



Gesamtverkehrskonzept; Erlass

1. Ausgangslage

Gossau hat eine lange Planungsgeschichte im Thema Verkehr. Die grösste Herausforderung ist die hohe Verkehrsbelastung auf dem bestehenden Strassennetz, insbesondere im Stadtzentrum und zu den Spitzenzeiten. Es wurden verschiedene Konzepte oder Projekte erarbeitet, diskutiert, wieder verworfen oder an der Urne abgelehnt.

Im Jahr 2017 hat eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zentrumsentlastung Gossau gezeigt, dass ein grösserer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder eine zusätzliche Umfahrung nicht die erhoffte Entlastung und Verbesserung bringen würde – insbesondere nicht zu verhältnismässigen Kosten. Gestützt auf die Erkenntnisse aus der ZMB wurde beschlossen, ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) zu erarbeiten. Das Konzept und die Massnahmen beziehen sich auf den bestehenden Strassenraum und seine Potentiale. Mit dem GVK soll eine gesamtheitliche Planung und eine optimale Organisation des Verkehrs erfolgen, wobei sämtliche Verkehrsträger zu berücksichtigen sind. Mit dem GVK kann die Stadt Gossau die Stossrichtung im Bereich Verkehr klar zum Ausdruck bringen und auch gegenüber dem Kanton gezielt auftreten. Dies wird vom Kanton auch erwartet.

Vorgehen

Für das GVK wurden Analysearbeiten durchgeführt sowie eine Mobilitätsstrategie erarbeitet. Diese wurde im Herbst 2021 in eine Vernehmlassung bei Organisationen mit direktem Bezug zur Mobilität gegeben. Das Stadtparlament hat die überarbeitete Mobilitätsstrategie im Sommer 2023 als Grundlage zur Bearbeitung des Gesamtverkehrskonzepts empfohlen.

Organisation

Ein Projektteam bestehend aus Fachleuten der Büros Kontextplan und asa AG (Teil ÖV) hat die Teilkonzepte und Massnahmen auf Basis der Mobilitätsstrategie erarbeitet. Die Bearbeitung wurde durch eine Gruppe mit Fachleuten aus den kantonalen Ämtern (Tiefbauamt, Amt für ÖV), der Regio Appenzell AR St. Gallen Bodensee, dem Projektleiter Ortsplanungsrevision und einem Vertreter der Regiobus AG begleitet. Mit einer politischen Begleitgruppe mit Vertretern aus dem Stadtparlament wurde das Projekt regelmässig gespiegelt.

Grundlagen und Abstimmung

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

Der kommunale Richtplan wurde leicht vorgelagert zum GVK erarbeitet. Der Stadtrat definiert das GVK als Teil-Richtplan und Konkretisierung des Teils Mobilität. Dieser wird nach Erlass des GVK überarbeitet. Im Entwurf des Zonenplans und des Baureglements sind die Inhalte abgestimmt.

Das Gesamtverkehrskonzept ist in die Verkehrsplanung der Region, namentlich das Agglomerationsprogramm eingebettet. Die Teilkonzepte und die Massnahmen nehmen Bezug auf die Massnahmen des Agglomerationsprogrammes.

2. Mobilitätsstrategie

Das Stadtparlament hat an seiner Sitzung vom 4. Juli 2023 die Mobilitätsstrategie als Grundlage zur Bearbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes empfohlen. Die Strategie legt den Fokus auf die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems unter Einbezug aller Verkehrsträger und ist auf einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren ausgerichtet. Die Strategie bildete die Grundlage für die Entwicklung der Teilkonzepte.

Die Stadt Gossau zählt rund 18'300 Einwohnerinnen und Einwohner und 10'000 Arbeitsplätze. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist mit 68 Prozent (bezogen auf einzelne Wegetappen) der dominierende Verkehrsträger, während der öffentliche Verkehr (ÖV) nur 9 Prozent ausmacht.

