaltungen.

12. **Ruedi Blumer (SP):** Die SP beantragt, am ursprünglichen Antrag des Stadtrates festzuhalten und den Änderungsantrag der VBK abzulehnen. Es geht konkret um die Definition der Quartierkammern (hellgelbe Flächen). Die VBK möchte Teile der Hofmattstrasse und der Mooswiesstrasse aus dieser Kategorie streichen. Das erachten wir als falsch.

Wenn man Quartierstrassen definiert, ist es logisch, dies flächendeckend zu tun. Die Mooswiesstrasse ist ein bekannter Schleichweg; sie zu «amputieren» würde den Schutz des Quartiers schwächen. Insbesondere die

Kurve bei der Abzweigung Buchenwaldstrasse ist brandgefährlich. Tempo 30 ist hier eine essenzielle Sicherheitsmassnahme. Zudem führt dort der Veloring vorbei, und in der Nähe befinden sich das CC Angern und der Jugendtreff. Da auf der Ost- und Südseite der Mooswiesstrasse zudem Trottoirs fehlen, ist die Situation für Fussgänger gefährlich. Im Sinne der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrende bitte ich Sie, die Quartierkammern beizubehalten.

Gegenüberstellung Anträge SP und Antrag Stadtrat:

Der Antrag der SP erhält 6 Stimmen.

Der Antrag des Stadtrats erhält 21 Stimmen.

Es gibt keine Enthaltungen.

13. **Alois Künzle (SVP):** Ich beantrage, den Abschnitt zur Stellenaufstockung in der Stadtentwicklung zu streichen und wie folgt zu ändern: «Besonders wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts sind die personellen Ressourcen mit klaren Zuteilungen von Zuständigkeiten und Aufgaben. Die Aufgaben sollen im Rahmen des bestehenden Stellenplafonds erledigt werden.»
14. **Ruedi Blumer (SP):** Ohne zusätzliche personelle Ressourcen kann das Gesamtverkehrskonzept nicht umgesetzt werden. Wer neue, umfangreiche Aufgaben übernimmt, braucht entsprechende Mittel. Es ist illusorisch zu glauben, man könne dieses Projekt mit dem bestehenden Personal bewältigen, ohne andere Aufgaben zu streichen. Wenn wir Lebensqualität wollen und verhindern möchten, dass die Stadt im Verkehr untergeht, müssen wir in Personal investieren. Andere Städte machen dies erfolgreich. Ich bitte daher, den Antrag abzulehnen.
15. **Alois Künzle (SVP):** Es wurden bereits personelle Ressourcen für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts eingesetzt. Warum können diese Personen nicht auch die Umsetzung übernehmen?
16. **Heinz Loretini (FDP):** Wir haben ein Defizit von 9 Millionen Franken im ordentlichen Haushalt. In dieser finanziellen Lage können wir keine weiteren Stellen aufbauen. Ich weiss, wo wir sparen können: bei den Integrationsmassnahmen, der Sportfachstelle oder anderen Positionen. Wir müssen jetzt den Gürtel enger schnallen, anstatt die Ausgaben grosszügig zu erhöhen. Als Steuerzahler fordere ich eine sparsamere Budgetpolitik.

Gegenüberstellung Anträge SVP und Antrag Stadtrat:

Der Antrag der SVP erhält 16 Stimmen.

Der Antrag des Stadtrats erhält 11 Stimmen.

Es gibt keine Enthaltungen.

IV. Beschluss

1. Das Gesamtverkehrskonzept wird mitsamt den verabschiedeten Zusatzanträgen erlassen. (26 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen)

Protokoll Nr. 54/2026

2025-635

Sitzung vom 5. Mai 2026

08.15.10.10

Basisinfrastrukturnetz; Gesamterneuerung, Kredit**I. Grundlagen**

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag des Stadtrates vom 22. Januar 2026 mit folgendem Antrag:
 1. Für die umfassenden Gesamterneuerungsarbeiten des Basisinfrastrukturnetzes im gesamten Versorgungsgebiet der Stadtwerke wird ein Kredit von CHF 850'000.00 exkl. MWST bewilligt.
 2. Die Finanzierung geht zu Lasten der Investitionsrechnung der Stadtwerke.
2. Die parlamentarische Baukommission hat das Geschäft in einer Sitzung beraten und stellt identischen Antrag.
3. Der Stadtrat hat den Antrag der parlamentarischen Baukommission am 26. März 2026 zustimmend zur Kenntnis genommen.

