

Gossau, Gesamtverkehrskonzept

Teil des kommunalen Richtplans





Impressum

Auftraggeber	Stadt Gossau
Projektleiter	Hans-Peter Roters
Externe Bauherrenunterstützung	Marc Schneiter, Schneiter Verkehrsplanung AG
Schlussversion	27. März 2025
Berichtverfasser	Kontextplan AG (Lead) Stefanie Ledergerber / stefanie.ledergerber@kontextplan.ch Stephan Flück / stephan.flueck@kontextplan.ch David Summermatter / david.summermatter@kontextplan.ch Asa AG (Inhalte Thema ÖV) Jonas Schaufelberger / jonas.schaufelberger@asa.ch
Verabschiedet	Stadtrat am 22. Mai 2025
Erlassen	Stadtparlament am xx.xx.xx



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
1. Kontext	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Prozess	9
1.3 Organisation	10
1.4 Einbettung des GVK in die Agglomerationsprogramme	10
2. Teilkonzept Abstimmung Siedlung und Verkehr	11
2.1 Einleitung	11
2.2 Teilkonzept Abstimmung Siedlung und Verkehr	11
2.3 Handlungsbedarf und Massnahmen Abstimmung Siedlung + Verkehr	15
3. Teilkonzept Fussverkehr	16
3.1 Einleitung	16
3.2 Teilkonzept Fussverkehr	16
3.3 Handlungsbedarf und Massnahmen Fussverkehr	20
4. Teilkonzept Veloverkehr	21
4.1 Einleitung	21
4.2 Teilkonzept Veloverkehr	22
4.3 Ausbau Angebot Velo-Abstellplätze	25
4.4 Handlungsbedarf und Massnahmen Veloverkehr	26
5. Teilkonzept öffentlicher Verkehr	27
5.1 Einleitung	27
5.2 Teilkonzept öffentlicher Verkehr (ÖV)	27
5.3 Angebotselemente ÖV	28
5.4 Handlungsbedarf und Massnahmen ÖV	32
6. Teilkonzept MIV (Motorisierter Individualverkehr)	33
6.1 Einleitung	33
6.2 Teilkonzept MIV	33
6.3 Güterverkehr (Strasse)	34
6.4 Parkraummanagement	35
6.5 Langfristige Netzergänzungen	35
6.6 Handlungsbedarf und Massnahmen MIV	36
7. Teilkonzept Gesamtverkehr	38
7.1 Umgestaltung Hauptachsen	38
7.2 Verkehrsmanagement	39
7.3 Mobilitätshub Gossau	42
7.4 Handlungsbedarf und Massnahmen Gesamtverkehr	44
8. Teilkonzept Mobilitätsmanagement	45
8.1 Einleitung	45
8.2 Teilkonzept Mobilitätsmanagement	45
8.3 Handlungsbedarf und Massnahmen Mobilitätsmanagement	46



9. Umsetzung GVK	47
9.1 Abschätzung Wirksamkeit	47
9.2 Umsetzung und weiteres Vorgehen	48
9.3 Monitoring & Controlling	50

Anhang

Anhang A:	Massnahmenblätter
Anhang B:	Teilkonzeptpläne: B1: Teilkonzeptplan Fussverkehr B2: Teilkonzeptplan Veloverkehr B3: Teilkonzeptplan ÖV B4: Teilkonzeptplan MIV



Zusammenfassung

Die Stadt Gossau will sich weiterentwickeln und weiterwachsen. Gemäss kommunalem Richtplan wird von einem Wachstum von insgesamt 16-18% an Einwohnenden und Arbeitsplätzen ausgegangen. Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen. Ohne eine aktive Steuerung der Verkehrsmittelwahl würde das Aufkommen des Autoverkehrs (MIV = motorisierter Individualverkehr) gemäss den zugrunde liegenden Analysen (vgl. Bericht «Analyse und Mobilitätsstrategie», Juli 2023) von heute rund 71'000 Fahrten pro Tag auf theoretisch rund 83'000 Fahrten pro Tag zunehmen. Die Hauptachsen des Gossauer Verkehrsnetzes sind aber in den Spitzenstunden bereits heute ausgelastet (oder teilweise sogar überlastet). Stausituationen gehören insbesondere beim Ochsen- und Gröblikreisel morgens und abends zum Alltag. Weitere Verkehrszunahmen werden mit zunehmenden Störungen im alltäglichen Verkehrsablauf einhergehen und/oder es kommt zu Ausweichverkehr in den Quartieren. Gemäss einer umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB 2017, [1]) gibt es aber keine zweckmässige Lösung im Sinne von Netzergänzungen (Umfahrungen etc.). Ebenso können die bestehenden Strassen nicht einfach ausgebaut werden (z.B. mit zusätzlichen Fahrspuren).

Primär muss also das bestehende Netz effizienter genutzt werden. Effizienzsteigerung bedeutet v.a., dass der Strassenraum konsequent zu Gunsten 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 somit 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 zur Nutzung des privaten Autos. Je mehr diese Verkehrsmittel genutzt werden, desto höher ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes.

Wenn es nicht gelingt, das künftige Verkehrsaufkommen im bestehenden Netz effizient abzuwickeln, werden die Stausituationen im alltäglichen Verkehrsablauf weiter zunehmen. Ausserdem werden in der Konsequenz noch mehr Baubewilligungen als heute schon wegen mangelnder Erschliessungsqualität nicht mehr erteilt werden können (wie dies aktuell bereits bei mehreren Baugesuchen entlang der Wiler- und St. Gallerstrasse der Fall ist). Ausbleibende Baubewilligungen würden die Entwicklung von Gossau sowohl für das Gewerbe als auch für die Einwohnenden massiv einschränken.

Basierend auf dieser Ausgangslage und unter Berücksichtigung der kommunalen Grundlagen (Stadtentwicklungskonzept 2016, Leitbild 2016, Raumkonzept 2018, kommunaler Richtplan 2024) sowie der übergeordneten Grundlagen (kantonales Raumkonzept, kantonale Gesamtverkehrsstrategie, Agglomerationsprogramme, Vorgaben des Bundes, setzt die Mobilitätsstrategie folgende Zielsetzungen fest:

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. 71'000 MIV-Fahrten).



Um dies zu erreichen, soll einerseits insbesondere die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung sorgfältig aufeinander abgestimmt und eine Steigerung der flächeneffizienten Verkehrsmittel beim Modalsplit erreicht werden. Wie dies erreicht werden kann, wird im vorliegenden Gesamtverkehrskonzept aufgezeigt. Zusammenfassend sind insbesondere die folgenden Aspekte und Zusammenhänge von entscheidender Bedeutung:

- Die Siedlungsentwicklung ist unbedingt auf die zentralen, gut mit ÖV erschlossenen Lagen zu konzentrieren. Zusätzliche verkehr-intensive Einkaufs- und Freizeitnutzungen ausserhalb des Zentrums sind unbedingt zu vermeiden. Für die künftigen Arealentwicklungen braucht es schon von Beginn der Planung nachhaltige Mobilitätslösungen. → **Schlüsselmassnahmen Gesamtverkehrskonzept (GVK): Koordination der Planungsinstrumente**
- In der Abendspitzenstunde überlagern sich Pendlerfahrten mit Freizeitfahrten, welche meistens kurze Wege betreffen und den Binnenverkehr erhöhen. Solche (meist kurzen) Fahrten könnten bei entsprechenden Rahmenbedingungen vermehrt mit dem Velo, zu Fuss oder dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden - wenn das Angebot hierfür attraktiv ist: Erst wenn die Veloinfrastruktur von allen Altersgruppen und Nutzenden als sicher empfunden wird, wird die Infrastruktur breit genutzt. → **Schlüsselmassnahmen GVK: Velomassnahmen, insbesondere «Veloring», Fussverkehrsmassnahmen, «Buskonzept kurzfristig»**
- 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. Strassenräume im Siedlungsgebiet sind in erster Linie Lebensräume für alle. Zur Abstimmung Siedlung und Verkehr gehört eine kohärente, adäquate Gestaltung der Strassenräume. → **Schlüsselmassnahmen GVK: Umgestaltung Hauptstrassen und Gestaltung Quartierkammern**
- Der Bus ist strassengebunden und steckt darum in den Spitzenstunden derzeit ebenfalls im Stau, was ihn als Alternative zum Auto nicht attraktiv macht. Ein durchgängiger Ausbau der Strasseninfrastruktur mit Busspuren im Zentrum ist nicht möglich und nicht siedlungsverträglich - es braucht andere Mittel, um den Verkehr flüssig zu halten und den Busverkehr zu attraktivieren. → **Schlüsselmassnahmen GVK: Verkehrsmanagement, Umgestaltung Hauptachsen**



1. Kontext

1.1 Ausgangslage

1.1.1 Anlass für das Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Die verkehrspolitische Auseinandersetzung und die Planungsgeschichte im Thema Verkehr in der Stadt Gossau ist lang. Die grösste Herausforderung ist die hohe verkehrliche Belastung auf dem Strassennetz, insbesondere im Stadtzentrum. In diversen Projekten wurden verschiedene Konzepte erarbeitet, diskutiert und teilweise wieder verworfen bzw. sind an der Urne gescheitert. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zentrumsentlastung Gossau im Jahr 2017 [1] hat gezeigt, dass auch ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht die erhoffte Entlastung und Verbesserung bringen würde – insbesondere nicht zu verhältnismässigen Kosten. Der Stadtrat hat sich anschliessend für die empfohlene weitere Prüfung von Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem bestehenden Netz ausgesprochen, indem die Verkehrsnachfrage auf das bestehende Angebot abzustimmen ist. Gestützt auf die gewonnenen Erkenntnisse aus der ZMB wurde auch auf Anraten des Kantons beschlossen, dass eine Mobilitätsstrategie sowie ein darauf abgestimmtes Gesamtverkehrskonzept (GVK) Gossau zu erarbeiten ist. Die Grundlage für die Mobilitätsstrategie und das GVK Gossau bildet das Stadtentwicklungskonzept (STEK) aus dem Jahr 2016 [2], ein gesamtheitliches Konzept über die Themenfelder Siedlung, Mobilität, Landschaft und Wirtschaft sowie das darauf basierende Raumkonzept (2018, [3]). Zudem konnte auf dem kommunalen Richtplan (Juli 2023) [4] aufgebaut werden. Mit dem GVK soll eine gesamtheitliche Planung und eine optimale Organisation des Verkehrs erfolgen, wobei sämtliche Verkehrsträger zu berücksichtigen sind.

1.1.2 Projektziele

Bestehend auf einer umfassenden Analyse, einer Mobilitätsstrategie und den einzelnen Teilkonzepten soll das GVK die Verbindung zwischen strategischer und operativer Ebene erschaffen. Die Analyse [5] fokussierte u.a. auf die Siedlungsentwicklung der nächsten 15 Jahre und deren verkehrliche Auswirkungen sowie auf die Megatrends, welche künftige Mobilität prägen werden. Die Mobilitätsstrategie [5] gibt den strategischen Rahmen vor. Sie zeigt die beabsichtigte Weiterentwicklung der Mobilität in der Stadt Gossau auf. Die Teilkonzepte haben zum Ziel, die in der Strategie definierten Zielsetzungen und Stossrichtungen zu konkretisieren und in geeignete Massnahmen zu überführen. Die verfügbaren Verkehrsflächen bzw. -kapazitäten sind dabei optimal zu nutzen und zweckmässig unter den verschiedenen Verkehrsträgern abzustimmen. Mit aufeinander abgestimmten Massnahmen soll mehr Mobilität mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln ermöglicht werden.

Die Erarbeitung des GVK wird gemäss Organigramm von internen und externen Projektgruppen begleitet. Damit soll die Akzeptanz der Massnahmen für die weitere Umsetzung sichergestellt werden.

Bereits angelaufene Planungen und Projekte sowie Erkenntnisse aus der Ortsplanungsrevision und der ASGO-Planung (Arealentwicklung St.Gallen West - Gossau Ost) fliessen ins GVK ein resp. werden daraus als Resultate und



Erkenntnisse zurück in diese Prozesse und Planungen gespiegelt. Der Planungshorizont für das GVK wird auf 15 Jahre ausgelegt. Anschliessend an die Fertigstellung des GVK ist eine Revision des kommunalen Richtplans, Teil Mobilität notwendig.

1.1.3 Projektperimeter

Der für das GVK relevante Projektperimeter ist in Abbildung 1 dargestellt. Er beinhaltet in erster Linie das Gemeindegebiet von Gossau mit der Stadt Gossau und dem Ortsteil Arnegg. Für die Betrachtungen ebenfalls relevant und im GVK berücksichtigt sind die grenzübergreifenden Beziehungen und Planungen zu den Nachbargemeinden und im Besonderen zur Stadt St. Gallen.

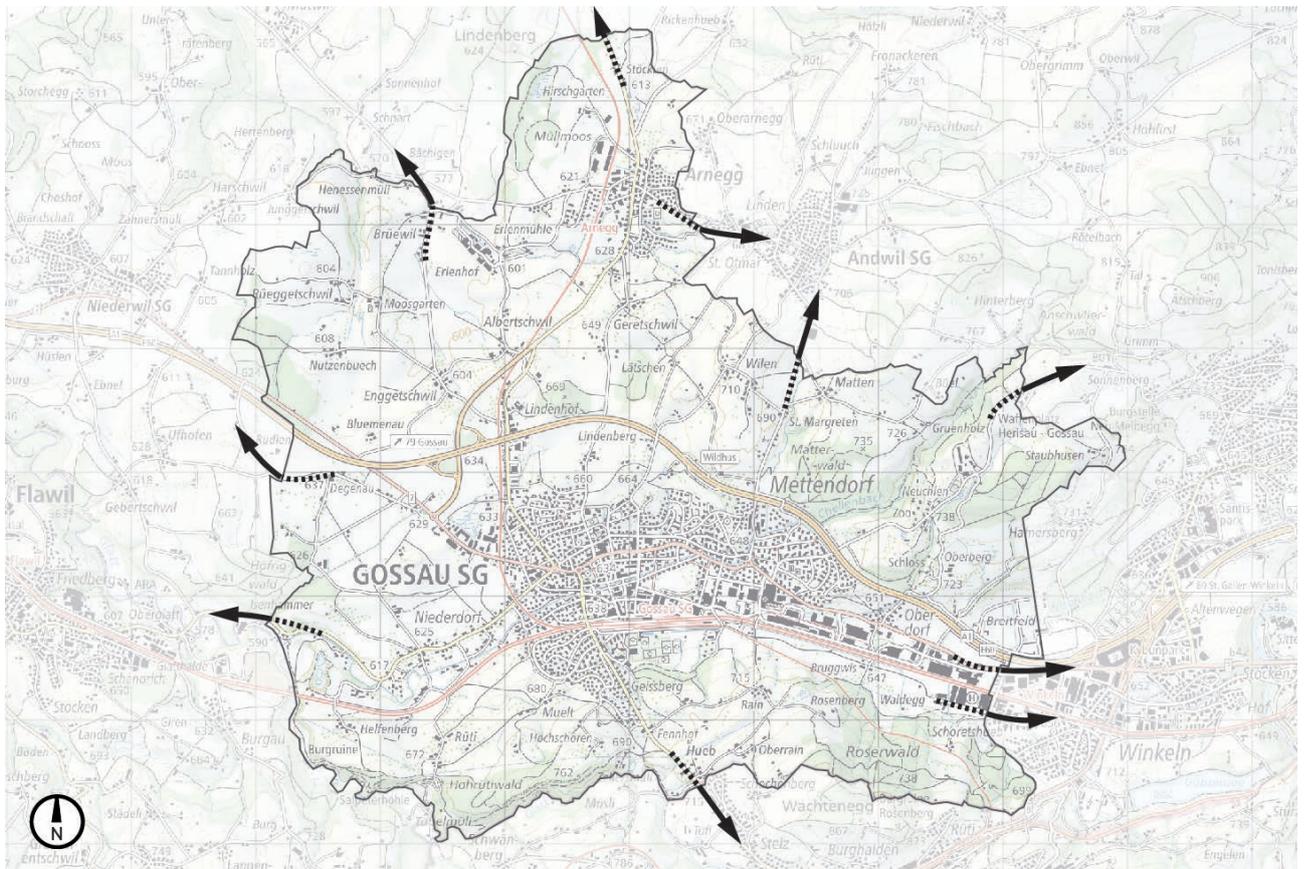


Abbildung 1: Projektperimeter GVK

Die Autobahn A1 verläuft in Ost-West-Richtung am nördlichen Rand des Siedlungsgebiets von Gossau, wobei im Westen der Autobahnanschluss Gossau und im Osten St. Gallen Winkeln die Anbindung sicherstellen. Parallel dazu verläuft die Bahnstrecke Winterthur – St. Gallen. Vom Bahnhof Gossau führen Bahnlinien in Richtung St. Gallen, Herisau, Flawil – Wil - Zürich sowie Arnegg – Weinfelden. Innerhalb des Projektperimeters sind zwei Bahnhöfe (Arnegg und Gossau) vorhanden. Der Bahnhof Gossau wird zusätzlich zur S-Bahn auch von den nationalen Fernverkehrszügen bedient. Leicht ausserhalb des Projektperimeters liegt der Bahnhof St. Gallen Winkeln. Gossau weist sowohl für den MIV als auch für den ÖV gute regionale und nationale Anschlüsse auf.

Die Siedlung der Stadt Gossau und des Ortsteils Arnegg sind räumlich voneinander getrennt. Das Siedlungsgebiet kann in mehrere Quartiere unterteilt werden (vgl. Abbildung 2).

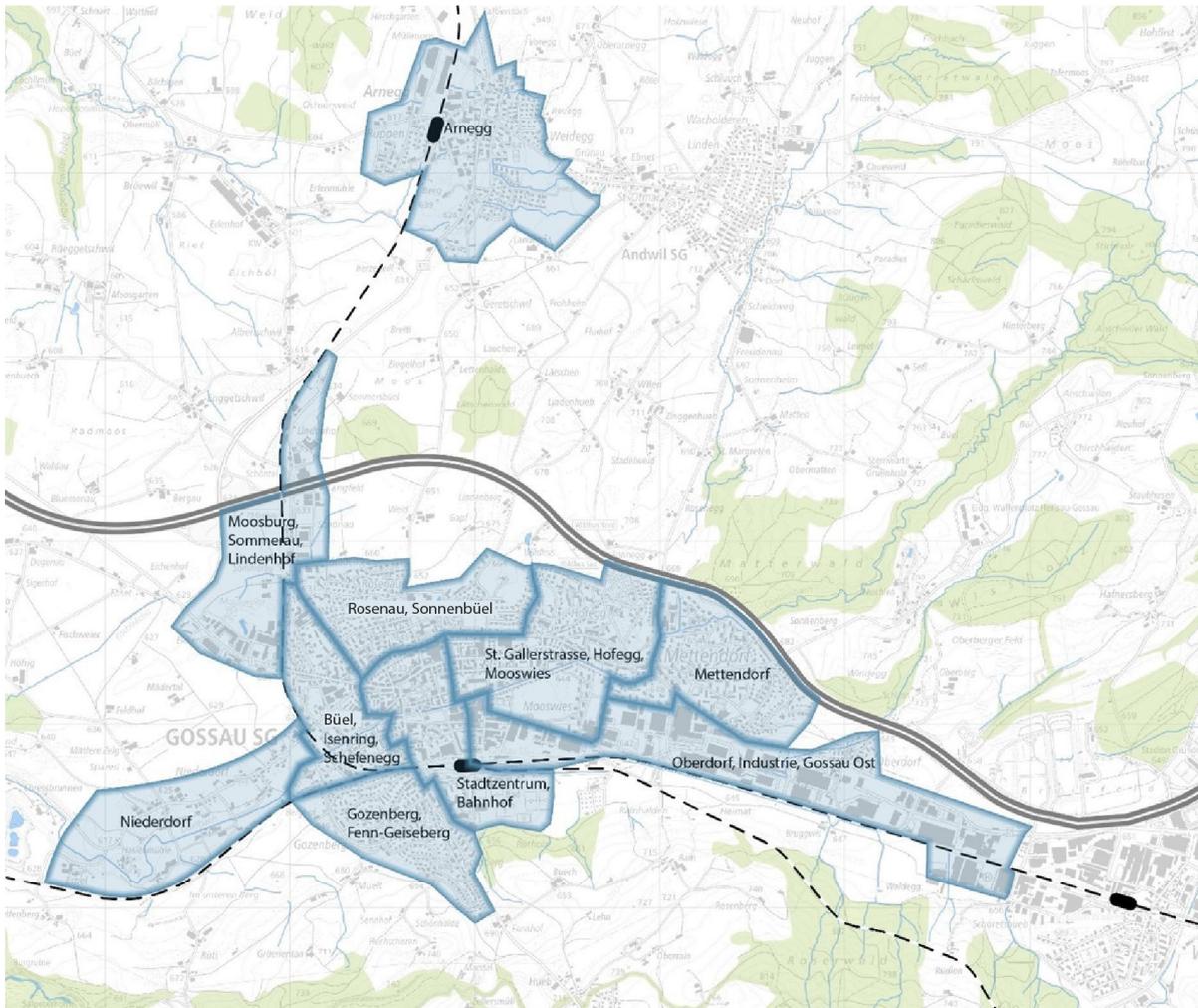


Abbildung 2: Quartierplan Gossau (Quelle: B+S, 2021)

1.2 Prozess

Mit der Bearbeitung des GVK wurde bereits 2020 gestartet. Es wurden umfassende Analysearbeiten durchgeführt sowie ein Entwurf der Mobilitätsstrategie erarbeitet. Dieser wurde im Herbst 2021 in eine Vernehmlassung bei Organisationen mit direktem Bezug zur Mobilität gegeben (Informationsanlass und Möglichkeit zur Stellungnahme über «E-Mitwirkung»). Aufgrund der Rückmeldungen zum Entwurf der Mobilitätsstrategie hat die Stadt Gossau diverse Aspekte nochmals mit Fachleuten und Partnern wie dem Kanton St. Gallen vertieft und die daraus resultierenden Änderungswünsche mit dem beauftragten Planungsteam besprochen. Dabei sind die Projektverantwortlichen der Stadt Gossau zum Schluss gekommen, dass ihre Ansprüche und die Lösungsansätze der Planer zu weit auseinanderliegen. Sie haben deshalb entschieden, für die weitere Bearbeitung der Mobilitätsstrategie und des Gesamtverkehrskonzepts mit einem anderen Planungsteam zusammenzuarbeiten.