Für die nächsten 10 bis 15 Jahre wird in der Ortsplanung mit einem Bevölkerung- und Beschäftigtenwachstum von 16 bis 18 Prozent gerechnet, was mit einer Zunahme der Verkehrsnachfrage einhergehen wird. Der motorisierte Verkehr wird weiter ansteigen, was aber die vorhandene Infrastruktur nicht aufnehmen kann. Eine weitere Zunahme des MIV führt zu zunehmenden Stockungen und längeren Stauzeiten und Umweltbelastungen.

Dadurch werden auch der Busverkehr und die Wohnqualität beeinträchtigt. Ziel ist es daher, das Niveau des MIV zu stabilisieren und die darüberhinausgehenden Mobilitätsbedürfnisse mit dem öffentlichen Verkehr, dem Veloverkehr und zu Fuss zu befriedigen. Zudem wird eine verstärkte Nutzung von Mobilitätsangeboten wie Carsharing und Bikesharing angestrebt.

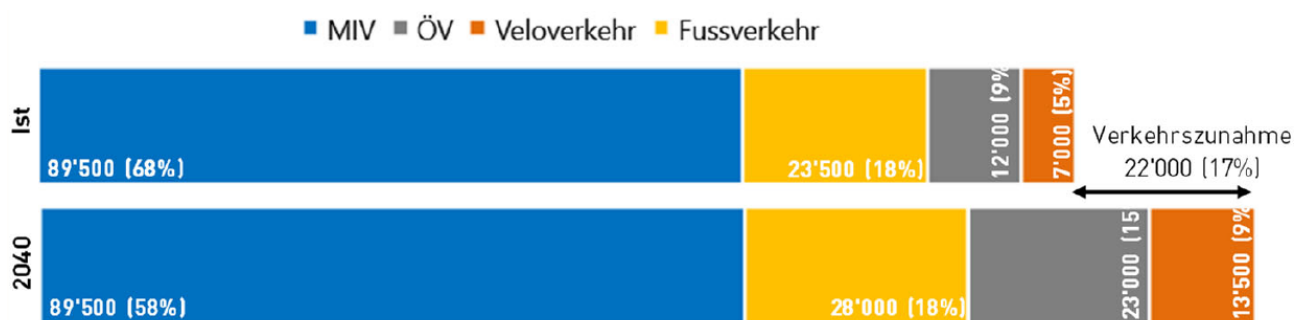


Abbildung 1: Modalsplit Gesamtverkehr im Ist-Zustand sowie im Jahr 2040, Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr DWV (exkl. schwerer Güterverkehr, exkl. Durchgangsverkehr), bezogen auf Hauptverkehrsmittel pro Weg, nach Territorialprinzip und angestrebter Modalsplit gemäss Mobilitätsstrategie 2040.

Wichtige Ziele der Strategie sind daher die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr, eine Erhöhung des ÖV-Angebots sowie Massnahmen beim Verkehrsmanagement und der Parkraumbewirtschaftung. Um die Mobilität nachhaltig zu gestalten, basiert die Strategie auf dem 4V-Prinzip: Verkehr vermeiden, vernetzen, verlagern und verträglich gestalten. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollen besser aufeinander abgestimmt werden, um die hohe Lebensqualität und Standortattraktivität weiterhin zu gewährleisten.

3. Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Das Gesamtverkehrskonzept setzt sich aus dem Schlussbericht und Massnahmenblätter zusammen. Im GVK ist aufgezeigt, wie die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt werden und die Nutzung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln gesteigert werden kann. Zusammenfassend sind insbesondere die folgenden Aspekte und Zusammenhänge von entscheidender Bedeutung:

- Die Siedlungsentwicklung ist auf die zentralen, gut mit ÖV erschlossenen Lagen zu konzentrieren. Zusätzliche verkehrsentensive Einkaufs- und Freizeitnutzungen ausserhalb des Zentrums sind unbedingt zu vermeiden. Für die künftigen Arealentwicklungen braucht es schon in der Planung nachhaltige Mobilitätslösungen. → Schlüsselmassnahmen GVK: Koordination der Planungsinstrumente
- In der Abendspitzenstunde überlagern sich Pendlerfahrten mit Freizeitfahrten. Solche (meist kurzen) Fahrten könnten bei entsprechenden Rahmenbedingungen vermehrt mit dem Velo, zu Fuss oder mit 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 diese breit genutzt.

