



---

# Gesamtverkehrskonzept (GVK), Mobilitätsstrategie

## 1. Ausgangslage

Gossau hat eine lange Planungsgeschichte im Thema Verkehr. Die grösste Herausforderung ist die hohe Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz, insbesondere im Stadtzentrum. In verschiedenen Projekten wurden Konzepte erarbeitet, diskutiert, wieder verworfen oder gar an der Urne abgelehnt. Im Jahr 2017 hat eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zentrumsentlastung Gossau gezeigt, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht die erhoffte Entlastung und Verbesserung bringen würde – insbesondere nicht zu verhältnismässigen Kosten.

Der Stadtrat hat sich für die in der ZMB empfohlene weitere Prüfung von Massnahmen auf dem bestehenden Netz ausgesprochen. Mittels Verkehrsmanagement soll die Nachfrage des Verkehrs auf das bestehende Angebot abgestimmt werden. Gestützt auf die Erkenntnisse aus der ZMB wurde beschlossen, ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten, welches Massnahmen umfasst, die auf einer Mobilitätsstrategie basieren. Mit dem GVK soll eine gesamtheitliche Planung und eine optimale Organisation des Verkehrs erfolgen, wobei sämtliche Verkehrsträger zu berücksichtigen sind.

Grundlagen für das GVK bilden das Stadtentwicklungskonzept (STEK) aus dem Jahr 2016, ein gesamtheitliches Konzept über die Themenfelder Siedlung, Mobilität, Landschaft und Wirtschaft sowie das darauf basierende Raumkonzept (2018).

## 2. Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie, die auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgelegt ist, bildet die Basis für die Weiterentwicklung des GVK.

Die Strategie mit den hier bereits definierten Stossrichtungen ist die Grundlage zur Entwicklung der Teilkonzepte, die zusammen mit dem Gesamtkonzept wirken. In einem Aktionsplan werden die rund 15 bis 20 wesentlichen Massnahmen festgehalten, die anschliessend umgesetzt werden sollen.

## 3. Analyse Ist-Situation

### 3.1 Bevölkerung und Beschäftigte

Die Stadt Gossau zählt zusammen mit dem Ortsteil Arnegg heute rund 18'300 Einwohnerinnen und Einwohner und annähernd 10'000 Arbeitsplätze bzw. 11'200 Beschäftigte (Vollzeitäquivalent). Sie ist damit eine der wichtigsten und grössten Gemeinden im Kanton St. Gallen.

Basierend auf den Daten zu Einwohnerschaft und Beschäftigten sowie basierend auf diversen Mobilitätsdaten wurde das Gesamtverkehrsaufkommen sowie der Modalsplit (nach Hauptverkehrsmittel pro Weg) für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr (Territorialprinzip) der Stadt Gossau untersucht.

### 3.2 Gesamtaufkommen und Modalsplit

In der Stadt Gossau werden werktags im Binnen- sowie im Ziel- und Quellverkehr rund 132'000 Wege zurückgelegt (ohne Durchgangsverkehr), zusätzlich weitere 4'000 LKW-Fahrten. Dabei handelt es sich um Wege der Einwohnerschaft und Fahrten, welche durch Arbeitsplätze (Weg von/zur Arbeit, Dienstfahrten, Kundenbesuche, Wege am Mittag) oder auch durch Freizeiteinrichtungen und Einkauf generiert werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist dabei mit 68 % der dominanteste Verkehrsträger. Der ÖV-Anteil beträgt 9 %, der Fussverkehrsanteil 18 % und der Veloverkehr 5 %.

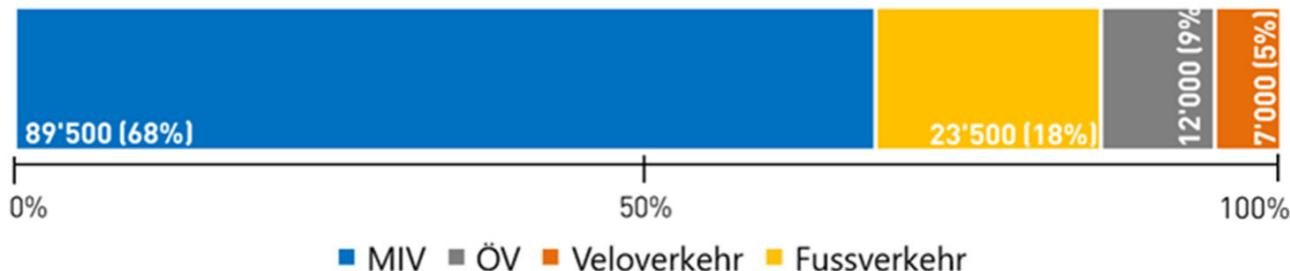


Abbildung 1: Modalsplit Gesamtverkehr im Ist-Zustand, DWV (exkl. schwerer Güterverkehr, exkl. Durchgangsverkehr), bezogen auf Hauptverkehrsmittel pro Weg, nach Territorialprinzip

