

Gossau, Gesamtverkehrskonzept

Anhang A: Massnahmenblätter





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 Massnahmenblätter

1. Einleitung und Übersicht	5
2. Abstimmung Siedlung und Verkehr	7
2.1 Koordination der Planungsinstrumente	7
2.2 Quartierdrehscheiben	8
3. Fussverkehr	9
3.1 Netzlücken im Fusswegnetz schliessen	9
3.2 Schwachstellen im Fusswegnetz beheben	11
3.3 «Weg der Erholung»	12
3.4 «Promenade»	13
4. Veloverkehr	15
4.1 Velobahnen	15
4.2 Hauptverbindungen Direkt	17
4.3 Hauptverbindungen Komfort	19
4.4 Veloabstellplätze im öffentlichen Raum	21
4.5 Umsetzung Veloring (Hauptverbindung Komfort)	23
5. Öffentlicher Verkehr	24
5.1 «Buskonzept kurzfristig»	24
5.2 Mittel-/Langfristige ÖV-Massnahmen	26
6. MIV (Motorisierter Individualverkehr)	28
6.1 Strassen in Quartierkammern	28
6.2 Parkraummanagement	30
6.3 Langfristige MIV-Massnahmen	31
7. Gesamtverkehr	32
7.1 Umgestaltung Hauptachsen	32
7.2 Verkehrsmanagement-System	34
7.3 Mobilitätshub Gossau	36
8. Mobilitätsmanagement	38
8.1 Mobilitätskampagne	38
8.2 Mobilitätsdienstleistungen	39



Abkürzungen

AP4G, AP3G 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
FF	Federführung
FV	Fussverkehr
FW	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
STE	Stadtentwicklung (Verwaltungsabteilung)
STEK	Stadtentwicklungskonzept
VQS	Verkehrsqualitätsstufe
VSS	Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VV	Veloverkehr
VZÄ	Vollzeitäquivalent
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung



1. Einleitung und Übersicht

Die nachfolgenden Massnahmenblätter konkretisieren die Teilkonzepte aus dem Bericht «Gesamtverkehrskonzept». Sie sollen eine Stütze für die Umsetzung des GVK bieten, indem konkrete Massnahmen und nächste Schritte inkl. Zielsetzungen und Zuständigkeiten definiert werden. Für die konkrete Ausgestaltung der Massnahmen sind in den meisten Fällen eigene Projekte mit den entsprechenden politischen Prozessen und Mitwirkungsmöglichkeiten notwendig. Die vorliegenden Massnahmenblätter sollen primär sicherstellen, dass der Umsetzungsprozess des GVK ins Rollen kommt und am Rollen bleibt.

Teilkonzept	Massnahme	Zeithorizont				Federführung
		Daueraufgabe	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	
Abstimmung und 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



Hinweise zu den Massnahmenblättern

Die Massnahmenblätter sind immer nach demselben Raster aufgebaut:

Teilkonzept <i>Zugehörigkeit zum Teilkonzept gemäss GVK-Bericht</i>	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr	
Ziele	– <i>Angabe von angestrebten Wirkungszielen (basierend auf der «Mobilitätsstrategie»)</i>			
Ausgangslage und Handlungsbedarf	– <i>Beschrieb der Ist-Situation und der bestehenden Problematik (basierend auf Analyse in der «Mobilitätsstrategie»)</i> – <i>Aufzeigen des Handlungsbedarfs</i>			
Massnahmen	– <i>Aufzählung der Massnahmen</i>			
Verantwortlichkeit <i>Angabe der Federführung</i>	<input type="checkbox"/> Stadt Gossau	<input type="checkbox"/> Kanton (TBA/AöV)	<input type="checkbox"/> Dritte	
Beteiligte Akteure	– <i>Auflistung der wesentlichen beteiligten Stakeholder</i>			
Koordination Planungsinstrumente	– <i>Auflistung der zu berücksichtigenden Planungsinstrumenten</i>			
Umsetzungshorizont <i>Bezieht sich auf die Umsetzung – die Planung ist entsprechend vorzeitig anzugehen</i>	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig <i>bis ca. 2030</i>	<input type="checkbox"/> mittelfristig <i>bis ca. 2035</i>	<input type="checkbox"/> langfristig <i>nach 2035</i>
Kostenschätzung	<i>Gering = < 100'000 CHF mittel = < 1 Mio. CHF hoch = > 1 Mio. CHF</i>	<i>(bezogen auf Finanzierungsanteile Stadt Gossau) Massnahmen müssen vorgängig projektiert werden, dies bedeutet es braucht schon vorgängig finanzielle Mittel.</i>		
Nächste Schritte	– <i>Nennung der konkreten nächsten Teilschritte</i>			



2. Abstimmung Siedlung und Verkehr

2.1 Koordination der Planungsinstrumente

Teilkonzept	<input checked="" type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr	
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– <i>Überführung der Inhalte des GVK in behörden- resp. grundeigentümerverbindliche Instrumente</i>– <i>Sicherstellung einer kontinuierlichen Abstimmung von Siedlung- und Verkehrsentwicklung</i>			
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">– <i>Die Ortsplanungsrevision läuft zeitlich parallel zum GVK-Prozess, wobei die Richtplanung vor und die Nutzungsplanung nach Abschluss des GVK vom Parlament verabschiedet resp. genehmigt wird. Daraus ergibt sich nach Abschluss des GVK lediglich beim Richtplan inhaltlicher Abstimmungsbedarf. Im Entwurf des Baureglements sind die relevanten Inhalte aus dem Gesamtverkehrskonzept eingeflossen.</i>– <i>Nebst der Ortsplanung gibt es weitere Instrumente, die in Bezug auf die Inhalte des GVK nachgeführt resp. revidiert werden müssen.</i>– <i>Schliesslich muss aber auch die Umsetzung des GVK in konkreten Planungen und Projekten von Dritten sichergestellt werden.</i>			
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– <i>Ergänzungen Richtplan mit Teil Mobilität (inkl. Richtplankarte) -> FF Stadtentwicklung</i>– <i>Revision des Fuss-, Rad- und Wanderwegplans -> FF TBA</i>– <i>Revision des Gemeindestrassenplans -> FF TBA</i>– <i>Begleitung von Verfahren / Planungsprozessen (u.a. Arealentwicklungen) durch die Stadt Gossau in Bezug auf Mobilität und Verkehr (Daueraufgabe) > FF Stadtentwicklung</i>			
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Stadtentwicklung, Tiefbauamt)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte	
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– <i>Ortsplaner</i>			
Koordination Planungsinstrumente	-			
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<i>In laufenden Verfahren</i>			
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">– <i>GVK-Inhalte in Nutzungsplanung einbringen</i>– <i>Begleitung von laufenden Arealplanungen aufgleisen und umsetzen</i>			



2.2 Quartierdrehscheiben

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr	
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Realisierung von Quartierdrehscheiben über das Siedlungsgebiet verteilt– Attraktivierung der ÖV-Nutzung durch optimale Vernetzung mit verschiedenen Verkehrsmitteln und ergänzenden, alltagsbezogenen Angeboten für die «erste resp. letzte Meile»– Förderung von Sharing-Angeboten (CarSharing, BikeSharing, ScooterSharing etc.) zur Reduktion von (Zweit-)Autobesitz			
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Quartierdrehscheiben umfassen einerseits Angebote und Dienstleistungen im Bereich der Mobilität, aber auch ergänzende Nutzungen wie z.B. Entsorgungsmöglichkeiten, Paketboxen, Briefkasten etc. Die Quartierdrehscheiben liegen an wichtigen Orten innerhalb der Quartiere, ggf. in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen und/oder Einkaufs- und Gastronomieangeboten. Alle diese Bausteine, die sich aber je nach Quartierdrehscheibe unterschiedlich zusammensetzen (es müssen nicht überall alle Angebote vorhanden sein), tragen dazu bei, dass die Benützung des ÖV letztlich möglichst komfortabel, flexibel und zeitoptimiert gestaltet werden kann. Ausserdem können Sharing-Mobility-Angebote koordiniert gefördert und ausgebaut werden. Das heutige Angebot an CarSharing ist mangelhaft und kann in dieser Form nicht als Ersatz für ein eigenes Auto dienen.</p>			
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– Laufende Umsetzung von Quartierdrehscheiben im Rahmen von Arealentwicklungen, Sanierungsprojekten im öffentlichen Raum etc.			
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Tiefbauamt, Stadtentwicklung)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Dritte (Private)	
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– Mobility, TIER oder andere Anbieter von Shared Mobilty– Tiefbauamt (Entsorgung)– Post (Paketboxen, Briefkästen)			
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">– Kommunalen Richtplan (Teilrevision)			
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	in laufenden Projekten			
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">– In Arealentwicklungen Quartierdrehscheiben als Anforderung implementieren sowie in Sanierungsprojekte / Strassenraumgestaltungen integrieren			