II. Eintretensdiskussion

1. **Jan Mayer (SVP), Präsident parlamentarische Baukommission:** Bevor ich auf das Projekt selbst eingehe, möchte ich einige Erläuterungen zu den relevanten Netzen geben. Das Netzleitsystem ist eine zentrale Softwarelösung zur Überwachung, Steuerung und Verwaltung technischer Netze, etwa in der Telekommunikation oder Stromversorgung. Es ermöglicht, Störungen frühzeitig zu erkennen, den Betrieb zu optimieren und gezielt einzugreifen.

Das Basisinfrastrukturnetz bildet ein grundlegendes Telekommunikationsnetz, das zentrale Verbindungen zwischen wichtigen Knotenpunkten schafft und damit die Basis für weitere Netzausbauten darstellt. Es ist die Grundlage, auf der später Zugangsnetze wie FTTH aufgebaut werden können. Das BIN vernetzt die Anlagen der Stadtwerke Gossau, darunter Strom-, Wasser-, Gas- und Wärmeanlagen. Auch das Zählerwesen wird über dieses Netz gesteuert. Zusätzlich verbindet es die Standorte der Stadtverwaltung und der Schulen. Diese Vernetzung kann auch Drittkunden angeboten und verkauft werden. Das Basisinfrastrukturnetz entspricht der Netzebene 5.

Zum FTTH-Netz, also «Fiber to the Home»: Dieses entspricht der Netzebene 7 und versorgt Haushalte direkt. Dazu gehören auch Datenkommunikationsdienste wie Internet, TV und Telefon. Ich hoffe, diese Erläuterungen geben einen besseren Überblick.

Nun zum Projekt selbst: Es umfasst die Erneuerung oder Neuinstallation des Anschlusses an das Basisinfrastrukturnetz für 80 Trafostationen, 7 Quell- und Grundwasserpumpwerke, 4 Reservoirs, 16 Gasdruckreduzierstationen, einen Wärmeverbund, 5 Abwasserpumpwerke und ein Hochwasserrückhaltebecken. Damit wären nahezu sämtliche Anlagen der Stadtwerke an das Basisinfrastrukturnetz angeschlossen. Ausgenommen sind 33 Tafelstationen, die zu den äussersten Netzgliedern zählen.

Die Gesamtkosten für die Erneuerung belaufen sich auf CHF 850'000. Rund ein Viertel entfällt auf Materiallieferungen, etwa ein Drittel auf das Spleissen, also die Verbindung von Glasfaserkabeln. Bestehende Leitungen können weiter genutzt werden, sodass keine kostspieligen Grabarbeiten nötig sind.

Die Erneuerung ermöglicht die Nutzung grosser Datenmengen, die für die Messung der Lastflüsse erforderlich sind. Künftig wird die Netzauslastung nicht mehr nur berechnet, sondern gemessen, gesteuert und geregelt. Damit entsteht eine wichtige Grundlage für gezielten Netzausbau und weitere Erneuerungen.

Zusätzlich können Dark-Fiber-Verbindungen, also ungenutzte Fasern im Glasfaserkabel, an Dritte verkauft werden, was zusätzliche Einnahmen ermöglicht.

Aus diesen Gründen stimmt die Baukommission den Anträgen des Stadtrates einstimmig zu. Nach Absprache mit den Mitgliedern der Baukommission stehen auch alle Fraktionen hinter den Anträgen des Stadtrates. Deshalb wird es kein weiteres Votum aus den Parteien geben.

III. Beschluss

1. Der Kredit für die Gesamterneuerung des Basisinfrastrukturnetzes wird bewilligt. (27 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen)

Protokoll Nr. 55/2026

2026-13

Sitzung vom 5. Mai 2026

08.10.50.20

Stadtwerke; Hebebühne, Ersatz

I. Grundlagen

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag des Stadtrates vom 12. März 2026 mit folgendem Antrag:
 1. Für die Ersatzbeschaffung eines Hebebühnenfahrzeugs (18 m Arbeitshöhe) wird ein Kredit von CHF 250'000 exkl. MWST bewilligt.
 2. Die Stadtwerke werden beauftragt, eine diesel- oder benzinbetriebene und selbstfahrende Hebebühne zu evaluieren und zu beschaffen.
 3. Die Finanzierung geht zu Lasten der Investitionsrechnung der Stadtwerke.

