

Mobilitätskonzept Sondernutzungsplan Nelkenstrasse

Mobilitätskonzept

Impressum

raum.manufaktur.ag
Feldlistrasse 31A
9000 St. Gallen

071 555 03 10
info@raummanufakturag.ch
www.raummanufakturag.ch

Projektleitung
Armin Meier
dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU
Raumplaner FSU | REG A
dipl. Wirtschaftsingenieur FH NDS

Fachbearbeitung
Michael Meier
BSc FH in Raumplanung

Pascal Zanoni
BSc FH in Raumplanung

Qualitätsmanagement
07.12.2023 (rwe)

Pfad: 4.3443.007.350:Mobkonzept_Nelken-
strasse_250501.docx

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
1 Ausgangslage	4
1.1 Anlass	4
1.2 Richtprojekt	5
1.3 Auftrag	6
2 Analyse und Strategie	7
2.1 Grundlagen	7
2.2 Anforderungen	11
2.3 Fazit	13
3 Konzept	14
3.1 Ziele	14
3.2 Umsetzung	14
3.3 Massnahmenkatalog	15
3.4 Massnahmen	16

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Das Grundstück Nr. 3335 im Eigentum der Stadt Gossau soll im Baurecht abgegeben werden. Über ein Investorenverfahren wurde der Baurechtsnehmer auf der Basis eines konkreten Projektes evaluiert. Aus diesem Verfahren ging das Team Mettler2Invest als Favorit hervor.

Das Beurteilungsgremium empfahl den von Mettler Entwickler (vorab Mettler2Invest), K&L Architekten, St.Gallen und Uniola Landschaftsarchitekten, Zürich (vormals Hager Partner) entwickelten Beitrag zur Weiterbearbeitung. Mit der Mettler Entwickler AG wurde ein Baurechtsvertrag für das Grundstück Nr. 3335 abgeschlossen. Mit dem vorliegenden Sondernutzungsplan Nelkenstrasse wird diese Projektidee rechtlich gesichert.

Das Planungsgebiet liegt im Norden der Stadt Gossau an der Bischofszellerstrasse, rund 600 m vom Ortszentrum. Es umfasst rund 0.54 ha. Südlich der Parzelle verläuft die Nelkenstrasse, welche nach Osten in ein grösseres Wohnquartier führt. Im Norden erstreckt sich angrenzend ein Wohn- und Gewerbegebiet.

Abb. 1 Übersicht Planungsgebiet
(Geoportal, 2. August 2023).



1.2 Richtprojekt

Das Siegerprojekt des Investorenverfahrens sieht den Neubau von zwei länglichen, viergeschossigen Wohnbauten parallel zur Bischofszellerstrasse vor. Im Zentrum des Areals wird ein begrünter Innenhof definiert. Durch das Areal verläuft ein Weg in Nord-Süd Richtung. Am Nordrand der Parzelle wird eine Fusswegverbindung in Ost-West Verbindung erstellt.

Abb. 2 Richtprojekt Situation Umgebung, Uniola Landschaftsarchitekten, Zürich und K&L Architekten, St.Gallen, 28. Februar 2025



1.2.1 Nutzung

Die Überbauung soll über ein vielfältiges Wohnangebot verfügen. Geplant ist die Errichtung von insgesamt 38 Wohnungen mit einer Grösse von 2 bis 5.5 Zimmern.

Tab. 1 Wohnungsspiegel gemäss Richtprojekt vom 3. Mai 2024

Wohnungsgrösse	Geplante Anzahl Wohnungen
2 Zimmer	3
2.5 Zimmer	5
3.5 Zimmer	14
4.5 Zimmer	14
5.5 Zimmer	2

1.2.2 Parkierung

Auto- und Motorradparkplätze

5 oberirdische Parkplätze für Besuchende:

- davon ist einer ein IV-Parkplatz;
- zudem kann einer als Car-Sharing Parkplatz genutzt werden.

45 unterirdische Parkplätze für Bewohnende, davon sind:

- 31 als Einzelplätze vermietbar;
- 14 (2x7) als Doppelplätze vermietbar;
- 1 Kleinwagenparkplatz als Zusatz für einen Einzelplatz angeboten.

7 unterirdische Abstellplätze für Motorräder

Veloabstellplätze

Oberirdisch im Innenhof:

- 8 gedeckte Langzeit-Abstellplätze;
- 8 gedeckte Abstellplätze für Spezialvelos;
- 45 ungedeckte Kurzzeit-Abstellplätze.

Unterirdisch:

- 89 Langzeit-Abstellplätze, in abgetrennten Velokeller,
- 7 Abstellplätze für Spezialvelos.

