



Sondernutzungsplan

Andwilerstrasse/Tannenstrasse

Betriebsgebäude Regiobus AG Gossau

Baubereiche C4/C5

Nachweis der Parkierung

Gossau, 16. März 2021

(ersetzt Ausgabe vom 16.12.2020)

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Ausgangslage	4
3	Berechnung Parkfelder-Angebot nach SN 640 281	5
3.1	Zuständigkeit	5
3.2	Berechnung des Normbedarfs	5
3.3	Berechnung nach Standorttyp	6
3.4	Beurteilung	7
4	Berechnung für das konkrete Bauvorhaben der Regiobus AG	8
4.1	Darstellung der betrieblichen Verhältnisse	8
4.2	Minimales Parkplatzangebot aufgrund der betrieblichen Verhältnisse	10
4.3	Täglicher Verkehr	11
4.4	Mobilitäts- und Parkplatzmanagement	12
5	Festlegungen in den besonderen Vorschriften	14
5.1	Festlegung zur Anzahl Parkfelder	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Normbedarf nach SN 640 281	5
Tabelle 2: Berechnung Parkfelder-Angebot für Standorttyp E nach SN 640 281	7
Tabelle 3: Gesamtangebot Parkfelder Maximum – Minimum nach SN 640 281	7
Tabelle 4: Berechnung betrieblicher Parkplatzbedarf für Personal.....	10
Tabelle 5: Berechnung betrieblicher Parkplatzbedarf Gesamtbedarf	10
Tabelle 6: Berechnung täglicher Verkehr	12

1 Zusammenfassung

Die Regiobus AG hat für den Baubereich C4 und C5 die Anzahl Parkfelder einerseits auf Basis der VSS-Norm SN 640 281 und andererseits aufgrund der betrieblichen Bedürfnisse des Busbetriebs mit Personal im Schichtbetrieb berechnet. Gestützt auf diese Resultate schlägt die Regiobus AG die nachfolgenden Ergänzungen zu den besonderen Vorschriften (Stadt 13.11.20) vor:

Besondere Vorschrift ruhender Verkehr (Ergänzung Art. 6)

Die Anzahl der Parkfelder für Personal, Kunden und Besucher für die gewerblichen Baubereiche soll sich grundsätzlich an der VSS-Norm „Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“ SN 640 281 orientieren. Die Vorschrift von Art. 6 der besonderen Vorschriften (Stand 13.11.20) zum Sondernutzungsplan kann unter Berücksichtigung der besonderen betrieblichen Situation bezogen auf die Baubereiche C4/C5 ergänzt werden. Es kann folgende Festlegung getroffen werden:

Für die gewerblichen Nutzungen in den Baubereichen C4/C5 richtet sich die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze für Personal, Kunden und Besucher nach der Schweizerischen Norm SN 640 281 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

Bei Nutzung durch ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Personal im Schichtdienst wird die Anzahl der Parkplätze auf 25 festgelegt

2 Ausgangslage

Die Regiobus AG ist am Perimeter des Sondernutzungsplans Andwilerstrasse-Tannenstrasse mit den Baubereichen C4 und C5 beteiligt. Das Unternehmen beabsichtigt, eine Erweiterung der bestehenden Anlage vorzunehmen.

Baubereich C4

Die bestehende Einstellhalle mit Annexbau für Fahrzeugwaschanlage und Werkstatt bleibt in der bisherigen Form und Nutzung erhalten.

Baubereich C5

In diesem Baubereich C5 ist eine Erweiterung der bestehenden Anlage um den Bau einer Einstellhalle für Busse geplant. Das bestehende Gebäude an der Tannenstrasse 9 wird für die Leitstelle (Disposition und Planung) und Dienstantritts- und Erholungsräume für das Fahrpersonal weiter genutzt. Das Dach der Einstellhalle wird teilweise mit Büroräumlichkeiten für die Verwaltung, Sitzungszimmern und einem Ausbildungsraum überbaut.