### 3.3 Vergleich mit anderen Städten

Im Vergleich mit den Städten St. Gallen und Winterthur fällt in Gossau der deutlich höhere MIV-Anteil und der entsprechend niedrigere ÖV-Anteil auf.

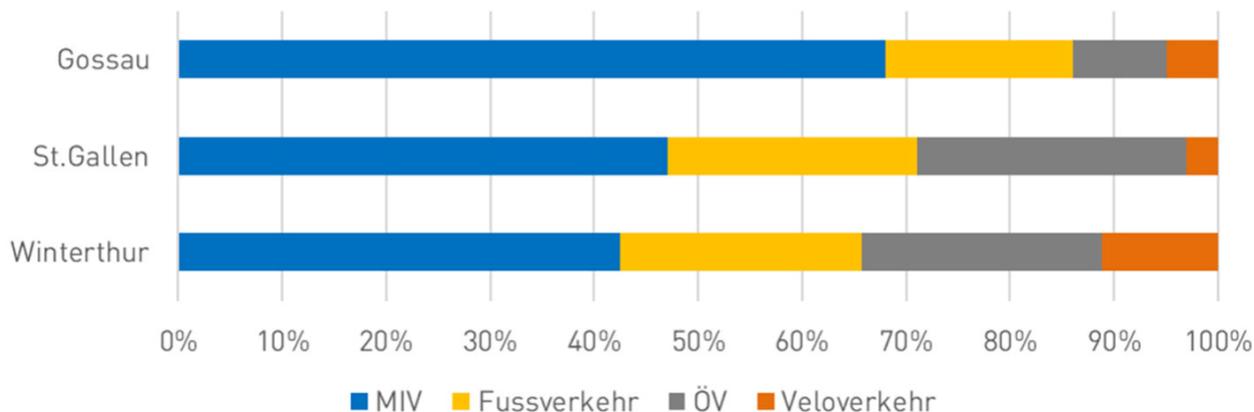


Abbildung 2: Vergleich Modalsplit in verschiedenen Städten

### 3.4 Wegzweck und Weglänge

Der Binnenverkehr nimmt am Gesamtverkehrsaufkommen einen bedeutenden Anteil ein. Rund 38 % der in Gossau wohnhaften Personen arbeiten auch in Gossau. Ausserdem ist davon auszugehen, dass die Einwohnerschaft vielen Einkaufs- und Freizeitbedürfnissen in Gossau selber nachgeht.

Jede zweite Autofahrt und fast 80 % aller Bus- und Tramfahrten sind in der Schweiz kürzer als 5 km; jede achte Autofahrt und rund 20 % aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sind kürzer als 1 km. 45 Minuten von durchschnittlich täglich 90 Minuten Unterwegszeit ist Freizeitverkehr (ca. 50 %).

## 4. Entwicklungsprognosen

### 4.1 Bevölkerung und Beschäftigte

Die Stadt Gossau wird siedlungstechnisch in Zukunft weiterwachsen. Die für den betrachteten Zeithorizont relevanten Entwicklungsgebiete sind in der nachfolgenden Abbildung ausgeschieden.

Insgesamt wird in den kommenden 15 Jahren ein Bevölkerungswachstum von 16 % auf 21'300 Bewohnende erwartet (+ 3'000 Personen). Die Anzahl Beschäftigte (VZÄ) erhöht sich im selben Zeitraum um rund 18 % auf 13'200 (+ 2'000 Beschäftigte).