1.3 Auftrag

Das Programm für das Investorenverfahren vom 21. Juli 2021 suchte «ökologisch vorbildliche Projekte, die eine ausgeglichene CO₂-Bilanz für die Erstellung und den Betrieb der Gebäude anstreben». Die Einhaltung dieser Vorgabe soll gemäss Rückmeldung der Stadt an die Mettler Entwickler AG vom 1. Mai 2024 mit klaren Massnahmen bezüglich der Mobilität in diesem Mobilitätskonzept gesichert werden.

In der Stadt Gossau wird der Parkplatzbedarf für Autos nach den Richtwerten und den Verfahren der VSS-Norm 40 281 ermittelt, wobei die Stadt auch bei Wohnnutzungen Abweichungen von den Richtwerten zulässt. Bei einer Abminderung des Angebots für diese Nutzungen auf 50 % bis 75 % des Normalbedarfs ist die hinreichende Erschliessung zusätzlich über ein Mobilitätskonzept nachzuweisen. Vorliegend liegt die geplante Reduktion bei rund 85 %.

Das vorliegende Mobilitätskonzept wurde im Auftrag der Bauherrschaft in Ergänzung zum Sondernutzungsplan erarbeitet. Es soll Mobilitätsmassnahmen abgestimmt auf das Richtprojekt beinhalten, mit denen Rücksicht auf das reduzierte Angebot an Parkplätzen genommen wird.

Das grundsätzliche Ziel ist es, damit die Abhängigkeit von einem privaten Fahrzeug zu reduzieren und so die hinreichende und möglichst nachhaltige Erschliessung des Plangebiets zu gewährleisten. Mit dem Mobilitätskonzept werden die gewählten Massnahmen schliesslich verbindlich festgelegt.

2 Analyse und Strategie

2.1 Grundlagen

2.1.1 Allgemeines

Das Stadtparlament hat im Juli 2023 die städtische Mobilitätsstrategie genehmigt. Dieser strebt zwingend eine nachhaltige Mobilität an. Weiter ist der Entwurf des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) zur Mitwirkung veröffentlicht worden. Das GVK kommt zum Schluss, dass die Stadt Gossau unbedingt den Mehrverkehr aus der Siedlungsentwicklung, wenn immer möglich, mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr abwickeln soll.

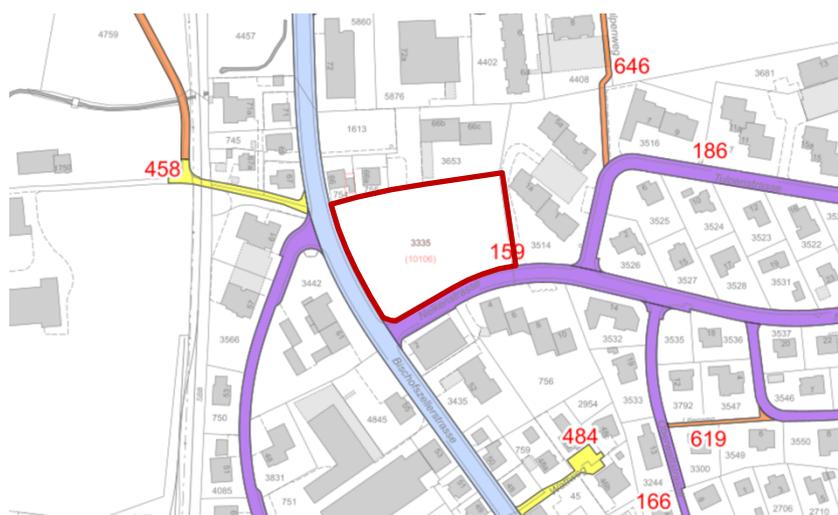
2.1.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Erschliessung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt über eine gedeckte Rampe gemäss Programm direkt ab der Nelkenstrasse in eine unterirdische Sammelgarage für Bewohnende. Die Anzahl der Parkplätze, also die Ausdehnung der Tiefgarage, wird auf ein Maximum von 45 Parkplätze reduziert, was ein Mobilitätskonzept voraussetzt.

Die Bischofszellerstrasse stellt als Kantonsstrasse die Verbindung zum Ortszentrum dar.

Die Ver- und Entsorgung der Werkleitungen erfolgt ebenfalls über die Nelkenstrasse. Das Areal gilt dadurch bereits heute als vollständig erschlossen.

Abb. 3 Strassenklassierung (unbestimmter Massstab, Geportal, 4. August 2023).



2.1.3 Fuss- und Velowegverbindung

Zwischen der Nelkenstrasse und der Stichstrasse nördlich des Areals wird eine öffentliche Fusswegverbindung sichergestellt. Damit werden die Voraussetzungen für eine spätere Fortsetzung der Fusswegverbindung bis an die Stadelistrasse geschaffen.