Bezüglich der Parkierung von Mitarbeiterfahrzeugen liegt beim öV-Unternehmen eine besondere Situation vor, weil die Mitarbeitenden des Fahrdienstes im Schichtbetrieb arbeiten. Im Frühdienst müssen die Mitarbeitenden zwischen 04:00 Uhr und 06:00 Uhr mit den ersten Bussen aus dem Betriebsgebäude ausfahren. Zu diesen Zeiten stehen noch keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung, um an den Arbeitsplatz zu gelangen. Am Abend zwischen 20:00 Uhr und Mitternacht fahren die Busse zur Garagierung wieder zu einer Zeit in das Betriebsgebäude ein, zu welcher für die Heimkehr der Mitarbeitenden nur noch beschränkt öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Im Interesse von raumplanerischen und umweltpolitischen Zielsetzungen wird heute angestrebt, Parkplätze auf ein Minimum zu beschränken. Vorliegend wird für die Regiobus AG anhand der Norm SN 640 281 „Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“ das Angebot von Parkfeldern für die Baubereiche C4 und C5 ermittelt. Das aus den Berechnungen resultierende Angebot wird anschliessend den effektiven Bedürfnissen des Schichtbetriebs der Regiobus AG gegenübergestellt.

3 Berechnung Parkfelder-Angebot nach SN 640 281

3.1 Zuständigkeit

Im Kanton St.Gallen beschränkt sich Art. 69 des Planungs- und Baugesetz (PBG, sGS 731.1) auf eine generelle Verpflichtung zur Erstellung von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge und Zweiräder. Die ursprünglich vorgesehene Regelung, dass die kantonsweit zwingende Anwendung der VSS-Normen durch die Regierung auf dem Verordnungsweg verbindlich vorgeschrieben werden kann, wurde in der parlamentarischen Beratung des PBG abgelehnt. Dementsprechend sollen die Gemeinden weiterhin die Erstellung von Abstellplätzen kommunal „nach eigenem Gutdünken“ einschränken können.¹

Für die Stadt Gossau ist in Art. 44 Abs. 3 des Baureglementes der Stadt Gossau festgelegt, dass bei Bauten mit gewerblicher Nutzung für Anlage und Anzahl von Abstellplätzen die Schweizer Norm (SN) der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) SN 640 281 wegleitend ist.

3.2 Berechnung des Normbedarfs

Bestimmung der Nutzung

Die beiden Baubereiche C4/C5 sind als Einheit zu betrachten. Beide Bereiche sind der Nutzung durch ein „mässig störendes Gewerbe“ des öffentlichen Verkehrs – der Regiobus AG – vorbehalten.

Abschätzung Parkfelderbedarf und Verfahren

Der Parkfelderbedarf beträgt weniger als 300 Parkfelder und der MIV beträgt weniger als 1'500 Fahrten pro Tag. Danach orientiert sich die Berechnung für das Parkfelderangebot am vereinfachten Verfahren gemäss Kapitel C der Norm SN 640 281.

Normbedarf Industrie, Gewerbe nach VSS-Norm SN 640 281	Massgebende Grösse		Beschäftigte		Besucher/Kunden	
	Einheit	Menge	1 PP pro	Anz. PP	1 PP pro	Anz. PP
Baubereich C4	BGF m2	1'100 m ²	100 m2	11.0	500 m ²	2.2
Baubereich C5	BGF m2	3'100 m2	100 m2	31.0	500 m ²	6.2
Total Normbedarf nach VSS-Norm SN 640 281			-----	42.0	-----	8.4

Tabelle 1: Normbedarf nach SN 640 281

¹ Kanton St.Gallen, Handbuch zum neuen Planungs- und Baugesetz (PBG) (Stand 17. Januar 2020), Kommentar zu Art. 69 PBG

3.3 Berechnung nach Standorttyp

Beurteilung der öV-Erschliessung

Die Erschliessung des Betriebsgeländes der Regiobus AG an der Tannenstrasse mit dem öffentlichen Verkehr ist beschränkt:

Linie 151 Gossau-St.Gallen Spisertor, Haltestelle Mettendorf

Die Haltestelle Mettendorf der Linie 151 ist 600 Meter (8 Minuten) vom Baubereich C5 entfernt². Sie wird ab 05:00 Uhr in beiden Fahrtrichtungen im 10-Minuten-Takt bedient. Die Haltestelle liegt ausserhalb der zumutbaren Fussdistanz von 300 bis 500 m (SN 640281, Ziffer 10.2). Dies gilt insbesondere für Dienstantritte des im Schichtdienst eingeteilten Personals. Nach 20:00 Uhr erfolgt auf der Linie 151 noch eine Bedienung im 30-Minuten-Takt.

– *Linie 155 Gossau-Walter-Zoo, Haltestelle Vogelsangweg*

Die Linie 155 wird erst ab 08:00 Uhr im Stundentakt bedient. Sie ist zu den betrieblich relevanten Zeiten am frühen Morgen nicht als Erschliessungslinie für das Betriebsgelände der Regiobus AG geeignet. Am Abend besteht in Fahrtrichtung Gossau ab 18:30 Uhr kein Angebot mehr.

– *Linie 159 Gossau-Arnegg-Andwil-Mettendorf, Haltestelle Ulmenstrasse*

Die Linie 159 bedient die dem Baubereich C5 nahe gelegene Haltestelle Ulmenstrasse an der Andwilerstrasse nicht direkt ab dem Bahnhof Gossau, sondern indirekt über eine Umwegfahrt via Arnegg – Andwil mit einer Fahrzeit von 23 Minuten. Die Linie eignet sich daher nicht als Erschliessungslinie für das Betriebsgelände der Regiobus AG.

Zuordnung Standorttyp

Aufgrund der unzureichenden öV-Erschliessung kann festgestellt werden, dass das Gelände an der Tannenstrasse 5 (Baubereich C4) und an der Tannenstrasse 9/11 (Baubereich C5) ausserhalb der zumutbaren Fussdistanz von 300 bis 500 m (SN 640281, Ziffer 10.2). Der Standort ist daher dem Typ E zuzuordnen³.

² Massgebend für die Entfernung ist der Baubereich C5, weil die Dienstbeginn und Dienstende des Fahrpersonals an der Tannenstrasse 9 erfolgen.

³ Es ist hier zu erwähnen, dass die Zuordnung von Standorttypen nach SN 640 281 nicht mit den öV-Güteklassen gemäss ARE verglichen werden kann.

Berechnung des Parkfelder-Angebotes für Standorttyp E

Erforderliche Parkplätze nach Standorttypen Berechnet aus Normbedarf	Maximum und Minimum in % des Normbedarfs					
	Typ	Total PP	Beschäftigte		Besucher/Kunden	
			%	Anz. PP	%	Anz. PP
Maximal zulässige Anzahl PP	Typ E	50.4	100%	42.0	100%	8.4
Mindestens erforderliche Anzahl PP	Typ E	45.4	90%	37.8	90%	7.6
Behinderten-PP	Mindestens 1 PP für Behinderte					1.0

Tabelle 2: Berechnung Parkfelder-Angebot für Standorttyp E nach SN 640 281

Gesamtangebot

Gesamtangebot	Maximum	Minimum
Parkplatzangebot inkl. BehiPP	52.0	47.0

Tabelle 3: Gesamtangebot Parkfelder Maximum – Minimum nach SN 640 281

3.4 Beurteilung

Der Sondernutzungsplan Andwiler-/Tannenstrasse wird für einen längerfristigen Zeithorizont erlassen. Unabhängig davon, ob eine Einstellhalle für die Regiobus gebaut wird, muss für die Festlegung allfälliger Bestimmungen für das Parkplatzangebot von der Berechnung nach der Norm SN 640 281 ausgegangen werden.