3. Fussverkehr

3.1 Netzlücken im Fusswegnetz schliessen

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	_ Schaffung eines flächendeckenden und engmaschigen Fusswegnetzes		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Fusswegnetzplan zeigt den Zielzustand des flächendeckenden und engmaschigen Fusswegnetzes auf Ebene Haupt- und Nebenwege auf. Grösstenteils existieren diese Fusswegverbindungen bereits (teilweise jedoch mit Mängeln, vgl. Massnahmenblatt 4.2). Lücken, im Sinne von derzeit nicht existierenden Fusswegverbindungen, gibt es vorderhand im ASGO-Gebiet. Mit der Schliessung dieser Netzlücken soll die Trennwirkung der heutigen Industrie- und Gewerbeareale aufgebrochen, die Wege zu ÖV-Haltestellen verkürzt, die Vernetzung innerhalb des ASGO-Gebiets (z.B. für Mittagsverpflegung) verbessert und die Möglichkeiten sowie Qualität für Naherholung (z.B. während Pausen) erhöht werden.		
Massnahmen	_ Schliessen der Netzlücken gemäss Fusswegnetzplan, insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> - Fusswegverbindung entlang der Geleise zwischen Bahnhofplatz und Kreuzung Mooswiesstrasse – Buechenwaldstrasse - Fusswegverbindung entlang der Geleise zwischen der Kreuzung Mooswiesstrasse – Buechenwaldstrasse und der Industriestrasse - Zentrale Achse für Fussverkehr mittig durch das östliche ASGO-Gebiet (zwischen Bruggwisstrasse und Industriestrasse) - diverse Querverbindungen für Fussverkehr zwischen Industriestrasse und St. Gallerstrasse (in Nord-Süd-Richtung) - Fusswegverbindung entlang der Geleise zwischen Industriestrasse und Bahnhof Winkeln, inkl. Anbindung an Schlachthofstrasse _ Zusätzlich unterstützt die Gemeinde das Schliessen von Netzlücken im übrigen Fusswegnetz (nicht im Fusswegnetzplan dargestellt) auf den privaten Parzellen, sofern die gesamtverkehrliche Zweckmässigkeit sichergestellt ist. Dazu werden im Rahmen der Baubewilligungen Hinweise an Private abgegeben. -> FF TBA.		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Initialisierung: Stadtentwicklung; Umsetzung: Tiefbauamt)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	_ Stadt St. Gallen (für die neue Fusswegverbindung entlang der Geleise zum Bahnhof Winkeln) _ Kanton TBA (entlang und quer zu Kantonsstrassen)		
Koordination Planungsinstrumente	_ Kommunalen Richtplan (Teilrevision) _ Revision Fuss-, Rad-, Wanderwegplan _ Agglomerationsprogramm		



Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig
--------------------	--	--------------------------------------	--	--------------------------------------

Kostenschätzung	<i>Mittel</i>	<i>Mitfinanzierungsmöglichkeit Aggloprogramm</i>
-----------------	---------------	--

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">– <i>Revision Planungsinstrumente vornehmen und geplante Schliessung der Netzlücken somit verbindlich festlegen</i>– <i>Berücksichtigung dieser Fusswegverbindungen im Rahmen der ASGO-Planung sicherstellen</i>– <i>Bestehende Massnahmenkonzepte aus Agglomerationsprogramm umsetzen</i>
------------------	--



3.2 Schwachstellen im Fusswegnetz beheben

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">_ Behebung von Schwachstellen im bestehenden Fusswegnetz_ Schaffung eines sicheren, direkten und komfortablen Fusswegnetz		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Der neu geschaffene Fusswegnetzplan schafft ein klares, flächendeckendes, engmaschiges Fusswegnetz und legt spezifische Standards für die verschiedenen Typen von Fusswegen fest. Nicht alle Fussverbindungen entsprechen derzeit dem geforderten Standard – entsprechend besteht hier Handlungsbedarf zur Aufwertung und Verbesserung dieser Verbindungen. Ausserdem bestehen diverse Schwachstellen bezüglich Verkehrssicherheit.</i></p>		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">_ Analyse des Handlungsbedarfs zwischen Ist-Situation und geforderten Standards für das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet, u.a. unter Berücksichtigung der Schulwegsicherheit -> FF Stadtentwicklung_ Aufwertung des Fusswegnetzes und Begegnungsbereiche nach den definierten Standards je Wegtyp, insbesondere für die Haupt- und Nebenwege -> laufende Planungen, Stadtentwicklung und TBA_ Behebung der Schwachstellen betreffend Verkehrssicherheit insbesondere auf den Haupt- und Nebenwegen sowie bei allfälligen Orten mit relevanten (d.h. situations-/infrastrukturbedingten) Unfällen mit Fussgängerbeteiligung auf dem übrigen Netz -> FF TBA		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Tiefbauamt, Stadtentwicklung)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">_ Kanton TBA (Kantonsstrassen)_ ggf. Einbezug von Schulen, Schüler/-innen, Elternvertretungen		
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">_ Revision Fuss-, Rad-, Wanderwegplan_ Agglomerationsprogramm		
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<i>mittel / hoch</i>	<i>Mitfinanzierungsmöglichkeit Aggloprogramm</i>	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Analyse Handlungsbedarf (inkl. Priorisierung)_ Laufende Aufwertung von Fussverbindungen gemäss Standards und laufende Behebung von Schwachstellen im Rahmen von laufenden Projekten (BGK, Strassenbauprojekten, Arealentwicklungen)_ Bestehende Massnahmenkonzepte aus Agglomerationsprogramm umsetzen		

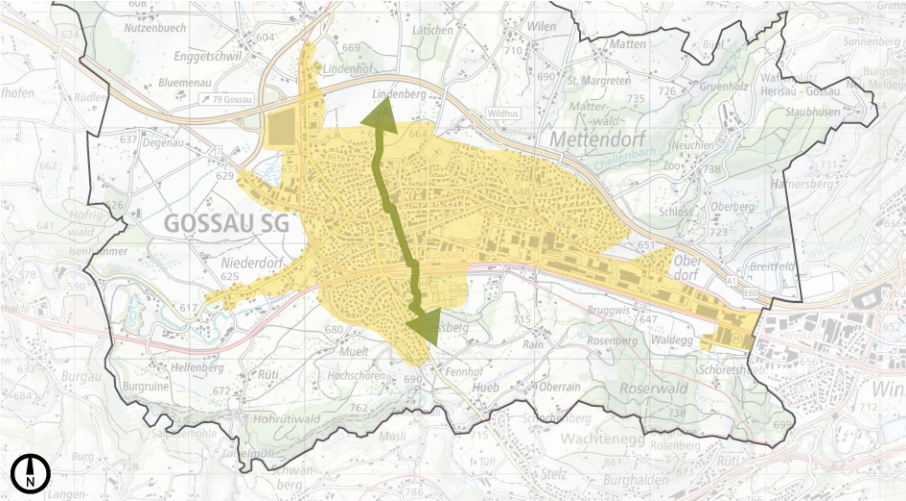


3.3 «Weg der Erholung»