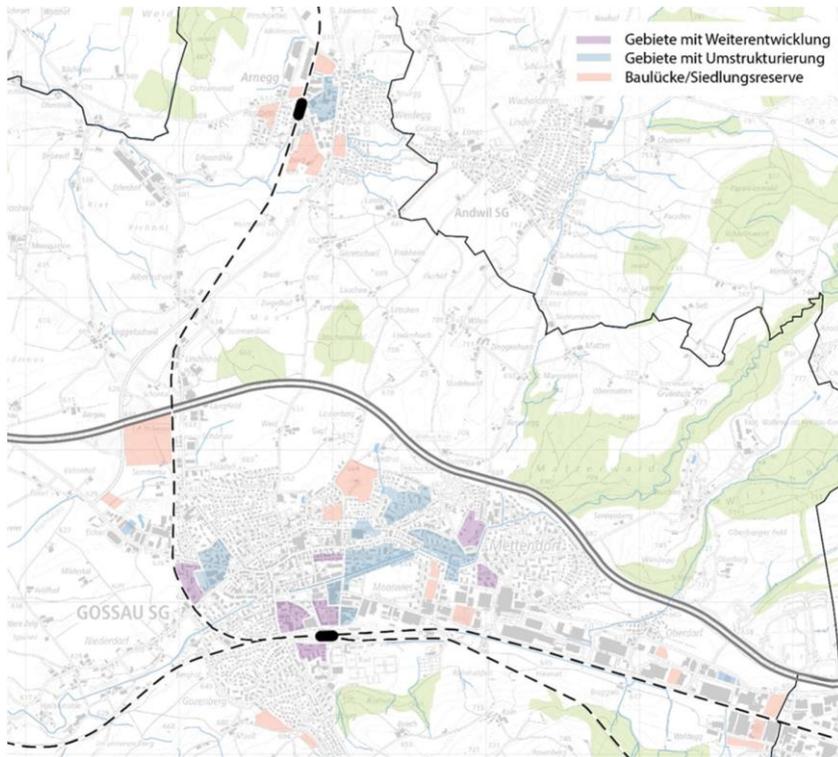


Abbildung 3: Karte mit Entwicklungsgebieten in Gossau (Quelle: B+S, 2021, mit Ergänzungen)

### 4.2 Verkehr

Die absolute Anzahl Wege nimmt in Folge der Bevölkerungs- und Beschäftigten-Entwicklung merklich auf 154'000 Wege pro Werktag zu (+ 17 %). Das Verkehrswachstum ist ähnlich dem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum. Gegenüber dem Ist-Zustand ist davon auszugehen, dass sich der Modalsplit trotz leicht anderem Nutzungsmix nur minimal ändert. Der MIV-Anteil beträgt nach wie vor 68 %. Der ÖV-Anteil liegt bei 9 %, der Fussverkehrsanteil bei 18 % und der Veloverkehrsanteil bei 5 %.

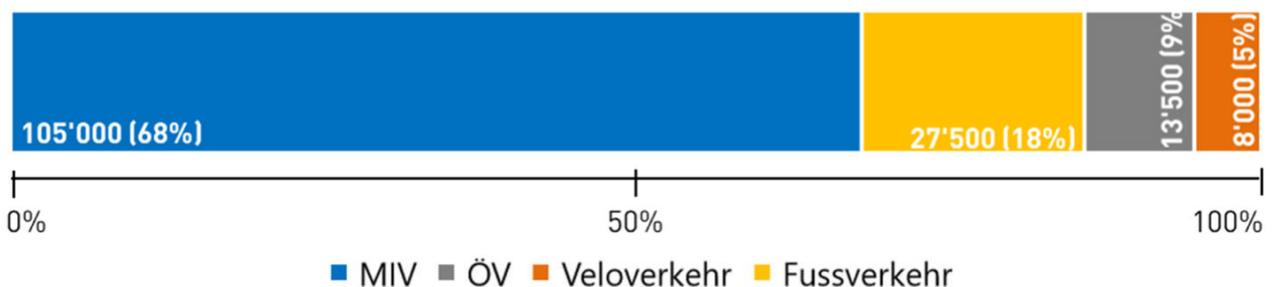


Abbildung 4: Modalsplit 2040 Personenverkehr mit Siedlungsentwicklung, DWV (exkl. schwerer Güterverkehr)

## 5. Fazit

Aus der Analyse der Ist-Situation sowie aus der Entwicklungsprognose können folgende Folgerungen gezogen werden:

- Die Stadt Gossau wird sich weiterentwickeln und weiterwachsen. Es ist für die nächsten 15 Jahre mit einem Wachstum von 16 bis 18 % sowohl bei den Einwohnenden als auch bei den Beschäftigten zu rechnen.
- Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen. Ohne eine aktive Steuerung der Verkehrsmittelwahl würde rechnerisch das MIV-Aufkommen von heute rund 89'500 Bewegungen pro Tag auf rund 105'000 Bewegungen pro Tag zunehmen.
- Die Analyse hat aber auch gezeigt, dass das Gossauer Verkehrsnetz bereits heute ausgelastet (oder teilweise sogar überlastet) ist. Die bestehende Infrastruktur kann die prognostizierte Verkehrszunahme nicht bewältigen.
- Gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) bringen Netzergänzungen keine Lösung. Ebenso können die bestehenden Strassen nicht einfach ausgebaut werden (z. B. mit zusätzlichen Fahrspuren), ohne dass man im Zentrum bestehende Gebäude bzw. ganze Gebäudezeilen abbrechen müsste.
- Aus all diesen Gründen wird klar, dass primär das bestehende Netz effizienter genutzt werden muss. Effizienzsteigerung bedeutet v.a., dass der Strassenraum konsequent zugunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel umgestaltet wird. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr brauchen pro transportierte Person deutlich weniger Platz als der MIV und sind deshalb flächeneffizienter.
- Für die kurzen Wege ist der Fokus auf den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den Busverkehr zu richten. Für die mittleren Distanzen bestehen mit dem ÖV (Bus und Bahn) sowie mit dem Velo (insbesondere E-Bike) gute Alternativen zum MIV. Je mehr auf diese Verkehrsmittel umgestiegen wird, desto höher ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes.
- Wenn es nicht gelingt, das künftige Verkehrsaufkommen im bestehenden Netz effizient abzuwickeln, droht ein Verkehrskollaps. Ausserdem ist davon auszugehen, dass in der Konsequenz Baubewilligungen wegen mangelnder Erschliessungsqualität nicht mehr erteilt werden können, da die hinreichende Erschliessung der einzelnen Grundstücke nicht gegeben ist.

Nachfolgend werden die wichtigsten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken aufgelistet (SWOT-Analyse).

Welche Stärken sollen bewahrt werden?	Welche Schwächen sollen behoben werden?
<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute übergeordnete Anbindung ans Bahn- und Autobahnnetz → gute Erreichbarkeit für MIV und ÖV (insb. Bahn und L151)</li> <li>• funktionierendes Stadtzentrum Gossau und Dorfzentrum Arnegg mit Nahversorgung, Begegnungsmöglichkeiten, Freizeitnutzungen etc. → Stadt der kurzen Wege (viele Bedürfnisse liegen in Fuss- oder Velodistanz)</li> <li>• florierendes Wirtschaftszentrum, bedeutender Arbeitsstandort</li> <li>• Nähe zum Agglomerationszentrum mit vielen Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Freizeitnutzungen → «starke kurze Achse» Gossau – Stadt St. Gallen</li> <li>• geeignete Topografie sowie geeignete Distanzen für Veloverkehr innerhalb Gossau sowie (mit E-Bike) zu den umliegenden Ortschaften und in die Naherholungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende resp. unattraktive Veloinfrastruktur mit diversen Gefahrenstellen</li> <li>• Fussverkehrsinfrastruktur mit einzelnen Mängeln und Gefahrenstellen</li> <li>• unattraktives ÖV-Angebot für die Feinerschliessung (Linien mit 30’-/60’-Takt, Erschliessungslücken)</li> <li>• Fahrzeitverluste ÖV aufgrund überlasteter Knoten</li> <li>• «Hinketakt» S-Bahn</li> <li>• Beeinträchtigung Zentrums- und Wohnqualität durch Schwerverkehr, insbesondere nachts</li> <li>• ungenügende Parkraumbewirtschaftung und viel Dauerparkieren im öffentlichen Raum (insbesondere an zentralen Lagen)</li> <li>• geringe Aufenthaltsqualität entlang wichtiger Strassenachsen</li> </ul>