- Schlüsselmassnahmen GVK: Velomassnahmen, insbesondere «Veling», Fussverkehrsmassnahmen, Buskonzept 2026
- Der motorisierte Verkehr soll auf den Hauptachsen gebündelt werden. Dadurch wird auch die Belastung mit Lärm, Abgasen etc. nicht über das Siedlungsgebiet verteilt. Strassenräume im Siedlungsgebiet sind Lebensräume für alle. Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr gehört eine Gestaltung der Strassenräume.
 - Schlüsselmassnahmen GVK: Umgestaltung Hauptstrassen und Gestaltung Quartierkammern
- Busverkehr und motorisierter Individualverkehr (MIV) nutzen weitgehend dieselben Verkehrsflächen. Deshalb steckt der Bus in den Spitzenstunden ebenfalls im Stau. Das macht ihn als Alternative zum Auto unattraktiv. Ein durchgängiger Ausbau der Strasseninfrastruktur mit Busspuren ist im Zentrum weder möglich noch siedlungsverträglich. Es braucht andere Mittel, um den Verkehr im Ortskern flüssig zu halten und den Busverkehr dadurch zu attraktivieren.
 - Schlüsselmassnahmen GVK: Verkehrsmanagement, Umgestaltung Hauptachsen

3.1 Teilkonzept Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die zentrale Aufgabe der Raum-, Stadt- und Verkehrsplanung. Es gilt, 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. Die Siedlung soll möglichst an Orten weiterentwickelt werden, wo eine gute ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsanbindung vorhanden ist. Denn nur so kann der Anteil des motorisierten Verkehrs nachhaltig verringert werden. Im Umkehrschluss müssen gegebenenfalls die gesamtverkehrlichen Bedingungen in Entwicklungsgebieten verbessert werden, wenn eine Siedlungsentwicklung vorgenommen wird.

Im Teilkonzept Abstimmung Siedlung und Verkehr wird festgehalten, dass die Inhalte des GVK in behörden- resp. grundeigentümergebundene Instrumente wie z.B. das Baureglement überführt werden müssen, damit eine kontinuierliche Abstimmung von Siedlung- und Verkehrsentwicklung sichergestellt werden kann.

Mit Quartierdrehscheiben sollen verschiedene Verkehrsangebote gebündelt und einfacher zugänglich gemacht werden. Dadurch wird eine flexible Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln für einen Weg (Multimodal) vereinfacht. Neben dem Auto sollen auch Shared Mobility-Angebote, das Velo, der ÖV und der Fussverkehr im Alltag einen höheren Stellenwert erhalten.

Im GVK sind folgende Massnahmen enthalten:

- Koordination der Planungsinstrumente
- Quartierdrehscheiben

3.2 Teilkonzept Fussverkehr

Um die Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie für den Fussverkehr 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 für den Fussverkehr auf den Strassen erhöht und die Sicherheit sowie das Sicherheitsempfinden gesteigert werden.

Im GVK sind folgende Massnahmen enthalten:

- Netzlücken im Fusswegnetz schliessen
- Schwachstellen im Fusswegnetz beheben
- «Weg der Erholung» (Ost-West Achse: Entlang Dorfbach)
- «Promenade» (Nord-Süd Achse: Sportwelten – Bahnhof – Bahnhofstrasse – Friedbergstrasse)

3.3 Teilkonzept Veloverkehr

Der Veloverkehr hat ein grosses Verbesserungs- und Wachstumspotenzial. Das wird auch von übergeordneten Planungen gefördert: Die Gesamtverkehrsstrategie (GVS) des Kantons St. Gallen beinhaltet für den Veloverkehr als Ziel, eine erhöhte Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen in Siedlungsgebieten zu erreichen (vier

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 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. Für die Velopendler sind regionale Hauptverbindungen, sogenannte «Velobahnen» vorgesehen.