Das neue Bearbeitungsteam (Kontextplan AG und asa ag) ergänzte punktuell die weitestgehend vorhandenen Analysen und schärfte die Mobilitätsstrategie unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung. Der Bericht «Analyse und Mobilitätsstrategie» wurde vom Stadtrat verabschiedet



(Februar 2023) und vom Parlament zur Kenntnis genommen und zur Weiterbearbeitung empfohlen (Juli 2023).

Nun liegt der Schlussbericht «Gesamtverkehrskonzept» vor. Dieser wird als Entwurf in eine Vernehmlassung gegeben, anschliessend finalisiert und vom Stadtrat sowie anschliessend vom Parlament verabschiedet.

1.3 Organisation

Für die Erarbeitung des GVK wurde neben den fachlichen Gremien, Wert auf den frühzeitigen Einbezug der politischen Ebene und verschiedener Interessensgruppen gelegt. Die einzelnen Gremien und deren Funktion sind in der Abbildung 3 aufgeführt.

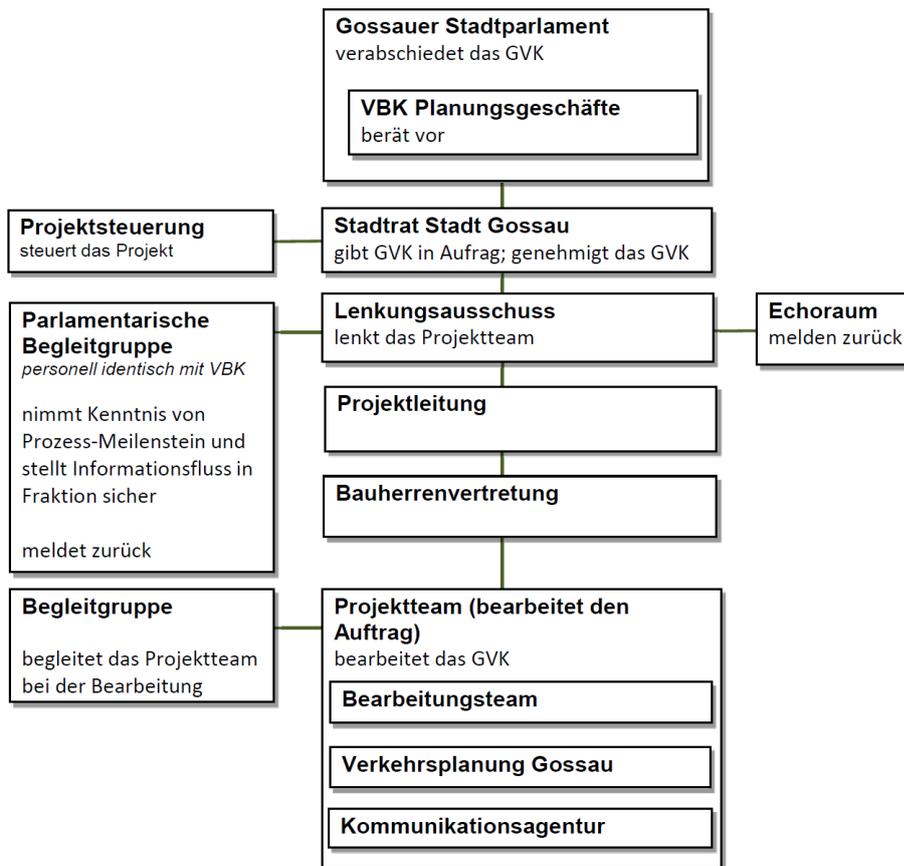


Abbildung 3: Projektorganisation (Quelle: Schneider Verkehrsplanung)

1.4 Einbettung des GVK in die Agglomerationsprogramme

Das Gesamtverkehrskonzept ist in die Verkehrsplanung der Agglomerationsprogramme eingebettet. Die Teilkonzepte und die Massnahmen nehmen Bezug auf die Agglomerationsprogramme. Der Projektleiter der Agglomerationsprogramme und der Fachstelle REGIO Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee war in der Begleitgruppe bei der Erstellung des GVK involviert. Die Massnahmen des GVK nehmen Bezug auf die Massnahmen des Agglomerationsprogrammes.



2. Teilkonzept Abstimmung Siedlung und Verkehr

2.1 Einleitung

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in den letzten Jahren zu einer der zentralen Aufgaben der Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung geworden und bildet deshalb auch den Grundstein für das Gesamtverkehrskonzept Gossau. Im Fokus stehen dabei die neuen Nutzungen, welche in den nächsten Jahren geplant und gebaut werden. Es gilt, hier von Beginn weg eine möglichst nachhaltige Mobilität zu gewährleisten und eine Mobilität mit möglichst kurzen Wegen zu fördern. Hierfür muss die Mobilität möglichst früh im Planungsprozess thematisiert und konkretisiert werden.

2.2 Teilkonzept Abstimmung Siedlung und Verkehr

2.2.1 Grundsätze Abstimmung Siedlung und Verkehr

Zeitlich parallel zur Erarbeitung des GVK wird auch die Ortsplanung revidiert (Richt- und Nutzungsplanung). Dies bildet für die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine grosse Chance. Entsprechend erfolgt ein Austausch und eine Abstimmung der Ortsplanungsrevision (OPR) mit dem GVK und umgekehrt. Der kommunale Richtplan wurde im Juli 2023 vom Stadtrat zuhanden des Parlaments verabschiedet (Parlamentsbeschluss voraussichtlich im Februar 2024). Da das GVK zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt war, muss der kommunale Richtplan (Teil Mobilität) nach Verabschiedung des GVK ergänzt werden. Die Nutzungsplanung mit Baureglement und Zonenplan soll voraussichtlich im Herbst 2024 in die öffentliche Mitwirkung kommen, weshalb eine inhaltliche Koordination mit dem GVK möglich war/ist.

Mit dem vorliegenden Teilkonzept Abstimmung Siedlung und Verkehr werden die wichtigsten inhaltlichen Abstimmungsaspekte mit den verschiedenen Aspekten der Ortsplanung festgelegt. Um die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems zu gewährleisten und die Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen, gelten aus Sicht GVK dabei insbesondere die folgenden Grundsätze:

- Die Siedlungsentwicklung wird möglichst an Standorten konzentriert werden, die zentral gelegen sind, mit dem ÖV gut erschlossen und gut ins Fuss- und Veloverkehrsnetz eingebunden sind. Siedlungsentwicklung an peripheren Lagen, abseits der ÖV-Hauptachsen ist möglichst zu begrenzen. Publikumsintensive Nutzungen wie Einkaufsnutzungen sind nur an sehr gut erschlossenen Lagen anzuordnen.
- Bei neuen Arealentwicklungen und Bauvorhaben soll die Mobilität und der daraus entstehende Verkehr von Beginn weg mitgeplant und möglichst auf den ÖV und den Fuss-/Veloverkehr ausgerichtet werden.
- Besonders grosses Entwicklungspotenzial liegt im ASGO-Gebiet (Arealentwicklung St. Gallen West - Gossau Ost). Aufgrund des künftig möglichen Nutzungsmasses und der bereits stark belasteten Strasseninfrastruktur ist hier die konkrete Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von besonderer Bedeutung. Basis hierfür bilden



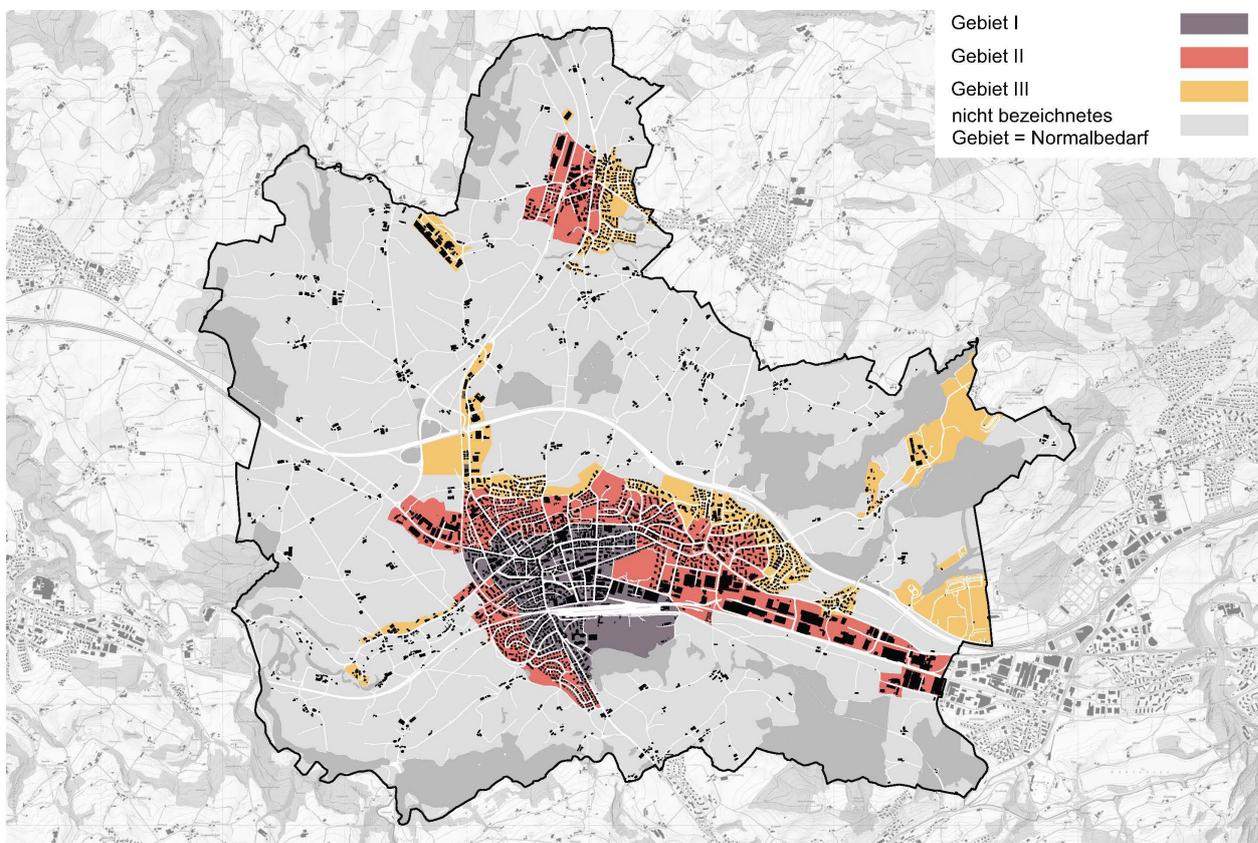
die Planungsdokumente und -instrumente der ASGO-Projektorganisation.

- Strassen im Siedlungsraum sind in erster Linie Lebens- und Arbeitsbereiche vieler Menschen, in zweiter Linie sind sie Verkehrsachsen. Aus diesem Grund gehört zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr zwingend eine siedlungsverträgliche, kohärente Gestaltung der Strassenräume als wichtiger Teil des Lebensraums und Wohnumfelds.

2.2.2 Bemessung der Anzahl Parkplätze bei neuen Nutzungen

Bei den neuen Nutzungen ist die Gestaltung der Mobilität resp. die Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl erfahrungsgemäss einfacher, weil die neuen Bewohner/-innen beim Einzug oft ihre Mobilität neu organisieren und ausrichten. Aus fachlicher Sicht wird empfohlen, Reduktionsfaktoren festzulegen, welche die Anzahl Parkfelder bei neuen Nutzungen gemessen am Normalbedarf senken, und zwar in Abhängigkeit der Lage (Zentralität) und der ÖV-Erschliessung. Nachfolgend ist ein Vorschlag für eine Einteilung des Gemeindegebiets in verschiedene Kategorien, für die unterschiedlich starken Reduktionsfaktoren bezogen auf den Normalbedarf an Parkplätzen angewendet werden können, dargestellt. Die Reduktionfaktoren werden je nach Nutzung (Bewohnerschaft, Besuchende/Kunden und Beschäftigte) differenziert¹.

Diese fachliche Empfehlung wird derzeit als politisch nicht mehrheitsfähig eingeschätzt, weshalb auf eine Aufnahme eines solchen Ansatzes im Baureglement verzichtet wird.



¹ Für die Einteilung der Gebietstypen wurden u.a. auch GIS-Analysen aus der Richtplanung beigezogen, u.a. bezüglich der Einzugsgebiete der ÖV-Haltestellen, der Schulen sowie der Einkaufsnutzungen.



	Bewohnende	Besucher / Kunden	Beschäftigte
Gebiet I	10-60%	10-60%	10-40%
Gebiet II	40-80%	40-80%	30-70%
Gebiet III	60-100%	60-100%	60-90%
Nicht bezeichnete Gebiete	Normalbedarf		

Abbildung 4: Gebietsplan Parkierung und Vorschlag Minimal- und Maximalwerte je Gebiet, ausgehend vom Normalbedarf, in Anlehnung Vorgaben Agglomerationsprogramm

2.2.3 Mobilitätskonzepte für Areale

Im Richtplan (Strategieplan Innenentwicklung) werden für die Stadt Gossau die zentralen Entwicklungsgebiete definiert: Verkehrlich relevant sind dabei einerseits die Umstrukturierungsgebiete, andererseits die Siedlungsreserven / Baulücken. Bei Vorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern (Normalbedarf) ist künftig ein Mobilitätskonzept einzureichen. Damit kann für einen Teil der Entwicklungsgebiete sichergestellt werden, dass die Mobilität aktiv bearbeitet und nachhaltig gelebt wird.

Ein Mobilitätskonzept geht über das normalerweise erforderliche «Verkehrsgutachten», welches lediglich den technischen Leistungsfähigkeitsnachweis für den Anschlussknoten erbringt, hinaus und umfasst i.d.R. folgende Themen Mobilitäts- und Erschliessungsaspekte:

- konkrete Massnahmenansätzen, wie die Mobilität möglichst nachhaltig, zukunftsgerichtet und effizient organisiert werden kann
- Übergeordnete Anbindung für MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Arealinterne Erschliessung: Aufzeigen des Weg- und Strassennetzes und -Organisation innerhalb des Areals für MIV (inkl. Zu-/Wegfahrt Parkierung), Veloverkehr und Fussverkehr; inkl. Aussagen zur Strassenraumgestaltung
- Herleitung, wie viel Verkehr durch die künftigen Nutzungen generiert wird (pro Teilgebiet und gesamthaft; aufgeteilt auf die verschiedenen Verkehrsmittel)
- Herleitung der Anzahl Parkplätze MIV unter Berücksichtigung der Reduktionsfaktoren
- Herleitung der Anzahl Veloabstellplätze (VAP) gemäss den Merkblättern des Kantons St. Gallen (nutzungsspezifisch); grobe Flächennachweise; Aussagen zur Organisation und Qualität der VAP (Lage, Zugänglichkeit, Witterungsschutz, Platz für «Spezialvelos»)
- Integration und Ausgestaltung von weiteren Mobilitätsdienstleistungen / -angeboten (u.a. shared mobility, ggf. Quartierdrehscheiben (vgl. Kap. 2.2.4))

Wie bereits bei den Grundsätzen (Kap. 2.2.1) erwähnt, besteht im ASGO-Gebiet besonders grosses Entwicklungspotenzial. Aus einer gesamtverkehrlichen Sicht ist es eminent wichtig, den Verkehr aus dem ASGO-Gebiet langfristig zu steuern und dabei das ASGO-Gebiet möglichst direkt und komfortabel an den



Mobilitätshub Gossau (und Winkel) anzubinden, sowohl mit ÖV (Bus) als auch für den Velo- und den Fussverkehr. Bei einer Konkretisierung der Entwicklungen im westlichen Teil des ASGO-Gebiets, insbesondere bei den Arealen, die direkt um den Bahnhof Gossau liegen, wird empfohlen zu prüfen, ob von Osten zusätzliche direkte Perronzugänge realisiert werden könnten.

2.2.4 Quartierdrehscheiben

Um wichtige Bushaltestellen in den Quartieren und an zentralen Orten zu stärken und um die verschiedenen Angebote von «shared mobility» zu bündeln, sollen über die gesamte Stadt Gossau verteilt sogenannte Quartierdrehscheiben etabliert werden. Sie umfassen einerseits Angebote und Dienstleistungen im Bereich der Mobilität, aber auch ergänzende Nutzungen wie z.B. Entsorgungsmöglichkeiten, Paketboxen, Briefkasten etc.

Quartierdrehscheiben können einerseits rund um eine gut frequentierte Bushaltestelle oder bei wichtigen öffentlichen resp. öffentlich zugänglichen Nutzungen: (z.B. Einkaufszentren, Schulen, Sportanlagen, Kulturnutzungen, Quartiertreffpunkten, Verwaltungsstandorten etc.) liegen. Andererseits sollen sie insbesondere bei neuen Arealentwicklungen direkt integriert werden. Die Umsetzung soll im Sinne einer «Daueraufgabe» mit der Siedlungsentwicklung resp. integriert in Sanierungs- und Umgestaltungsprojekte im öffentlichen Raum erfolgen.

Mögliche Angebote und Dienstleistungen bei Quartierdrehscheiben (es muss nicht überall alles angeboten werden):

Mobilitätsangebote und -dienstleistungen	Weitere Dienstleistungen / Angebote
<ul style="list-style-type: none"> – Bushaltestelle mit hoher Anzahl Ein-/Aussteiger – Veloabstellanlagen (teilweise gedeckt, ggf. abschliessbar, ggf. Velopumpstation, Ladeinfrastruktur für E-Bikes – Bike & E-Scooter Sharing, ggf. Cargobike-Sharing (inkl. Festlegung von Verbotszonen zum Abstellen) → Sicherstellung, dass normalerweise Fahrzeuge vor Ort vorhanden sind und Bündelung von Sharing-Fahrzeugen an Quartierdrehscheiben – CarSharing-Standort – ggf. Taxi-Stand (oder auch Rail-taxi «go») – Mobilitätsinformation (elektronische Anzeigetafel für Busse, Übersichtspläne etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> – Diverse Informationen / Stadtplan / Aushang für Flyer etc. / Gratiszeitung-Box – Entsorgungsstelle / Recycling / Abfall / Kleiderstation – Briefeinwurf – Paketdienst / 24h-Paketstation (Paketbox zum Abholen und Aufgeben von Paketen) / integrierter Abholservice → z.B. im Quartierladen – Einkaufsmöglichkeiten – Gastronomie / Verpflegung



Abbildung 5: Beispiel Quartierdrehscheibe «Trafikpoint Weinbergli, Luzern» (Quelle: www.trafiko.ch)

2.3 Handlungsbedarf und Massnahmen Abstimmung Siedlung + Verkehr

Auf diesem Teilkonzept basierend ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Bereich Abstimmung Siedlung und Verkehr:

- Aktualisierung / Überarbeitung von Planungsinstrumenten (Aktualisierung Richtplan, Teil Verkehr / Mobilität; Fuss-, Rad- und Wanderwegplan; Gemeindestrassenplan)
- Laufende Begleitung von Arealentwicklungen bezüglich Mobilität & Verkehr
- Umsetzung von Quartierdrehscheiben im Rahmen laufender Prozesse (Arealentwicklungen, Sanierungen / Umgestaltungen von öffentlichen Räumen etc.)

Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind im Bericht Massnahmen (Beilage A) folgende Massnahmenblätter aufgeführt:

	Nr.	Titel	Zuständigkeit
Abstimmung S+V	2.1	Koordination der Planungsinstrumente	Stadt Gossau
	2.2	Quartierdrehscheiben	Stadt Gossau / Private

Tabelle 1: Übersicht Massnahmenblätter Abstimmung Siedlung und Verkehr

3. Teilkonzept Fussverkehr

3.1 Einleitung

Um die Zielsetzungen für den Fussverkehr aus der Mobilitätsstrategie zu erreichen, soll das Fusswegnetz weiterentwickelt, ergänzt und attraktiviert werden, sodass alle wichtigen Quell- und Zielpunkte direkt, attraktiv und sicher miteinander verbunden sind. Ausserdem soll die Aufenthaltsqualität auf den Strassen für den Fussverkehr erhöht und die Sicherheit sowie das Sicherheitsempfinden gesteigert werden. Der Modalsplit-Anteil des Fussverkehrs soll prozentual gesehen auf dem heutigen Niveau von ca. 18% gehalten werden – unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklungen entspricht dies jedoch einer absoluten Zunahme der Personenbewegungen im Fussverkehr von heute 23'500 auf 28'000 Bewegungen pro Tag.