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Schaffung einer durchgehenden Verbindung für den Fussverkehr vom Niederdorf bis ins Mettendorf und Richtung Zoo – Aufwertung dieser wichtigen West-Ost-Verbindung zu einer grosszügigen Flanierzone mit attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten 			
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Der «Weg der Erholung» bildet neben der zentralen «Promenade» (vgl. Massnahmenblatt 4.4) ein Kernelement des Fusswegnetzes. Das Niederdorf soll mit dieser Fusswegachse durchgehend mit dem Mettendorf und weiter Richtung Zoo verbunden werden. Diese Achse soll primär auf den Fussverkehr ausgerichtet sein, eine hohe Aufenthalts- und Naherholungsqualität bieten und in diesem Zusammenhang auch vielfältige Aufenthaltsmöglichkeiten aufweisen. Der Weg der Erholung läuft auf weiten Strecken entlang des Dorfbachs. Der Dorfbach soll in geeigneter Form in die Gestaltung des Weges integriert werden.</p>			
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – gestalterische Aufwertung des «Weg der Erholung», u.a. bezüglich Materialisierung, Begrünung, wiederkehrende Gestaltungselemente / Signalistik, Bezug zum Dorfbach, Querungsstellen über Strassen – Errichtung von zahlreichen Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten 			
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Tiefbauamt, Stadtentwicklung)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte	
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton (Gewässerraum, Querung Kantonsstrassen) 			
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> – Kommunalen Richtplan (Teilrevision): Plan und ev. Massnahmenblatt – Revision Fuss-, Rad-, Wanderwegplan – Agglomerationsprogramm 			
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	Mittel Mitfinanzierungsmöglichkeit Aggloprogramm			
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtkonzept (interdisziplinär: Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung) inkl. eines etappierten Umsetzungskonzepts erarbeiten 			



3.4 «Promenade»

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input checked="" type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Schaffung einer attraktiven Verbindung für den Fussverkehr zwischen Norden und Süden von Gossau via Bahnhof Gossau– Aufwertung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung mit vielfältigen Begegnungsorten und Aufenthaltsmöglichkeiten		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die «Promenade» bildet neben dem «Weg der Erholung» (vgl. Massnahmenblatt 4.3) ein Kernelement des Fusswegnetzes. Er verbindet die nördlichen und südlichen Quartiere miteinander sowie mit dem Bahnhof (vgl. Massnahmenblatt 8.3) und dem Stadtzentrum. Die Bahnhofstrasse bildet dabei das «Herzstück»: Sie soll besonders attraktiv für den Fussverkehr (und Veloverkehr) gestaltet werden, eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und vielfältige Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten anbieten.</p>		
			
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– Umgestaltung der Bahnhofstrasse (basierend auf dem vorliegenden BGK) -> TBA und Stadtentwicklung– Optimierung der Verbindung zwischen Bahnhof- und Friedbergstrasse für den Fussverkehr (sichere, direkt und attraktive Querungssituation über die Kantonsstrasse) -> laufend– gestalterische Aufwertung der Friedbergstrasse u.a. bezüglich Aufenthaltsqualität / -möglichkeiten, Begrünung, Sicherheit und Komfort -> laufend– Ausbau der Bahnhofsunterführung (allgemein grosszügiger sowie befahrbar für den Veloverkehr) -> Initalisierung STE, Umsetzung TBA– gestalterische Aufwertung der Birkenstrasse, Seminarstrasse, Alte Herisauerstrasse u.a. bezüglich Aufenthaltsqualität / -möglichkeiten, Materialisierung, Begrünung -> laufend		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Tiefbauamt, Stadtentwicklung)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– Kanton (TBA: Querung Kantonsstrasse)– SBB (Bahnhofbereich)		



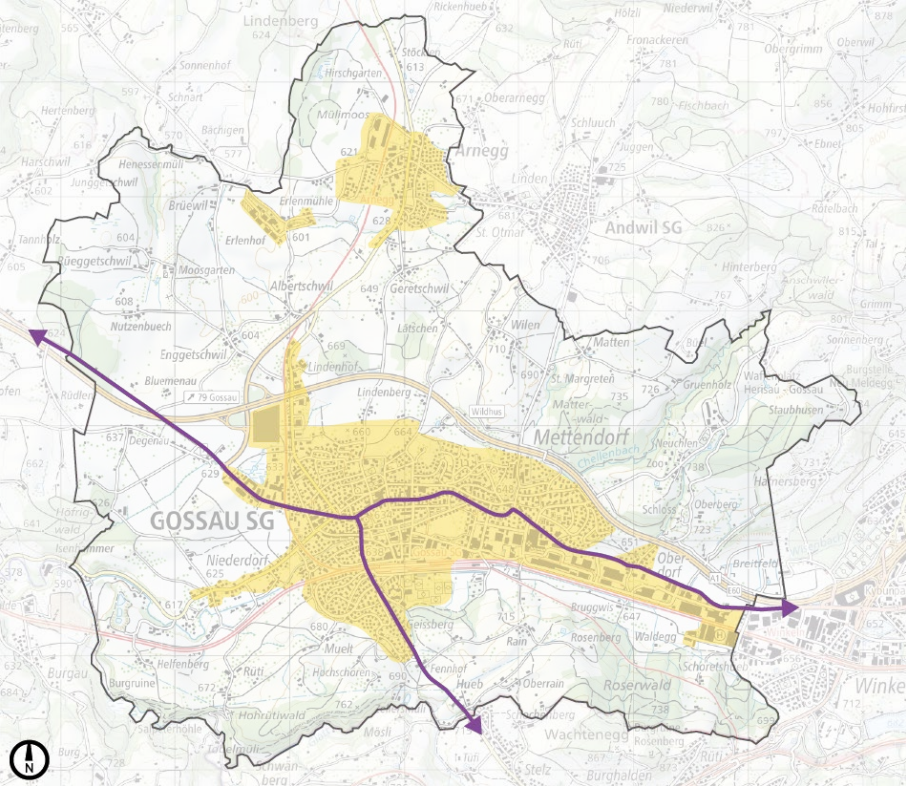
4. Veloverkehr

4.1 Velobahnen

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Hochwertige und direkte Veloverbindungen von Gossau in die Stadt St. Gallen sowie in alle umliegenden Regionalzentren (Flawil, Herisau)</i> – <i>Förderung des Veloverkehrs insbesondere beim regionalen Pendlerverkehr</i> 		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Velobahnen sind direkte, komfortable und schnelle übergeordnete Veloverbindungen, welche über die Gemeindegrenzen hinaus gehen. Sie sind regionale Routen und sollen für alle Nutzergruppen ausgestaltet werden. Zwischen der Stadt St. Gallen und Gossau ist bereits eine Velobahn südlich der Gleise in Planung. Von Gossau sollen zwei weitere Velobahnen nach Herisau und Flawil führen. Deren Linienführungen sind jedoch noch nicht evaluiert.</i></p>		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Planung und Umsetzung der Velobahnen nach den zukünftigen Standards des Kantons</i> – <i>Planung der Velobahnen nach Herisau und Flawil</i> 		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Initialisierung; Stadtentwicklung; Umsetzung Tiefbauamt)	<input type="checkbox"/> Kanton (TBA)	<input checked="" type="checkbox"/> Dritte (Regio SG-Bodensee)

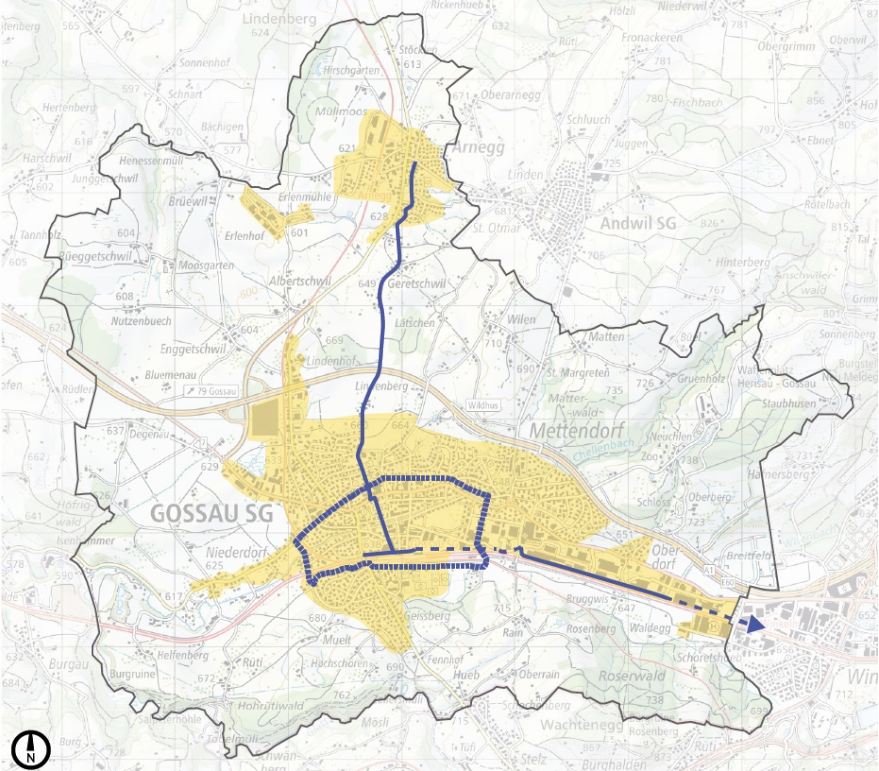


4.2 Hauptverbindungen Direkt

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– <i>Hochwertige, direkte und schnelle Veloverbindungen für den Alltagsveloverkehr entlang der Hauptachsen innerhalb von Gossau sowie in die umliegenden Gemeinden</i>– <i>Förderung des Veloverkehrs sowohl beim Binnen- als auch beim Ziel-/Quellverkehr (Zielpublikum: routinierte und zügige Velofahrende)</i>		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Die Hauptverbindungen Direkt stellen direkte und schnelle Hauptverbindungen, meistens entlang der Hauptstrassen dar. Sie verbinden wichtige Quell- und Zielorte innerhalb von Gossau sowie in den umliegenden Gemeinden und sprechen primär routinierte und zügige Velofahrende an. Je nach Lage und Verkehrsaufkommen werden sie als Radstreifen, kombinierte Rad- und Fusswege oder im Mischverkehr ausgebildet.</i></p> <p><i>Im Velonetzplan werden die Hauptverbindungen Direkt definiert.</i></p>		
			