II. Eintretensdiskussion

1. **Heinz Loretini (FDP):** Der Ersatz der Hebebühne der Stadtwerke ist eine Notwendigkeit. Ich danke den Stadtwerken für den Bericht und den Antrag. Dass Kommunalfahrzeuge teuer sind, liegt an den geringen Stückzahlen und den niedrigen Betriebszeiten; daher ist die geplante Vermietung des Fahrzeugs, beispielsweise an das Tiefbauamt, sinnvoll. Die Finanzierung erfolgt gemäss Bericht über den Cashflow der Stadtwerke. Die offenen Fragen wurden kompetent beantwortet, weshalb die FDP-Fraktion auf eine vorberatende Kommission verzichtet und für das Eintreten ist.

Ein persönlicher Hinweis an den Stadtpräsidenten: In Bezug auf die Verkehrsplanung wurde uns gesagt, wir seien keine Experten, verfügten aber über Finanzkompetenz. Die vorliegende Vorlage scheint nicht von einem Buchhalter geschrieben worden zu sein, da unter Punkt 5 eine «Finanzierung aus dem Eigenkapital» aufgeführt wird. Betriebswirtschaftlich gesehen gibt es eine Investitionsrechnung, bei der das Fahrzeug aktiviert und über die Betriebskosten abgeschrieben wird. Eine direkte Finanzierung aus dem Eigenkapital ist so nicht möglich.

III. Detailberatung

1. **Ruedi Blumer (SP):** Wir haben im Präsidium darüber diskutiert, ob eine Kommission nötig ist, und uns schliesslich entschieden, Fragen an den Stadtrat zu stellen. Ich empfand die Antworten jedoch nicht als ausreichend, weshalb weitere Zusatzfragen gestellt wurden, die auch die Fraktionspräsidenten und Stadträtin Claudia Martin erreicht haben. Zur Transparenz lese ich diese Fragen nun vor:

Die neue Hebebühne soll dem städtischen Unterhaltsdienst jährlich rund sieben Wochen zur Verfügung stehen, was Einsparungen gegenüber den aktuellen Mietkosten von rund 400 Franken pro Tag ermöglichen sollte. Dazu fragen wir:

- Wie hoch waren die Mietkosten des Unterhaltsdienstes für vergleichbare Geräte in den letzten drei Jahren?
- Wie gross sind die erwarteten Ersparnisse, bzw. wie viel günstiger wird der interne Mietpreis der Stadtwerke gegenüber dem Marktpreis sein?

2. **Stadträtin Claudia Martin:** Der Stadtrat ist dem Beschluss des Parlaments gefolgt und hat einen separaten Bericht und Antrag für diese Ersatzbeschaffung unterbreitet. Rund 14 Fragen wurden bereits ausführlich beantwortet; gerne beantworte ich nun die zwei Zusatzfragen der SP-Fraktion.

Die Mietkosten des Unterhaltsdienstes beliefen sich in den letzten drei Jahren auf rund 7'000 Franken pro Jahr. Wir rechnen künftig mit einem höheren Bedarf, da die revidierte Bauarbeitenverordnung (BauAV) in Art. 21 die Arbeit auf tragbaren Leitern über zwei Metern Höhe stark einschränkt. Aus Gründen der Arbeitssicherheit ist ein Bedarf von sieben Wochen pro Jahr realistisch.

Bezüglich der genauen Einsparungen müssen verschiedene Faktoren wie Wetterausfälle oder Tagesmietpreise berücksichtigt werden. Fest steht: Dem Unterhaltsdienst wird künftig nur noch die effektive Arbeitszeit verrechnet, keine pauschalen Mietdauern. So wird nur bezahlt, was tatsächlich benötigt wird.

3. **Ruedi Blumer (SP):** Das bedeutet, wir können mit Einsparungen von mindestens 7'000 bis 10'000 Franken rechnen, was erfreulich ist. Zum zweiten Thema: Als Referenzfahrzeug ist ein Nissan Ruthmann Steiger TB 300 abgebildet. Eine KI-Recherche empfiehlt für eine Arbeitshöhe von 18 Metern zwei Modelle: den Ruthmann Steiger TB 180 auf Mercedes Sprinter (ca. 155'000 Franken) oder den Multitel MX 170 auf IVECO Daily (ca. 145'000 Franken).

Da diese gängigen Modelle preislich deutlich tiefer liegen, stellt sich die Frage: Mit welchen notwendigen Zusatzausrüstungen und zu welchem Preis rechtfertigen die Stadtwerke die Differenz von ca. 100'000 Franken zum beantragten Kredit?

4. **Stadträtin Claudia Martin:** Das im Budget genannte Referenzfahrzeug der Industriellen Werke Basel (IWB) kostete 250'000 Franken. Das erwähnte Multitel-Modell erfüllt die Anforderungen nicht, da es keine Arbeitshöhe von 18 Metern erreicht. In den 250'000 Franken sind spezifische Ausrüstungen enthalten, wie ein isolierter Korb, Warnlichter, ein Schubladenstock und Halterungen für Arbeitsmittel.