<p>Welche Chancen sollen genutzt werden? </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung resp. Entwicklungsgebiete konsequent an zentralen und gut mit ÖV, Velo- und Fussverkehr erschlossenen Lagen → kurze Wege, Reduktion des MIV-Aufkommens aus neuen Nutzungen</li> <li>• Verlagerung vom MIV auf ÖV insb. durch Ausbau des Busangebots und Verknüpfung mit der Bahn</li> <li>• Verlagerung vom MIV auf VV sowie FV durch ein engmaschiges und attraktives Netz, Behebung der Gefahrenstellen, Ausbau von Services etc.</li> <li>• Umgestaltung der Strassenräume zugunsten Fuss- und Veloverkehr, Aufenthaltsqualität und Beitrag Mikroklima sowie Reduktion der Lärmbelastung</li> <li>• Gewährleistung des Verkehrsflusses (insb. ÖV-Fahrplanstabilität) im Zentrum durch ein Verkehrsmanagementsystem</li> <li>• Nutzung von veränderten Bedürfnissen (z. B. ortsunabhängiges, zeitlich flexibles Arbeiten) und von neuen Mobilitätsangeboten (CarSharing, BikeSharing, Mobilitätshubs etc.)</li> <li>• Nutzung der (übergeordneten) Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität aus dem Energiebereich (Netto Null 2050, kt. Energiekonzept 2030...)</li> <li>• Einbezug der Unternehmen und gemeinsame, gesamtheitliche Planung im ASGO-Areal (Abstimmung Siedlung/Nutzung und Verkehr)</li> <li>• Laufende Koordination mit Ortsplanungsrevision, insb. Überarbeitung des Baureglements zur Verankerung von Massnahmen aus dem GVK</li> </ul>	<p>Welche Risiken sollen vermieden werden? </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlungsentwicklung am Rand des Siedlungsgebietes und mit geringer Dichte (und damit MIV-fokussiert)</li> <li>• Verwehrung von Baubewilligungen aufgrund unzulänglicher Erschliessung (weil bspw. die Funktionalität des Anschlussknotens und/oder weiterer Knoten nicht mehr gewährleistet werden kann)</li> <li>• Verlagerung von Einkaufsnutzungen in Einkaufszentren (Lädelerben, Entleerung Innenstadt)</li> <li>• Überlastung / Kollaps des Strassennetzes (inkl. negative Konsequenzen für ÖV und FVV sowie Dominanz MIV im Strassenraum)</li> <li>• MIV-Zunahme aufgrund Kapazitätsausbauten oder Dosierung von aussen ohne flankierende Massnahmen im Zentrum oder fehlender Dosierung und wachsendem Durchgangsverkehr</li> <li>• fehlende Finanzierung von neuen ÖV-Angeboten sowie FVV-Massnahmen</li> <li>• keine planungsrechtliche Steuerung der Mobilität in Entwicklungsgebieten</li> <li>• Verschlechterung des Mikroklimas aufgrund zunehmender Versiegelung</li> <li>• lange Planungs-/Umsetzungshorizonte für Infrastrukturprojekten → Überbrückungsmassnahmen wie Verkehrsmanagement und Verlagerung auf Fuss- und Veloverkehr wichtig</li> <li>• ungenügende Planungsressourcen in der Verwaltung (Stadt, Kanton)</li> </ul>
---	--

## 5.1 Grundlagen

Im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) wurden zahlreiche Ziele und Strategien für die künftige Mobilität definiert. Ebenso wurden im Leitbild (2017) vier Visionen für unterschiedliche Aspekte der Stadtentwicklung skizziert, die zu einem florierenden und attraktiven Gossau führen.

Im Raumkonzept (2018) wurden diese Festlegungen, unter Berücksichtigung der Vorgaben der kantonalen Richtplanung und des Agglomerationsprogramms, weiter konkretisiert: «Gossaus Mobilitätsstrategie soll das Angebot für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr in quantitativer und qualitativer Hinsicht gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisieren. Der Verkehr soll auf dem bestehenden Netz abgewickelt und auf den Hauptachsen zugunsten ruhiger Quartiere gebündelt werden. Tiefe Geschwindigkeiten sind der Schlüssel zu einem ortsverträglichen Verkehr.» Der Stadtrat hat das Raumkonzept nach breiter Mitwirkung durch die Bevölkerung verabschiedet.

Aus den wichtigsten Eckpunkten dieser Grundlagen lässt sich folgendes Zielbild zusammenfassen: Ein gut funktionierendes, multimodales und effizientes Gesamtverkehrssystem erfüllt die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und bildet somit die Grundlage für eine gute Erreichbarkeit, eine hohe Lebensqualität sowie eine

hohe Standortattraktivität. Gossau ist eine Stadt der kurzen Wege: Man begegnet sich unterwegs und verweilt bei den zahlreichen Nischen und Nutzungen im öffentlichen Raum. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind sorgfältig aufeinander abgestimmt und der Verkehr bettet sich verträglich in die Siedlungs- und Landschaftsstrukturen ein. Der öffentliche Raum ist zudem ökologisch clever gestaltet und trägt zu einem angenehmen Stadtklima bei.

## 5.2 Zielsetzungen

Die Zielsetzungen des GVK leiten sich aus dem Fazit der Analyse, aus dem Zielbild sowie verschiedenen übergeordneten Grundlagen ab, wie z. B. dem kantonalen Raumkonzept, der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie, den Agglomerationsprogrammen und Vorgaben des Bundes (u.a. Raumplanungs- und CO<sub>2</sub>-Gesetz).