Über die öffentliche Fusswegverbindung in Nord-/Südrichtung durch das Areal wird das Areal durchwegt. Dies entspricht dem Ziel des engmaschigen Fusswegnetzes.

Velostrasse

Über die Bischofszellerstrasse erreicht man direkt die geplante Velostrasse (Haldenstrasse) welche das Stadtgebiet parallel zur St. Gallerstrasse erschliesst.

Abb. 4 Schematische Darstellung der geplanten Velostrasse, stadtgossau.ch



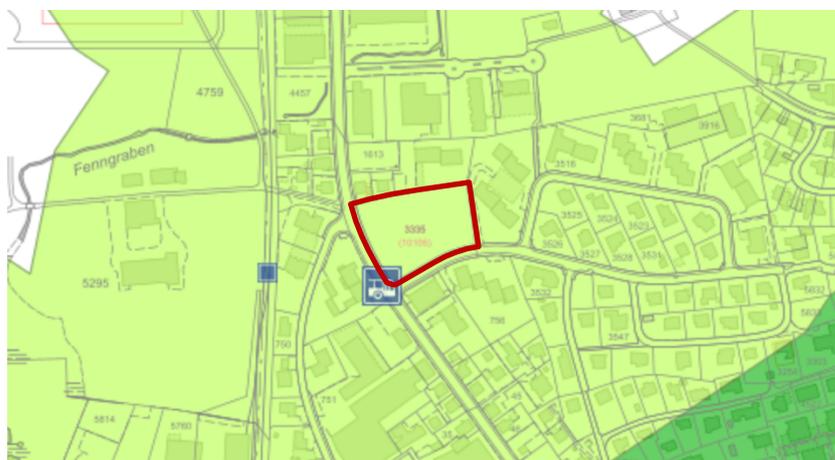
kommunaler Richtplan

Gemäss kommunalem Richtplan Teil Infrastruktur & Umwelt sind angrenzend an das Planungsgebiet Ergänzungen des Rad- und Fusswegnetzes vorgesehen. Entlang der Bischofszellerstrasse in Richtung Ortszentrum soll eine neue Radwegverbindung entstehen. Nördlich des Planungsgebiets ist eine zusätzliche Fusswegverbindung geplant, ebenso westlich, in Richtung Sommerau.

2.1.4 Öffentlicher Verkehr

Die Siedlungs- und Arbeitsgebiete im Nordwesten von Gossau weisen heute eine geringe Güte bezüglich ÖV-Erschliessung auf (Güteklasse D). Die Bushaltestelle «Watt» befindet sich unmittelbar neben dem Planungsgebiet an der Bischofszellerstrasse. Sie wird zurzeit von einer Buslinie im Halbstundentakt bedient.

Abb. 5 ÖV-Güteklassen und Haltestellen
(unbestimmter Massstab, Geoportal, 4.
August 2023).



Diese Bushaltestelle soll erhalten bleiben. Mit der Regelung im Sondernutzungsplan wird sichergestellt, dass die Bushaltestelle auch bei einer leichten Verschiebung oder einer Neuausstattung an der Bischofszellerstrasse realisiert werden kann.

Der Stadtrat setzt sich mit einer Parlamentsvorlage für die Verlängerung der Buslinie 151 für eine deutlich verbesserte Ausgangslage an der Bushaltestelle Watt (neu mit 10-Minutentakt, öV Güteklasse B/C) ein. Es wird ein Entscheid des Parlaments im Sommer 2024 erwartet.

kommunaler Richtplan

Nordwestlich des Planungsgebietes ist eine neue S-Bahnhaltestelle «Sommerau» geplant (vgl. Agglomerationsprogramm St. Gallen Bodensee AP 3 sowie kant. Richtplan V 3.1 und I 3). Der Standort der Haltestelle ist ca. 350 m nördlich des Planungsgebietes vorgesehen. Damit soll der Stadtteil im Norden von Gossau besser erschlossen werden. Die ÖV-Erschliessung des Planungsgebietes würde dadurch deutlich verbessert. Die zusätzliche Haltestelle ist aber ein langfristiges Planungsziel.