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– <i>Ausgestaltung der bezeichneten Veloverbindungen nach den Standards des Routentyps Hauptverbindungen Direkt und nach den Standards des Kantons</i>		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau > bis und mit BGK (Tiefbauamt)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton > ab Vorprojekt (TBA)	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– <i>Umliegende Gemeinden</i>– <i>Stadt Gossau bis Vorstudie mit Federführung, danach Begleitung</i>		



4.3 Hauptverbindungen Komfort

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– <i>Sichere und komfortable Veloverbindungen für den Alltagsveloverkehr abseits der Hauptachsen innerhalb von Gossau sowie in die umliegenden Gemeinden</i>– <i>Förderung des Veloverkehrs sowohl beim Binnen- als auch beim Ziel-/Quellverkehr (Zielgruppe: alle Velofahrenden zwischen «8 und 88 Jahren»)</i>		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Hauptverbindungen Direkt stellen komfortable und sichere Hauptverbindungen, meistens rückwärtig zu den Hauptstrassen verlaufen. Sie verbinden wichtige Quell- und Zielorte innerhalb von Gossau sowie in den umliegenden Gemeinden und sprechen grundsätzlich alle Velofahrenden an, vor allem aber jene, welche Wert auf hohe Sicherheit (v.a. auch in Bezug auf das subjektive Sicherheitsempfinden) und eine attraktive Umfeldgestaltung legen. Je nach Lage und Verkehrsaufkommen werden sie als Radstreifen, kombinierte Rad- und Fusswege oder im Mischverkehr ausgebildet. Die Führung im Mischverkehr in vielen Fällen möglich und zweckmässig, da diese Routen meistens auf Strassen mit wenig motorisiertem Verkehr liegen.</i></p> <p><i>Im Velonetzplan werden die Hauptverbindungen Komfort (inkl. Veloring) definiert.</i></p>		
			
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– <i>Ausgestaltung der bezeichneten Veloverbindungen nach den Standards des Routentyps Hauptverbindungen Komfort</i>– <i>Schliessen der im Velonetzplan bezeichneten Netzlücken</i>		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Tiefbauamt)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte

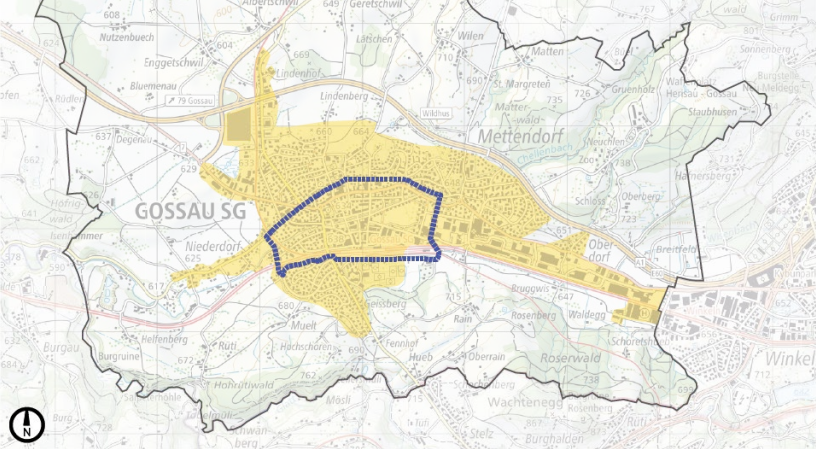


4.4 Veloabstellplätze im öffentlichen Raum

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Ausbau der Veloabstellplätze im öffentlichen Raum (resp. öffentlich zugänglich auf privaten Arealen mit öffentlichen Nutzungen)– Förderung des Veloverkehrs durch das Bereitstellen von attraktiven Veloabstellmöglichkeiten an wichtigen Quell- und Zielorten		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>An wichtigen Quell- und Zielorten sollen qualitativ hochwertige, öffentliche Veloabstellplätze entstehen. Eine grosszügige Anzahl und die Möglichkeit, ein Teil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für E-Bikes auszustatten, gewährleisten ein attraktives, flächendeckendes Angebot und fördern so indirekt die Nutzung des Velos für Binnen-, Ziel- und Quellverkehr. Potenzielle Standorte für neue Veloabstellplätze sind grundsätzlich Bushaltestellen, die angestrebten Quartierdrehscheiben (vgl. Massnahmenblatt 8.4) und wichtige öffentliche Quell- und Zielorte aus dem Velonetzplan (unten abgebildet). Des Weiteren ist der gesamte eingezeichnete Zentrumsbereich potenzielles Gebiet für die Aufwertung und den Ausbau der dortigen Veloabstellplätze.</p>		
			
	<p>Abbildung: B=Bahnhof, E=Einkaufen, F=Freizeit- / Sportanlagen, Ö= öffentliche Nutzungen</p>		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– Aufwertung bestehender Veloabstellanlagen (bezüglich Witterungsschutz, Vorrichtungen zum sicheren Abschliessen, Beleuchtung, ggf. Lademöglichkeiten etc.)– Ausbau bestehender Veloabstellanlagen sowie Errichtung neuer Veloabstellanlagen an wichtigen öffentlichen Quell- und Zielorten		



4.5 Umsetzung Veloring (Hauptverbindung Komfort)

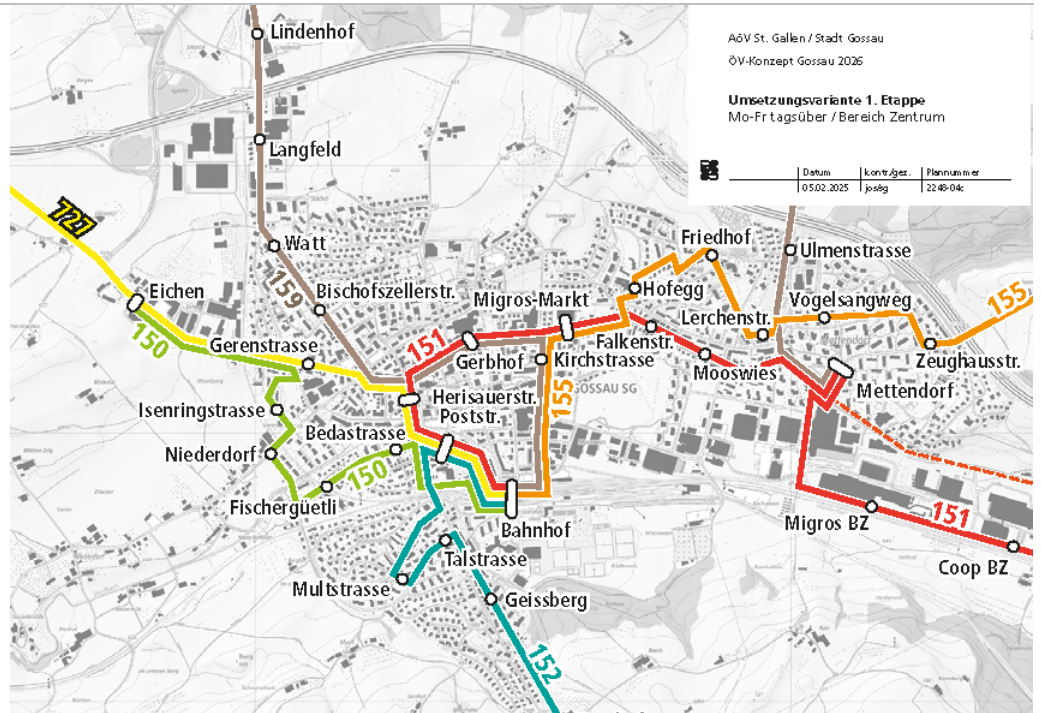
Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input checked="" type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Sichere und komfortable Verbindung zwischen allen Quartieren der Stadt Gossau und den wichtigen Quell- und Zielorten</i> – <i>Förderung des Veloverkehrs für Wege innerhalb von Gossau (Binnenverkehr, Zielgruppe: alle Velofahrenden zwischen «8 und 88 Jahren»)</i> 			
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Der Veloring Gossau soll als «Leuchtturmprojekt» möglichst zeitnah (kurz-/mittelfristig) eine spürbare Verbesserung für das Velonetz in Gossau bewirken. In Form eines Rings verbindet er die verschiedenen rund um das Zentrum gelegenen Quartiere sowie die wichtigen Quell- und Zielorte ausserhalb des Zentrums miteinander. Durch die Ausgestaltung des Velorings nach den Standards des Routentyps «Hauptverbindung Komfort» soll er von allen Nutzenden befahren werden können.</i></p>			
				