Daraus lassen sich folgende übergeordneten Zielsetzungen für das GVK ableiten:

- In Gossau wird eine stadtverträgliche und energieeffiziente Mobilitätskultur gelebt.
- Die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems wird mit dem bestehenden Strassennetz gewährleistet (d.h. auf dem heute gesättigten Niveau von ca. 89'500 Bewegungen pro Tag).

Die nachfolgenden Umsetzungsziele konkretisieren die übergeordneten Zielsetzungen und bilden die Basis für die nachfolgende Mobilitätsstrategie.

- Die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung werden sorgfältig aufeinander abgestimmt.
- Die Effizienz des heutigen Verkehrssystems wird erhöht. Hierzu wird der Anteil der flächeneffizienten Verkehrsmittel am Modalsplit folgendermassen gesteigert:

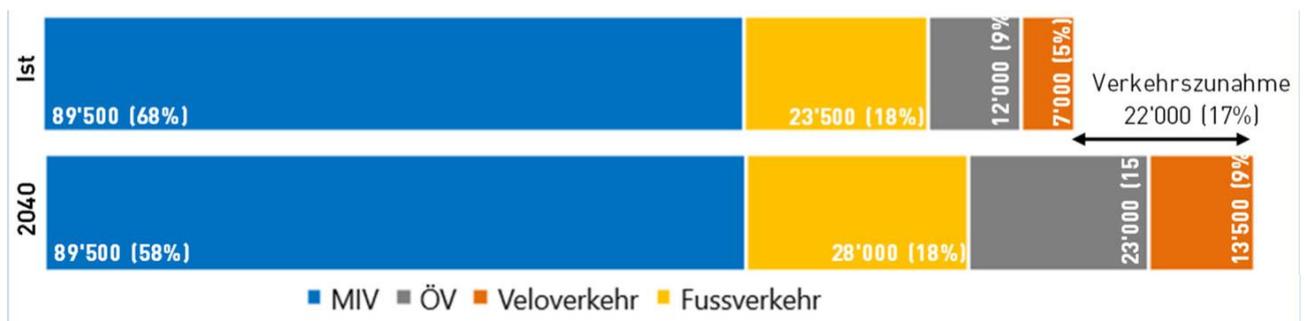
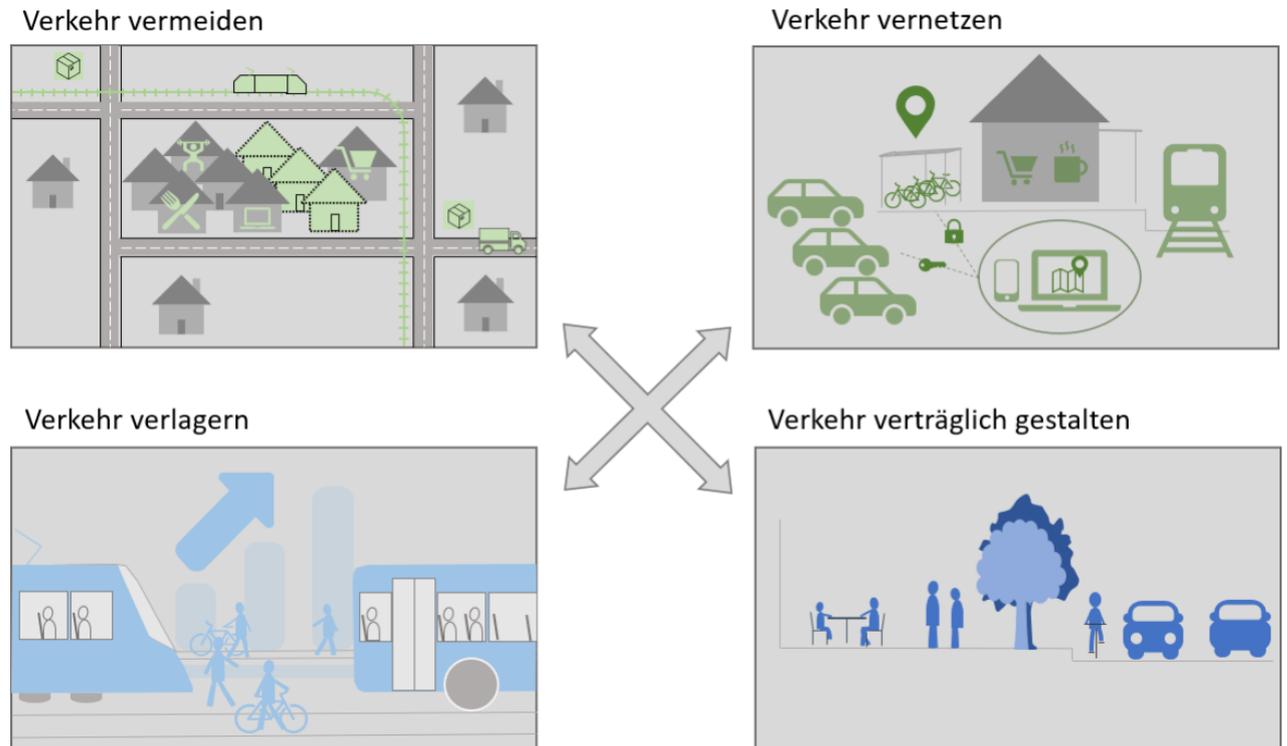