Abb. 6 Kommunalen Richtplan, Infrastruktur & Umwelt
(unbestimmter Massstab, 4. August 2023)



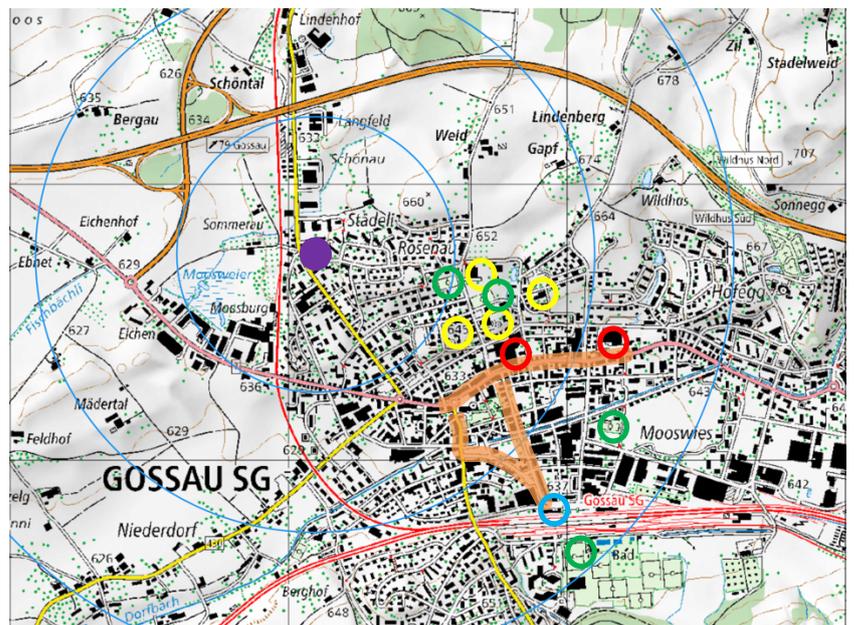
2.1.5 Versorgung

Das Zentrum der Stadt ist ca. 1 km weit entfernt und zu Fuss in ca. 15 Minuten erreichbar. Dort befinden sich die ersten Einkaufsmöglichkeiten. Der Bahnhof ist ca. 1.5 km entfernt.

Verschiedene Schulen für alle Volksschulstufen sind in einem Radius von einem Kilometer erreichbar. Die Wege durch die Wohnquartiere sind für Kinder problemlos selbständig begehbar.

Abb. 7 Darstellung Erreichbarkeit, Juni 2024, geoportal.ch

- Planungsgebiet
- Entfernung in 500 / 1'000 / 1'500 m
- Schulstandort
- Sport und Freizeit
- Einkauf
- Bahnhof
- Zentrumsachsen



2.2 Anforderungen

2.2.1 Abstellflächen für Personenwagen

Gemäss Art. 44 im Baureglement der Stadt Gossau muss mindestens ein Parkplatz je 80 m² anrechenbare Geschossfläche (4'176 m²) bzw. eine pro Wohnung (38 Wohnungen) erstellt werden. Mindestens 10 % sind zusätzlich für Besuchende vorzusehen. Somit sollten insgesamt 53 Parkplätze für Bewohnende und 6 Besucherparkplätze erstellt werden.

Das Richtprojekt sieht 45 unterirdische Abstellplätze und 5 Besucherabstellplätze vor. Davon sind 7 unterirdische Abstellplätze nur im Doppel vermietbar/verkaufbar. Die minimale Anzahl Abstellplätze für Bewohner wird ohne diese Abstellplätze gerechnet und unterschreitet deshalb den Bedarf gemäss Baureglement um 15 Abstellplätze. Ebenfalls wird ein Besucherabstellplatz weniger errichtet als vorgeschrieben.

Trotzdem steht für jede Wohnung mindestens eine Abstellfläche zur Verfügung. Die zweite Regelung des Baureglementes wird eingehalten. Im Sinne der umweltfreundlichen Mobilität ist diese Reduktion angemessen.

2.2.2 Abstellflächen für Velos

Vorgaben

Im Baureglement der Stadt Gossau werden keine Vorgaben zu den Abstellflächen für Velos gemacht. Deshalb wird für die Bestimmung der Anzahl Veloparkplätze das Merkblatt «Veloparkierung für Wohnbauten» vom Tiefbauamt des Kantons St. Gallen in der Version 1.0 verwendet.

Darin ist festgehalten, dass ein Veloabstellplatz pro Zimmer erstellt werden soll, 70 % davon Langzeit- und 30 % Kurzzeitparkplätze. Weiter soll ein Anteil von ca. 20% für Spezialvelos nutzbar sein.

Tab. 2 Benötigte Veloparkplätze nach Merkblatt (Bedarfsnachweis)

	Merkblatt	Anzahl Veloabstellplätze (Bedarf insgesamt)
Total Veloabstellplätze	1 Veloabstellplatz je Zimmer	142 Veloabstellplätze
davon Langzeitparkplätze	ca. 70 %	ca. 99 Langzeitparkplätze
davon Kurzzeitparkplätze	ca. 30 %	ca. 43 Kurzzeitparkplätze
Anteil für Spezialvelos	ca. 20%	ca. 28 Veloabstellplätze

Richtprojekt

Im Richtprojekt sind 89 Veloabstellplätze in der unterirdischen Sammelgarage (Langzeitparkplätze) sowie 8 oberirdische Langzeitabstellplätze und 45 oberirdische Kurzzeitparkplätze vorgesehen, was einem Total von 142 Veloabstellplätzen entspricht. Die Langzeitparkplätze sind vor Witterungseinflüssen geschützt und die Kurzzeitparkplätze können von den Gebäudezugängen schnell erreicht werden.