Die Massnahmen im GVK zielen darauf ab, ein Angebot an sicheren und komfortablen Verbindungen zwischen allen Quartieren der Stadt Gossau zu schaffen. Als Zielgruppe werden alle Velofahrenden zwischen «8 und 88 Jahren» anvisiert. Kinder sollen in Gossau selbständig Velofahren können.

Im GVK sind folgende Massnahmen enthalten:

- Velobahnen
- Hauptverbindungen Direkt
- Hauptverbindungen Komfort
- Veloabstellplätze im öffentlichen Raum
- Umsetzung Veloring

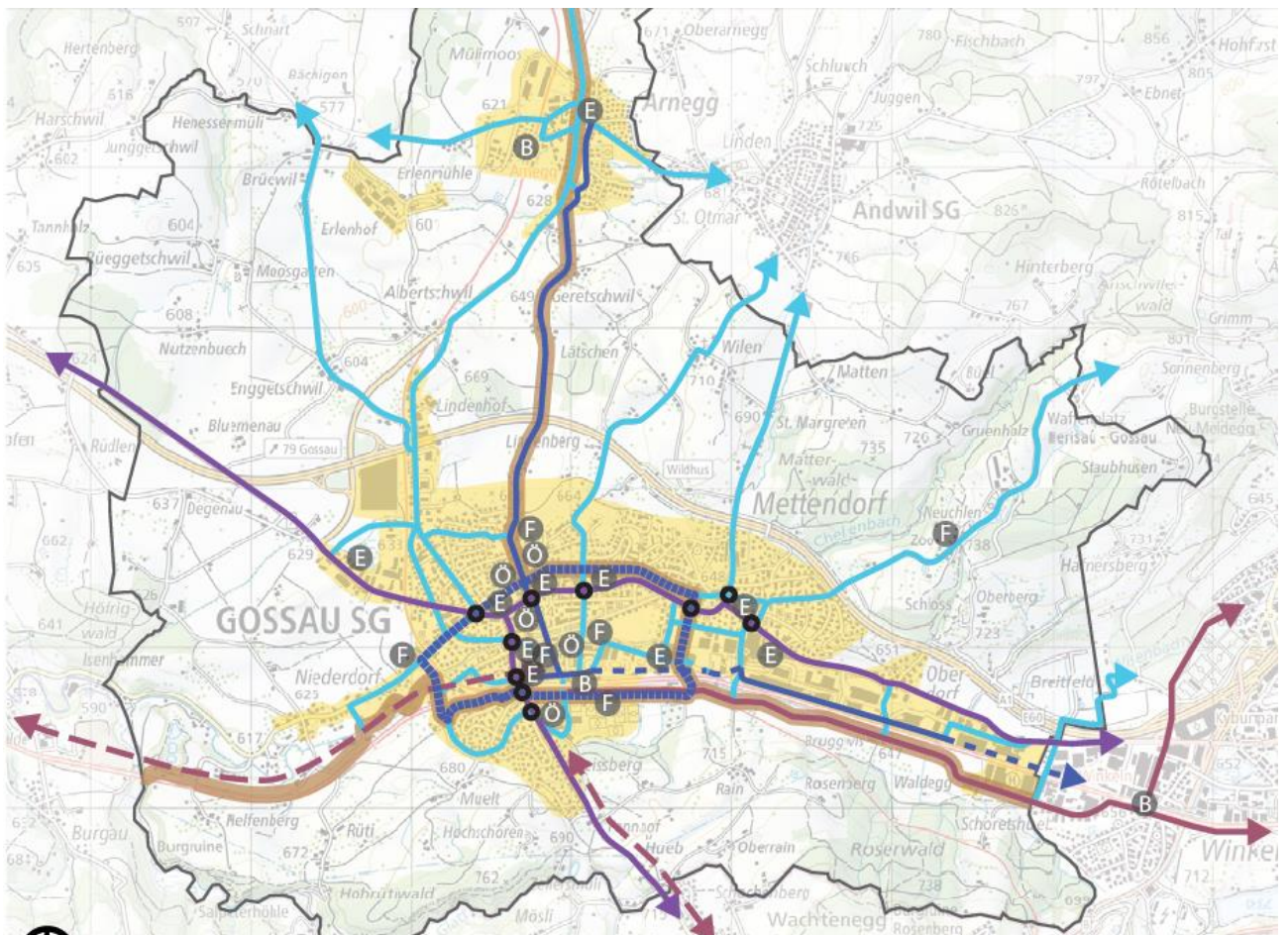


Abbildung: GVK, Netzplan Veloverkehr, Stand 27. März 2025

3.4 Teilkonzept öffentlicher Verkehr (ÖV)

Dem ÖV kommt in der Mobilitätsstrategie 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 (eine Steigerung von 9 auf 16 Prozent ÖV-Anteil am Modalsplit entspricht einer Zunahme von heute ca. 12'000 auf künftig ca. 23'000 ÖV-Personenbewegungen pro Tag).

Einen Teil dieser zusätzlichen Nachfrage kann die Bahn bewältigen, welche allerdings bis mindestens 2035 nur unwesentlich ausgebaut werden kann. 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 attraktiv gestaltet werden, damit der ÖV-Anteil tatsächlich gesteigert werden kann. Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs ist aufgrund der beschränkten Verkehrsfläche auch von der Verkehrsbelastung des MIV abhängig.

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-Angebots festgelegt und bilden auch das Kernelement bei der Weiterentwicklung des ÖV in Gossau.

Im GVK sind folgende Massnahmen enthalten:

- Verbesserungen Buskonzept kurzfristig
- Mittel- und langfristige ÖV-Massnahmen