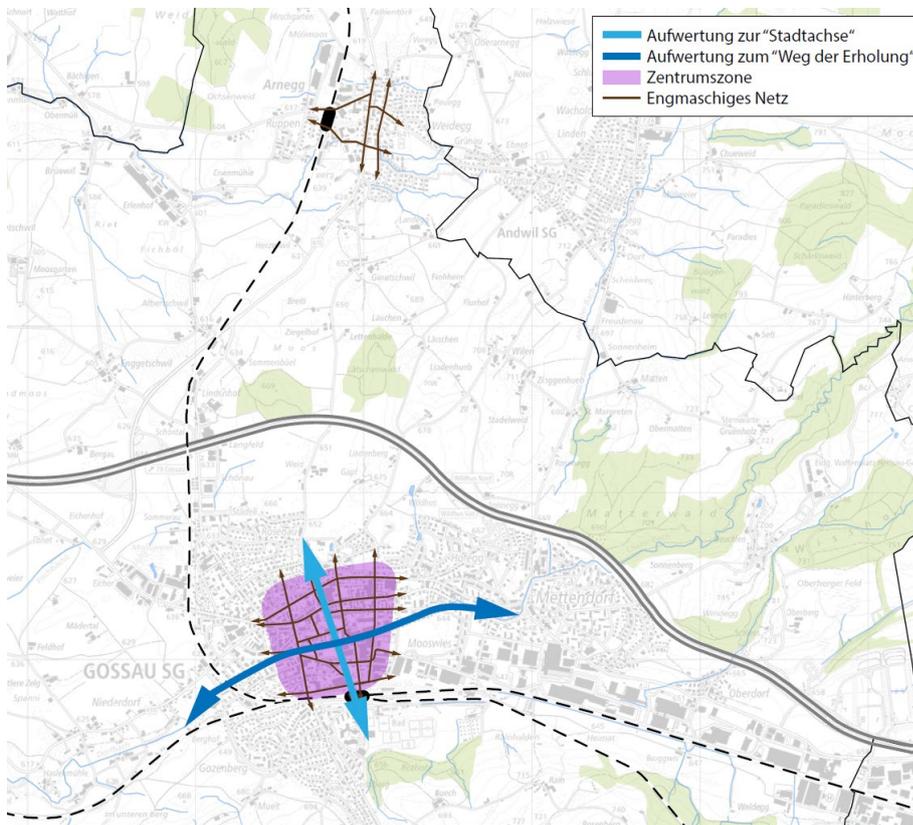


Abbildung 6: Strategieplan Fussverkehr – einige der Begriffe aus der Legende wurden mit der Erarbeitung des Teilkonzepts Fussverkehr angepasst (Quelle: Mobilitätsstrategie Gossau)

3.2 Teilkonzept Fussverkehr

Das Fusswegnetz umfasst einerseits das Alltagsnetz, welches möglichst flächendeckend und engmaschig das gesamte Siedlungsgebiet abdecken soll, andererseits aber auch das Freizeitnetz mit Wander- und Spazierwegen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Der Fokus beim GVK liegt beim Alltagsfussverkehr:

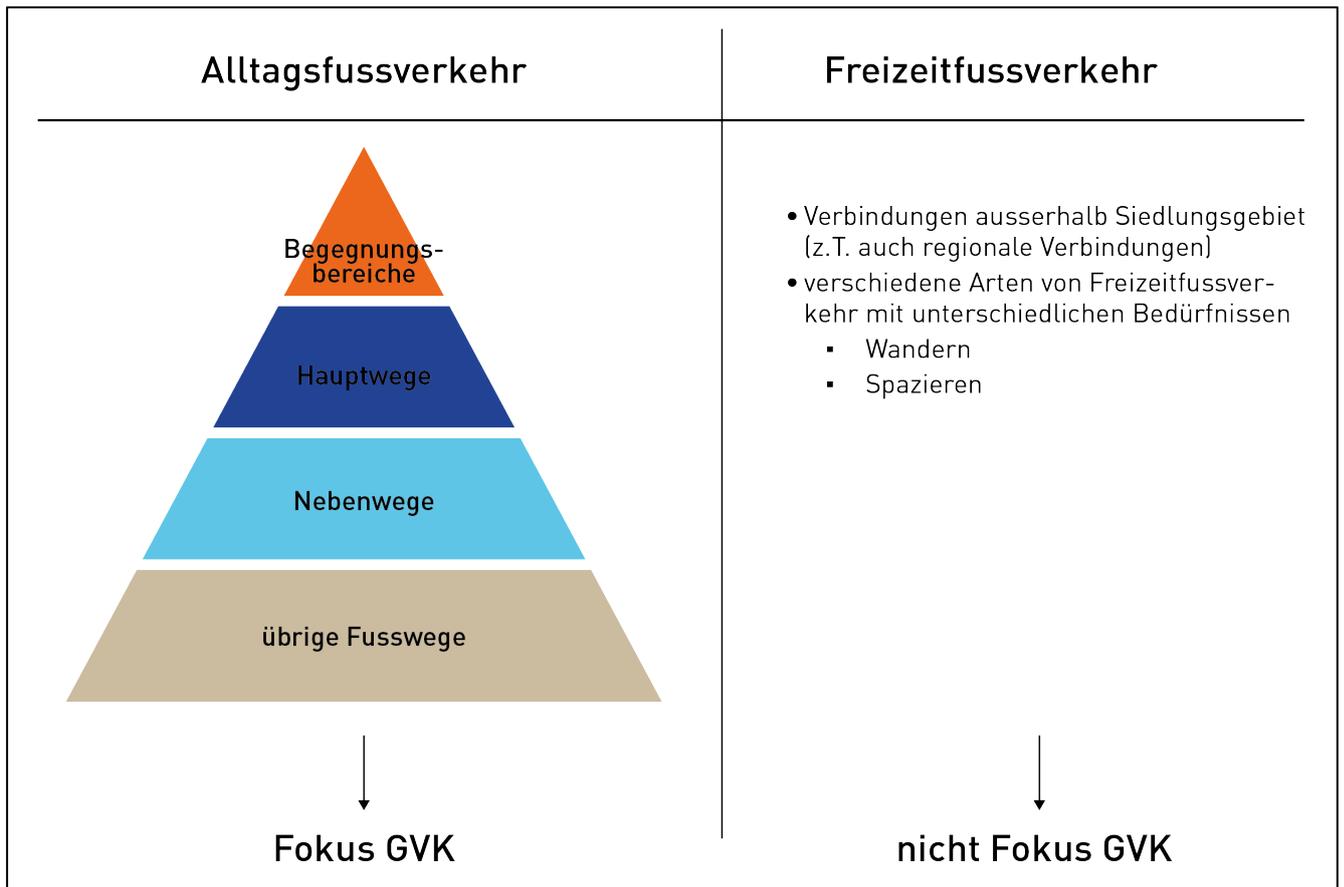


Abbildung 7: Struktur und Hierarchisierung des Fussverkehrsnetzes

Für das Fusswegnetz wird grundsätzlich zwischen verschiedenen Wegtypen unterschieden, für welche jeweils spezifische Standards gelten:

Bezeichnung	Zweck & Fokus	Merkmale	Unterhalt / Betrieb
Begegnungsbereiche	Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten	situationsspezifische Ausgestaltung, Koexistenz, niedrige (gefahrere) Geschwindigkeiten; Ausstattung mit Sitzgelegenheiten etc.; hindernisfrei begehbar	hohe Priorität
Hauptwege Fussverkehr	Verbindung aller wichtiger Zielorte und Begegnungsbereiche	hoher Standard bezüglich Komfort und Sicherheit, i.d.R. mit beidseitigen Trottoirs (oder Fusswege resp. Fuss-/Radwege); i.d.R. Vortritt für Fussverkehr bei Querungsstellen; hindernisfrei begehbar; hoher Standard bezüglich Schulwegsicherheit; mit Beleuchtung	hohe Priorität
Nebenwege Fussverkehr	ergänzende Fussverbindungen zwischen Quartieren	i.d.R. (einseitiges) Trottoir oder Mischverkehr bei Niedriggeschwindigkeitsregime oder Fusswege resp. Fuss-/Radwege; wenn möglich hindernisfrei begehbar; hoher Standard bezüglich Schulwegsicherheit; teilweise mit Beleuchtung	mittlere Priorität



Bezeichnung	Zweck & Fokus	Merkmale	Unterhalt / Betrieb
Übrige Fusswege innerhalb Siedlungsgebiet	alle weiteren Fussverbindungen (nicht ein-gezeichnet im Plan)	i.d.R. Mischverkehr bei Niedriggeschwindigkeitsregime oder (einseitiges) Trottoir oder Fusswege resp. Fuss-/Radwege; wenn möglich hindernisfrei begehbar; Schulwegsicherheit berücksichtigen; teilweise mit Beleuchtung	mittlere Priorität
Wanderwege, Freizeitwege	Freizeit	i.d.R. Fusswege resp. Fuss-/Radwege, ohne Beleuchtung, mit Signalisation	geringe Priorität

Tabelle 2: Standards Fusswege (Quelle: GVK Glarus Nord, Schneiter Verkehrsplanung AG; angepasst auf Gossau)

Zum Unterhalt gehört nebst Säuberung und Schneeräumung im Winter auch das regelmässige Zurückschneiden von Bepflanzung, auch auf den privaten Parzellen. Dies ist insbesondere für die Schulwegsicherheit (Sichtbarkeit der Kinder sowie gute Sichtverhältnisse für die Kinder auf deren Augenhöhe) von zentraler Bedeutung.

Aufgrund der vielfältigen Schulwege der Kinder (nach Hause, zu ausserfamiliären Betreuungsangeboten, zu schulischen Angeboten an anderen Schulstandorten, zu Freizeitangeboten, zu Freunden etc.) gehört letztlich praktisch das gesamte Fusswegnetz zum Schulwegnetz. Entsprechend sind flächendeckend die Anforderungen an sichere Schulwege sicherzustellen, insbesondere auf den vielbegangenen Haupt- und Nebenwegen und im direkten Umfeld von Schulstandorten (inkl. Kindergärten). Bei Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit wird empfohlen, auch die Schulen, die Eltern und die Kinder selbst einzubeziehen.

Neben einem flächendeckenden und sicheren Fusswegnetz ist es wichtig, dass zentrale und für das Stadtleben wichtige Achsen für den Fussverkehr aufgewertet werden. Der öffentliche Raum soll auf diesen Achsen mehr sein als eine blosser Verbindung. Diese Räume sollen so gestaltet werden, dass man sich begegnen, austauschen, aufhalten und erholen kann. Dementsprechend sollen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassenräume und des öffentlichen Raumes insgesamt insbesondere für den Fussverkehr erhöht werden.



Abbildung 8: links: Eigerplatz Bern, rechts: Bahnhofplatz Siders, beides Auszeichnungen beim Flaneur d'Or 2023 (Quelle: Flaneur d'Or)



Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Achse für den Fussverkehr und stellt die wichtige Verbindung zwischen dem Bahnhofsquartier und der Altstadt dar. Sie soll als belebte Stadtachse im Sinne einer «Promenade» aufgewertet und als attraktiver Begegnungsort etabliert werden. Die Zugänge zum Bahnhof als wichtiger Umsteigeknoten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie das Bahnhofsumfeld sollen ebenfalls aufgewertet werden, sodass ein städtischer Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Orientierungsmöglichkeit entsteht. In Richtung Norden stellt die Achse die Verbindung zum Ortsteil Arnegg sicher. Richtung Süden soll mittelfristig eine attraktive Unterführung die Anbindung an die südlichen Quartiere, die Hochschule und die Sportstätten verbessern.



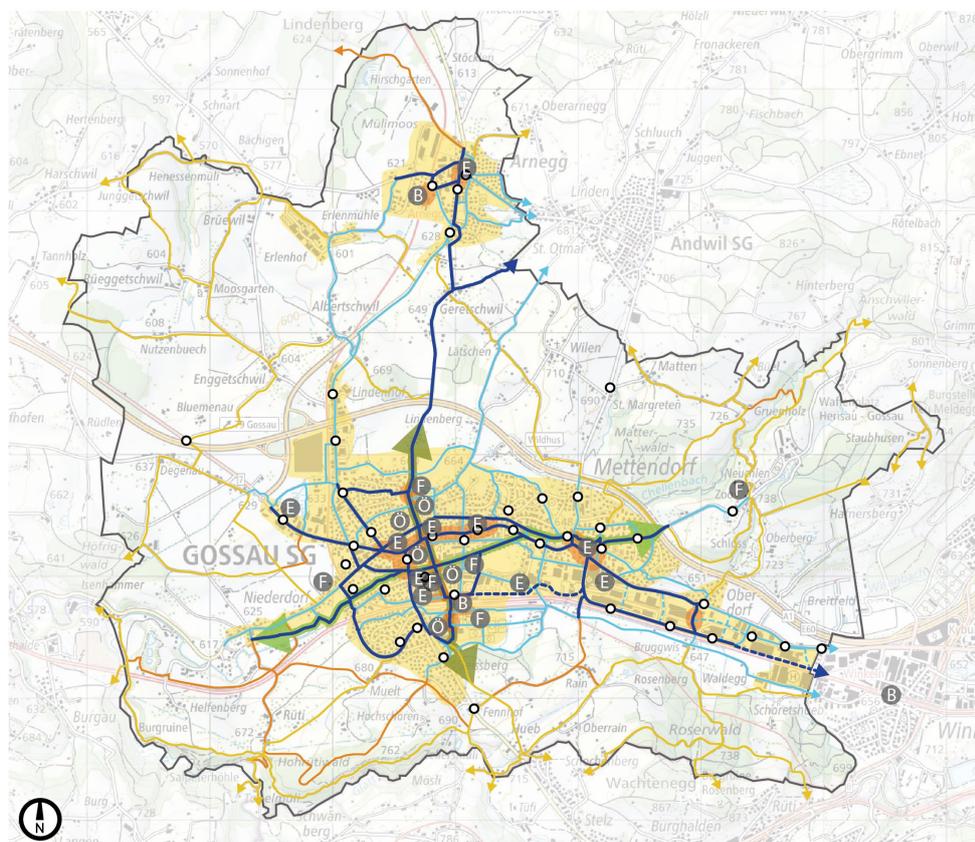
Skizze, BGK Bahnhofstrasse, Hager Partner AG 2022

Der «Weg der Erholung» entlang des Dorfbachs bildet neben der «Promenade» das zweite Kernelement des Fusswegnetzes. Diese Verbindung stellt eine wichtige Fusswegachse Richtung Mettendorf und Niederdorf dar und soll als grosszügige Flanierzone mit attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. Pocket Parks), wo möglich mit Zugang zum Wasser, aufgewertet werden. Ausserdem werden die Quartierstrassen aufgewertet und für den Fussverkehr attraktiviert.



Beispielbild Bachzugang, Colmar (Quelle: TBA Gossau, 2023)

Der Teilkonzeptplan Fussverkehr stellt das Hauptfusswegnetz, die Begegnungsbereiche sowie die Wanderwege dar. Das übrige Fusswegnetz innerhalb des Siedlungsgebiets ist flächig eingefärbt. Die Hierarchisierung des Fusswegnetzes und die Festlegung der Standards klärt die Vorgaben und Zielsetzungen für die Verwaltung bei der Bearbeitung von Projekten aber auch für Private, welche mit Fragen und Wünschen an die Stadt herantreten, indem nun abgestimmte und koordinierte Grundlage zur Verfügung steht.



Legende		
	Bestehend	Netzlücke
Hauptwege		
Nebenwege		
Freizeitwege		
Das „übrige“ Wegnetz wird hier nicht dargestellt.		
Begegnungsbereiche		
Promenade		
Weg der Erholung		
Festlegungen übergeordnet		
Wichtige Zielorte		
- Bahnhof		
- Einkaufen		
- Freizeit- / Sportanlage		
- öffentliche Nutzungen		
Bushaltestellen (nach Buskonzept 2026 Gossau)		

Abbildung 9: Teilkonzeptplan Fussverkehr (Plan als A3 im Anhang B1)

KONTEXPLAN AG
22066 / 27.03.2025 / SUD



Die Benützung von nicht motorisierten Scootern («Trottinette») ist grundsätzlich auf den Fussverkehrsinfrastrukturen zugelassen. Es gibt keine eigenen Infrastrukturen für Scooter und auch keine spezifischen Regelungen / Gesetze. Im Rahmen der Sensibilisierungs- und Kommunikationskampagne (vgl. Kap. 8) kann aber das korrekte Verhalten thematisiert und auf die gegenseitige Rücksichtnahme hingewiesen werden. Ausserdem kann im Rahmen der Schulwegsicherheit ebenfalls der Umgang resp. die Benützung der «Trottis» durch Kinder aufgegriffen werden (sowohl mit den Kindern als auch mit den Eltern als Kommunikationszielgruppe).

3.3 Handlungsbedarf und Massnahmen Fussverkehr

Auf diesem Teilkonzept basierend ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Bereich Fussverkehr:

- Schliessen von Netzlücken für ein möglichst flächendeckendes Fusswegnetz innerhalb des Siedlungsgebiets (vgl. Analyseplan im Teilbericht «Analyse und Mobilitätskonzept»)
- Umsetzung der Standards sowie Behebung von Schwachstellen in Bezug auf Verkehrssicherheit (vgl. Analyseplan im Teilbericht «Analyse und Mobilitätskonzept» sowie Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung im Agglomerationsprogramm)
- Gestalterische Aufwertung der beiden Achsen «Promenade» und «Weg der Erholung»

Für den Fussverkehr sind im Bericht Massnahmen (Beilage A) folgende Massnahmenblätter aufgeführt:

	Nr.	Titel	Zuständigkeit
Fussverkehr	3.1	Netzlücken im Fusswegnetz schliessen	Stadt Gossau /Kanton SG
	3.2	Schwachstellen im Fusswegnetz beheben	Stadt Gossau
	3.3	«Weg der Erholung»	Stadt Gossau
	3.4	«Promenade»	Stadt Gossau

Tabelle 3: Übersicht Massnahmenblätter Fussverkehr

4. Teilkonzept Veloverkehr

4.1 Einleitung

Der Veloverkehr hat ein grosses Verbesserungs- und Wachstumspotenzial, welches auch von übergeordneten Planungen gefördert wird: Die Gesamtverkehrsstrategie (GVS) des Kantons St. Gallen [6] beinhaltet für den Veloverkehr als Ziel, eine erhöhte Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen und der angrenzenden Räume in Siedlungsgebieten zu erreichen (4 Dimensionen der Netzqualität: sicher, attraktiv, zusammenhängend und komfortabel). Netzlücken sollen behoben und Velofahrenden mehr Raum zugesprochen werden. Velowegverbindungen sollen für den Alltags- und Freizeitverkehr optimiert werden. Auch der Richtplan der Stadt Gossau [4] sieht vor, den Veloverkehr im Sinne einer umweltgerechten und gesundheitsfördernden Mobilität zu stärken. Dabei ist einerseits auf die Veloinfrastruktur innerhalb von Gossau zu fokussieren, andererseits sind aber auch Angebote für den Velopendlerverkehr über die Stadtgrenze hinaus zu schaffen.

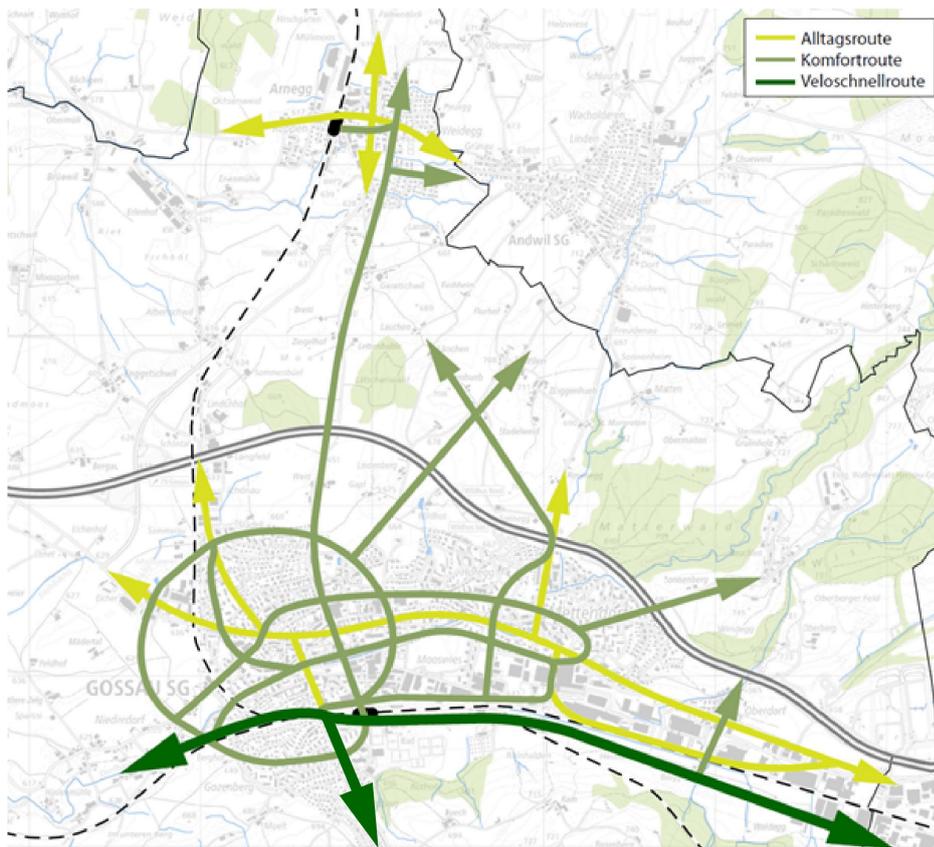


Abbildung 10: Strategieplan Veloverkehr – einige der Begriffe aus der Legende wurden mit der Erarbeitung des Teilkonzepts Veloverkehr angepasst (Quelle: Mobilitätsstrategie Gossau)



4.2 Teilkonzept Veloverkehr

Das Veloweggesetz verpflichtet Kantone und Gemeinden bis ins Jahr 2029 ein durchgängiges Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr zu planen und dieses innerhalb von 20 Jahren zu realisieren. Die Velowege müssen dabei zusammenhängend, durchgehend, direkt und sicher sein sowie alle wichtigen Orte erschliessen. Velowegnetze, die für den Alltag gedacht sind, liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten. Sie umfassen Radstreifen, Radwege, Strassen mit tiefem MIV-Aufkommen und niedrigem Geschwindigkeitsniveau, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen. Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und umfassen unter anderem signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen. Im GVK Gossau liegt der Fokus auf dem Alltagsveloverkehr.