Abb. 8 Standorte der oberirdischen Veloabstellplätze im Richtprojekt (Stand: 28. Februar 2025)



2.3 Fazit

Zusammengefasst kann für das Areal mit Bezug auf die Mobilität folgender Ausgangslage festgehalten werden:

- Es handelt sich beim vorliegenden Projekt nicht um eine autoreduzierte Siedlung im engeren Sinn. Entsprechend sind keine kompensatorischen Massnahmen notwendig, um ungewollte Verlagerungen aufzufangen.
- Dennoch sollte versucht werden, auf die Ziele bezüglich Modalsplit hinzuarbeiten. Dies bezieht sich insbesondere auf den innerstädtischen Verkehr, der auf andere Verkehrsmittel verlagert werden soll.
- Die Bebauung ist angemessen durch den ÖV angebunden, mit Aussicht auf Verbesserungen.
- Die Siedlung ist etwas zu weit vom Zentrum entfernt, um Besorgungen zu Fuss zu erledigen.
- Sie liegt in idealer Distanz für den Veloverkehr. Es ist auch beabsichtigt die Velowegverbindungen ins Zentrum zu verbessern. Hier wird klar das grösste Potential ausgemacht.

3 Konzept

3.1 Ziele

Als übergeordnete Ziele gelten die Verringerung von MIV-Fahrten, die Attraktivitätssteigerung alternativer Verkehrsmittel und eine verbesserte Wohnqualität.

Als Grundeigentümerin der Parzelle Nr. 3335 ist die Stadt Gossau verpflichtet, die behördenverbindlich festgelegten Ziele umzusetzen. Es gilt die gesetzten Ziele einer nachhaltigen Siedlung auch im Bereich Mobilität zu erreichen.

Die ergänzenden Massnahmen sollen sicherstellen, dass diese Ziele und die damit verbundenen Änderungen im Mobilitätsverhalten erreicht werden.

3.2 Umsetzung

Sondernutzungsplan / Bauprojekt

Geplante Massnahmen sollen bezeichnet werden. Als Absichtsbekundung für das nachfolgende Bauprojekt und bei grösseren Massnahmen um den Platzbedarf im Sondernutzungsplan zu sichern. Kleinere Massnahmen oder solche die eher organisatorischer Natur sind, können im Richtprojekt abgebildet und im Planungsbericht beschrieben werden.

Verwaltung

Für die Bewohnenden der Siedlung ist es wichtig eine Ansprechperson für die verschiedenen Angebote zu haben. Dabei geht es um Verleih- und Sharingangebote wie z.B. ein Cargovelo oder ein Car-Sharing Angebot. Aber auch für kleinere Anliegen z.B. mit Bezug auf die gemeinschaftliche Velowerkstatt.

Stadtverwaltung / Fachstelle Mobilität

Die Verwaltung wiederum muss sich mit der Stadtverwaltung absprechen können. Z.B. bezüglich eines Carsharing Angebots, der Bushaltestelle oder möglichen Abstellplätzen für E-Scooter.

Aktuell läuft dies über das Tiefbauamt der Stadt Gossau. Geplant ist eine Fachstelle Mobilität, welche diese Aufgabe in Zukunft übernehmen könnte.

Monitoring

Nach Angabe der Stadt ist kein Monitoring gewünscht. Bei der geringen Grösse der Bebauung wäre es schwierig Zielwerte festzulegen.

3.3 Massnahmenkatalog

Grundsatz

Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wird in einem ersten Schritt eine Liste möglicher Massnahmen zusammengetragen. Daraufhin beurteilt die Bauherrschaft auf Grund der erwarteten Wirksamkeit im räumlichen und sozialen Kontext des Plangebiets, welche Massnahmen für das Richtprojekt priorisiert werden. Die Auswahl an Massnahmen werden schliesslich auch auf das Reduktionsmass beim Parkplatzbedarf abgestimmt.

Fokus

Für den Sondernutzungsplan Nelkenstrasse soll der Fokus insbesondere auf den Fuss- und Veloverkehr gelegt werden. Die Analyse hat gezeigt, dass dort das grösste Potential liegt.

Durch die Bereitstellung einer attraktiven Infrastruktur sollen die übergeordneten Ziele erreicht werden. Zum Beispiel sollen Veloabstellplätze komfortabel und in ausreichender Zahl (auch für Anhänger und Car-gobikes) zur Verfügung stehen.