Dementsprechend haben sich die Ausführungen zur Parkierung im Planungsbericht und diesbezügliche Vorgaben in den besonderen Vorschriften an der Berechnung des Parkplatzangebotes gemäss Norm SN 640 281 zu orientieren. Im Sondernutzungsplan sind als reine Gewerbebetriebe auch die Baubereiche C1 bis C3 ausgeschieden. Angesichts der unzureichenden öV-Erschliessung ist auf eine Vorgabe eines Reduktionsfaktors zu verzichten. Die Erwähnung der Norm SN 640 281 als generell abstrakte Norm genügt. Es liegt schliesslich im Ermessen der Bewilligungsbehörde aufgrund konkreter Projekte und aufgrund des Nachweises des effektiven Bedarfs die Anzahl Parkfelder festzulegen.

Bei der Ermittlung des Parkplatzbedarfs wird grundsätzlich von der Norm SN 640 281 ausgegangen. Die entsprechenden Resultate sind praktikabel für Gebiete, in welchen die tatsächliche Nutzung noch nicht vollständig geklärt ist. So liessen sich im Baubereich C4 und C5 ohne weiteres zonenkonform auch andere Gewerbebetriebe als die Regiobus ansiedeln.

4 Berechnung für das konkrete Bauvorhaben der Regiobus AG

4.1 Darstellung der betrieblichen Verhältnisse

Für die Regiobus AG kann der Bedarf an Parkfeldern auch aufgrund der betrieblichen Besonderheiten des Unternehmens berechnet werden. Es wird nachfolgend vom Spitzenbedarf an den Werktagen Montag bis Freitag ausgegangen:

Fahrpersonal

- Die Regiobus beschäftigt in den Betriebszweigen Gossau, Herisau und Wil 82 Mitarbeitende im Fahrdienst. Die Mitarbeitenden werden in allen Betriebszweigen eingesetzt.
- In Gossau erfolgen ab der Tannenstrasse zwischen 04:00 Uhr und 06:00 Uhr täglich 13 Ausfahrten von Bussen in den ordentlichen Linienbetrieb.
- Für die im Frühdienst eingeteilten Mitarbeitenden sind noch keine öV-Verbindungen vorhanden. Sie müssen deshalb mit dem Fahrzeug zum Arbeitsort gelangen können und sind dort grossmehrheitlich auf eine Möglichkeit zur Parkierung angewiesen. Dafür sind 13 Parkplätze erforderlich.
- Rund 25% der Mitarbeitenden haben ihren Wohnsitz in Gossau. Wird angenommen, dass diese immer zu Fuss oder mit dem Velo zum Dienstantritt gelangen und die Diensteinteilung dieser Wohnortsituation Rechnung tragen könnte, kann bei den 13 Parkplätzen für das Fahrpersonal theoretisch eine Reduktion um 15% auf elf Parkplätze vorgenommen werden.

Fahrdienstleitung

- Zur Dienstantrittskontrolle und zur Überwachung der Ausfahrten und der Präsenz muss in Herisau und Gossau ab 05.30 Uhr ein Fahrdienstleiter anwesend sein.
- Nach den Ausfahrten und verschiedener betrieblicher Erledigungen in den Depots (Geldtransfers aus den Billettautomaten etc.) nehmen die beiden Fahrdienstleiter ihren regulären Dienst auf der Leitstelle in Gossau auf.
- Eine dritte mitarbeitende Person (in der Regel ein Fahrdienstmitarbeiter) steht ebenfalls ab 05:30 Uhr als Pikettperson den Fahrdienstleitern zur Verfügung, um bei kurzfristigen Personalausfällen sofort als Ersatz einzuspringen. Diese mitarbeitende Person steht den Fahrdienstleitern auch unterstützend bei den betrieblichen Erledigungen zur Verfügung bis er später selber einen regulären Fahrdienst aufnimmt.
- Die drei Mitarbeitenden kommen wie das Fahrpersonal ausserhalb der ordentlichen Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs an ihren Arbeitsplatz und benötigen eine Abstellmöglichkeit für ihr Fahrzeug.