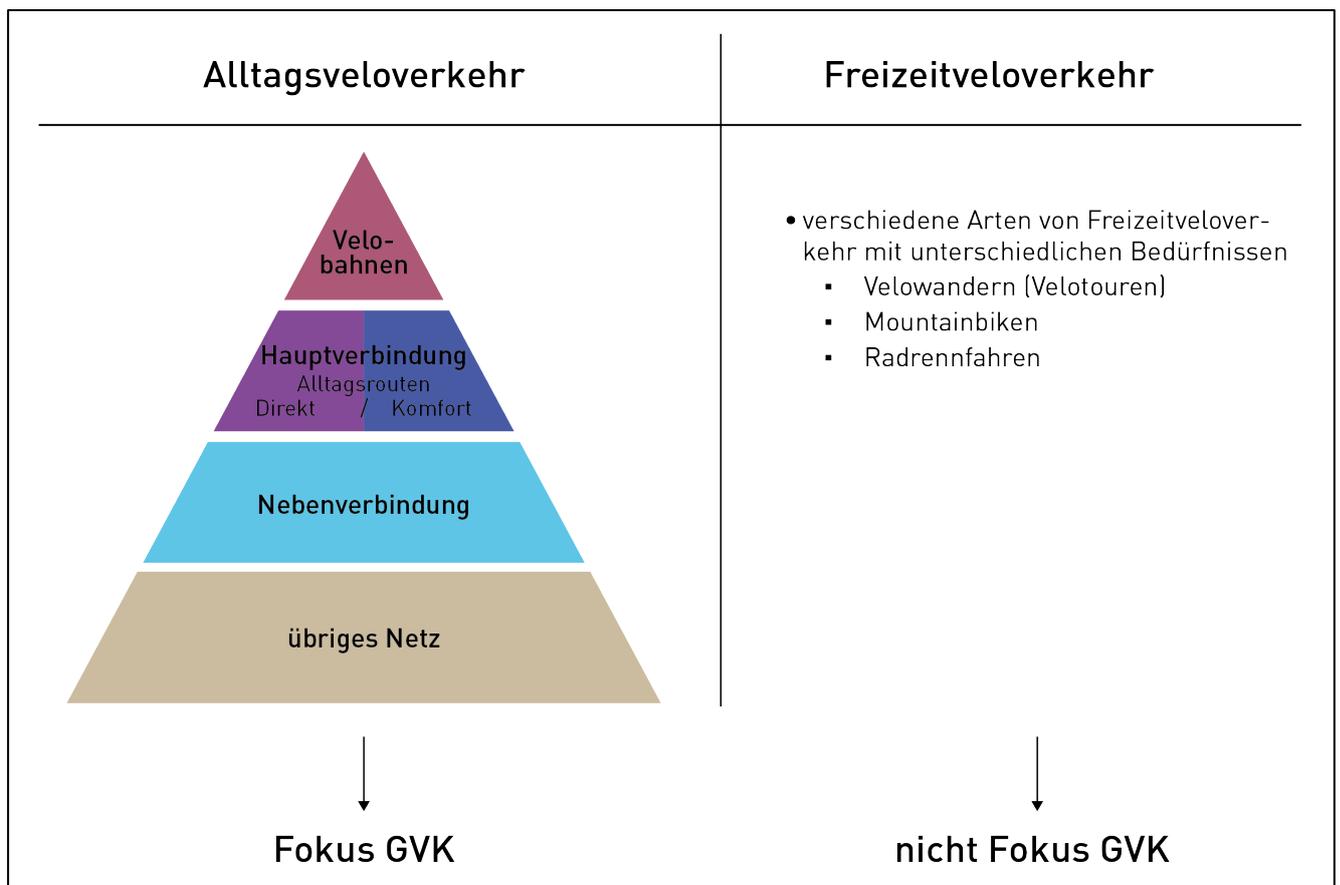


Abbildung 11: Struktur und Hierarchisierung des Velonetzes

Beim Velonetz für den Alltagsverkehr in Gossau wird grundsätzlich zwischen verschiedenen Routentypen unterschieden, für welche jeweils spezifische Standards gelten. Die Anforderungen an die Verkehrssicherheit sind bei allen Verbindungstypen zu erfüllen, insbesondere unter Berücksichtigung des zunehmenden E-Bike-Anteils. Dies gilt im Besonderen bei Querungsstellen und Knotenpunkten. Folgende Standards werden für die verschiedenen Routentypen angestrebt.

Bemerkung: Zum Unterhalt und Betrieb gehört nebst Säuberung und Schneeräumung im Winter auch das regelmässige Zurückschneiden von Bepflanzung, auch auf den privaten Parzellen für die Sicherstellung ausreichender Sichtweiten / -verhältnisse.



Bezeichnung	Zweck & Fokus	Standards	Unterhalt / Betrieb
Velobahnen	Regionale Verbindung; direkt, komfortabel, schnell	i.d.R. Veloweg (ggf. abgesetztes Fussgängerangebot) oder Velostrasse	Hohe Priorität
Hauptverbindung Direkt	Verbindung Ziel- und Quellorte entlang von Hauptstrassen; direkt, schnell	Innerorts i.d.R. Radstreifen, bei Niedriggeschwindigkeitsregime Mischverkehr; ausserorts i.d.R. kombinierter Rad- und Fussweg	Hohe Priorität
Hauptverbindung Komfort	Verbindung Ziel- und Quellorte abseits der Hauptstrassen; komfortabel, sicher	Innerorts i.d.R. Mischverkehr (in Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen), auch als «Velostrasse»; Radstreifen (bei Tempo 50 oder hohem MIV-Aufkommen); ausserorts Mischverkehr oder kombinierter Rad- und Fussweg	Hohe Priorität
Nebenverbindungen	Ergänzende Veloverbindungen zwischen Quartieren und umliegenden Ortschaften; komfortabel, sicher	Innerorts i.d.R. Mischverkehr (in Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen); Radstreifen (bei Tempo 50 oder hohem MIV-Aufkommen); ausserorts Mischverkehr oder kombinierter Rad- und Fussweg	Mittlere Priorität
Übriges Velonetz	alle weiteren Veloverbindungen (nicht eingezeichnet im Plan)	i.d.R. Mischverkehr	Geringe Priorität

Velobahnen

Die Velobahn ist eine direkte, komfortable und schnelle Verbindung, welche über die Gemeindegrenzen hinausgeht. Sie soll für alle Nutzergruppen attraktiv und sicher sein und möglichst wenig Unterbrüche aufweisen.



Abbildung 12: Beispiel einer Velobahn: Freigleis zwischen Horw/Kriens und Luzern (Kontextplan AG)

Da die Velobahnen einen sehr hohen Komfort bieten, sollen die Routenabschnitte jeweils als breiter Veloweg oder, vor allem dort, wo sie auf bestehenden Quartierstrassen geführt werden, als Velostrasse ausgebildet sein.



Hauptverbindung Direkt

Die Hauptverbindung Direkt stellt eine direkte und schnelle Verbindung dar, welche die Ziel- und Quellorte meist entlang der Hauptstrassen erschliesst. Aufgrund der Lage im Netz werden hier vorwiegend geübte Velofahrende angesprochen. Die Hauptverbindungen Direkt werden je nach Lage und Verkehrsaufkommen als Radstreifen, kombinierte Rad- und Fusswege oder im Mischverkehr ausgebildet.

Hauptverbindung Komfort

Auch die Hauptverbindungen Komfort verbinden die wichtigen Ziel- und Quellorte. Sie sprechen aber speziell jene Personen an, welche grossen Wert auf das subjektive Sicherheitsempfinden und die Umfeldgestaltung legen (zum Beispiel eher ungeübte Velofahrende, Kinder, «8- bis 88-Jährige»). Die Hauptverbindungen Komfort bilden ein gegenüber den Hauptstrassen rückwärtiges Netz und liegen grösstenteils auf Quartierstrassen und Strassen mit wenig motorisiertem Verkehr. Bei den Hauptverbindungen Komfort können für das Velo die gleichen Führungsformen wie bei der Hauptverbindung Direkt verwendet werden. Auch die Standards sind dieselben. Da diese Verbindungen nicht auf Hauptstrassen liegen, ist die Führung im Mischverkehr häufig möglich resp. zweckmässig und es ist auch die Velostrasse als Führungsform möglich. Der im Teilkonzeptplan gekennzeichnete «Veling» bildet ein Schlüsselement des Velonetzes und soll auf dem Standard «Hauptverbindung Komfort» eine sichere Verbindung aller Quartiere mit den wichtigen Ziel- / Quellorten ermöglichen.

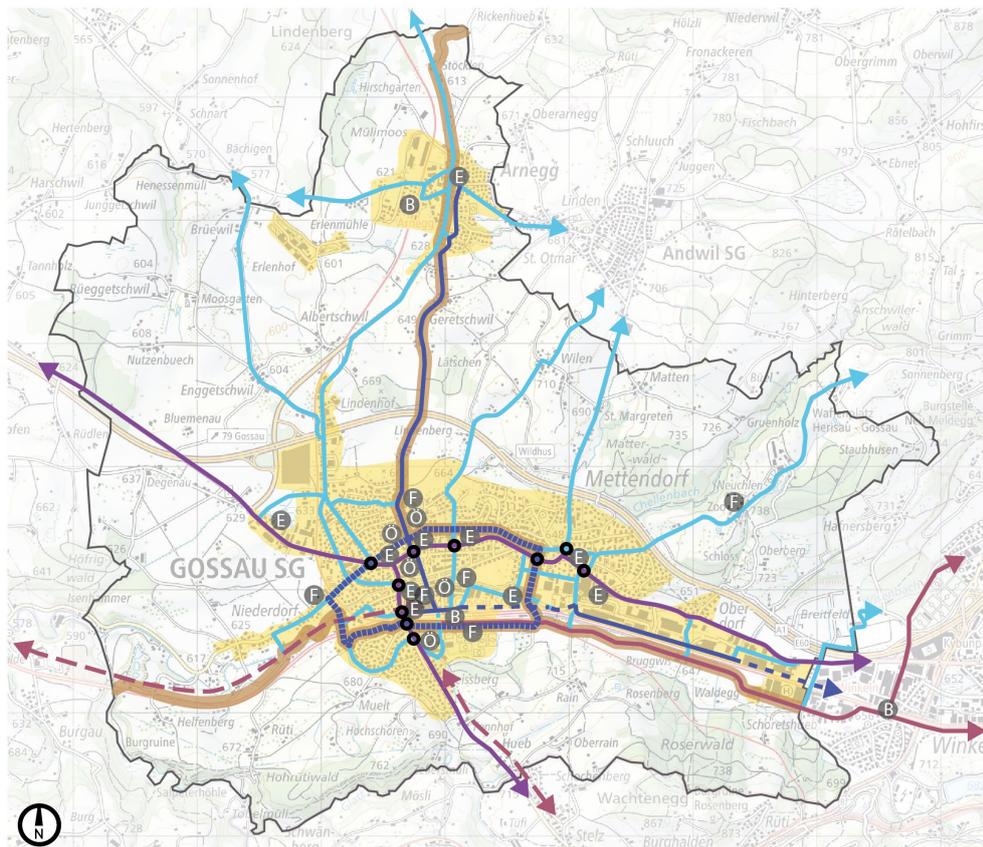
Nebenverbindungen

Die Nebenverbindungen ergänzen das Hauptverbindungsnetz mit weiteren Verbindungen zwischen verschiedenen Quartieren oder umliegenden Weilern und Ortschaften. Auch bei den Nebenverbindungen liegt das Augenmerk auf der hohen Sicherheit und dem Komfort. Sie liegen grösstenteils auf Quartierstrassen und Strassen mit wenig motorisiertem Verkehr. Deshalb ist die Führungsform meistens der Mischverkehr.

Teilkonzeptplan Veloverkehr

Der Teilkonzeptplan Veloverkehr stellt das nach Routentypen differenzierte Velonetz für den Alltagsverkehr dar. Ergänzt werden zudem die signalisierten Freizeitrouten von SchweizMobil.

Wie auch beim Teilkonzeptplan Fussverkehr, dienen der Teilkonzeptplan Veloverkehr mit der festgelegten Hierarchisierung und die Standards der Verwaltung als konsolidierte Grundlage bei der Bearbeitung von Projekten sowie gegenüber Anfragen und Anliegen von Privaten.



Legende	
Routen SchweizMobil	
Velobahnen	
Velobahnen langfristig	
Veloring Gossau	
Hauptverbindungen Direkt	
Hauptverbindungen Komfort	
Hauptverbindungen Komfort langfristig	
Nebenverbindungen	
Querungsstellen FFV auf Kantonsstrassen	
Siedlungsgebiet	
Wichtige Zielorte	
- Bahnhof	
- Einkaufen	
- Freizeit- / Sportanlage	
- öffentliche Nutzungen	

Abbildung 13: Teilkonzeptplan Veloverkehr (Plan als A3 im Anhang B2)

KONTEXTPLAN AG
22046 / 27.03.2025 / SUD

4.3 Ausbau Angebot Velo-Abstellplätze

Das Angebot von Abstellanlagen für den Veloverkehr bei den Bahnhöfen, bei anderen wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und bei weiteren Zielen der Verkehrsteilnehmenden (vgl. Teilkonzeptpläne Fuss- und Veloverkehr) soll bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die qualitativen Vorgaben orientieren sich an den einschlägigen VSS-Normen bzw. am Handbuch Veloparkierung des ASTRA und berücksichtigen auch die Bedürfnisse von Spezialvelos und deren Zubehör. Im Entwurf des Baureglements sind Vorgaben zur Veloparkierung vorgesehen. Ebenfalls stellt der Kanton Merkblätter zur Veloparkierung für verschiedene Nutzungen (Wohnbebauung, Bahnhöfe, usw.) zur Verfügung. Diese bilden einen zusammenfassenden Überblick zu den Anforderungen der Veloparkierung im Kontext der jeweiligen Nutzung.

Im öffentlichen Raum sollen an allen wichtigen Quell- / Zielorten qualitativ hochwertige Veloabstellplätze in grosszügiger Anzahl zur Verfügung gestellt werden, darunter auch solche mit Lademöglichkeiten für E-Bikes. Dabei liegt der Fokus auf Standorten mit Nachfrage-Potenzial, Entwicklungsmöglichkeiten und hohen Nutzungsfrequenzen. In einer Studie zu Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen (2020, [7]) wurde das Nachfrage-Potenzial eingeschätzt. Wichtige Grundlagen sind zudem die geplante Angebotsentwicklung im Bereich ÖV (vgl. Kap. 5.3.6) und der Aufbau von Quartierdrehscheiben (vgl. Kap. 2.2.4).



Die genannten Grundlagen ermöglichen eine Priorisierung der zu behandelnden Standorte für Velo-Abstellplätze. In erster Priorität sind die Veloabstellanlagen an den Bahnhöfen Gossau und Arnegg, entlang der wichtigen Buslinien (z.B. Haltestelle Migros-Markt, Mettendorf, Eichen), im Zentrumsbereich (z.B. Gerbhof, Post, Stadtverwaltung) und bei den grossen Schulen (Oberstufen, PH, Gymnasium) auszubauen.

Weitere Bushaltestellen mit gewissem Nachfrage-Potenzial (z.B. Herisauerstrasse, Langfeld, Geretschwilerstrasse) sowie weitere Standorte (vor allem in Kombination mit Quartierdreh scheiben, wie z.B. Freibad Gossau) sind mit zweiter Priorität zu bearbeiten.

4.4 Handlungsbedarf und Massnahmen Veloverkehr

Auf diesem Teilkonzept basierend ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Bereich Veloverkehr:

- Realisierung des Velorings als Basis für das innerstädtische Velonetz
- Realisierung von Velobahnen für den regionalen Pendlerverkehr in Richtung St. Gallen, Herisau und Flawil
- Aufwertung der Hauptverbindungen Direkt und Komfort bezüglich Sicherheit und Attraktivität
- Sichere und attraktive Querungsstellen für den Veloverkehr über die Hauptverkehrsstrassen
- Ausbau der Veloabstellplätze im öffentlichen Raum

Die bestehende Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung aus dem Agglomerationsprogramm bilden dabei eine zentrale Grundlage.

Für den Veloverkehr sind im Bericht Massnahmen (Beilage A) folgende Massnahmenblätter aufgeführt:

	Nr.	Titel	Zuständigkeit
Veloverkehr	4.1	Velobahnen	Region / Stadt Gossau
	4.2	Hauptverbindungen Direkt	Stadt Gossau / Kanton SG
	4.3	Hauptverbindungen Komfort	Stadt Gossau
	4.4	Veloabstellplätze im öffentlichen Raum	Stadt Gossau
	4.5	Umsetzung Veloring	Stadt Gossau

Tabelle 4: Übersicht Massnahmenblätter Veloverkehr



5. Teilkonzept öffentlicher Verkehr

5.1 Einleitung

Dem ÖV kommt in der Mobilitätsstrategie Gossau eine hohe Bedeutung zu: Zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr soll er den gesamten zu erwartenden Verkehrszuwachs der Stadt Gossau bewältigen. Dies bedeutet bis 2040 ungefähr eine Verdoppelung der ÖV-Nachfrage (Steigerung von 9% auf 16% ÖV-Anteil am Modalsplit entspricht einer Zunahme von heute ca. 12'000 auf künftig ca. 23'000 ÖV-Personenbewegungen pro Tag).

Ein Teil dieser zusätzlichen Nachfrage kann durch die Bahn bewältigt werden, welche allerdings bis mindestens 2035 nur unwesentlich ausgebaut wird. Somit kommt dem Busnetz in der Stadt Gossau eine Schlüsselrolle zu: Es muss genügend Kapazität bereitgestellt werden, um die erwartete Verkehrszunahme zu bewältigen, und das Angebot muss so attraktiv gestaltet werden, dass der ÖV-Anteil beim Modalsplit tatsächlich gesteigert werden kann. Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs ist aufgrund der beschränkten Verkehrsfläche auch von der Verkehrsbelastung des MIV abhängig (vgl. Kap. 7.2, Verkehrsmanagement).

Das Agglo-ÖV-Konzept zeigt auf, dass ein attraktives ÖV-Angebot in den Nebenzentren vor allem dort möglich ist, wo die Nachfrage auf Hauptkorridore gebündelt wird; diese wurden deshalb in der Strategie als wesentlicher Baustein des zukünftigen Agglo-ÖV-Angebotes festgelegt und bilden auch das Kernelement bei der Weiterentwicklung des ÖV in Gossau.

Beim ÖV besteht in der Stadt Gossau seit einigen Jahren hoher politischer Druck: Veränderungen im ÖV-Angebot wurden ans vorliegende GVK gekoppelt, um sie in die gesamtverkehrlichen Entwicklungen einzubetten. Aufgrund der Verzögerungen im GVK-Prozess wurde entschieden, basierend auf der Mobilitätsstrategie den Themenbereich ÖV zeitlich zu priorisieren und zeitlich parallel zur Erarbeitung des GVK, aber inhaltlich koordiniert ein bereits vertieftes Buskonzept auszuarbeiten. Das «Buskonzept kurzfristig» basiert auf den nachfolgenden Grundsätzen und Stossrichtungen. Erste Elemente (Quartierbuslinie 150) werden voraussichtlich im Dezember 2025 umgesetzt, sofern die notwendige Haltestelleninfrastruktur bereitgestellt werden kann. Die Anpassung der Linien 151/159 wurden vom Stadtparlament an den Stadtrat zurückgewiesen. Alternative Lösungsvorschläge werden derzeit durch das AöV und die Stadt entwickelt.

5.2 Teilkonzept öffentlicher Verkehr (ÖV)

Langfristiges Ziel ist ein 10'- bis 15'-Takt auf allen Hauptkorridoren. Auf dem besonders potenzialstarken West-Korridor zwischen Winkeln und Gossau (ASGO) ergänzen sich zwei Busachsen und ergeben damit eine weitere Taktverdichtung.

Die Buslinien auf den Hauptkorridoren werden ergänzt durch die Regionallinien nach Oberbüren und Andwil, welche je nach SBB-Anschlusslage eine Taktlage eines Hauptkorridors übernehmen oder überlagert fahren.



Die Stadtquartiere werden durch zusätzliche Angebote an den Bahnhof und das Zentrum angebunden. Die Betriebsart dieser Angebote ist zu gegebenem Zeitpunkt zu klären (reguläre Buslinien, Bedarfslinien oder Rufbus).