3.5 Teilkonzept MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Aufgrund der Zielsetzungen in der Mobilitätsstrategie geht es im Teilkonzept MIV einerseits um die Strukturierung des Strassennetzes und die gute Integration des MIV in die Siedlungsstrukturen sowie andererseits um die Gewährleistung der Funktionalität des Strassensystems. Innerhalb des Siedlungsgebiets wird dabei einerseits auf die Bündelung und Lenkung des MIV auf die Hauptachsen und deren gesamtheitliche Gestaltung fokussiert. Zum anderen sind verkehrsberuhigte Quartierkammern wichtig für eine hohe Wohnqualität. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit und Attraktivität des Zentrums für das Gewerbe soll zudem das Parkraummanagement weiterentwickelt werden. Kurzfristig sind keine massgebenden Netzergänzungen umsetzbar; zu einem späteren Zeitpunkt sind langfristige Netzergänzungen zur Entlastung des Zentrums erneut zu prüfen.

Im GVK sind folgende Massnahmen enthalten:

- Strassen in Quartierkammern
- Parkraummanagement
- Langfristige MIV-Massnahmen

3.6 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 auch stadt- und freiräumlich sehr wichtig sind, andererseits aber auch das Verkehrsmanagement sowie multimodale Knotenpunkte.

Im GVK sind folgende Massnahmen enthalten:

- Umgestaltung der Hauptachsen
- Verkehrsmanagement-System
- Mobilitätshub Gossau

3.7 Teilkonzept Mobilitätsmanagement

Damit das Ziel einer möglichst nachhaltigen Mobilität erreicht werden kann, braucht zu den obgenannten Teilkonzepten und Massnahmen in Bezug auf Infrastruktur und Angebote auch begleitende Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen. Es sind aber auch Ressourcen nötig, mit welchen künftig alle Mobilitäts- und Verkehrsfragen in Gossau vorangetrieben werden können.