Werkstatt

- Zwei der drei Mitarbeitenden des Fahrzeugunterhalts nehmen ihren Dienst spätestens um 06:30 Uhr auf. Sie stehen zudem ab 05:00 Uhr zuhause auf Pikett.
- Stellen die Fahrdienstleiter an den am Vortag spät abends abgestellten Fahrzeugen technische Mängel fest, werden sie telefonisch zu einem früheren Dienstbeginn aufgeboten.
- Die Mitarbeitenden der Werkstatt führen dann an einzelnen Fahrzeugen vor der Ausfahrt noch Kleinreparaturen (Auswechseln von Lampen, Blinklichtern, Störungsbehebungen an Innenbildschirmen und/oder am Bordrechnersystem) aus.
- Tagsüber müssen die Werkstattmitarbeitenden flexibel ausrücken können, um Fahrzeuge mit Schwierigkeiten streckentauglich zu halten. Bei den heutigen Fahrzeugen treten unterwegs im betrieblichen Einsatz weniger mechanische Probleme (Motor, Getriebe, Bremsen etc.) auf. Vielmehr kommt es zu Störungen an den Rechner gestützten Bordsystemen (Innen- und Aussenanzeigen, Bordrechner, Billettautomaten). Für die Behebung von Störungen dieser Systeme werden kaum mehr Werkzeuge benötigt, wie sie früher mit einem Servicewagen zum Fahrzeug mit Störung transportiert wurden. Die Werkstattmitarbeitenden benützen für Entpannungseinsätze oftmals ihre privaten Fahrzeuge gegen eine Kilometerentschädigung.
- Die Mitarbeitenden der Werkstatt machen regelmässig Besorgungen, bspw. Ersatzteile beschaffen bei den Firmen Debrunner und Derendinger.
- Die Mitarbeitenden können sich morgens nicht auf vorhandene reguläre öffentliche Verkehrsmittel verlassen und sind daher auf einen Abstellplatz angewiesen. Zudem benötigen sie tagsüber ihr privates Fahrzeug für Entpannungen an den Bordsystemen der im betrieblichen Einsatz stehenden Busse.

Geschäftsleitung/Verwaltung

- Die Geschäftsleitung und Verwaltung der Regiobus AG besteht aus sechs Mitarbeitenden.
- Zur Aufgabe des *Geschäftsführers* und des für den gesamten Fahrbetrieb verantwortlichen *Leiters Betrieb* gehört die regelmässiger Präsenz auf den Netzen von Gossau, Herisau und Wil. Kontaktpflege mit den Mitarbeitenden für Kurzgespräche an den Endhaltestellen, Mitarbeitergespräche in Gossau, Herisau und Wil, Mitfahren im Interesse des Kundendienstes/Qualitätsmanagements. Für ihre regelmässigen Einsätze an den drei Standorten sind die beiden Führungskräfte sehr oft auf ihr Fahrzeug angewiesen.
- Der *Leiter Technik* ist verantwortlich für den Werkstattbetrieb, die Infrastruktur an den Standorten Gossau, Herisau und Wil und sämtliche IT-Systeme (dazu gehören auch die dynamischen Fahrgastanzeigen an den Haltestellen, DFI). In seiner Funktion mit regelmässigen Einsätzen in Gossau, Herisau und Wil ist er zwingend auf sein Fahrzeug angewiesen.

Anstelle des Betriebs von drei bis vier Dienstfahrzeugen werden für dienstliche Fahrten die Privatfahrzeuge eingesetzt.