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Ausgestaltung des Velorings nach den Standards des Routentyps «Hauptverbindung Komfort»</i> 			
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Initialisierung: Stadtentwicklung; Umsetzung: TBA)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte	
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Kanton (TBA: bei Querungsstellen über Kantonsstrassen)</i> 			
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Kommunaler Richtplan (Teilrevision): Plan und ev. Massnahmenblatt</i> – <i>Revision Fuss-, Rad-, Wanderwegplan</i> – <i>Agglomerationsprogramm</i> 			
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<i>Hoch</i>			
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Gesamtkonzept erstellen für den gesamten Ring (auf Stufe Vorprojekt; ggf. mit einem Variantenstudium für einzelne Abschnitte)</i> 			



5. Öffentlicher Verkehr

5.1 «Buskonzept kurzfristig»

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input checked="" type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Verbesserung des ÖV-Angebots entlang der Hauptkorridore– Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ASGO-Gebiet– Gewährleistung von attraktiven Anschlüssen zwischen Bus und Bahn– Verbesserung des ÖV-Angebots in den Quartieren abseits der Hauptkorridore unter Berücksichtigung der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit– Realisierung von hindernisfreien Bushaltekanten mit situationsangepasster Haltestelleninfrastruktur (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten etc.)– Förderung der ÖV-Nutzung insbesondere für den Ziel- und Quellverkehr (u.a. Pendlerverkehr)		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Der ÖV übernimmt heute einen relativ geringen Teil des Gesamtverkehrsaufkommens. Der Bahnhof Gossau bietet zwar direkte und attraktive Verbindungen nach St. Gallen und Richtung Westen. Die Buserschliessung in Gossau ist jedoch auf den meisten Achsen zu wenig attraktiv bezüglich Takt und Reisezeit und zu wenig zuverlässig (Fahrzeitverluste und dadurch ggf. Anschlussbrüche).</i></p> <p><i>Aufgrund des grossen Handlungsbedarfs und des zusätzlichen politischen Drucks aus der Bevölkerung wurde basierend auf der Mobilitätsstrategie zeitlich parallel zum Gesamtverkehrskonzept ein «Buskonzept kurzfristig» erarbeitet, welches allerdings vom Parlament teilweise zurückgewiesen wurde. Kurzfristig per Dezember 2025 kann eine neue Buslinie Bahnhof–Büelstrasse–Eichen für drei Jahre den Probetrieb aufnehmen, sofern die Haltestellen gebaut sind. Die weiteren Angebotsmassnahmen voraussichtlich per Dezember 2026 sind bis spätestens Dezember 2025 zu definieren und zu verabschieden.</i></p>		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– Einführung der Buslinie 150 Bahnhof–Bühlstrasse–Eichen per Dezember 2025 (Versuchsbetrieb für 3 Jahre, Fahrplan 2026-2028)– Erstellen der Haltestelleninfrastruktur für die Linie 150– Erarbeitung von Massnahmen mit Umsetzungszeitpunkt Dezember 2026 unter Berücksichtigung der Diskussion zur Rückweisung des ersten Entwurfs:<ul style="list-style-type: none"> Beibehalt der Linie 151 in ihrer heutigen Form im Gossauer Zentrum Prüfen der neuen Linie ASGO–Bahnhof Gossau–Bischofszellerstrasse (–Arnegg/Andwil) zur Verbesserung der kommunalen Verbindungen und der Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an die Bahn.		



Neue Linie 150 Gossau-Bühl-Eichen ab Dezember 2025.

Verantwortlichkeit (Federführung)	<input type="checkbox"/> Stadt Gossau	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (AöV)	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – Stadt Gossau / TBA Kanton (für Infrastrukturmassnahmen / -anpassungen) – Regiobus (Betrieb) – Stadt St. Gallen (bezüglich zusätzlicher Buslinie via ASGO – Winkeln ins Gründemoos) 		
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Programm 2024-2027 – Agglomerationsprogramm (Agglo-ÖV-Konzept) 		
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	Hoch		
Nächste Schritte	<p><i>Linie 150:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufnahme in Fahrplanverfahren durch AöV und Erarbeitung einer Vereinbarung bezüglich Kostenbeteiligung Stadt Gossau. – Projektierung der Infrastrukturanpassungen / -massnahmen – Betriebliche Umsetzungsplanung (u.a. Fahrzeug- und Personalplanung), Kommunikation <p><i>Weitere Angebote:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Klärung der weiteren Angebotsmassnahmen zwischen AöV und Stadt Gossau. – Verabschiedung der weiteren Angebotsmassnahmen durch Stadtrat und Beratung im Parlament (bis spätestens Dezember 2025 für Umsetzung auf Fahrplanwechsel im Dezember 2026). 		



5.2 Mittel-/Langfristige ÖV-Massnahmen

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input checked="" type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr	
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– <i>Laufende Optimierung und ggf. Ausbau des Busangebots</i>– <i>Schaffung eines integralen Taktsystems für Bus und Bahn</i>– <i>Prüfung einer neuen S-Bahnhaltestelle «Sommerau»</i>			
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Mit der Umsetzung der kurzfristigen öV-Massnahmen (vgl. Massnahmenblatt 6.1) erfolgt bereits ein grosser Optimierungs- und Ausbauschritt im Busnetz. Vorerst baut dieses aber weiterhin auf einer Buslinie 151 im 10'-Takt auf – alle anderen Buslinien orientieren sich am 60'-30'-15'-Taktsystem. Im «Buskonzept kurzfristig» ist auch ein langfristiger Angebotszustand definiert, bei dem das Taktsystem der Linie 151 harmonisiert wird (15'-7.5'-Takt). Dies ist aber erst möglich, wenn die Fahrplanstabilität zwischen Winkeln und Gossau sowie innerhalb von Gossau genügend gewährleistet ist, sodass die Anschlussqualität auf die Bahn zufriedenstellend funktioniert. Dies ist mit geeigneten Massnahmen anzustreben (vgl. Massnahmenblatt 8.2).</i></p> <p><i>Ebenfalls noch nicht im 15'-Taktsystem verkehren derzeit die S-Bahnlinien zwischen Gossau und St. Gallen. Die Taktharmonisierung bedingt betrieblich ein 3. Gleis zwischen Gossau und St. Gallen. Diese Infrastrukturmassnahme soll unbedingt in den nächsten Bahn-Ausbauschritt des Bundes (STEP 2040/45) aufgenommen und umgesetzt werden.</i></p> <p><i>Im Westen von Gossau bestehen zudem Überlegungen für eine neue S-Bahnhaltestelle Sommerau an der S-Bahnlinie S5 zwischen St. Gallen und Weinfelden.</i></p>			
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– <i>Schrittweiser Angebotsausbau Bus und Harmonisierung der Taktfamilien gemäss Teilkonzept ÖV im Rahmen der ordentlichen Fahrplanverfahren</i>– <i>Integration des 3. Gleises zwischen Gossau und St. Gallen im STEP 2040/45 als Basis für die Umsetzung des harmonisierten 15'-Takts auf der S-Bahn</i>– <i>Potenzial- und Machbarkeitsstudie S-Bahnhaltestelle Sommerau und ggf. Integration in STEP 2040/45</i>			
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input type="checkbox"/> Stadt Gossau	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (AöV)	<input type="checkbox"/> Dritte	
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– <i>Regiobus (Betrieb)</i>– <i>SBB</i>			
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">– <i>Künftige ÖV-Programme</i>– <i>Agglomerationsprogramm</i>– <i>STEP 2040/45</i>			
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<i>Hoch</i>			