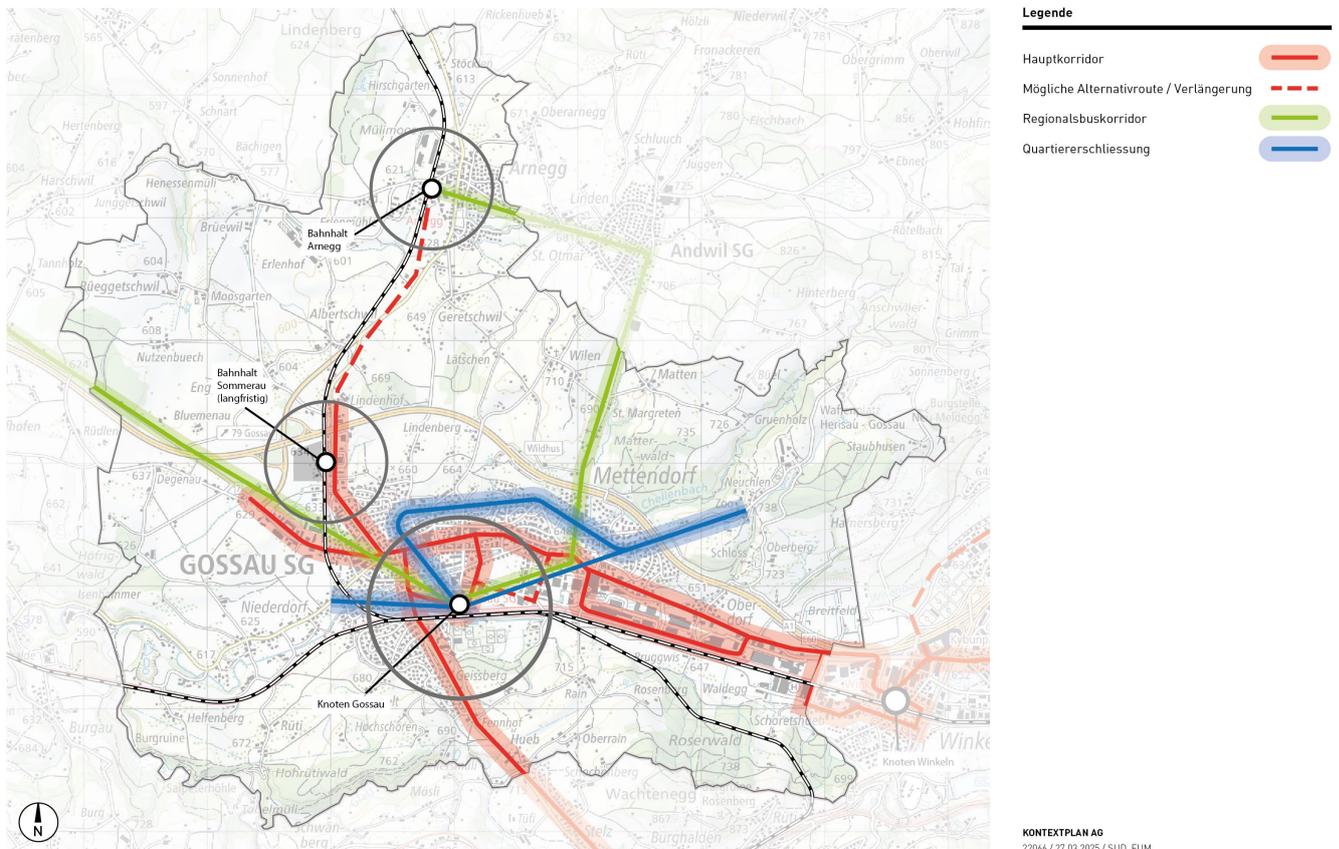


Abbildung 14: Teilkonzeptplan ÖV (Plan als A3 im Anhang B3)

Nachfolgend werden die einzelnen Konzeptelemente vertieft erläutert.

5.3 Angebotselemente ÖV

5.3.1 Starke Hauptkorridore und Potentiale

In der Stadt Gossau eignen sich grundsätzlich vier starke Achsen als Hauptkorridore:

- Die Achse Bahnhof/Zentrum–Mettendorf–ASGO–Winkeln (–St. Gallen) (ASGO)
- Die Achse Bahnhof/Zentrum–Sommerau (Bischofszellerstrasse)
- Die Achse Bahnhof/Zentrum–Eichen (Wilerstrasse).
- Die Achse Bahnhof/Zentrum–Herisau (Herisauerstrasse)

Entlang der starken Hauptkorridore ist ein grösserer Marktanteil möglich, in dem mit einem dichteren Angebot mit leistungsfähigen Fahrzeugen dank möglichst direkter Linienführung (z.B. direkte Bedienung der Arena ohne



Schlaufenfahrt in Winkeln) zuverlässige und konkurrenzfähige Reisezeiten angeboten werden können.

Allerdings sind die Potentiale auf den vier Korridoren stark unterschiedlich; und ebenso existieren Gebiete, welche durch diese Korridore nicht vollständig erschlossen sind (insbesondere die Quartiere Büel/Niederdorf, Rosenau sowie Hofegg / Mettendorf Nord).

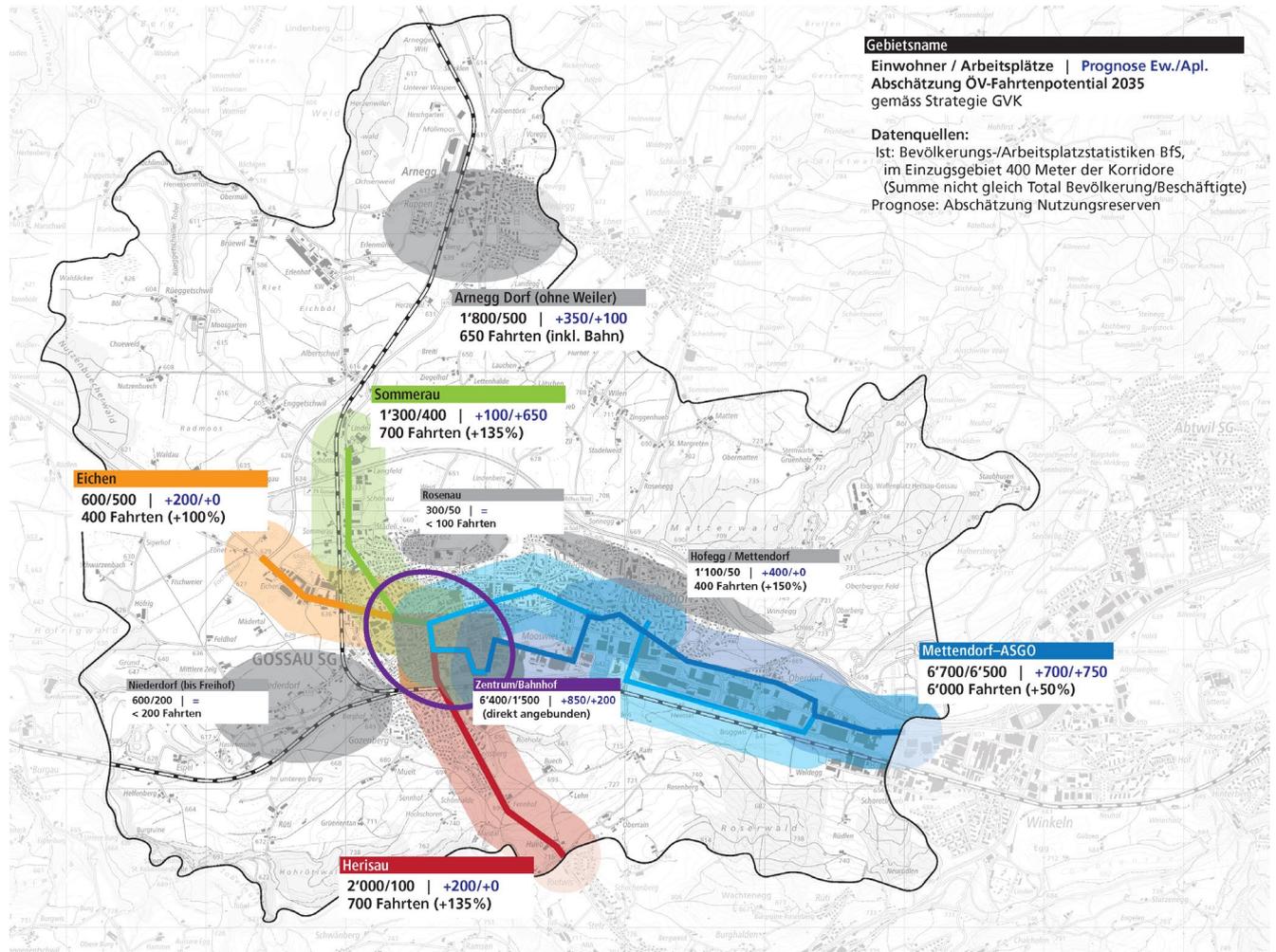


Abbildung 15: Potenzialabschätzung ÖV (Quelle: asa ag)

Basierend auf der Potentialabschätzung in der Abbildung 16 wurden für die vier Hauptkorridore folgende Angebotsdichten als Ziel festgelegt:

- 8 stündliche Kurse pro Richtung auf der ASGO-Achse (blau)
- 4-6 stündliche Kurse pro Richtung auf der Achse Bischofszellerstrasse (grün)
- je 4 stündliche Kurse pro Richtung auf den Achsen Herisauerstrasse (rot) und Wilerstrasse (gelb)

Diese können entweder mit einer einzelnen Linie im entsprechenden Takt oder aber durch Überlagerung mehrerer Linien erreicht werden, wozu auch Regionalbusse einbezogen werden können.



5.3.2 Anschlüsse

Bei vier stündlichen Kursen wird es mit den aktuellen Bahn-Fahrplanzeiten nicht möglich sein, einen sauberen Takt anzubieten und gleichzeitig mit jedem Kurs attraktive Anschlüsse anzubieten. Langfristig soll am Bahnhof aber ein systematischer, viertelstündlicher Knoten angestrebt werden, in dem die Buslinien untereinander Anschlüsse bieten. Ähnlich starke Achsen (beispielsweise Herisau–Eichen und ASGO–Sommerau) sollen als Durchmesserlinien ausgestaltet werden.

Sind mit einem solchen System auch langfristig nicht alle prioritären Anschlüsse zu erreichen, können die Regionalbusse aus dem städtischen Viertelstundentakt geschoben werden, um zusätzliche Anschlüsse anzubieten. Eine solche Möglichkeit wird mit der folgenden Grafik visualisiert, wobei auch andere Verteilungen möglich sind:

Hauptkorridor im 15-Minuten-Takt
Überlagernder Regionalbus mit S-Bahn-Anschluss

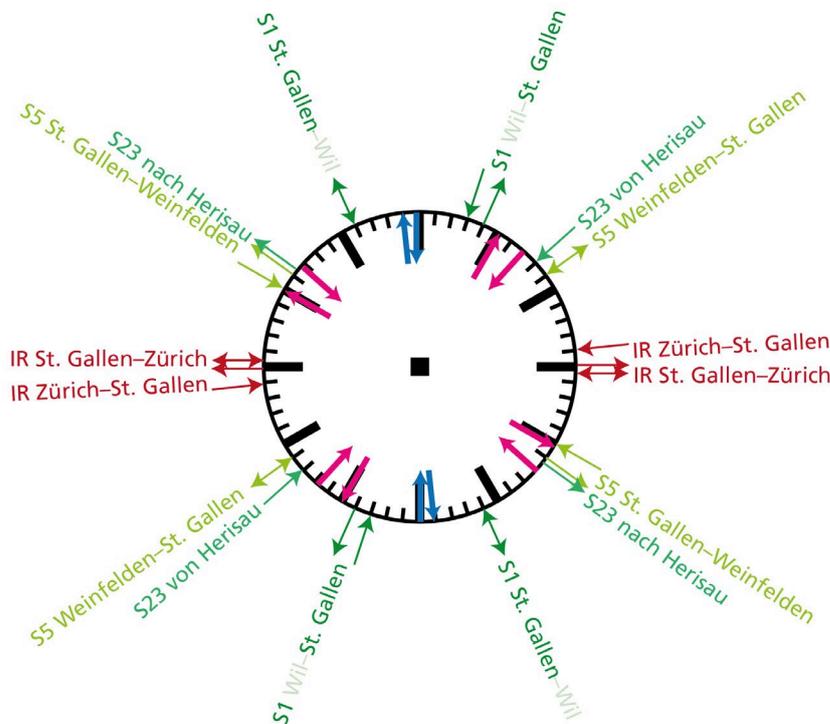


Abbildung 16: Übersicht Anschlüsse Bus-Bahn am Bahnhof Gossau (Quelle: asa ag)

5.3.3 Besonderheiten im Korridor Gossau–Winkeln

Im Korridor Gossau–Winkeln gilt aktuell ein sehr attraktives Angebot mit einem 10-Minuten-Takt. Dieses soll langfristig auf zwei überlagerte 15-Minuten-Takte mit unterschiedlichen Linienführungen angepasst werden – wobei eine Linie direkt zum Bahnhof Gossau verkehrt, während die andere das Zentrum von Gossau bedient. Auf den gemeinsamen Abschnitten resultiert so ein 7.5-Minuten-Takt.



Allerdings bedeutet dieses Fahrplankonzept auf den Abschnitten ohne Überlagerung längere Wartezeiten gegenüber heute zwischen zwei Fahrten, was eine höhere Fahrplanstabilität bedingt (→ ansonsten muss für gesicherte Anschlüsse ein Bus 15 statt 10 Minuten früher erreicht werden). Eine hohe Fahrplanzuverlässigkeit und damit eine hohe Bahnanschlusssicherheit ist in Gossau nur mit einer deutlich verbesserten Busbevorzugung mittels verschiedener Massnahmen möglich (vgl. Teilkonzept Verkehrsmanagement Kap. 7.2).

Solange die Fahrplanstabilität nicht sichergestellt werden kann, bleibt die Linie 151 im 10-Minuten-Takt bestehen. Eine direkte Anfahrt des Bahnhofs Gossau aus dem ASGO-Gebiet durch eine bestehende oder neue Buslinie ist für stabile Anschlüsse Bahn-Bus zu prüfen. Der fehlende 15-Minuten-Takt am Bahnhof Winkeln bringt dort aktuell wenige gute Umsteigemöglichkeiten mit sich. Die Stärkung des Bahnhofs Winkeln als Umsteige-Hub ist damit noch nicht realistisch. Aus Sicht der Stadt Gossau soll bis zur Einführung des 15-Minuten-Taktes der S-Bahn auf die Schlaufe Winkeln verzichtet werden.

5.3.4 Quartiererschliessung

Für die bessere Erschliessung der Quartiere, die nicht durch Hauptkorridore abgedeckt sind, sind zusätzliche Angebote vorgesehen. Eine Abklärung, ob sich ein Linienverkehr für diese zusätzlichen Quartiere rechnet, ist in Abhängigkeit der technischen Entwicklung und der ersten Erfahrungen aus dem «Buskonzept kurzfristig» durchzuführen; denkbar sind alternativ reduzierte Linienangebote («Einkaufsbus»), Bedarfsangebote oder ein Ruftaxi-System, perspektivisch auch mit automatischen Fahrzeugen, falls sich in diesem Bereich umsetzbare Lösungen ergeben. Diese Linien sind in erster Linie als so genannte «Mobilitätsvorsorge» zu betrachten, welche die Zugänglichkeit des ÖV für diejenigen Reisenden sicherstellen, welche nicht ohne Weiteres einen Fussweg von 500 Metern zurücklegen oder ein Velo benutzen können. Der Beitrag solcher Linien zum Modal Split ist allerdings gering, da diese aufgrund der geringen Potentiale kaum in genügendem Takt angeboten werden können, um einen wesentlichen Umsteigeeffekt zu erzielen.

5.3.5 Haltestellen

Haltestellen sind Warte- und Aufenthaltsräume und sollen attraktiv ins Siedlungsgebiet eingebunden sein und im Idealfall als Begegnungsräume funktionieren.

Der behindertengerechte Ausbau der bestehenden Haltestellen-Infrastruktur ist aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in den nächsten Jahren abzuschliessen und nicht Teil des GVK.

Die bestehenden Haltestellen sind insbesondere im Gebiet Mettendorf vertieft zu überprüfen; zusätzliche Haltestellen entlang der Kantonsstrasse (zum Beispiel Höhe Schulhausstrasse) sollen den östlichen Teil des Mettendorfs besser erschliessen und ebenso die Zugänglichkeit aus dem ASGO-Gebiet zur Kantonsstrasse verbessern. Ausserdem ist für die bestehende Haltestelle Mettendorf längerfristig eine Verschiebung an die Kantonsstrasse prüfenswert, um die Fahrt von Gossau ins Mettendorf zu beschleunigen bzw. auch für beschleunigte Buslinien einen Halt an dieser Knotenhaltestelle zu ermöglichen.



Zusätzliche Haltestellen werden in erster Linie für die Quartierlinien notwendig sein. Deren Standorte sind auf die in der Detailplanung erarbeiteten Linieneinführungen abzustimmen.

5.3.6 Langfristige Netzentwicklung

Das «Buskonzept kurzfristig» bildet die nächsten Ausbauschritte im Busnetz ab. Zusätzlich sind aber bereits auch die mittel- und langfristigen Weiterentwicklungen des Busangebots zu planen.

Zudem ist für die ÖV-Entwicklung insbesondere die Taktharmonisierung im S-Bahn-System relevant, um die heutigen Hinketakte zu eliminieren. Gossau braucht für einen starken ÖV gute Anschlüsse sowohl an den Fernverkehr wie auch an die S-Bahn. Ein drittes Gleis zwischen Gossau und St. Gallen ist notwendig, um betriebliche Flexibilität und Zuverlässigkeit zu erhalten. Es ist deshalb von grosser Bedeutung, diese Infrastrukturmassnahme in den nächsten Ausbauschritt des Bundes (STEP 2040/45) aufzunehmen. Bereits jetzt sind zudem die Flächen für einen entsprechenden Gleisausbau verbindlich zu sichern und die Projektierung voranzutreiben, sodass eine möglichst zeitnahe Realisierung vorbereitet ist.

Ebenfalls vertieft zu prüfen ist eine neue S-Bahnhaltestelle «Sommerau». Damit diese Massnahme ggf. in den STEP 2040/45 aufgenommen werden kann, sind vertiefte Potenzial- und Machbarkeitsabklärungen vorzunehmen.

5.4 Handlungsbedarf und Massnahmen ÖV

Auf diesen Teilkonzeptüberlegungen basierend ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Bereich ÖV:

- Umsetzung des «Buskonzepts kurzfristig» inkl. notwendiger Infrastrukturmassnahmen (u.a. neue Haltestellen)
- Umsetzung eines umfassenden Verkehrsmanagement inkl. Busbevorzugungen für die Verbesserung der Fahrplanstabilität
- Weiterentwicklung des ÖV-Angebots gemäss dem langfristigen ÖV-Konzept

Für den ÖV sind im Bericht Massnahmen (Beilage A) folgende Massnahmenblätter aufgeführt:

	Nr.	Titel	Zuständigkeit
ÖV	5.1	«Buskonzept kurzfristig»	Kanton SG
	5.2	Mittel-/Langfristige ÖV-Massnahmen	Kanton SG

Tabelle 5: Übersicht Massnahmenblätter ÖV



6. Teilkonzept MIV (Motorisierter Individualverkehr)

6.1 Einleitung

Aufgrund der Zielsetzungen in der Mobilitätsstrategie geht es im Teilkonzept MIV einerseits um die Strukturierung des Strassennetzes und gute Integration des MIV in die Siedlungsstrukturen sowie andererseits um die Gewährleistung der Funktionalität des Strassensystems. Innerhalb des Siedlungsgebiets geht es dabei einerseits um die Bündelung und Lenkung des MIV auf die Hauptachsen und deren gesamtheitliche Gestaltung und andererseits um die Schaffung von verkehrsberuhigten Quartierkammern. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit und Attraktivität des Zentrums für das Gewerbe soll zudem das Parkraummanagement weiterentwickelt werden. Wichtig ist auch der Blick in die fernere Zukunft: Zu gegebenem Zeitpunkt sind langfristige Netzergänzungen erneut zu prüfen.

6.2 Teilkonzept MIV

Der MIV ist und bleibt ein zentraler Bestandteil der Gossauer Mobilität. Gemäss Mobilitätsstrategie soll das MIV-Aufkommen stabilisiert werden – das heisst, es wird weiterhin viel MIV auf den Strassen von Gossau geben. Im Fokus steht deshalb umso mehr die siedlungsverträgliche Integration und Abwicklung des MIV innerhalb des Siedlungsgebiets. Basis hierfür bildet die konsequente Bündelung des MIV auf den Hauptachsen und die Bildung von Quartierkammern, welche von Durchgangsverkehr geschützt werden und deren Strassennetz eine hohe Verkehrssicherheit und Wohnumfeldqualität aufweisen. Damit das MIV-Verkehrsaufkommen nicht weiterwächst, ist dringend auf publikumsintensive Nutzungen an peripheren Anlagen (z.B. Einkaufsnutzungen) zu verzichten. Eine zentrale Anordnung solcher Nutzungen ergibt viel kürzere Wege, die wiederum vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden (vgl. 2.2.1).

Innerhalb der Quartierkammern gilt flächendeckend Niedriggeschwindigkeit (i.d.R. Tempo-30-Zonen). Die Strassenräume sollen gestalterisch aufgewertet werden, wobei die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs priorisiert, insbesondere auch unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit und der Aufenthaltsqualität. Heute gibt es auf mehreren Quartierachsen ein beträchtliches Aufkommen an «Schleichverkehr», der das Zentrum von Gossau umfährt. Dies führt auf den Quartierstrasse, aber v.a. auch bei den Einmündungen oder sogar Überquerungen der Hauptachsen (z.B. Post-/Herisauer-/Ringstrasse oder Ring-/Geren-/Wilerstrasse) zu gefährlichen Situationen und Beeinträchtigungen des Verkehrsgeschehens. Mehrere dieser Knoten gelten als Unfallschwerpunkte. Dazu gehören Herisauer- / Poststrasse, Mooswies-/St.Gallerstrasse und Geren-/ Wilerstrasse. Unfallhäufungen gibt es entlang der Wilerstrasse im Gebiet Eichen, entlang der St. Gallerstrasse im Zentrum, entlang der Quellenhofstrasse in Knotenbereichen und entlang der Herisauerstrasse südlich der Geleise. Der Schleichverkehr reduziert auf den betroffenen Achsen zudem die Attraktivität und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Mit der Bündelung des MIV auf den Hauptachsen und der Bildung



der Quartierkammern sollen, u.a. auch in Abstimmung mit dem Verkehrsmanagement (vgl. Kap. 7.2), diese Schleichwege künftig reduziert bzw. unterbunden werden.