Ein Carsharing-Fahrzeuge kann als Ersatzmassnahme für die Parkplatzreduktion wirken.

3.3.1 Übersicht

Die folgende Tabelle zeigt die Mobilitätsmassnahmen, welche umgesetzt werden und im nachfolgenden Kapitel beschrieben sind.

Tab. 3 Übersicht der Mobilitätsmassnahmen

Massnahme	Priorität Umsetzung		Zuständigkeit
	1. Priorität	2. Priorität	
Fuss- und Veloverkehr			
Aussenraumgestaltung und Erschliessung	X		Bauherrschaft (SNP / Bauprojekt)
Veloabstellplätze	X		Bauherrschaft (SNP / Bauprojekt)
Ergänzende Veloinfrastruktur	X	(X)	Bauherrschaft (SNP / Bauprojekt / Verwaltung)
Veloverleih für Cargobike		X	Bauherrschaft (Bauprojekt / Verwaltung)
Öffentlicher Verkehr			
ÖV-Angebot		X	Stadt
Motorisierter Individualverkehr			
Carsharing	(X)		Bauherrschaft (SNP / Verwaltung), Stadt
Ergänzende Infrastruktur	X		Bauherrschaft (SNP / Bauprojekt / Verwaltung)
Abstellplätze für Motorräder	X		Bauherrschaft (SNP / Bauprojekt)
Ver- & Entsorgung			
Platz für Kinderwagen	X		Bauherrschaft (Bauprojekt / Verwaltung)
Depot für Pakete bei Hauseingang		X	Bauherrschaft (Verwaltung)

3.4 Massnahmen

3.4.1 Fuss- und Veloverkehr

Aussenraumgestaltung und Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Beschreibung

Mit einer attraktiven Aussenraumgestaltung und einem damit verbundenen Erschliessungskonzept wird der Fuss- und Veloverkehr gefördert. Für diesen soll eine sichere und möglichst hindernisfreie Erschliessung gewährleistet werden. Dies umfasst direkte Wege zu Eingängen und Abstellanlagen sowie eine gut sichtbare Wegweisung.

Empfehlungen für die Umsetzung

Das Richtprojekt sieht eine attraktive Aussenraumgestaltung vor, welche die Bedürfnisse der Bewohnerschaft nach Begegnung, Aufenthalt und Spielen angemessen berücksichtigt. Die Aussenraumgestaltung ist gemäss Richtprojekt umzusetzen, welches dem Sondernutzungsplan zugrunde liegt. Das Areal wird optimal durchwegt, was zu einem engmaschigen Fusswegnetz beiträgt.

Alle Veloabstellplätze können ausgehend von der Nelkenstrasse auf einem sinnvollen Weg erreicht werden. Die oberirdischen Kurzzeitparkplätze liegen dezentral verteilt und nahe bei den Hauseingängen. Das Erschliessungskonzept ist gemäss Richtprojekt umzusetzen, welches dem Sondernutzungsplan zugrunde liegt.

Das Terrain macht eine hindernisfreie Erschliessung gegen Norden und Osten schwierig. Bei der Verbindung gegen Norden werden Treppentrampen zum Schieben von Velos empfohlen.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Die Wegverbindungen werden mittels Teilstrassenplan und Festlegungen im Sondernutzungsplan öffentlich-rechtlich gesichert. Die Anordnung der Kurzzeitabstellplätze sowie die Grundsätze der Umgebungsgestaltung sind ebenfalls verbindliche Bestandteile des Sondernutzungsplans.

Veloabstellplätze

Beschreibung

Hochwertige Veloabstellanlagen fördern den Veloverkehr schnell und kostengünstig. Es ist auf eine genügende Anzahl zu achten. Die Erschliessung sollte hindernisfrei erfolgen und die Bedürfnisse der Nutzenden sind zu beachten.

Empfehlungen für die Umsetzung

Für die Veloabstellplätze sind die nachstehend aufgeführten Vorgaben und Empfehlungen der VSS-Norm 40 066 sowie des Merkblattes des kantonalen Tiefbauamtes massgebend.

Erschliessung:

- die Veloabstellplätze sollen möglichst fahrend und direkt erreichbar sein;
- Langzeit-Abstellplätze sollten wegen der relativ grossen Längsneigung der Tiefgaragenrampe möglichst ebenerdig angeboten werden.

Lage:

- in der Nähe der Hauseingänge bzw. Erschliessungskerne;
- Kurzzeitabstellplätze ebenerdig;
- Langzeitabstellplätze ebenerdig oder unterirdisch anordnen.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Bezüglich der Langzeit-Abstellplätze bestehen verschiedene Interessenskonflikte. Damit im Innenhof richtige Baumpflanzungen möglich bleiben, kann die Tiefgarage nicht verschoben werden. Die Neigung der Rampe ist entsprechend gesetzt.