Nächste Schritte

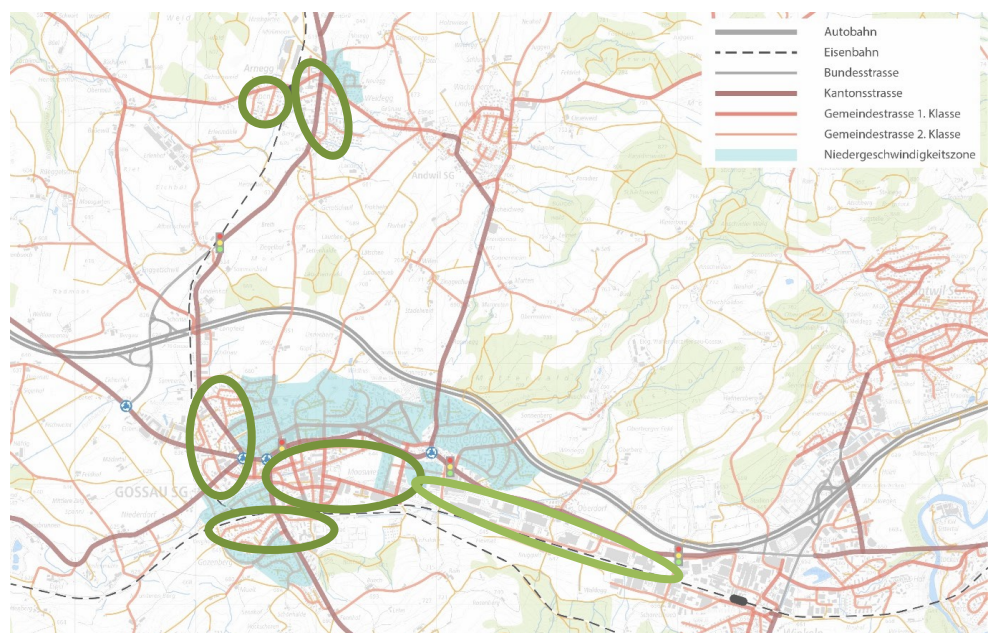
- _ *Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement umsetzen (vgl. Massnahmenblatt 7.2)*
 - _ *Mittel-/langfristige Weiterentwicklung des Busangebots vorantreiben*
 - _ *Argumentarium 3. Gleis zuhanden Bund zusammenstellen*
 - _ *Flächen für 3. Gleis grundeigentümergebunden sichern*
 - _ *Potenzial- und Machbarkeitsstudie S-Bahnhaltestelle Sommerau erarbeiten*
-



6. MIV (Motorisierter Individualverkehr)

6.1 Strassen in Quartierkammern

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Erhöhung der Verkehrssicherheit (u.a. Schulwegsicherheit und Hindernisfreiheit)– Erhöhung der Aufenthaltsqualität und gestalterische Aufwertung der Quartierstrassen, sodass die Quartierstrassen Teil des Wohnumfelds werden– Reduktion des Schleichverkehrs in den Quartierkammern		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Der MIV soll gemäss dem Teilkonzept MIV auf den Hauptachsen gebündelt werden. Dazwischen sollen Quartierkammern gebildet werden, welche vom Durchgangsverkehr zu schützen und siedlungsorientiert zu gestalten sind (hohe Aufenthaltsqualität, hohe Verkehrssicherheit, angenehmes Mikroklima, geringe (Lärm- und Luft-)Emissionen etc.). Auf einigen Quartierstrassen gilt bereits ein Niedriggeschwindigkeitsregime (meistens Tempo-30-Zonen). Vielerorts gilt aber noch «Generell 50», meistens verbunden mit Sicherheitsdefiziten beim Fuss- und Veloverkehr, insbesondere auch in Bezug auf Schulkinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkung, geringer gestalterischer Qualität und umgekehrt relativ hoher Attraktivität für Schleichverkehr. Im Hinblick auf das Ziel, dass künftig mehr kurze Wege zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden sollen (z.B. auch Reduktion von Elterntaxi-Fahrten zur Schule, Sport oder Freizeit) soll in den Quartierkammern flächendeckend Niedriggeschwindigkeitszonen eingerichtet und in diesem Zusammenhang die Strassenraumgestaltung aufgewertet werden.</p>		



Ergänzung von Niedriggeschwindigkeitszonen in den Quartieren (dunkelgrüne Kreise); Regime auf Gemeindestrassen im Bereich ASGO zu prüfen (hellgrüner Kreis)



Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">_ Einführung von Niedriggeschwindigkeitsregime in allen Quartierkammern_ Aufwertungsmassnahmen der Strassenräume (v.a. im Rahmen von Sanierungsprojekten)
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Dritte (Initialisierung: Stadtentwicklung; Umsetzung: TBA)
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">_ Kanton (TBA, für Anschlussknoten an Kantonsstrassen)_ Regiobus (für Quartierstrassen mit Busverkehr)_ ggf. Private sowie öffentliche Institutionen (Schulen, Pflegeheime etc.)
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">_ Kommunalen Richtplan (Teilrevision): Plan und ev. Massnahmenblatt
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<i>hoch</i>
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Flächendeckendes Tempo-30-Konzept erarbeiten_ Aufwertungsmassnahmen in laufende Sanierungsprojekte implementieren



6.2 Parkraummanagement

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Gewährleistung der Verfügbarkeit von Parkierungsmöglichkeiten für Kunden aus der Region sowie allgemein für Warentransport– Förderung der kurzen Wege für Einkaufs-/Freizeit Zwecke (ohne grossen Warentransport) zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Bus		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Parkieren im öffentlichen Raum wird im Parkplatzreglement (2019) geregelt. Die geltenden Regelungen machen es immer noch relativ attraktiv, auch für kurze Wege innerhalb Gossaus das Auto zu nutzen (MIV-Binnenverkehr), auch wenn es kein Erfordernis im Sinne von Waren-/Gepäcktransport gibt. Im Umkehrschluss stehen weniger Parkplätze für diejenigen zur Verfügung, die stärker auf das Auto angewiesen sind (z.B. aufgrund von Waren-/Gepäcktransport oder weil es sich um Kunden aus der Region handelt, die längere Wege und meistens weniger attraktive Fuss-/Velo-/ÖV-Infrastruktur haben).</p>		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– Revision des Parkplatzreglements gemäss den Festlegungen im GVK, die darauf einwirken, dass die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten verstärkt denjenigen zur Verfügung stehen, die für ihre Einkaufs- und Freizeitaktivitäten in Gossau (mehr) auf das Auto angewiesen sind– Umsetzung der entsprechenden Massnahmen		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Tiefbauamt)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– Private Eigentümer/-innen mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkfeldern– Gewerbebetreibende– Betreiber/-innen von Freizeitanlagen (Walter Zoo, Sportanlagen etc.)		
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none">– Parkierungskonzept 2016– Parkierungsreglement 2019 inkl. 1. Nachtrag– Agglomerationsprogramm 4. Generation (Parkierungsstrategie und dazugehörige Massnahmenblätter)– Kommunalen Richtplan (Teilrevision): Ergänzen Grundsätze		
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	Gering	Mitfinanzierungsmöglichkeit Aggloprogramm	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">– Prozess zur Anpassung des Parkierungsreglements aufnehmen (u.a. Bericht und Antrag zur Revision des Parkplatzreglements basierend auf dem GVK erarbeiten)		