Abbildung 5: Verkehrsaufkommen und Modalsplit im Ist-Zustand und angestrebter Modalsplit 2040, Personenverkehr [Personenbewegungen/Weritag] 89'500 Bewegungen MIV

- Die Stadt stellt ein attraktives Angebot für den Fussverkehr zur Verfügung, sodass sich die Menschen in Gossau gerne, sicher und selbstverständlich zu Fuss bewegen.
- Die Stadt stellt ein attraktives Angebot für den Veloverkehr zur Verfügung, sodass sich die Menschen in Gossau gerne, sicher und selbstverständlich mit dem Velo bewegen.
- Das ÖV-Angebot wird attraktiver gestaltet, sodass man mit dem ÖV möglichst schnell, direkt und zuverlässig sowohl innerhalb von Gossau als auch in der gesamten Region unterwegs ist.
- Die Stadt fördert eine energieeffiziente und siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Stadt steuert das Parkraumangebot (Lage und Anzahl Parkplätze, Bewirtschaftungsformen [zeitlich, über Gebühren etc.]).
- Die Stadt sorgt für Informationen und eine Sensibilisierung rund um das Thema Mobilität, für die Einrichtung von Beratungsangeboten sowie für neue Angebote und Anreize für die Verkehrsteilnehmenden.

## 5.3 4V-Prinzip

Für eine nachhaltige Mobilität und die Funktionalität des bestehenden Strassennetzes braucht es eine Veränderung in vier Dimensionen. Die Mobilitätsstrategie basiert auf dem sogenannten «4V-Prinzip»:



#### 1) «Verkehr vermeiden» – Fördern von kurzen Wegen

Durch die konsequente Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Personenverkehr) und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) soll das künftige Verkehrswachstum (bezogen auf die Verkehrsleistung) möglichst minimiert werden. Durch vielfältige Nutzungen und Aktivitäten innerhalb der Stadt Gossau und deren Umgebung sollen viele Bedürfnisse der hier wohnenden und arbeitenden Menschen mit kurzen Wegen erfüllt und miteinander verknüpft werden. Der Pendlerverkehr soll durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert werden (u. a. durch betriebliches Mobilitätsmanagement). Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft bleiben gewährleistet.

#### 2) «Verkehr vernetzen» – Kombinieren der Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden

Die digitale Vernetzung, die Vernetzung der Verkehrsmittel sowie der Verkehrsteilnehmenden tragen dazu bei, das Gesamtverkehrssystem noch effizienter zu gestalten, indem die Vernetzung den Zugang zu verschiedensten Mobilitätsdienstleistungen erleichtert. Hierfür sollen die technischen und kommunikativen Voraussetzungen genutzt oder gefördert sowie stetig weiterentwickelt werden.

#### 3) «Verkehr verlagern» – Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel

Um die Verkehrsinfrastruktur möglichst effizient zu nutzen und die Funktionalität des Gesamtsystems zu gewährleisten, braucht es eine Verlagerung vom MIV auf flächen- und ressourceneffiziente Verkehrsmittel. Hierzu sollen so genannte Push-and-Pull-Massnahmen eingesetzt werden. Diese bewirken einerseits durch Druck (Push) und andererseits durch Anreize (Pull) eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Damit entstehen Reserven auf dem Strassennetz für die Nutzergruppen, welche auf die MIV-Nutzung angewiesen sind sowie für ein (beschränktes) MIV-Aufkommen aus der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung.