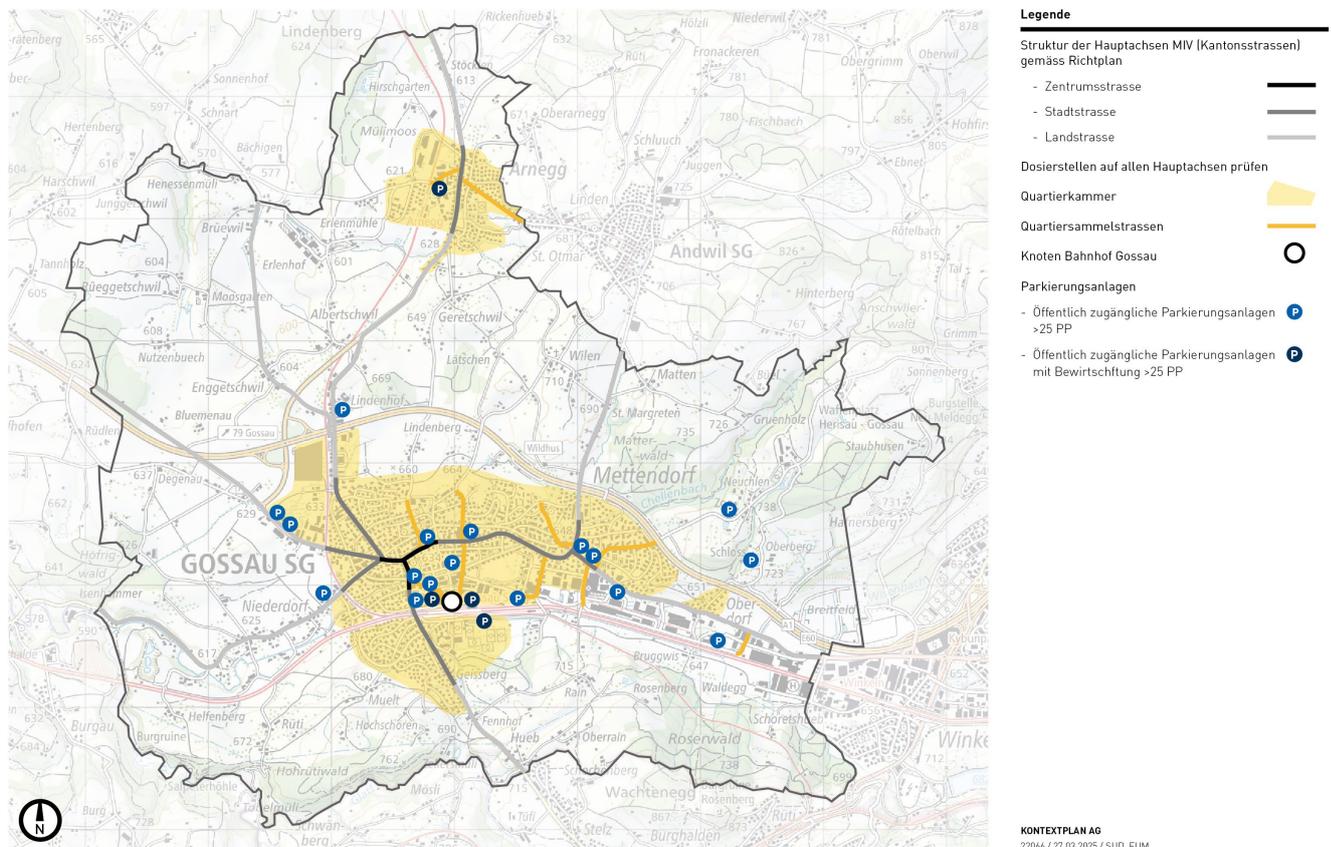


Abbildung 17: Teilkonzeptplan MIV (Plan als A3 im Anhang B4)

6.3 Güterverkehr (Strasse)

Derzeit weist das Zentrum der Stadt Gossau ein beträchtliches Schwerverkehrsaufkommen auf: Viele LKW-Fahrer benützen die Autobahnausfahrt Gossau und die Durchfahrt des Zentrums als Erschliessung für die gewerblichen Nutzungen im ASGO-Gebiet. Dieses liegt zwar auch sehr nahe am Autobahnanschluss St. Gallen – Winkeln, jedoch würde das für den Schwerverkehr in/aus Richtung Westen höhere LSWA-Abgaben bedeuten. Zusätzlich belasten weitere LKWs aus umliegenden Regionen mit Ziel/Quelle ASGO die Hauptachsen (z.B. von Norden über die Bischofszellerstrasse – oder das Zentrum umfahrend über die Weidegg-/Andwilerstrasse). Letztere sind schwierig anderweitig zu lenken, der Autobahn-bezogene LKW-Verkehr aus dem ASGO-Gebiet ist jedoch möglichst aus dem Zentrum von Gossau wegzubringen, um die Wohn- und Lebensqualität der angrenzenden Areale (insbesondere in den Nacht- und frühen Morgenstunden), aber auch die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Eine konsequente Lenkung des Schwerverkehrs auf den Anschluss St. Gallen – Winkeln kann mit entsprechenden Abbiegegebots- und -verboten für LKWs erreicht werden (vgl. Verkehrsmanagement im Kap. 7.2).

Für die Organisation des Güterverkehrs auf der «letzten Meile» (z.B. Anlieferung Gewerbe im Zentrum oder Paket-Zustellung an Private) sind derzeit viele Systeme und Lösungsansätze in Diskussion und Entwicklung, die längerfristig auch für Gossau attraktiv sein können. Insbesondere dezentrale Paketboxen



(z.B. kombiniert mit Quartierdrehscheiben, vgl. 2.2.4) bilden hier einen wichtigen Baustein.

6.4 Parkraummanagement

Parkraummanagement umfasst das gezielte Steuern und Lenken der zur Verfügung stehenden öffentlichen sowie öffentlich zugänglichen Parkieranlagen, einerseits in Bezug auf die Anzahl allgemein, aber auch in Bezug auf deren Bewirtschaftung. Dabei gibt es verschiedene zeitliche und monetäre Bewirtschaftungsformen.

Das Parkraummanagement dient einerseits dazu, die Verfügbarkeit der Parkfelder zielgruppenspezifisch sicherzustellen: Im Zentrum sowie in den weiteren Begegnungsbereichen (vgl. Fusswegnetzplan oder Velonetzplan) soll der Parkraum prioritär den Kunden/Kundinnen sowie Besucher/-innen von Gewerbe- und Freizeitnutzungen zur Verfügung stehen, in den Wohnquartieren prioritär den Bewohner/-innen (Schutz vor Fremdparkierung). Andererseits dient ein gezieltes Parkraummanagement auch dazu, dass kurze Wege (insbesondere Binnenverkehr) mit Einkaufs- oder Freizeit Zweck ohne grossen Warentransport eher zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Bus zurückgelegt werden und somit die vorhandenen Parkplätze vor allem denjenigen zur Verfügung stehen, die aus den Aussengebieten der Gemeinde sowie aus umliegenden Gemeinden fürs Einkaufen und andere Dienstleistungen nach Gossau kommen, und denjenigen, die grössere Warenmengen transportieren müssen.

Das Parkieren im öffentlichen Raum wird im Parkplatzreglement (2019) geregelt. Diese Regelungen sollen im Sinne der nachfolgenden Aspekte ergänzt und angepasst werden, um die Nutzung des Parkraumangebots gebietsspezifisch zu priorisieren. Die Empfehlungen beziehen auch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms (4. Generation; Parkierungsstrategie und dazugehörige Massnahmenblätter) mit ein.

- Bewirtschaftungspflicht ab 50 Parkfeldern bei öffentlich zugänglichen Parkieranlagen auf privatem Grund
- Ausdehnung der gebührenpflichtigen Parkzeiten werktags und samstags 6 – 20 Uhr (ausgewählte Anlagen auch sonntags, z.B. Schwimmbäder oder WalterZoo gemäss den jeweiligen Öffnungszeiten)
- 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.)
- Umsetzung eines Parkleitsystems zur Reduktion des Parksuchverkehrs

Allfällige Anpassungen am Parkplatzreglement müssen in einem separaten Prozess erfolgen. Die fachliche Empfehlung zur Bewirtschaftung ab der 1. Minute (ebenfalls Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation) wird zurzeit politisch nicht gestützt.

6.5 Langfristige Netzerergänzungen

Nach der Implementierung des GVK und erst nach der Umsetzung der kurz-/mittelfristigen Massnahmen (d.h. ca. 2035) soll zusammen mit dem Kanton



erneut überprüft werden, ob es ggf. zweckmässige Netzergänzungen gibt. Diese Untersuchungen sollen auf den Erkenntnissen zur Wirkung der umgesetzten Massnahmen sowie auf dem dann aktuellen Kenntnisstand der effektiven Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und den dann aktuellen Prognosen zur weiteren Entwicklung erfolgen.

Derzeit läuft bereits eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zu einer möglichen Spange West, bei welcher verschiedene mögliche Strassenverbindungen zwischen der Flawiler- und Wilerstrasse untersucht werden, da dieser Lösungsansatz in der übergeordneten ZMB 2017 («Zentrumsentlastung Gossau») nicht abschliessend untersucht werden konnte. Falls sich eine neue Strassenverbindung als zweckmässig erweisen würde, ist die heutige «inoffizielle» Spange Gerenstrasse entsprechend zurückzustufen resp. für den Durchgangsverkehr zu sperren. Die Realisierung einer Spange West würde aufgrund des Planungs- und Umsetzungsprozesses aber in jedem Fall erst im mittel-/langfristigen Horizont erfolgen und geringen Einfluss auf die Funktionalität des Gröbli-/Ochsenkreisels haben.

Ebenfalls läuft derzeit durch das Bundesamt für Strassen ASTRA die Erarbeitung einer Korridorstudie zum Autobahnanschluss Appenzellerland, in welcher der Lösungsfächer noch einmal geöffnet werden soll. In Abstimmung mit den betroffenen Akteuren und unter Berücksichtigung gesamtverkehrlicher und räumlicher Entwicklungen soll in einem partizipativen Verfahren eruiert werden, wie die Anbindung an die Nationalstrasse sowie deren Funktionsfähigkeit nachhaltig am zweckmässigsten gewährleistet werden kann. Die Resultate dieser Korridorstudie sind ebenfalls mit dem GVK zu spiegeln resp. bei der Umsetzung der GVK-Massnahmen einzubeziehen.

6.6 Handlungsbedarf und Massnahmen MIV

Basierend auf den vorangehenden Teilkonzeptüberlegungen zum Themenfeld MIV ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- Einführung von Niedriggeschwindigkeitszonen innerhalb der Quartierkammern (in denen heute noch «Generell 50» gilt)
- Gestalterische Aufwertung der Strassenräume in den Quartierkammern, v.a. kombiniert mit Strassensanierungsvorhaben
- Unterbindung von Schleichverkehr durch die Quartierkammern
- Lenkung des Güterverkehrs auf den Anschluss St. Gallen Winkeln (vgl. Kap. 7.2)
- Weiterentwicklung der Regelungen zum Parkraummanagement
- Prüfung von langfristigen Netzergänzungen (ab ca. 2035) nach Umsetzung der kurz- und mittelfristigen GVK-Massnahmen

Für den Bereich MIV sind im Bericht Massnahmen (Beilage A) folgende Massnahmenblätter aufgeführt:



	Nr.	Titel	Zuständigkeit
MIV	6.1	Strassen in Quartierkammern	Stadt Gossau
	6.2	Parkraummanagement	Stadt Gossau
	6.3	Langfristige MIV-Massnahmen	Kanton SG

Tabelle 6: Übersicht Massnahmenblätter MIV

7. Teilkonzept Gesamtverkehr

Das Teilkonzept Gesamtverkehr umfasst diejenigen Themen, die nicht klar einem Verkehrsträger (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV oder MIV) zugeordnet werden können, sondern eben «gesamtverkehrliche» Aspekte umfassen. Dazu gehört einerseits die Gestaltung der Hauptachsen, die für alle Verkehrsträger eine hohe Bedeutung haben und zudem auch stadt- und freiräumlich sehr wichtig sind, andererseits aber auch das Verkehrsmanagement sowie multimodale Knotenpunkte.

7.1 Umgestaltung Hauptachsen

Die Hauptachsen (vgl. Teilkonzeptplan MIV Abbildung 18) weisen je nach Abschnitt unterschiedlichen Charakter auf, sowohl bezüglich der räumlichen Struktur als auch bezüglich ihrer gesamtverkehrlichen Funktionen. Im Richtplan Gossau werden sie demnach auch in Zentrumsstrassen, Stadtstrassen und Landstrassen unterteilt [4], einige Abschnitte sind auch Teil der «Begegnungsbereiche» (vgl. Teilkonzeptplan Fussverkehr, Abbildung 10). In ihrer heutigen Ausgestaltung und ihrem heutigen Betrieb entsprechen sie in vielerlei Hinsicht nicht den angestrebten Standards und Anforderungen – sowohl verkehrlich als auch stadt- und freiräumlich.

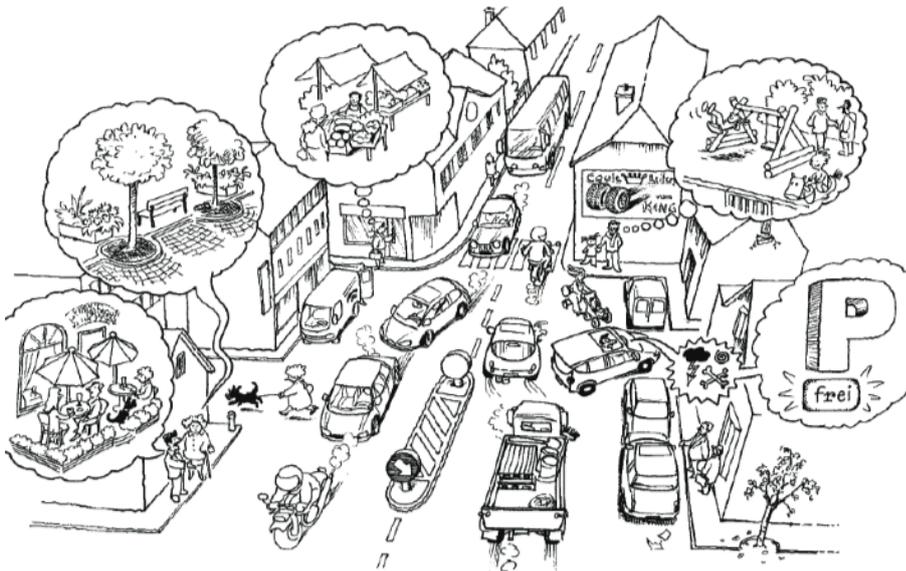


Abbildung 18: Schematische Darstellung der vielfältigen Interessen an den Strassenraum (Quelle: unbekannt)

Die Hauptachsen sind alle im Eigentum und damit in der Planungshoheit des Kantons. Konkret bedeutet dies, dass die Stadt bis zum Projektstand Vorstudie im Lead ist, mit dem Kanton in begleitender Funktion. Ab dem Vorprojekt bis zur Umsetzung ist dann der Kanton im Lead und die Stadt nimmt eine begleitende Funktion ein. Im Strassenbauprogramm 2024-2028 ist ein Budgetposten für die Planung und Projektierung von weiteren Aufwertungsmassnahmen auf den Kantonsstrassen im Raum Gossau reserviert. Aus Sicht der Stadt Gossau können die Bedürfnisse und Anforderungen an die Kantonsstrassen, im Kontext der Mobilitätsstrategie, folgendermassen zusammengefasst werden:



- Erarbeitung von Variantenstudien zu den einzelnen Strassen(abschnitten) mit einer ausgewogenen Interessen-/Güterabwägung; Berücksichtigung der Flächeneffizienz der verschiedenen Verkehrsmittel mit dem Ziel, die insgesamt steigenden Mobilitätsbedürfnisse innerhalb des bestehenden Strassennetzes und der bestehenden Strassenräume (grundsätzlich sollen und können die Strassen nicht massgeblich verbreitert werden) zu erfüllen; ggf. Aufzeigen einer möglichen Etappierung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr; Behebung von Unfallschwerpunkten >> in diesem Zusammenhang Prüfung von Tempo-30² und Koexistenzlösungen (insbesondere bei den Zentrumsstrassen und ggf. bei den Stadtstrassen)
- Schaffung von sicheren und attraktiven Querungsstellen mit geringen Wartezeiten für den Fuss- und Veloverkehr (insbesondere bei den Querungen des «Velorings» sowie weiteren Hauptverbindungen Komfort gemäss Teilkonzeptplan Veloverkehr, Abbildung 14)
- Schaffung von guter Veloinfrastruktur auf den Hauptverbindungen Direkt (i.d.R. Radstreifen oder Mischverkehr bei Niedriggeschwindigkeit)
- Gestaltung von hindernisfreien Bushaltestellen (innerhalb des Siedlungsgebiets i.d.R. als Fahrbahnhaltestellen)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität (insbesondere bei Zentrums- und Stadtstrassen) und Verbesserung des Mikroklimas in den Strassenräumen
- Reduktion der Luft- und Lärmemissionen (auch in diesem Zusammenhang Prüfung von Tempo-30³)
- Integration des Strassenraums in den Stadtraum, unter Berücksichtigung insbesondere der angrenzenden Erdgeschossnutzungen (vgl. auch Strassentypologien im Richtplan [4]); Gestaltung von Fassade zu Fassade

Eine klare Haltung und eine klare Vorstellung der Anforderungen und Bedürfnisse seitens der Stadt ermöglichen einen konstruktiven Dialog und Vorantreiben der notwendigen Planungsprozesse. Bis anhin fehlte eine in den Gesamtverkehrskontext eingebettete Position der Stadt Gossau, welche mit dem vorliegenden GVK nun geklärt wird.

Die gestalterische Aufwertung der Strassen in den Quartierkammern ist Bestandteil des Teilkonzepts MIV im Kap. 6.2.

7.2 Verkehrsmanagement

Die leistungsbestimmenden Knoten im Verkehrsnetz von Gossau sind die beiden Kreisel Gröbli- und Ochsenkreisel. Sie sind das «Nadelöhr», welches die Verkehrsmenge reguliert. Zwischen den beiden Kreiseln weist die St. Gallerstrasse in den Spitzenstunden eine Querschnittsbelastung von ca. 1'000

² Weiteres Vorgehen nach Kantonsratsentscheid Herbst 2023 ausstehend



Fz/h je Richtung auf. Beide Kreisel sind in den Hauptverkehrszeiten stark ausgelastet und es bilden sich teils längere Rückstaus. Dies verstärkt sich durch ihre räumliche Nähe (gegenseitige Behinderung).

Mithilfe eines Verkehrsmanagement-Systems soll künftig gewährleistet werden, dass das MIV-Aufkommen auf dem heutigen Niveau (entsprechend der Leistungsfähigkeit des heutigen Kreiselsystems) stabilisiert und innerhalb des Zentrums der Verkehrsfluss gewährleistet wird. Hierfür soll mithilfe von bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen (d.h. nicht dauerhaft in Betrieb) einerseits der von aussen kommende MIV am Rand des Siedlungsgebiets, andererseits bei Bedarf auch der Verkehr aus den Quartierkammern (insbesondere bei stark verkehrserzeugenden Anlagen) auf das übergeordnete Netz einfallende Verkehr dosiert werden. Durch weniger Stau im Zentrum verbessert sich die Aufenthaltsqualität und es ist angenehmer zu Fuss und mit dem Velo unterwegs zu sein. Ausserdem verbessert sich die Erreichbarkeit des Zentrums und die Fahrplanstabilität für den ÖV. Gleichzeitig können der Druck auf Schleichwege sowie die Lärmimmissionen (durch «Stop & Go») reduziert werden.

Die Gesamtverkehrsleistung wird durch das Verkehrsmanagement nicht reduziert, sondern durch einen möglichst effizienten Betrieb der Infrastrukturen sogar optimiert. Der Rückstau wird aus dem Zentrum an weniger sensible Orte verlagert. Die Attraktivität des Zentrumsbereichs steigt, sowohl für gewerbliche Nutzungen (Geschäfte, Gastronomiebetrieb etc.) als auch in Bezug auf (nicht-kommerzielle) Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Gleichzeitig soll durch Verkehrsmanagementmassnahmen die Erschliessungsqualität von Entwicklungsarealen langfristig gesichert werden. Ohne Verkehrsmanagement-Massnahmen ist die Funktionalität des Strassennetzes gefährdet, was vermehrt dazu führen wird, dass bereits kurz- bis mittelfristig Bauvorhaben nicht mehr bewilligungsfähig sind.

Die Hauptachsen in Gossau sind alle im Eigentum des Kantons St. Gallen. Die Stadt Gossau kann deshalb nicht eigenständig ein Verkehrsmanagement-System konzipieren und umsetzen. Nachfolgend sind, analog zum Thema «Umgestaltung der Hauptachsen» (Kap. 7.1), aus Sicht der Stadt Gossau die Bedürfnisse und Anforderungen ans Verkehrsmanagement aufgeführt. Dies soll als Grundlage für den Planungsprozess unter Federführung des Kantons dienen. Im Strassenbauprogramm 2024-2028 ist bereits Budget für die Planung und Projektierung von Verkehrsmanagement-Massnahmen eingestellt.