6.3 Langfristige MIV-Massnahmen

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	_ <i>Vorausschauende Weiterentwicklung des Strassennetzes</i>		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur Zentrumsentlastung von Gossau (2017) zeigte, dass mittelfristig (in den nächsten 15 Jahren) ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht die erhoffte Entlastung und Verbesserung bringen würde – insbesondere nicht zu verhältnismässigen Kosten. Darauf basierend wurde das vorliegende Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, welches aufzeigt, wie mittelfristig ein funktionsfähiges und effizientes Gesamtverkehrssystem sichergestellt werden kann. Nach der Implementierung des GVK und nach der Umsetzung der kurz-/mittelfristigen Massnahmen (d.h. ca. 2035) soll zusammen mit dem Kanton aber erneut überprüft werden, ob es unter Berücksichtigung des dannzumaligen Kenntnis- und Wissensstands langfristig doch zweckmässige Netzergänzungen gibt.</i></p> <p><i>Derzeit läuft zudem eine ZMB zu einer möglichen Spange West, da dieser Lösungsansatz in der übergeordneten ZMB 2017 nicht abschliessend resp. nicht tief genug untersucht werden konnte. Die Resultate dieser ZMB sind mit dem GVK zu spiegeln resp. bei der Umsetzung der GVK-Massnahmen einzubeziehen.</i></p> <p><i>Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat 2023 eine Korridorstudie zum Autobahnanschluss Appenzellerland gestartet. Das frühere Vorprojekt sah ein Anschluss «Gossau Ost» im Bereich der Industrie vor. Die Resultate dieser Korridorstudie sind mit dem GVK zu spiegeln resp. bei der Umsetzung der GVK-Massnahmen einzubeziehen.</i></p>		
Massnahmen	_ <i>Erarbeitung einer ZMB für die Prüfung von langfristigen Netzergänzungen basierend auf dem umgesetzten GVK</i>		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input type="checkbox"/> Stadt Gossau	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA)	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	_ <i>Stadt Gossau</i>		
Koordination Planungsinstrumente	_ <i>Strassenbauprogramm</i> _ <i>Agglomerationsprogramm</i> _ <i>Kommunaler Richtplan (Teilrevision)</i>		
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<i>gering</i>		
Nächste Schritte	_ <i>ZMB Spange West abschliessen und mit GVK koordinieren</i> _ <i>Korridorstudie Anschluss Appenzellerland abschliessen und mit GVK koordinieren</i> _ <i>Prüfung von langfristigen Netzergänzungen im Strassenbauprogramm aufnehmen (C-Horizont, d.h. Prüfung ab 2035)</i>		



7. Gesamtverkehr

7.1 Umgestaltung Hauptachsen

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – <i>siedlungsverträgliche Integration und Abwicklung des MIV</i> – <i>gesamtverkehrliche Gestaltungs- und Betriebslösungen für die Hauptachsen</i> 		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Die Hauptachsen weisen je nach Abschnitt unterschiedlichen Charakter auf, sowohl bezüglich der räumlichen Struktur als auch bezüglich ihrer gesamtverkehrlichen Funktionen. Sie sind alle im Eigentum und damit in der Planungshoheit des Kantons. Jedoch ist es, dass die Stadt Gossau Klarheit bezüglich ihren Bedürfnissen und Anforderungen an Gestaltung und Betrieb der Kantonsstrassen erlangt, um gemeinsam mit dem Kanton die notwendigen Planungsprozesse voranzutreiben und gegenüber dem Kanton einen verlässlichen und klaren Diskussions- und Verhandlungspartner zu sein.</i></p>		
Massnahmen	<p><i>Im GVK werden die Bedürfnisse und Anforderungen an die Kantonsstrassen aus Sicht der Stadt Gossau festgelegt. Darauf basierend sollen nun folgende Massnahmen in Angriff genommen werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Analyse zum Handlungsbedarf für die verschiedenen Kantonsstrassen(abschnitte), basierend auf dem GVK und ggf. weiteren Grundlagen (RSI, Unfallgeschehen, kantonale Planungen, Sanierungsprojekten, angrenzenden Arealplanungen etc.)</i> – <i>Erstellen einer Gesamtplanung: Priorisierung, Zeithorizonte, Abhängigkeiten, Zuständigkeiten etc.</i> – <i>Projektierung und Umsetzung</i> 		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (bis und mit BGK)	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (ab Vorprojekt: TBA)	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Stadt Gossau bis Vorstudie mit Federführung, danach Begleitung</i> – <i>Kanton (TBA) ab Vorprojekt bis Umsetzung mit Federführung, vorher Begleitung</i> – <i>ggf. Private (Anstösser, Eigentümer von an die Kantonsstrasse angrenzenden Arealentwicklungen)</i> 		
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Strassenbauprogramm 2024-2028 (und folgende)</i> – <i>Agglomerationsprogramm</i> – <i>Kommunaler Richtplan (Teilrevision)</i> 		
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<i>Hoch Mitfinanzierungsmöglichkeit Aggloprogramm</i>		



Nächste Schritte

- *Analyse Handlungsbedarf aus Sicht Stadt Gossau (Vergleich Ist-Situation mit Festlegungen gemäss Richtplan und GVK, u.a. Netzpläne FVV und MIV inkl. Standards, «Buskonzept kurzfristig» sowie langfristiger Netzzustand, Verkehrsmanagementüberlegungen etc.)*
 - *Gespräch mit Kanton aufnehmen und Gesamtplanung einfordern*
 - *Laufende Planungen und Projekte als Anstoss nutzen (z.B. Areal Eisenring entlang Wiler-/Flawilerstrasse)*
-



7.2 Verkehrsmanagement-System

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– Bündelung des MIV auf den Hauptachsen, Schutz der Quartierkammern vor Schleichverkehr– Gewährleistung der gesamtverkehrlichen Funktionalität des Strassennetzes– Reduktion der Fahrzeitverluste sowie Erhöhung der Fahrplanstabilität beim Busverkehr– Bewilligung von Bauprojekten / Entwicklungsarealen ermöglichen (in Bezug auf Nachweis der verkehrlichen Erschliessung)		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Das Strassennetz im Zentrum von Gossau ist in den Spitzenzeiten stark ausgelastet und es bilden sich teils längere Rückstaus. Dies führt zu Stop-and-Go-Verkehr im Zentrum und damit zu verstärkten Immissionen, unattraktiven Situationen für den Fuss- und Veloverkehr (und die angrenzenden Nutzungen), Sicherheitsdefiziten und Schleichverkehr in den Quartieren. Ausserdem steckt auch der ÖV fest: Die ÖV-Reisezeiten verlängern sich, Anschlüsse zwischen Bus und Bahn können nicht gehalten werden und der ÖV verliert die Zuverlässigkeit und Attraktivität (was wiederum zu mehr MIV und einer Verstärkung der Spitzenstundenproblemen führt). Nebst dem generell hohen Aufkommen in den Spitzenstunden ist aber auch der Schwerverkehr vom Osten Gossaus (ASGO-Gebiet) durch das Zentrum zum Autobahnanschluss Gossau West kritisch bezüglich Sicherheit und Siedlungsverträglichkeit (Lärm).</i></p> <p><i>Mit einem umfassenden Verkehrsmanagementsystem soll diese unbefriedigende Situation gesamtheitlich angegangen werden: Der Verkehr soll innerhalb des Siedlungsgebiets flüssiger und damit auch siedlungsverträglicher abgewickelt werden, der ÖV soll zuverlässiger und mit kürzeren Reisezeiten verkehren und die Quartiere sollen vor Durchgangsverkehr geschützt werden. Der Schwerverkehr aus dem Osten (ASGO-Gebiet) soll ausserdem auf den nahe gelegenen Anschluss St. Gallen Winkeln gelenkt werden.</i></p> <p><i>Wie auch bei der Umgestaltung der Hauptachsen (vgl. Massnahmenblatt 7.1) ist auch beim Verkehrsmanagement die Planungshoheit hauptsächlich beim Kanton. Deshalb dient das vorliegende Massnahmenblatt primär dazu, dass die Stadt Gossau Klarheit bezüglich ihren Bedürfnissen und Anforderungen an Gestaltung und Betrieb der Kantonsstrassen erlangt, um gemeinsam mit dem Kanton die notwendigen Planungsprozesse voranzutreiben und gegenüber dem Kanton einen verlässlichen und klaren Diskussions- und Verhandlungspartner zu sein.</i></p>		
Massnahmen	<p><i>Im GVK werden die Ziele, Bedürfnisse und Anforderungen an das Verkehrsmanagement aus Sicht der Stadt Gossau festgelegt. Darauf basierend sollen nun folgende Massnahmen in Angriff genommen werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none">– <i>Erarbeitung eines gesamtheitlichen Verkehrsmanagementkonzepts für das gesamte Gemeindegebiet (Kantons- und Gemeindestrassen); inkl. Etappierung und Priorisierung</i>– <i>Projektierung und Umsetzung</i>		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input type="checkbox"/> Stadt Gossau	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton (TBA)	<input type="checkbox"/> Dritte