4.2 Minimales Parkplatzangebot aufgrund der betrieblichen Verhältnisse

Zusammenfassend ergibt sich aufgrund dieser Analyse ein Minimalbedarf von 19 Parkplätzen für das Personal. Der Bedarf für die einzelnen Personalgruppen wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Betrieblicher Parkplatzbedarf für Personal							
Personalgruppe	Beginn	PP-Bedarf				Mo-Fr	Begründung
		Basis	Reduktion		Bedarf		
		Anz.	%	Anz.	Anz.		
<i>Fahrpersonal</i>	04:00 - 06:00	13.0	-15%	-2.0	11.0	täglich	Kein öV zum Dienstantritt
<i>Fahrdienstleitung</i>							
- Ausfahrtsüberwachung Gossau	05:30	1.0			1.0	täglich	Kein öV zum Dienstantritt
- Ausfahrtsüberwachung Herisau	05:30	1.0			1.0	täglich	Betriebsüberwachungen/Mitarbeitergespräche in Gossau/Herisau/Wil
- Pikettdienst	05:30	1.0			1.0	täglich	
<i>Werkstatt</i>							
- Ausfahrtüberwachung	06:30:00	1.0			1.0	täglich	Kein öV zum Dienstantritt
- Streckenservice	Pikett ab 05:00	1.0			1.0	täglich	Kein öV zum Dienstantritt tagsüber Einsätze Gossau/Herisau/Wil
<i>Verwaltung</i>							
- Walking around Geschäftsführer	ganzer Tag	1.0	-40%	-0.4	0.6	3-4 mal/W	Betriebsüberwachungen/Mitarbeitergespräche in Gossau/Herisau/Wil
- Walking around Leiter Betrieb	ganzer Tag	1.0	-40%	-0.4	0.6	3-4 mal/W	
- Leiter Technik	ganzer Tag	1.0			1.0	täglich	Tägliche Einsätze in Gossau/Herisau/Wil und Degersheim (Funkanlage)
Total Bedarf Parkfelder		21.0		-2.8	18.2		
Bedarf gerundet					19.0		

Tabelle 4: Berechnung betrieblicher Parkplatzbedarf für Personal

Unter Berücksichtigung von Besucherparkplätzen und eines Parkplatzes für Behinderte ergibt sich nach der bereits vorgenommenen Reduktion bei den Beschäftigten ein minimaler Gesamtbedarf von 25 Parkplätzen für die beiden Baubereiche C4 und C5.

	PP-Bedarf		
	Basis	Red.	Bedarf
	Anz.	Anz.	Anz.
Personal	21.0	-2.8	18.3
Besucher	5.0		5.0
Behinderte	1.0		1.0
Total	27.0	-2.8	24.3
gerundet			25.0

Tabelle 5: Berechnung betrieblicher Parkplatzbedarf Gesamtbedarf

4.3 Täglicher Verkehr

Massgebend für die Bestimmung des Angebotes an Parkfeldern ist der Bedarf im Frühdienst. Die insgesamt täglich induzierten Fahrten lassen sich wie folgt berechnen:

Fahrpersonal

- Beim Fahrpersonal werden durch den Frühdienst täglich zwei Fahrten generiert. Die Ablösung der Frühdienste erfolgt beim Bahnhof Gossau zwischen 09:00 Uhr und 10:00 Uhr. Für die Rückkehr zum Depot an der Tannenstrasse wird eine Zeitgutschrift von 15 Minuten gewährt.
- Die Frühdienste werden durch die Mitteldienste abgelöst. Beim Wechsel der beiden Dienste sind gewisse Konflikte bei der angedachten Beschränkung auf elf Parkplätze für das Fahrpersonal nicht zu vermeiden. Aufgrund der Erfahrung kann davon ausgegangen werden, dass etwa zwei Drittel der Mitarbeitenden des Mitteldienstes mit dem individuellen Fahrzeug zum Arbeitsort gelangen. Die restlichen Mitarbeitenden (nach Berücksichtigung der bereits vorgenommenen Reduzierung für Mitarbeitende mit Wohnort Gossau) benutzen den Langsamverkehr.
- Schliesslich werden die Mitteldienste abgelöst durch die Spätdienste, welche den Dienst wiederum zu Zeiten beenden, zu denen keine öffentlichen Verkehrsmittel oder nur noch Angebote mit einem reduzierten Taktangebot (ab Mettendorf 30-Minutentakt) zur Verfügung stehen.
- Insgesamt werden durch das Fahrpersonal rund 60 bis 70 Fahrten pro Tag verursacht, was drei bis vier Bewegungen pro Parkplatz entspricht.