— Um den ÖV als flächeneffizientes Verkehrsmittel zu stärken und eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu erreichen, ist zu gewährleisten, dass die Busse möglichst behinderungsfrei und zuverlässig verkehren sowie attraktive Reisezeiten angeboten werden können. Bei Dosierstellen auf ÖV-Achsen sind für die Busse entsprechende Priorisierungsmassnahmen vorzusehen. Die Busse sollen i.d.R. als Pulkführer³ durch das Stadtzentrum fahren. Die Haltestellenausgestaltung ist situativ zu beurteilen, i.d.R. sind in

³ Pulkführer bedeutet, dass ein Bus innerhalb eines Abschnitts (z.B. durch ein Zentrum) vor dem Individualverkehr fährt, d.h. dass er nicht von Autos überholt wird. Das wird erreicht, indem beispielsweise der Bus an einer Lichtsignalanlage auf einer Busspur vorfahren kann oder dass der Bus an einer Fahrbahnhaltestelle nicht überholt werden kann. So kann der Fahrzeitverlust minimiert resp. die Fahrplanstabilität erhöht werden.



zentralen Bereichen aus Gründen der ÖV-Priorisierung und der Gewährleistung eines hindernisfreien Zugangs für mobilitätseingeschränkte Personen Fahrbahnhaltestellen zu bevorzugen.

- Ebenso zu gewährleisten ist, dass der Fuss- und Veloverkehr nicht von Dosierstellen beeinträchtigt wird.
- Der Schwerverkehr aus dem ASGO-Gebiet soll möglichst konsequent direkt auf den Autobahnanschluss St. Gallen – Winkeln gelenkt und so im Zentrum die Anzahl LKWs reduziert werden. Das reduziert die Lärmbelastung insbesondere in den sensiblen Nachtstunden und erhöht die Strassenraumqualität sowie die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes.
- Innerhalb des Siedlungsgebiets soll nach Möglichkeit auf lichtsignalgeregelte Knoten verzichtet werden, weil diese oft viel Fläche beanspruchen und sehr verkehrsorientiert sind. Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind in Kombination mit Dosiermöglichkeiten lichtsignalgeregelte Knoten zu prüfen. Nach Möglichkeit sollen dies bedarfsgesteuerte Lichtsignalregelungen sein, die nur einsetzen, wenn innerhalb des Siedlungsgebiets ein hohes MIV-Aufkommen detektiert wird. Solche bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen sollen insbesondere auch bei Kreiselanlagen geprüft werden (dies wird z.B. im Kanton Bern bereits zahlreich und mit guten Erfahrungen eingesetzt).
- Die Verkehrsmanagement-Massnahmen auf Kantonsstrassen müssen mit der Stadt koordiniert werden, sodass gleichzeitig allfällige Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr auf dem kommunalen Strassennetz umgesetzt werden können.
- Um die Wirkung des Verkehrsmanagement zu überprüfen und das System laufend zu optimieren und weiterzuentwickeln ist ein regelmässiges «Monitoring & Controlling» durchzuführen.
- Um zu verhindern, dass durch den verbesserten Verkehrsfluss innerhalb des Siedlungsgebiets im Gegenzug mehr Ziel-, Quell- und Binnenfahrten mit dem MIV zurückgelegt werden, braucht es seitens der Stadt Gossau innerhalb der Quartierkammern sowie seitens des Kantons auf den Hauptachsen sowohl einen gewissen Widerstand (z.B. durch niedrige Geschwindigkeiten, Parkraumbewirtschaftung etc.) als auch wirklich attraktive Alternativen für kurze Wege (Fuss-, Veloverkehr und ÖV). Auch dies ist im Rahmen des «Monitoring & Controlling» gemeinsam zu analysieren und zu steuern.

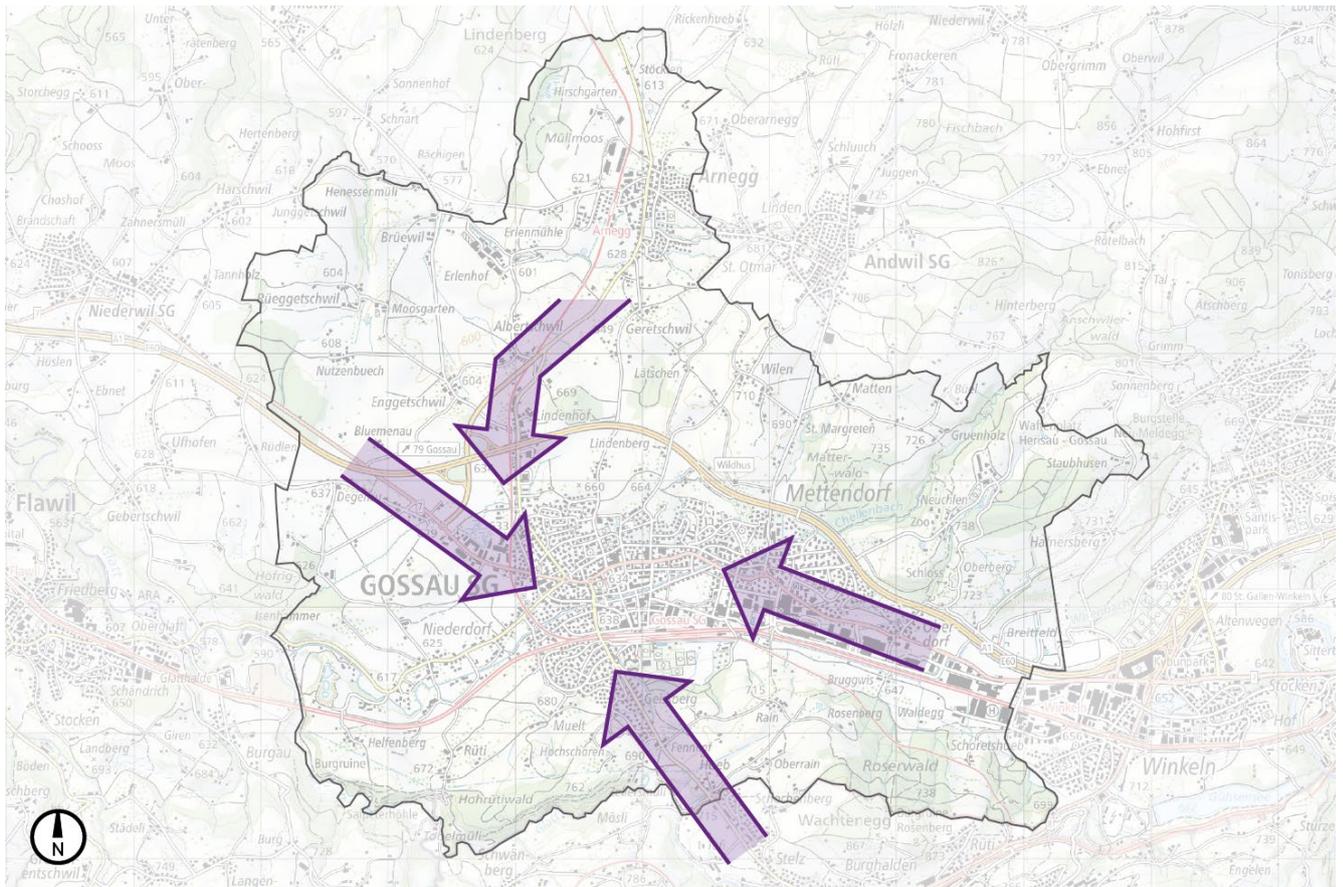


Abbildung 19: Korridore für regionales Verkehrsmanagement

7.3 Mobilitätshub Gossau

In den verschiedenen Teilkonzepten werden zahlreiche Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger (Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV, MIV) und deren Infrastrukturen hergeleitet und festgelegt. Viele Wege werden mit einer Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt, insbesondere wenn nicht das private Auto genutzt wird resp. zur Verfügung steht. Wenn künftig vermehrt Wege mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden sollen, ist es deshalb zentral, dass es zwischen den Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten attraktive Schnittstellen und Verknüpfungen gibt. Die wohl wichtigste Schnittstelle aller Verkehrsangebote bildet der Bahnhof Gossau. Dieser soll im Sinne der nachfolgenden Ausführungen zu einem vollwertigen Mobilitätshub weiterentwickelt werden.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt die Umgestaltung sämtlicher ÖV-Haltestellen (unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit) bis Ende 2023, um möglichst allen mobilitätseingeschränkten Personen eine weitestgehend autonome ÖV-Nutzung zu ermöglichen.

Bereits seit mehreren Jahren läuft die Planung zur Umgestaltung des Bushofes. Das nun vorliegende umsetzungsreife Projekt bringt wichtige Schritte für Stärkung des Mobilitätshub Gossau: Es entsteht ein für Gossau würdiger Bahnhofplatz mit verschiedenen Gestaltungselementen auf dem gesamten Platz, wodurch die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht werden kann. Der neue Bushof bietet witterungsgeschützte Wartebereiche und hohe Haltekante für



einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg (Vorgabe gemäss Behindertengleichstellungsgesetz) – eine zentrale Voraussetzung, insbesondere auch in Bezug auf den demografischen Wandel, um Menschen aller Altersgruppen die Benutzung des ÖV zu ermöglichen und damit deren Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen.

Der neue Bahnhofplatz fokussiert weiterhin recht stark auf den bestehenden Hauptzugang des Bahnhofs. Gegen Osten gibt es aber diverse Nutzungen und Areale mit Entwicklungs-, Verdichtungs- und Veränderungspotenzial, u.a. die Flächen des heutigen Güterverlads. Aus einer gesamtverkehrlichen Sicht ist es wichtig, dass diese sehr bahnhofsnahen Flächen bei einer künftigen Entwicklung einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und zur weiteren Aufwertung und Belebung des Bahnhofsgiets leisten. Wenn möglich ist auch anzustreben, dass die heutigen Erdgeschossnutzungen der Gebäude rund um den Bahnhofplatz sich stärker zum Platz orientieren und gegenseitig von einer besseren Belebung profitiert werden kann.

Bezüglich einer grösseren und/oder zusätzlichen Personenunterführung sowie einer Velounterführung wurde unter Leitung der SBB (Eigentümerin) 2021 bereits eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Daraus resultierte als Bestvariante der Ersatzneubau und Ausbau der heutigen Unterführung inkl. einem separierten Durchfahrtsbereich für den Veloverkehr. Die SBB sieht einen solchen Ausbau jedoch erst langfristig vor (ca. 2036).

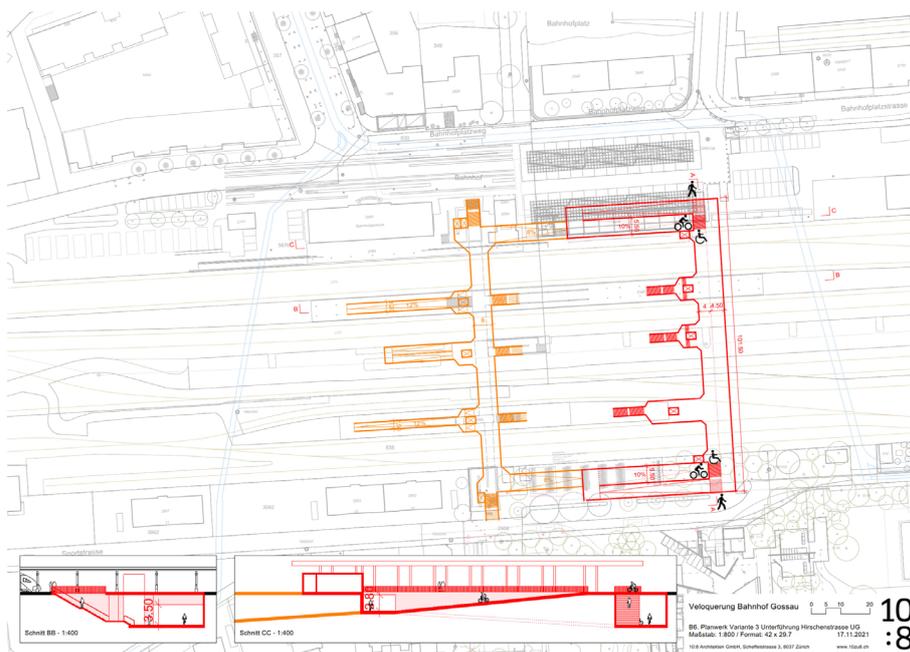


Abbildung 20: Plan aus Machbarkeitsstudie Veloquerung (Quelle: 10:8 Architekten GmbH)

Für den Veloverkehr (vgl. Kap. 4) müssen bis zur Realisierung einer Velounterführung möglichst attraktive Alternativen zur Gleisquerung angeboten werden. Dabei ist auch die Anbindung der Velobahn südlich der Geleise vom Bahnhof Gossau in die Stadt St. Gallen und allenfalls deren Weiterführung nach Flawil zu berücksichtigen. Insgesamt soll der Mobilitätshub auch gegen Süden gestärkt werden, u.a. mit einem Ausbau der dortigen Veloabstellmöglichkeiten und der shared-mobility-Angebote.



Insgesamt weist der Bahnhof und das direkte Umfeld einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf und es besteht damit die Gefahr einer «Hitzeinsel», was wiederum die Aufenthaltsqualität des Mobilitätshubs einschränkt. Wo immer möglich sollen künftig auch kleine Flächen entsiegelt und ggf. begrünt werden, um das Mikroklima zu verbessern.

7.4 Handlungsbedarf und Massnahmen Gesamtverkehr

Basierend auf den vorangehenden Teilkonzeptüberlegungen zu den verschiedenen gesamtverkehrlichen Themen ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- Umgestaltung der Hauptachsen unter Federführung des Kantons
- Ausarbeitung und Umsetzung eines Verkehrsmanagement-Konzepts für die Korridore Ost, Nordwest und Süd unter Federführung des Kantons
- Unterbindung von Schleichverkehr durch die Quartierkammern
- Aufbau und regelmässige Durchführung eines Monitoring & Controlling bezüglich MIV-Aufkommen (resp. Gesamtverkehr)

Für den Bereich Gesamtverkehr sind im Bericht Massnahmen (Beilage A) folgende Massnahmenblätter aufgeführt:

	Nr.	Titel	Zuständigkeit
Gesamtverkehr	7.1	Umgestaltung der Hauptachsen	Stadt Gossau / Kanton SG
	7.2	Verkehrsmanagement-System	Kanton SG
	7.3	Mobilitätshub Gossau	Stadt Gossau / SBB

Tabelle 7: Übersicht Massnahmenblätter Gesamtverkehr



8. Teilkonzept Mobilitätsmanagement

8.1 Einleitung

Damit das Ziel einer möglichst nachhaltigen Mobilität erreicht werden kann, braucht es neben den oben festgehaltenen Teilkonzepten und Massnahmen in Bezug auf Infrastruktur und Angeboten auch begleitende Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen und ergänzende Dienstleistungen, welche ein flexibles, multimodales Verkehrsverhalten unterstützen. Es braucht aber auch einen «Kümmerer/Kümmererin», der/die künftig in der Verwaltung von Gossau die zentrale Drehscheibe für alle Mobilitäts- und Verkehrsfragen ist und der auch die kontinuierliche Umsetzung des GVK vorantreibt.

8.2 Teilkonzept Mobilitätsmanagement

Gestützt auf die Mobilitätsstrategie sorgt die Stadt Gossau über die Instrumente des Mobilitätsmanagements für ergänzende Mobilitätsdienstleistungen, eine Sensibilisierung der Bevölkerung und Wirtschaft für das Thema Mobilität und Verkehr sowie für eine kommunikative Begleitung der Massnahmen des GVK. Damit schafft sie zusätzliche Angebote und Anreize für eine nachhaltige Mobilität. Das Mobilitätsmanagement-Konzept umfasst insbesondere die folgenden Elemente:

Die bereits bestehenden Carsharing-Angebote sind nicht attraktiv und sollen in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Anbietern geprüft und Ausbau-möglichkeiten ermittelt werden. Insbesondere an den Quartierdrehscheiben (vgl. Kap. 2.2.4) sollen neue CarSharing-Standorte geschaffen werden. Im Rahmen von Arealentwicklungen und im Kontakt mit grossen Arbeitgebern soll auf die Möglichkeit hingewiesen werden, mit Carsharing-Angeboten einen Beitrag zur Reduktion der Abhängigkeit von privaten Fahrzeugen, des Parkplatzbedarfs und des Verkehrsaufkommens zu leisten.

Auch das Angebot von Bike- und ScooterSharing sowie von Cargobike-Sharing soll weiter ausgebaut werden, indem beispielsweise an den Quartierdrehscheiben dafür gesorgt wird, dass dort regelmässig Velos und Scooter zur Verfügung stehen (ansonsten entspricht das aktuelle Angebot von TIER einem free-floating-System ohne fixe Standorte).

Die Stadt Gossau soll zudem ein Angebot für Heimlieferservice von Einkäufen und einen Entsorgungsservice mittels Cargobikes initiieren, wie dies in anderen Städten bereits existiert (z.B. «Collector» in Solothurn). Dies reduziert die «Notwendigkeit», für Einkäufe oder zum Entsorgen das eigene Auto zu nehmen.

Laufend entstehen zudem neue, App-basierte Mobilitätsangebote, welche die Mobilitätsorganisation optimieren (z.B. mittels CarPooling-Angeboten). Einige dieser Angebote können aktiv von Städten und Gemeinden lanciert und gefördert werden. Die Verwaltung der Stadt Gossau soll diesbezüglich stets «up-to-date» sein und für Bevölkerung und Unternehmen geeignete Apps anbieten resp. auf solche aktiv hinweisen.



Ebenfalls soll die Stadt aktiv auf die grossen Arbeitsgeber zugehen, sie bezüglich betrieblichem Verkehr (Betriebsfahrten) und bezüglich ihrer Pendlermobilität beraten und zu Mobilitätsmanagement-Massnahmen motivieren. Im Gebiet ASGO ist dies bereits vorgesehen. Das bestehende Beratungsangebot von clemo (www.clemo.ch) dient als Basis für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Auch im Bildungsbereich werden die bestehenden Angebote genutzt und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität gefördert.

Nebst all diesen Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen soll die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit die angestrebte Verlagerung vom MIV hin zu Fuss, Velo- und öffentlichem Verkehr durch eine umfassende Sensibilisierung und Kommunikation aktiv unterstützt und gefördert werden. Mit einer Webplattform, mit Social Media und über Print-Produkte (Flyer, Plakate) sollen Informationen und Tipps zur Mobilität allgemein, zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten und zum eigenen Mobilitätsverhalten vermittelt und verbreitet werden. Wichtiger Bestandteil der Mobilitätskampagne sind zudem Best-Practice-Beispiele von Einzelpersonen oder Unternehmen, die ihre Mobilität möglichst nachhaltig gestaltet haben und als Inspiration dienen können. Ergänzend sollen auch Events und Aktionen im Zusammenhang mit Mobilität & Verkehr organisiert werden (z.B. auch zu Schulwegsicherheit und der Reduktion von Elterntaxis). Auch mittels Umfragen (online) und Feedbackmöglichkeiten soll der Austausch mit der Bevölkerung und die aktive Teilhabe an den Mobilitätsthemen gefördert werden.

8.3 Handlungsbedarf und Massnahmen Mobilitätsmanagement

Auf den obigen Überlegungen basierend ergibt sich folgender Handlungsbedarf im Bereich Mobilitätsmanagement:

- Ausarbeitung und Umsetzung eines Kommunikationskonzepts
- Ausbau von diversen Mobilitätsdienstleistungen

Für den Bereich Mobilitätsmanagement sind im Bericht Massnahmen (Beilage A) folgende Massnahmenblätter aufgeführt:

	Nr.	Titel	Zuständigkeit
Mobilitätsmanagement	8.1	Mobilitätskampagne	Stadt Gossau
	8.2	Mobilitätsdienstleistungen	Stadt Gossau

Tabelle 8: Übersicht Massnahmenblätter Mobilitätsmanagement



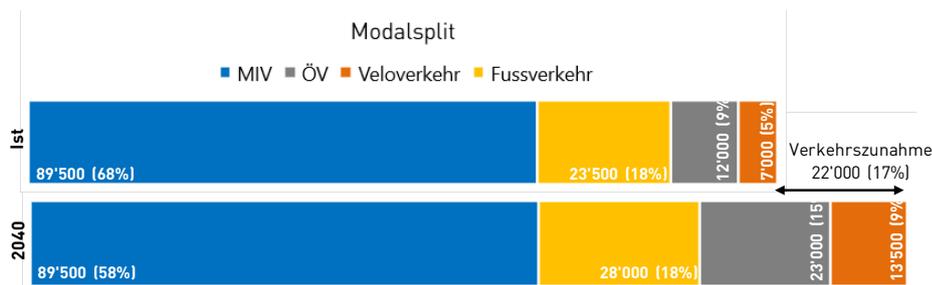
9. Umsetzung GVK

9.1 Abschätzung Wirksamkeit

Das Verkehrsverhalten ist nicht statisch und hat sich seit jeher immer verändert. Angesichts zunehmend gesättigter Strassennetze, veränderter Angebotsstrukturen und Rahmenbedingungen sowie auch daraus resultierender veränderter Bedürfnisse wird sich das Mobilitätsverhalten in den kommenden Jahren weiter verändern.

Mit vorgeschlagenen neuen oder veränderten Angeboten (erweiterter öV mit leichterem Zugang, Massnahmen beim Veloverkehr, Attraktivierung des Fusswegnetzes, shared mobility etc.) werden die Angebote einfacher zugänglich, günstiger, schneller und attraktiver. Die Konzeption und die Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts sind darauf ausgerichtet, die aktuellen Entwicklungen aufzunehmen und zu unterstützen. Sich abzeichnende Chancen und sich verändernde Bedürfnisse sollen zum Anlass genommen werden, die Angebote neu auszurichten.