#### 4) «Verkehr verträglich gestalten» – Strassenräume integral gestalten und betreiben

Das verbleibende MIV-Aufkommen soll möglichst verträglich für Umwelt, Natur, Siedlung und Kapazität abgewickelt werden, auch hinsichtlich Finanzierbarkeit der Infrastruktur. Die Strassenräume sollen aufgewertet werden, um die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität, die Nutzungsvielfalt, die Belebung und indirekt die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo zu erhöhen und ein gutes Stadtklima zu schaffen.

## 5.4 Stossrichtungen

Nachfolgend wird die Umsetzung der Mobilitätsstrategie anhand der wichtigsten Themenfelder konkretisiert. Pro Themenfeld werden zuerst detailliertere Unterziele definiert und anschliessend die wichtigsten Stossrichtungen kurz umschrieben.

Themenfeld	Stossrichtungen
<b>Gesamtverkehr / Abstimmung S+V</b>	Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen
	Mobilitätsvorgaben für neue Überbauungen
	Mobilitätshubs
<b>Fussverkehr</b>	Ausbau und Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur
	Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raums
<b>Veloverkehr</b>	Ausbau und Verbesserung der Veloinfrastruktur
	Förderung des Veloverkehrs über die Stadtgrenze hinaus
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	Angebotsverdichtungen und Erweiterungen Liniennetz
	Busbevorzugungen
<b>MIV und Parkierung</b>	Steuern und Lenken mittels Verkehrsmanagement
	Aufwertung Strassenräume
	Bemessung Abstellplätze bei neuen Nutzungen
	Parkraummanagement
	Langfristige Netzergänzungen prüfen
<b>Mobilitätsmanagement</b>	Mobilitätssteuerung bei Unternehmen
	Sharing-Angebote
	Mobilitätskampagne
	Mobilitätsdienste
	Wandel der Mobilität aktiv begleiten

## 6. Weiteres Vorgehen

Nach der Behandlung der Mobilitätsstrategie durch das Parlament werden im GVK Teilstrategien und Massnahmenansätze zur Umsetzung der einzelnen Ziele und Stossrichtungen definiert. Falls notwendig, können in diesem Zusammenhang Elemente der Mobilitätsstrategie auf neue Erkenntnisse abgestimmt und angepasst werden. An den übergeordneten Zielsetzungen und Grundsätzen wird jedoch festgehalten.

Für die Umsetzung des GVK ist der Stadtrat zuständig, auf Verwaltungsebene vorwiegend das Tiefbauamt. Einzelne Massnahmen fallen in die Zuständigkeit des Kantons St. Gallen (Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr). Für die Umsetzung der kommunalen Massnahmen werden zu gegebener Zeit entsprechende Parlamentsvorlagen ausgearbeitet.

## 7. Haltung des Stadtrates

Das Gesamtverkehrskonzept ist aus verschiedenen Gründen eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung von Gossau:

- Im Stadtentwicklungskonzept gehen Stadtrat und Stadtparlament bis 2035 von einer Bevölkerungszunahme von rund 2'600 Personen aus, bis 2040 von rund 3'400 Personen.
- Auf diese Bevölkerungsentwicklung wird die Siedlungsentwicklung in der Ortsplanungsrevision ausgerichtet.
- Die Abstimmung der Verkehrsentwicklung auf die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung ist die zentrale Aufgabe des Gesamtverkehrskonzeptes. Gemäss Stadtentwicklungskonzept (Synthese, Seite 38) hat kurz- und mittelfristig ein Wandel der Mobilitätskultur zu erfolgen.
- Das Verkehrsnetz von Gossau ist heute schon ausgelastet oder teilweise überlastet. Deshalb sind einzelne Gebiete nicht mehr hinreichend erschlossen und Bauvorhaben können nicht mehr bewilligt werden, wenn sie eine Verkehrszunahme nach sich ziehen.
- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass Entlastungen nicht durch neue Strassen, sondern durch Verkehrsmanagement erfolgen müssen.
- Der durch die Entwicklung entstehende Mehrverkehr muss durch andere Verkehrsträger als das Auto bewältigt werden, damit die Verkehrsbelastung zumindest auf dem heutigen Stand stabilisiert werden kann.
- Eine ausgewogenere Verkehrsentwicklung mit einem höheren Anteil an Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr ist aus Sicht des Stadtrates der einzige Weg einen Verkehrskollaps abzuwenden.

### Antrag:

Die Mobilitätsstrategie als Grundlage des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) wird beraten und zur Weiterbearbeitung verabschiedet.

### Stadtrat

### Beilage

Gesamtverkehrskonzept, Teil Mobilitätsstrategie, vom 18. Januar 2023