Fahrdienstleitung

- Nebst den Basisbewegungen (Zufahrt zum Dienstantritt und Wegfahrt nach Feierabend) werden pro Mitarbeitende Person durchschnittlich drei Bewegungen (à 2 Fahrten) für dienstliche Fahrten induziert.
- Es wird mit 20 bis 25 Fahrten pro Tag gerechnet.

Werkstatt

- Nebst den Basisbewegungen (Zufahrt zum Dienstantritt und Wegfahrt nach Feierabend) werden pro Mitarbeitende Person durchschnittlich vier Bewegungen (à 2 Fahrten) für dienstliche Fahrten (Behebung von Fahrzeugstörungen, Besorgungen) induziert.
- Es wird mit 15 bis 20 Fahrten pro Tag gerechnet.

Geschäftsleitung/Verwaltung

- Nebst den Basisbewegungen (Zufahrt zum Dienstantritt und Wegfahrt nach Feierabend) werden pro Parkfeld durchschnittlich vier Bewegungen (à 2 Fahrten) für dienstliche Fahrten (Betriebsüberwachung, Mitarbeitergespräche, Infrastruktureinsätze in Gossau, Wil, Herisau) induziert.
- Es wird mit 15 bis 20 Fahrten pro Tag gerechnet.

Besucherparkplätze

- Die drei Besucherparkplätze werden nicht nur durch fremde Personen (Kunden, Lieferanten), sondern auch durch Mitarbeitende ausserhalb ihrer Dienstzeit für Vorsprachen in personellen Belangen bei der Verwaltung (persönliche Anliegen, Dienstplan-, Lohnfragen, etc.) benützt.
- Auf diesen Feldern wird mit durchschnittlich fünf Bewegungen pro Tag gerechnet. Danach werden auf den Besucherparkplätzen täglich rund 30 Fahrten induziert.

In der Gesamtbilanz zeigt sich folgendes Bild:

Benutzergruppe	Belegte	Fzg-Bewegungen			Anzahl Fahrten	
	Plätze	Basis	Zusatz	Total	pro Beweg	Total
<i>Fahrpersonal</i>						
- Frühdienst	12	1		1	2	24
- Mitteldienst	8	1		1	2	16
- Spätdienst	12	1		1	2	24
<i>Fahrdienstleitung</i>	3	1	3	4	2	24
<i>Werkstatt</i>	2	1	3	4	2	16
<i>Geschäftsleitung/Verwaltung</i>	2	1	3	4	2	16
<i>Besucher</i>	3		5	5	2	30
<i>Behinderte</i>	1			0	2	0
Total induzierte Fahrten pro Tag						150

Tabelle 6: Berechnung täglicher Verkehr

Auf den 25 Parkfeldern werden 150 bis 200 Fahrten pro Tag generiert. Bei zwei Fahrten (Zu- und Wegfahrt) pro Fahrzeug werden pro Mitarbeitende Person (bei rund 70 Mitarbeitenden am Standort Gossau) zwischen eine bis drei Fahrten induziert.

4.4 Mobilitäts- und Parkplatzmanagement

Mobilitätsmanagement

Angesichts des bescheidenen Personalbestandes im stationären Bereich (exkl. Fahrpersonal und Fahrdienstleitung) von rund 10 Personen sind keine besonderen Massnahmen zum Mobilitätsmanagement erforderlich. Wie oben nachgewiesen, sind fünf dieser Personen aus betrieblichen Gründen auf ein Fahrzeug angewiesen. Die restlichen fünf Personen haben keinen Anspruch auf eine Parkierungsmöglichkeit, wobei die meisten dieser Personen den Arbeitsort in aller Regel mit dem Langsamverkehr (Zu Fuss, Velo oder öV) und nur in seltenen Fällen mit dem individuellen Fahrzeug aufsuchen. Es sind keine weitergehenden Massnahmen zur Förderung der Benützung des öffentlichen Verkehrs erforderlich.