Gemäss Mobilitätsstrategie wird ein Modalshift von ca. 10% angestrebt, d.h. für ca. 10% aller Wege soll künftig ein anderes Verkehrsmittel gewählt werden (ÖV, Velo oder zu Fuss – anstatt mit dem MIV).



aktueller MIV : öV : VV : FV = 68% : 9% : 5% : 18%

angestrebter Modalsplit: MIV : öV : VV : FV = 58% : 15% : 9% : 18%

Erfahrungsgemäss ist eine Verdoppelung der Nachfrage beim ÖV innerhalb von ca. 15 Jahren möglich. Ebenso zeigen Städte mit aktiver Veloförderung ungefähr eine Verdoppelung der Nachfrageströme beim Velo innerhalb von 15 bis 20 Jahren.

Das Erreichen der angestrebten Modalsplit-Ziele kann nicht an wenigen Massnahmen festgemacht werden – umgekehrt können auch keine Aussagen zur Wirkung einzelner Massnahmen gemacht werden. Die Wirkung der Massnahmen verstärkt sich zudem gegenseitig, das Wirkungsgefüge ist äusserst komplex. Wenn die Massnahmen des GVK innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahren grösstenteils umgesetzt werden, ist aber aus heutiger Einschätzung die Zielerreichung sehr realistisch!



9.2 Umsetzung und weiteres Vorgehen

Nach der Verabschiedung des GVK geht es darum, dessen Umsetzung anzupacken. Die nachfolgende Übersicht fasst alle Massnahmenblätter zusammen. Farblich hervorgehoben sind dabei die «Top 5»-Massnahmen, die aus Sicht GVK besonders hohe Priorität haben.

Teilkonzept	Massnahme	Zeithorizont				Federführung
		Daueraufgabe	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Koordination Planungsinstrumente	x	x			Stadt Gossau
	Quartierdrehscheiben	x				Stadt Gossau / Private
Fussverkehr	Netzlücken im Fusswegnetz schliessen	x				Stadt Gossau / Kanton SG
	Schwachstellen im Fusswegnetz beheben	x				Stadt Gossau
	"Weg der Erholung"			x		Stadt Gossau
	"Promenade"		x	x		Stadt Gossau
Veloverkehr	Velobahnen			x		Region / Stadt Gossau
	Hauptverbindungen Direkt				x	Stadt Gossau / Kanton SG
	Hauptverbindungen Komfort			x		Stadt Gossau
	Veloabstellplätze im öff. Raum			x		Stadt Gossau
	Umsetzung Veloring		x	x		Stadt Gossau
öffentlicher Verkehr	«Buskonzept kurzfristig»		x			Kanton SG
	Mittel-/langfristige ÖV-Massnahmen			x	x	Kanton SG
MIV	Strassen in Quartierkammern	x	x	x		Stadt Gossau
	Parkraummanagement	x				Stadt Gossau
	langfristige MIV-Massnahmen				x	Kanton SG
Gesamtverkehr	Umgestaltung Hauptachsen			x	x	Stadt Gossau / Kanton SG
	Verkehrsmanagement-System		x	x		Kanton SG
	Mobilitätshub Gossau		x	x	x	Stadt Gossau / SBB
Mobilitätsmanagement	Mobilitätskampagne	x				Stadt Gossau
	Mobilitätsdienstleistungen	x				Stadt Gossau

Tabelle 9: Übersicht Massnahmenblätter inkl. «Top 5»

kurzfristig = bis 2030, mittelfristig = bis 2035, langfristig = nach 2035 → Der Zeithorizont bezieht sich jeweils auf die Umsetzung der jeweiligen Massnahmen – die Planung ist entsprechend vorzeitig aufzugleisen.



- Als Leuchtturmprojekte sollen insbesondere die **Umsetzung des Velorings** sowie die **Umsetzung des «Buskonzepts kurzfristig»** rasch vorangetrieben werden.

- Besonders wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung des GVK sind genügend (zusätzliche) personelle Ressourcen mit klaren Aufgaben und Zuständigkeiten. Hierfür ist eine entsprechende Stellenaufstockung in der Stadtentwicklung notwendig. Zu den Aufgaben der Stadtentwicklung gehört denn auch das Umsetzungscontrolling des GVK mitsamt dem Überblick und dem Vorantreiben der verschiedenen Massnahmen. Die Stellenaufstockung ist insbesondere auch notwendig, damit Folgendes gewährleistet werden kann:
 - / Betreuung von Mobilitätsdienstleistungen (Sharing-Angebote, Heimlieferdienste, Mobilitäts-Apps, etc.)
 - / Mobilitätsberatungen von Unternehmen
 - / Durchführung / Begleitung der Mobilitätskampagne
 - / Begleitung von Strassenprojekten bezüglich Gestaltung, Aufenthaltsmöglichkeiten, Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs etc.
 - / Unterstützung bei Mobilitätsfragen in Siedlungsentwicklungsprojekten (Begleitung von Planungsprozessen diesbezüglich)

- Diverse Themen wie z.B. Mobilitätsmanagement oder Strassenraumgestaltung bei kommunalen Strassen sind verwaltungsintern proaktiv anzugehen damit dies in die laufenden Prozesse wie Baubewilligungen oder Arealentwicklungen frühzeitig integriert werden kann. Bei Bedarf ist das nötige Know-How intern oder extern aufzubauen.

- Zeitnah ist auch die **Mobilitätskampagne** vorzubereiten und zu lancieren, damit das GVK und dessen Massnahmen auch bei der Bevölkerung präsent ist und bleibt und diese Schritt für Schritt informiert und sensibilisiert werden kann.

- Bei zahlreichen Massnahmen liegt die Federführung für die Umsetzung beim Kanton (TBA oder AöV). Entsprechend ist es wichtig, zeitnah mit dem Kanton ins Gespräch zu kommen und gemeinsam die notwendigen Prozesse für das weitere Vorgehen zu definieren. Besonders dringlich und deshalb auch im aktuellen Strassenbauprogramm als Planung vorgesehen, ist das **«Verkehrsmanagement-System»**.

- Ebenfalls sind die notwendigen (übergeordneten) **Planungsinstrumente gemäss dem GVK zu aktualisieren (insbesondere Teilrevision Richtplan Verkehr)**, damit die Inhalte des GVK die nötige planungsrechtliche Verbindlichkeit erlangen. Bei den laufenden Planungsverfahren soll die Stadt im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr direkt mit den entsprechenden Projektentwicklern das Thema Mobilität aktiv ansprechen, sodass möglichst früh gute Weichenstellungen im Sinne von nachhaltigen Mobilitätslösungen vorgenommen werden können.

Massnahmen mit Relevanz für die kommunale Finanzplanung sind in den **Finanzplan der Stadt Gossau** zu integrieren (im entsprechenden Zeitraum), sodass nachher Schritt für Schritt die einzelnen Planungsprozesse und Massnahmen angegangen werden können.



9.3 Monitoring & Controlling

Nebst dem oben erwähnten Umsetzungsmonitoring und -controlling ist auch das Wirkungsmonitoring und -controlling der Massnahmen von grosser Bedeutung. Dies soll einerseits falls zweckmässig direkt verbunden mit einzelnen Massnahmen vorgenommen werden (z.B. Geschwindigkeitskontrolle vor und nach Umsetzung von neuen Tempo-30-Zonen, um zu überprüfen, ob die umgesetzten Massnahmen im gewünschten Mass Wirkung zeigen). Andererseits wird empfohlen in regelmässigen Abständen (z.B. alle 2 Jahre) gewissen Parameter (siehe nachfolgende Aufzählung) zu erheben und so die übergeordneten und langfristigen Zielsetzungen zu überwachen und ggf. zusätzliche Massnahmen zu initiieren, falls die Ziele nicht erreicht werden. In Orientierung an die Zielsetzungen gemäss Mobilitätsstrategie sollen im generellen Monitoring & Controlling (Zuständigkeit bei Mobilitätsmanager*in) folgende Parameter untersucht werden:

- MIV-Aufkommen bei wichtigen Querschnitten (Hauptachsen und heutige Schleichwege); evtl. Dauerzählstellen einrichten
- Ein-/Aussteiger ÖV (z.B. pro Linienast)
- Anzahl Velofahrer/-innen bei wichtigen Querschnitten im Velonetz; evtl. Dauerzählstellen einrichten in Koordination/Abstimmung mit Kanton um Synergien zu nutzen und Doppelzählungen zu vermeiden
- Evtl. Erhebung von Anzahl Fussgänger/-innen in ausgewählten Begegnungsbereichen (inkl. Aufenthaltsdauer); in Anlehnung an «public life public space»-Methode von Jan Gehl

Diese Erhebungen könnten mit weiteren Analysen ergänzt werden, u.a. Reisezeitentwicklung von Ost nach West mit dem Auto, Entwicklung der Fahrzeit(verluste) ÖV, Nutzerdaten von Sharing-Angeboten, Modalsplit-Umfragen bei einer Stichprobengruppe aus der Bevölkerung und/oder von Arbeitnehmenden etc.

Die regelmässige Erhebung und Auswertung (Monitoring & Controlling) von einigen Eckdaten ermöglicht, dass immer wieder beurteilt werden kann, ob die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung «auf Kurs» ist (gemäss Mobilitätsstrategie) und kann zuhanden der Verwaltung und Politik damit frühzeitig aufzeigen, wo allenfalls zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.



Abkürzungen

AP3G, AP4G etc.	Agglomerationsprogramm 3./4. Generation etc.
ASGO	Areal St. Gallen West – Gossau Ost
BGF	Bruttogeschossfläche
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr (MO-SO)
DWV	durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (MO-FR)
EW	Einwohner/-in
FV	Fussverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
Fz	Fahrzeuge
GVK	Gesamtverkehrskonzept
KXP	Kontextplan
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MaaS	Mobility as a Service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
STEK	Stadtentwicklungskonzept
VQS	Verkehrsqualitätsstufe
VSS	Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VV	Veloverkehr
VZÄ	Vollzeitäquivalent
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Projektperimeter GVK	8
Abbildung 2:	Quartierplan Gossau (Quelle: B+S, 2021)	9
Abbildung 3:	Projektorganisation (Quelle: Schneiter Verkehrsplanung)	10
Abbildung 4:	Gebietsplan Parkierung und Vorschlag Minimal- und Maximalwerte je Gebiet, ausgehend vom Normalbedarf, in Anlehnung Vorgaben Agglomerationsprogramm	13
Abbildung 5:	Beispiel Quartierdrehscheibe «Trafikpoint Weinbergli, Luzern» (Quelle: www.trafiko.ch)	15
Abbildung 6:	mögliche Standorte Quartierdrehscheiben (Quelle: Kontextplan auf Grundlage www.map.geo.admin.ch)	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 7:	Strategieplan Fussverkehr – einige der Begriffe aus der Legende wurden mit der Erarbeitung des Teilkonzepts Fussverkehr angepasst (Quelle: Mobilitätsstrategie Gossau)	16
Abbildung 8:	Struktur und Hierarchisierung des Fussverkehrsnetzes	17
Abbildung 9:	links: Eigerplatz Bern, rechts: Bahnhofplatz Siders, beides Auszeichnungen beim Flaneur d'Or 2023 (Quelle: Flaneur d'Or)	18
Abbildung 10:	Teilkonzeptplan Fussverkehr (Plan als A3 im Anhang B1)	19
Abbildung 11:	Strategieplan Veloverkehr – einige der Begriffe aus der Legende wurden mit der Erarbeitung des Teilkonzepts Veloverkehr angepasst (Quelle: Mobilitätsstrategie Gossau)	21
Abbildung 12:	Struktur und Hierarchisierung des Velonetzes	22
Abbildung 13:	Beispiel einer Velobahn: Freigleis zwischen Horw/Kriens und Luzern (Kontextplan AG)	23
Abbildung 14:	Teilkonzeptplan Veloverkehr (Plan als A3 im Anhang B2)	25
Abbildung 15:	Teilkonzeptplan ÖV (Plan als A3 im Anhang B3)	28
Abbildung 16:	Potenzialabschätzung ÖV (Quelle: asa ag)	29
Abbildung 17:	Übersicht Anschlüsse Bus-Bahn am Bahnhof Gossau (Quelle: asa ag)	30
Abbildung 18:	Teilkonzeptplan MIV (Plan als A3 im Anhang B4)	34
Abbildung 19:	Schematische Darstellung der vielfältigen Interessen an den Strassenraum (Quelle: unbekannt)	38
Abbildung 20:	Ideenskizze Ansätze Verkehrsmanagement	42
Abbildung 21:	Plan aus Machbarkeitsstudie Veloquerung (Quelle: 10:8 Architekten GmbH)	43



Quellenverzeichnis

- [1] SNZ AG Ingenieure und Planer, «Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zentrumsentlastung Gossau,» 2017.
- [2] Stadt Gossau, «Stadtentwicklungskonzept 2016,» 2016.
- [3] Stadt Gossau, «Raumkonzept,» 2018.
- [4] Stadt Gossau, «Richtplan,» 2019.
- [5] Kontextplan AG, «Gesamtverkehrskonzept Gossau, Teil Analyse und Mobilitätsstrategie,» 2023.
- [6] Kanton St. Gallen, «Raumkonzept Kanton St. Gallen,» 2017.
- [7] Metron AG, «Gossau - Veloabstellanlagen an ÖV-Knoten,» 2020.
- [8] asa AG, Stadt St. Gallen, «Veloschnellrouten Stadt St. Gallen,» 2015.
- [9] Stiftung SchweizMobil, «SchweizMobil,» 2021. [Online]. Available: <https://www.schweizmobil.ch/de/sommer.html>. [Zugriff am 24 11 2021].
- [10] Stadt Gossau, «Leitbild Gossau35,» 2017.
- [11] Agglo St. Gallen - Bodensee, «Agglomerationsprogramm St. Gallen - Bodensee, 4. Generation,» St. Gallen, 2020.
- [12] Kanton St. Gallen, «Gesamtverkehrsstrategie,» St. Gallen, 2017.
- [13] Bundesamt für Raumentwicklung ARE, «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm,» 2022. [Online]. Available: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene.html>.
- [14] Bundesamt für Raumentwicklung ARE, «Sachplan Verkehr,» 2022. [Online]. Available: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene.html>.
- [15] P. Woodtli, «Gegen die Pläne für die Sommerau Nord in Gossau sind drei Einsprachen eingegangen,» Tagblatt, 24 01 2022. [Online]. Available: <https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/gegen-die-plaene-fuer-die-sommerau-nord-in-gossau-sind-drei-einsprachen-eingegangen-ld.1269707>. [Zugriff am 24 01 2022].
- [16] Mediasuite, «Basisdokument Word,» Zürich, 2019.
- [17] Tagblatt, «Die Ostschweiz will dabei sein, wenn das Projekt von "Cargo sous terrain" zum Fliegen kommt,» 23 Juni 2021. [Online]. Available: <https://www.tagblatt.ch/grossvorhaben-unterirdischer-guetertransportnetzerweiterung-von-cargo-sous-terrain-richtung-ostschweiz-wird-geprueft-ld.2154774>. [Zugriff am 02 02 2022].
- [18] raum.manufaktur.ag, «Stadt Gossau - Revision der Ortsplanung, Planungsbericht,» 17. Juni 2021.
- [19] railCare, «Strecken und Standorte,» [Online]. Available: https://www.railcare.ch/de/strecken_standorte/. [Zugriff am 17 06 2021].
- [20] Stadt Gossau, «Gossau Tempo 20 / 30 Zonen, Situation 1:10'000,» 2018.
- [21] Strittmatter Partner AG, «Typologisierung Strassenräume Stadt Gossau,» 2018.
- [22] Verlag Fürstenland24, «gossau24,» 2019. [Online]. Available: <https://gossau24.ch/articles/4768-stadt-gossau-ab-maerz-parkieren-auch-ohne-bargeld>.
- [23] C. e. a. Zeier, «Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz, Begleitgruppe On-demand, Bern,» Mai 2021. [Online]. Available: https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/5140/bericht-begleitgruppe-on-demand_mai-2021_de.pdf?lm=1622492789. [Zugriff am 14 2 2022].
- [24] Search.ch, «Karte/Route,» [Online]. Available: <https://map.search.ch/>. [Zugriff am Juni 2021].
- [25] Cargo sous terrain, «Cargo sous terrain,» [Online]. Available: <https://www.cst.ch>. [Zugriff am 02 02 2022].



- [26] Cargo sous terrain, «Cargo sous terrain - Gesamtprojektleitung Machbarkeitsstudie,» [Online]. Available: https://kth.ethz.ch/resources/firmen/101/03_Machbarkeitsstudie_Cargo_sousterrain2.pdf?noviewer. [Zugriff am 11 02 2022].
- [27] Kanton St. Gallen, «GeoPortal - Zonenplan, kommunale Darstellung Gde,» [Online]. Available: <https://www.geoportal.ch/Ktsg/map>. [Zugriff am 20 01 2022].
- [28] Kanton St. Gallen, «Geoportal,» [Online]. Available: <https://www.geoportal.ch/>. [Zugriff am 2022].
- [29] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, «Norm 40 0240a: Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit - Knoten mit Kreisverkehr,» März 2019.
- [30] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, «Norm 40 281: Parkieren - Angebot an Parkfeldern für Personenwagen,» 2019.
- [31] Stadt Zürich, Tiefbauamt, «Projekt "Brings uf d'Strass!","» 2022. [Online]. Available: https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/gestalten/brings_uf_d_strass.html.
- [32] Kanton St. Gallen, Tiefbauamt, Fachstelle Langsamverkehr, «LVPportal,» 2021. [Online]. Available: www.lvportal.ch. [Zugriff am 2021].
- [33] Bundesamt für Strassen (ASTRA), «Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten in Städten und Agglomerationen,» 2017.
- [34] Kanton St. Gallen, Tiefbauamt, «Richtlinie TBA Radverkehr (RRV),» 2016.
- [35] Kanton St. Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, «Richtplan Kanton St. Gallen,» 2020.
- [36] Bundesamt für Strassen (ASTRA), «Velostrassen,» 2019.
- [37] Schneiter Verkehrsplanung AG, «Gesamtverkehrskonzept Gossau - Projekthandbuch,» 2021.
- [38] Strittmatter Partner AG, *Strategieplan Innenentwicklung*, 2020.
- [39] Bundesamt für Landestopografie swisstopo, «map.geo.admin.ch,» [Online]. Available: <https://map.geo.admin.ch>. [Zugriff am 20 01 2022].
- [40] Kanton St. Gallen, Tiefbauamt, «Verkehrszahlen,» [Online]. Available: <https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen.html>. [Zugriff am 07 09 2022].
- [41] Google, «Google Maps,» Google, 2022. [Online]. Available: <https://www.google.ch/maps/>. [Zugriff am 14 02 2022].
- [42] Kanton St. Gallen, «ÖV-Programm SG,» [Online]. Available: <https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/oev-programm.html>. [Zugriff am 14 2 22].
- [43] Bundesamt für Statistik, «Pendlermobilität,» 2018. [Online]. Available: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.assetdetail.14940261.html>. [Zugriff am 07 September 2022].
- [44] Bundesamt für Verkehr BAV, «Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 der Normalspurbahnen, Stand 11/2021,» [Online]. Available: <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/fabi-step/angebotskonzept-as2035-normalspur.pdf.download.pdf/STEP%202030-Angebotskonzept%20AS%202035%20Normalspurbahnen.pdf>. [Zugriff am 14 2 2022].
- [45] movelng, *Verkehrsmodell Kanton St. Gallen - Verkehrsbelastung und Nachfragematrizen Ist-Zustand (2017)*, August 2022.
- [46] Bundesamt für Raumentwicklung ARE, «Dichte und Mobilitätsverhalten - Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr,» 2018.
- [47] Schweizerischer Städteverband, «Agglomerationsprogramme Bilanz und Perspektive - Erfolgreiche Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung,» 2016.
- [48] asa AG, Frequenzen ÖV 2019 - pro Tag, Mo-Fr, 2019.
- [49] Bundesamt für Statistik BfS, «STATENT,» 2019.
- [50] Bundesamt für Statistik BfS, «Statpop,» 2018.
- [51] Kanton St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr, «Bericht öffentlicher Verkehr,» 2020.
- [52] ewp AG, «Entwicklungen Gebiet Eichenau/Sommerau - Verkehrsgutachten - Entwurf,» 2021.
- [53] Stadt Gossau, «Gesamtverkehrskonzept (GVK) Stadt Gossau 1.0,» B+S AG, 2021.



- [54] Rat für Raumordnung (ROR), «Megatrends und Raumentwicklung der Schweiz,» 2019.
- [55] Zukunftsinstitut, «Megatrend-Map,» 2018.
- [56] K. St.Gallen, «ÖV-Programm SG,» [Online]. Available: <https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/oev-programm.html>. [Zugriff am 14.2.22].
- [57] Bundesamt für Statistik BfS, «Verkehrsverhalten der Bevölkerung - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015,» Neuchâtel, 2017.
- [58] Planungsbüro Jud, «Städtevergleich Mobilität - Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015,» Oktober 2017.
- [59] Bundesamt für Statistik (BfS), «Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010,» Neuchâtel, 2012.
- [60] Bundesamt für Strassen, «Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten in Städten und Agglomerationen,» 2017.
- [61] Bundesamt für Strassen, «Velostrassen,» 2019.
- [62] Tiefbauamt Kanton St. Gallen, «Richtlinie TBA Radverkehr (RRV),» 2016.