Wir werden den gesamten Kredit nicht per se ausgeben, sondern im Sinne der Wirtschaftlichkeit ein Einladungsverfahren durchführen. Bei einer dieselbetriebenen Hebebühne gehen wir davon aus, dass der Kredit nicht voll ausgeschöpft wird. Ich bitte Sie, dem Stadtrat und den Stadtwerken hier das Vertrauen zu schenken.

5. **Ruedi Blumer (SP):** Vielen Dank für die Ausführungen. Das Modell auf dem Mercedes Sprinter (TB 180) würde die Anforderungen an die 18 Meter Arbeitshöhe erfüllen. Zum Vergleich: Das im Dokument abgebildete Modell TB 300 hat eine Arbeitshöhe von 30 Metern und liegt daher in einer anderen Preiskategorie.

Zwar sind Zusatzausrüstungen wie Isolation und Schubladen nötig, doch ich glaube kaum, dass diese 100'000 Franken kosten. Im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit den Finanzen stellt die SP-Fraktion folgenden Antrag:

Der Antrag wird dahingehend geändert, dass für die Ersatzbeschaffung einer Hebebühne mit 18 Metern Arbeitshöhe ein Kredit von 200'000 Franken inklusive Mehrwertsteuer bewilligt wird. Ein vergleichbares Modell kostet neu 155'000 Franken; für die notwendige Zusatzausrüstung sollten 45'000 Franken ausreichen. Wenn wir den Sparauftrag ernst nehmen, ist dies die angemessene Summe.

6. **Thomas Künzle (SVP):** Die bestehende Arbeitsbühne ist 25 Jahre alt und hat ihre technische sowie wirtschaftliche Lebensdauer erreicht. Wartungskosten und Ausfallzeiten sind gestiegen, Ersatzteile sind schwer verfügbar. Aus sicherheitstechnischer Sicht entspricht das Fahrzeug nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Ein Ersatz ist daher zwingend notwendig, um die Arbeitssicherheit, Betriebszuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten.

Die Stadtwerke haben die Fragen zu unserer Zufriedenheit beantwortet. Würde man das alte Fahrzeug behalten, bestünde das Risiko, dass es die Sicherheitskontrolle nicht besteht, was weder die Stadtwerke noch wir Parlamentarier verantworten könnten. In meiner Firma betreibe ich selbst Hebebühnen und weiss, dass diese präzise auf die Anforderungen angepasst sein müssen. Die Stadtwerke kennen ihr Einsatzspektrum am besten. Es ist nicht seriös, die benötigten Eigenschaften eines Spezialfahrzeugs mittels KI zu bestimmen. Die SVP-Fraktion ist daher für die Neubeschaffung.

Gegenüberstellung Anträge SP und Antrag Stadtrat:
Der Antrag der SP erhält 8 Stimmen.
Der Antrag des Stadtrats erhält 17 Stimmen.
Es gibt 2 Enthaltungen.

IV. Beschluss

1. Der Kredit wird durch das Stadtparlament bewilligt. (26 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung)

Protokoll Nr. 56/2026

2026-75

Sitzung vom 5. Mai 2026

00.11.11.10

Informatik Volksschule; interaktive Screens, Rahmenkredit 2026-2028; Einsetzung VBK**I. Grundlagen**

1. Grundlage ist der Bericht und Antrag des Stadtrates vom 23. April 2026. Das Präsidium schlägt die Einsetzung einer vorberatenden Kommission vor. Für diese liegen folgende Wahlvorschläge vor:

1. Ruedi Blumer	SP	Präsident
2. Urs Allenspach	SVP	Mitglied
3. Heinz Loretini	FDP	Mitglied
4. Roger Pfister	Die Mitte	Mitglied
5. Christian Schlegel	GLP-FLiG	Mitglied

II. Beschluss

1. Der Präsident und die Mitglieder werden einstimmig gewählt. (27 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen).

Protokoll Nr. 57/2026

2026-145

Sitzung vom 5. Mai 2026

00.03.40.40

Interpellation Matthias Ebnetter (GLP-FLiG) "Gemeindeeffizienz.ch" (Das Schweizer-Gemeinde-Benchmarking); Antwort**I. Grundlagen**

1. Matthias Ebnetter (GLP-FLiG) reichte am 10. März 2026 mit 27 Mitunterzeichnern die Interpellation "Gemeindeeffizienz.ch" (Das Schweizer-Gemeinde-Benchmarking) ein.
2. Der Stadtrat hat diese am 23. April 2026 beantwortet.