Parkplatzmanagement

Wie oben dargelegt (Tabellen 4 und 5) wurde der betriebliche Bedarf von grundsätzlich 27 Parkplätzen bereits um zwei Einheiten auf 25 Parkfelder reduziert. Die Regiobus AG hat geprüft, ob weitere Massnahmen zur Reduktion der Parkfelder möglich sind:

- Dabei wurde untersucht, ob weniger Aussenflächen benötigt werden, wenn zum Beispiel nach „Leerung“ des Depots im Frühdienst Fahrzeuge durch die Werkstattmitarbeitenden in die Halle rangiert werden. Grundsätzlich gilt nach Art. 22 Abs. 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11), dass der Fahrzeuglenker beim Abstellen gegen die Verwendung durch Unbefugte zu sichern hat. Damit kommt eine Massnahme mit „Schlüssel stecken lassen“ nicht in Frage, ganz abgesehen von versicherungstechnischen Fragen, welche sich noch zusätzlich stellten.
- Zum selben Ergebnis führt die Schlüsselübergabe an Werkstattmitarbeitende, weil der Schlüssel nach dem Rangiermanöver ebenfalls stecken gelassen werden müsste.
- Die offensichtliche Anwendung solcher „pragmatischen“ Massnahmen in einzelnen Betrieben verstösst gegen die VRV. Die Nachfrage bei der Versicherung ergibt, dass sich im Schadenfall kompliziertere Versicherungsfragen stellen.

Die Regiobus AG spricht sich aus den aufgeführten Gründen gegen derartige Managementmassnahmen aus. Bei der Realisierung eines konkreten Bauprojekts beschränkt sich die Regiobus AG auf das notwendige Mass an Parkierungsflächen auf dem Werkareal. Es ist damit zu rechnen, dass insbesondere zu den Schichtwechselzeiten Engpässe entstehen. Diesen Engpässen kann begegnet werden, indem die Mitarbeitenden vor Ort (Fahrdienstleitung, Werkstatt, Verwaltung) ihre Fahrzeuge in die Einstellhalle und bei Bedarf auch selber wieder an einen andern Ort verschieben.

Das Verkehrsunternehmen ist durch die Besteller zur Wirtschaftlichkeit angehalten. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs stehen hinsichtlich der Höhe der Abgeltungen zunehmend unter Druck. Darum ist es problematisch, wenn personelle Ressourcen in tägliche Rangiermanöver benötigt werden mit dem Ziel, dadurch auf eine kleine Anzahl Parkfelder verzichten zu können.

5 Festlegungen in den besonderen Vorschriften

5.1 Festlegung zur Anzahl Parkfelder

Dem minimalen Angebot gemäss Norm SN 640281 von 47 Parkplätzen steht mit dem Nachweis für das konkrete Bauprojekt der Regiobus AG (Basis Machbarkeitsstudie) ein Bedarf von mindestens 25 Parkplätzen gegenüber. Damit steht eine erhebliche Reduktion (- 47%) gegenüber den für den Sondernutzungsplan in der langfristigen Optik massgebenden planerischen Vorgaben gegenüber.

Es ist nicht Aufgabe des Sondernutzungsplans ohne Vorlage eines konkreten Projekts Detailvorgaben zur Parkierung und insbesondere zur Anzahl von Parkfeldern zu machen. Der Sondernutzungsplan und dessen besondere Vorschriften sollen allgemeine Vorgaben zur Parkierung machen.

Die Regiobus AG schlägt bezogen auf die Baubereiche C4/C5⁴ folgende Ergänzung von Art. 6 der besonderen Vorschriften (Stand 13.11.20) zum Sondernutzungsplan vor:

Für die gewerblichen Nutzungen in den Baubereichen C4/C5 richtet sich die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze für Personal, Kunden und Besucher nach der Schweizerischen Norm SN 640 281 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

Bei Nutzung durch ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Personal im Schichtdienst wird die Anzahl der Parkplätze auf 25 festgelegt

Gossau, 16. März 2021



Bruno Huber
Geschäftsführer

⁴ Zu den Baubereichen C1 bis C3 kann sich die Regiobus AG nicht äussern