7.3 Mobilitätshub Gossau

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input checked="" type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none">– <i>Optimale Vernetzung von verschiedenen Verkehrsmitteln</i>– <i>Attraktives Bahnhofsumfeld zur Förderung der ÖV-Nutzung und als wichtiger Begegnungsort in Gossau</i>		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">– <i>kein hindernisfreier Ein-/Ausstieg bei Bussen, kein Witterungsschutz bei Bushaltekanten</i>– <i>Verkehrorientierte Platzgestaltung mit wenig Aufenthaltsqualität</i>– <i>Hitzeinsel (hoher Versiegelungsgrad, wenig Schatten)</i>– <i>nur eine Personenunterführung für Zugang zu den Geleisen vorhanden</i>– <i>fehlende Veloquerung unter den Geleisen (Fahrverbot in der Personenunterführung >> Velos müssen geschoben werden) trotz wichtiger Veloverbindung</i>– <i>nur wenige Veloabstellplätze auf Südseite, keine Velostation mit ergänzenden Dienstleistungen vorhanden, bestehendes Angebot an abschliessbaren Veloabstellplätzen zu klein</i>– <i>geringes CarSharing-Angebot an dezentraler Lage</i>– <i>geringes Gastro- und Einkaufsangebot</i>		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– <i>zeitnahe Umsetzung des Projekts «Neuer Bushof / Bahnhofplatz» -> FF Tiefbauamt</i>– <i>Ausrichtung der umliegenden Arealentwicklungen auf einen möglichst hohen Anteil ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie (halb)öffentliche EG-Nutzungen mit Adressierung zum Bahnhof; Integration einer Velostation prüfen -> FF Stadtentwicklung</i>– <i>Ausbau und Aufwertung der Mobilitätsangebote (Veloabstellanlagen, Shared-Mobility-Angebote) im Süden und ggf. in der Mitte (Sportstrasse); CarSharing-Ausbau auch im Norden des Bahnhofs -> FF Stadtentwicklung</i>– <i>Entsiegelungsmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld prüfen -> FF Tiefbauamt und Stadtentwicklung, in laufenden Projekten</i>		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Stadtentwicklung, Tiefbauamt)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input checked="" type="checkbox"/> Dritte (SBB)
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– <i>SBB</i>– <i>Regiobus</i>– <i>Kanton (AöV)</i>– <i>Ortsplaner</i>– <i>Unterhaltungsdienst</i>– <i>Mobility und andere Sharing-Anbieter</i>		



Koordination Planungsinstrumente

- *Kantonaler Richtplan*
- *Ortsplanung (Richt- und Nutzungsplanung)*
- *Agglomerationsprogramm*
- *ÖV-Konzept Gossau >> ÖV-Programm*

Umsetzungshorizont

- Daueraufgabe kurzfristig mittelfristig langfristig

Kostenschätzung

hoch

Nächste Schritte

- *Umsetzung Projekt «neuer Bahnhofplatz»; Entsiegelungsmöglichkeiten prüfen*
 - *Massnahmenplanung im Süden / Mitte (inkl. Entsiegelungsmöglichkeiten)*
 - *Gespräche mit Mobility und anderen Sharing-Anbietern aufnehmen*
-



8. Mobilitätsmanagement

8.1 Mobilitätskampagne

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Sensibilisierung der Bevölkerung und des Gewerbes (insbesondere Firmen, Arbeitnehmer) für Mobilitätsthemen und das eigene Mobilitätsverhalten</i> – <i>Kommunikation von Mobilitätsmassnahmen und -angeboten</i> 		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>Zwar sind wohl alle Gossauer/-innen und alle, die in Gossau arbeiten, hier einkaufen oder ihre Freizeit verbringen, mobil und Teil des Verkehrssystems, aber dennoch ist das Wissen und das Bewusstsein für Mobilität & Verkehr bei vielen Personen oft beschränkt auf die eigenen Gewohnheiten. Viele Zusammenhänge, Möglichkeiten, Angebote und Alternativen sind nicht bekannt und präsent. Sensibilisierung und Kommunikation sind aber ein elementarer Bestandteil der künftigen Mobilität, gerade auch in Bezug auf die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung (von Angeboten, Menschen, Wegen etc.).</i></p>		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Sensibilisierungs- und Aufklärungsarbeit allgemein zu Mobilität, aber auch gezielt in Bezug auf gewisse Zusammenhänge, Folgen, Potenziale von Massnahmen resp. Themen, mit dem Ziel möglichst viele verschiedene Bevölkerungsgruppen auf geeignete Weise anzusprechen</i> – <i>Begleitung der Massnahmenplanung und -umsetzung mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen</i> – <i>Einbezug der Bevölkerung resp. des Gewerbes (inkl. Belegschaft) in Form von Partizipation bei geeigneten Planungsprozessen, Umfragen / Feedbackmöglichkeiten etc.</i> 		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Stadtentwicklung)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Beteiligte Abteilungen der Stadt: Kommunikation, Tiefbauamt, Einwohnerdienste etc.</i> 		
Koordination Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Allgemein alle GVK-Massnahmen</i> 		
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig
Kostenschätzung	<p><i>mittel</i></p>		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Pflichtenheft für Kommunikation / Sensibilisierung erstellen</i> – <i>Kommunikationskonzept erstellen für die nächsten ca. 2 Jahre (nach Verabschiedung GVK) inkl. Wirkungskontrolle → darauf basierend dann das Kommunikationskonzept weiter gezielt ausbauen / weiterentwickeln (Daueraufgabe)</i> 		



8.2 Mobilitätsdienstleistungen

Teilkonzept	<input type="checkbox"/> Abstimmung S+V <input type="checkbox"/> Fussverkehr <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/> Veloverkehr <input type="checkbox"/> öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> MIV / Parkierung <input type="checkbox"/> Gesamtverkehr
Ziele	– <i>Um das Mobilitätsmanagement voranzutreiben, werden von der Stadt diverse Aufgaben zu Mobilitätsdienstleistungen angegangen und umgesetzt.</i>		
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p><i>In Gossau gibt es derzeit verschiedene bestehende Mobilitätsdienstleistungen, die jedoch Ausbau- und Optimierungspotenzial aufweisen und zudem durch weitere Dienstleistungen ergänzt werden können. Insbesondere sind im Bereich Mobilitätsdienstleistungen folgende Aufgaben anzugehen: :</i></p> <ul style="list-style-type: none">– <i>Zusammenarbeit mit bestehenden Carsharing-Anbietern stärken und Zusammenarbeit mit weiteren Anbietern prüfen</i>– <i>Angebot von Bike-, Scooter sowie Cargobike-Sharing ausbauen (Ergänzung des bestehenden free-floating-System durch Angebot mit fixen Sharing-Standorten)</i>– <i>Angebot für Heimlieferservice von Einkäufen und Entsorgungsservice mittels Cargobikes initiieren</i>– <i>Laufendes Monitoring von neuen (auch App-basierten) Mobilitätsangeboten und fördern, sowie aktives Hinweisen auf solche durch die Stadt</i>– <i>Aktive Rolle der Stadt bezüglich Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Arbeitgebern (bestehendes Beratungsangebot www.clemo.ch als Basis für das betriebliche Mobilitätsmanagement)</i>–		
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– <i>Initiierung / Ausbau / Pflege der Mobilitätsdienstleistungen gemäss Handlungsbedarf</i>– <i>Klärung der Zuständigkeiten und Definition sowie allenfalls Begleitung von externen Unterstützungsmöglichkeiten</i>		
Verantwortlichkeit (Federführung)	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt Gossau (Stadtentwicklung)	<input type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Dritte
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none">– <i>Beteiligte Abteilungen der Stadt: Tiefbauamt, Kommunikation, Einwohnerdienste, HR etc.</i>– <i>Beteiligte Abteilungen des Kantons: Tiefbauamt, AREG</i>– <i>Externe fachlich versierte Unternehmungen bei Bedarf (z.B. Beratung von Firmen und Privaten betreffend Mobilität)</i>– <i>Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen (Sharing-Anbieter, clemo etc.)</i>		
Koordination Planungsinstrumente	– -		
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig



Kostenschätzung *Jährlich wiederkehrend*

Nächste Schritte *– Bericht & Antrag für Aufstockung der Personalressourcen Stadtentwicklung*