Weiter sieht die Bebauung eine effiziente Anordnung der Wohnungen vor, welche auch das Erdgeschoss ausnutzt. Innenliegende Abstellanlagen auf Erdgeschossniveau würden das Projekt stark verändern und den Grundsatz des beidseitigen Wohnens in Frage stellen. Die Anordnung der Langzeit-Abstellplätze im Untergeschoss war bereits Bestandteil des Wettbewerbsergebnisses.

Aufteilung:

- ca. 30 % für die kurze Aufenthaltszeit und ca. 70 % für die lange Aufenthaltszeit.

Im Richtprojekt und im Planungsbericht zum Sondernutzungsplan wird der Nachweis erbracht, dass die Notwendige Anzahl an Abstellplätzen zur Verfügung gestellt werden kann.

Anteil Spezialvelos:

- Das Merkblatt nennt einen Anteil von ca. 20 % aller Abstellplätze, Die VSS Norm geht eher von 10% aus;
- Wichtiger als die absolute Zahl scheint dabei die Lage und Erreichbarkeit. So zum Beispiel, wenn ein Kind in einem Anhänger angegurtet und zum Kindergarten gefahren wird.

Das Richtprojekt sieht an zentraler Lage Anstellplätze für rund 8 Spezialvelos vor. Diese ist im Pavillon angeordnet, ebenerdig erreichbar und abschliessbar. Weitere 7 Spezialvelos können unterirdisch in den jeweiligen Veloräumen abgestellt werden.

Dimensionierung:

- Masse für die Senkrechtaufstellung gemäss Norm bzw. Merkblatt.

Parkiersystem:

- offene Anlagen mit Anlehnbügel sind für Kurzzeitparkplätze denkbar. Es sollten aber auch gedeckte und abschliessbare Plätze für Kurzzeitparkierende angeboten werden;
- Bei Langzeit-Abstellplätzen sollten die Velos in abschliessbaren Räumen, getrennt von den Autoabstellplätzen angeordnet werden.

Im Richtprojekt und im Planungsbericht zum Sondernutzungsplan wird der Nachweis erbracht, dass die notwendige Anzahl an Abstellplätzen zur Verfügung gestellt werden kann. Die Kurzzeitabstellplätze sind offen gestaltet, damit die Umgebungsgestaltung nicht durch Häuschen durchbrochen wird.

Die Langzeitabstellplätze sind im Pavillon sowie in eigenen Räumen, von den Autoabstellplätzen getrennt, angeordnet.

Ergänzende Veloinfrastruktur – Stromanschluss für Elektrovelos

Bei den Langzeitabstellplätzen werden Ladestationen für Elektrovelos errichtet. Bei der Installation ist die Nachfrage der Bewohnenden zu berücksichtigen. Manche laden ihren Akku lieber in der eigenen Wohnung.

Die Langzeitabstellplätze, welche in abschliessbaren Räumen liegen, sollen so vorbereitet werden, dass im Bedarfsfall zwischen 60 % und 80 % mit Lademöglichkeiten ausgerüstet werden (gemäss SIA-Norm 2060). Zu Beginn können testweise erste Lademöglichkeiten angeboten werden. Entsprechend dem Benutzerverhalten der Bewohnenden wird dann geprüft, ob ein Ausbau erforderlich ist. Die Art der Stromabrechnung wird von der Liegenschaftsverwaltung festgelegt.

Bei den Langzeitabstellplätzen können ergänzend einige Schliessfächer bereitgestellt werden, um persönliche Ausrüstung rund um das Velo aufbewahren zu können.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Die ausreichende Ausstattung mit Auflademöglichkeiten wird als prioritäre Massnahme betrachtet und als Vorgabe im Sondernutzungsplan festgehalten.

Schliessfächer stellen eine Massnahme zweiter Priorität dar. Sie wird als Empfehlung im Mobilitätskonzept festgehalten.

Ergänzende Veloinfrastruktur – Velowerkstatt

Bereitstellen von Velowerkzeug und -pumpen erlaubt den Anwohnenden die Reparatur und Instandhaltung ihres Fahrzeugs auf dem Gelände.

Für die Bewohnenden kann einem möglichst zentral gelegenen Gemeinschaftsraum eine einfache Werkstatt eingerichtet werden. Für selbständige kleinere Reparaturen und um die Reifen aufzupumpen soll ein Set mit Grundwerkzeug zur Verfügung stehen.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Eine gemeinsame Velowerkstatt stellt eine Massnahme zweiter Priorität dar. Sie wird als Empfehlung im Mobilitätskonzept festgehalten

Veloverleih für Cargobike

Ein Cargobike kann für den Einkauf genutzt oder für andere Gütertransporte verwendet werden. Es stellt im städtischen Kontext eine sinnvolle Alternative zum Auto dar.