II. Erklärung

1. **Matthias Ebnetter (GLP-FLiG):** Besten Dank an den Stadtrat für die Beantwortung der mit der Interpellation gestellten Fragen. Meine erste Frage betraf die Übereinstimmung zwischen dem öffentlich zugänglichen Gemeindebenchmark und dem von der Stadt in Auftrag gegebenen Benchmark. Aus der Antwort geht hervor, dass dies nicht der Fall ist. Der von der Stadt verwendete publiX-Benchmark ist zwar detaillierter gegliedert, vergleicht aber weniger Gemeinden und kommt zu deutlich anderen Ergebnissen.

Meine zweite Frage lautete, welche Schlüsse der Stadtrat aus dem Gemeindeeffizienz-Benchmark zieht. Die Antwort zeigt klar, dass sich der Stadtrat auf den publiX-Benchmark konzentriert und nicht auf den öffentlich zugänglichen Gemeindeeffizienz-Benchmark. Das erscheint mir sinnvoll, weil zwar weniger Gemeinden verglichen werden, die Daten dafür aktueller sind und über die Zeit besser verglichen werden können. Es handelt sich weniger um eine punktuelle Stichprobe als um eine Trendanalyse. Zudem lassen sich die zugrunde liegenden Daten besser nachvollziehen.

Effizienz bedeutet auch, sich fokussieren zu können und gezielt Verbesserungen anzugehen, statt laufend neue Baustellen zu eröffnen, ohne bestehende abzuschliessen. Meine dritte Frage war, ob die Ergebnisse aus dem Benchmark in die Massnahmenlisten aus dem PwC-Bericht und dem Postulat «Verwaltungsstrukturen und Prozesse optimieren» einfließen. Der Stadtrat möchte diese Listen nicht mit zusätzlichen Benchmark-Massnahmen erweitern. Das ist für mich grundsätzlich nachvollziehbar.

Ich wünsche mir jedoch – und ich denke, auch viele der 27 mitunterzeichnenden Parlamentarierinnen und Parlamentarier –, dass der Stadtrat dem Parlament in geeigneter Form Transparenz über die aus dem Benchmark gewonnenen Erkenntnisse sowie über bereits getroffene oder noch geplante Massnahmen schafft. Auch wenn der Benchmark selbst aus Datenschutzgründen nicht mit sämtlichen Daten gegenüber anderen Gemeinden veröffentlicht werden darf, sollte dem Parlament aufgezeigt werden, in welchen Bereichen Gossau im Vergleich effizient ist, wo Defizite bestehen und wo die Stadt ansetzen will oder ansetzen muss.

Meine vierte Frage betraf die Stadtwerke und die Frage, ob dort ebenfalls Benchmarks angewendet werden. Gemäss Antwort erfolgt dies bei den Strompreisen und bei der Versorgungssicherheit. Die Strompreise lassen sich öffentlich auf der Strompreiskarte der ECom einsehen. Aktuell liegt Gossau dort genau auf dem Schweizer Median. Bei den Kennzahlen zur Versorgungssicherheit schneiden die Stadtwerke gemäss Antwort deutlich besser ab als die Vergleichsgruppe.

In diesem Sinn danke ich nochmals für die Beantwortung der Fragen. Ich kann zwar nicht für das gesamte Parlament sprechen, bitte aber an dieser Stelle – sicher auch im Namen vieler Parlamentarierinnen und Parlamentarier –, dem Parlament einen Bericht zum publiX-Benchmark zukommen zu lassen.

Ich bin mit der Beantwortung zufrieden und wünsche keine Diskussion.

III. Beschluss

1. Das Stadtparlament nimmt die Antwort des Stadtrates ohne Diskussion zur Kenntnis.

2025-116

Sitzung vom 5. Mai 2026

00.03.10.01

Neuer Vorstoss

I. Grundlagen

1. Die Präsidentin informiert über den neuen Vorstoss:

- a) Einfache Anfrage Ruedi Blumer (SP) "Missbräuchliche Untermietverhältnisse und Bereicherung auf Kosten sozial Schwacher und der öffentlichen Hand"

II. Beschluss

1. Das Parlament nimmt den Vorstoss zur Kenntnis.

Die Richtigkeit dieses Protokolls bezeugen:

Die Präsidentin

Die Stadtschreiberin

Martina Uffer

Beatrice Kempf

Dieses Protokoll wurde auf dem Zirkulationsweg am 22. Mai 2026 genehmigt.