In Gossau darf davon ausgegangen werden, dass die Nutzung eines Cargobikes funktionieren kann. Gleichzeitig ist die Situation zu peripher, als dass es als Ersatz für ein Auto angenommen werden kann. Es wird sich deshalb kaum jemand ein eigenes Cargobike anschaffen. Mit einem gemeinschaftlich nutzbaren Cargobike kann ein Angebot geschaffen werden, welches den Bewohnenden einen niederschweligen Zugang bietet.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Eine gemeinschaftlich nutzbare Cargobike stellt eine Massnahme zweiter Priorität dar. Sie wird als Empfehlung im Mobilitätskonzept festgehalten. Bei der Umsetzung ist auf eine einfache Zugänglichkeit zu achten. Z.B. mit einem Kalender und einer Schlüsselbox. Das Richtprojekt sieht eine Abstellfläche im Untergeschoss neben der Zufahrt zur Tiefgarage vor.

3.4.2 Motorisierter Individualverkehr

Carsharing

Ein arealinternes Carsharing-Angebot für die Bewohnenden verringert den Parkplatzbedarf, erhöht die Auslastung der Fahrzeuge und erlaubt Personen mit seltenem Gebrauch auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten.

Mindestens ein oberirdischer Parkplatz soll für Carsharing Fahrzeuge bereitgestellt werden, damit das Angebot allenfalls auch für Dritte zugänglich gemacht werden kann. Damit wird auch die Finanzierung der Massnahme vereinfacht.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Diese Massnahme kann nicht langfristig garantiert werden. Der Platzbedarf wird im Sondernutzungsplan festgehalten. Es wird davon

ausgegangen, dass mit der Stadt eine Vereinbarung getroffen wird, worin der Betrieb geregelt ist.

Lademöglichkeit Elektroautos

Fehlende Lademöglichkeiten stellen, insbesondere bei Mietobjekten, ein grosses Hindernis für den Umstieg auf Elektroautos dar. Aus diesem Grund sollen in der unterirdischen Sammelgarage Elektrobreitbandkabel verlaufen, welche eine spätere Nachrüstung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ohne grossen baulichen Aufwand ermöglicht.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Diese Massnahme wird als Vorschrift in Textform im Sondernutzungsplan festgehalten.

Abstellplätze für Motorräder

Das Baureglement der Stadt Gossau sieht keine Vorgabe bezüglich Abstellplätzen für Motorräder vor. Ein zusätzliches Platzangebot in der Höhe von ca. 10 % der Autoabstellplätzen kann für die Bewohnenden sehr attraktiv sein und ggf. Konflikte bei der Vermietung von Zweitparkplätzen vermeiden.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

In der unterirdischen Sammelgarage sind 7 Abstellplätze für Motorräder vorgesehen. Diese Massnahme wird als Vorschrift in Textform im Sondernutzungsplan festgehalten.

3.4.3 Ver- & Entsorgung

Platz für Kinderwagen

Abstellflächen für Kinderwagen sind im Baureglement der Stadt Gossau nicht vorgeschrieben. Da diese wie Fahrzeuge in der Stadt bewegt werden, werden sie ungerne mit in die Wohnung genommen. Mit definierten Plätzen in der Siedlung kann verhindert werden, dass diese ungewollt den Eingangsbereich der Treppenhäuser versperren.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Das Richtprojekt sieht Abstellplätze in jedem Treppenhaus, jeweils im Untergeschoss unter der Treppe vor. Der Nachweis dazu wird im Richtprojekt und im Planungsbericht zum Sondernutzungsplan erbracht.

Abb. 9 Depotbox an der Wasserwerksgasse 27+29,
Bern (stebler.ch, 12.04.2023)



Depot für Pakete bei Hauseingang

An den Briefkästen der Wohneinheiten werden Depots für Pakete installiert. Dadurch können verpasste Sendungen deponiert werden und müssen nicht mit dem Auto bei der Post abgeholt werden. Um die Sicherheit der richtigen Zustellung zu gewährleisten, sind die Schliessfächer mit einem Code gesichert, der dem Empfänger digital zugestellt wird.

Die Hauseingänge, oder ein zentraler Standort, können mit Depots für Pakete unterschiedlicher Grösse ausgerüstet werden. Für die Umsetzung ist die Bauherrschaft zuständig.

Umsetzung im Sondernutzungsplan

Depots für Pakete stellen eine Massnahme zweiter Priorität dar. Sie wird als Empfehlung im Mobilitätskonzept festgehalten.