Im GVK sind folgende Massnahmen enthalten:

- Mobilitätskampagne
- Mobilitätsdienstleistungen

3.8 Umsetzung GVK

Nach der Kenntnisnahme des GVK durch das Parlament wird der Stadtrat die Umsetzung angehen. Folgende Massnahmen haben dabei besonders hohe Priorität:

- Als Leuchtturmprojekte sollen der Veloring und das «Buskonzept kurzfristig» rasch vorangetrieben werden.
- Diverse Themen wie z. B. Mobilitätsmanagement oder Strassenraumgestaltung bei kommunalen Strassen sind verwaltungsintern aktiv anzugehen damit dies in die laufenden Prozesse wie Baubewilligungen oder Arealentwicklungen frühzeitig integriert werden können. Bei Bedarf ist das nötige Know-How intern aufzubauen oder extern zu beziehen.
- Zeitnah ist auch die Mobilitätskampagne vorzubereiten und zu lancieren, damit das GVK und dessen Massnahmen auch bei der Bevölkerung präsent sind und bleiben und diese Schritt für Schritt informiert und sensibilisiert werden kann.
- Besonders dringlich und deshalb auch bereits im aktuellen kantonalen Strassenbauprogramm als Planung vorgesehen, ist das «Verkehrsmanagement-System».
- Betreuung von Mobilitätsdienstleistungen (Sharing-Angebote, Heimpliefersdienste, Mobilitäts-Apps, etc.) Zusätzlich sind Massnahmen zur Förderung eines günstigeren Modal Split notwendig wie:
- Verstärkte Mobilitätsberatungen von Unternehmen
- Durchführung und / oder Begleitung der Mobilitätskampagne
- Begleitung von Strassenprojekten bezüglich Gestaltung, Aufenthaltsmöglichkeiten, Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs etc.

Unterstützung bei Mobilitätsfragen in Siedlungsentwicklungsprojekten (Begleitung von Planungsprozessen)

Besonders wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung des GVK sind genügend personelle Ressourcen. Hierfür ist eine entsprechende Stellenaufstockung in der Stadtentwicklung oder im Tiefbauamt notwendig. Derzeit verfügt die Stadt eine Stelle mit 50 %, welche für die derzeitigen Planungsarbeiten schon sehr knapp berechnet ist. Alleine schon das Umsetzungscontrolling und das Reporting an Exekutive und Legislative mitsamt dem Überblick und dem Vorantreiben der verschiedenen Massnahmen sind im bestehenden Profil nicht mehr möglich.

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.

4. Mitwirkung

Zum Entwurf des GVK wurde vom 29. April bis 28. Juni 2024 die Mitwirkung durchgeführt. Dabei haben 36 Personen oder Vertretungen von Organisationen 158 Anträge und Stellungnahmen eingereicht.

Klar unterstützende Voten oder konkrete Stellungnahmen gingen zu diesen Massnahmen ein:

- Abstimmungsbedarf von Raum- und Verkehrsplanung
- Überlegungen zum längerfristigen ÖV-Ausbau (Viertelstundentakt)
- Ausbau von Standorten für Shared-Mobility-Angebote
- Diebstahlsichere Veloabstellplätze
- Betriebskonzept für die Wilerstrasse
- Die Erweiterung des ÖV-Angebots zur besseren Erreichbarkeit und qualitative Aufwertung des Bahnhofes
- Der Veloring und neue, attraktive Velostrassen
- Weg der Erholung

Stark kontrovers und teilweise entschieden ablehnend sind die Rückmeldungen zu folgenden Themen:

- Modal-Shift oder die Frage, ob das Mobilitätsverhalten gesteuert werden könne oder überhaupt beeinflusst werden dürfe

- Die Anzahl der bestehenden Parkplätze wird im GVK nicht thematisiert. Allein die Erwähnung einer die Nachfrage steuernden Bewirtschaftung stösst teils auf Ablehnung. Ebenso wird eine grundeigentümerfreundliche Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze in Neubaugebieten an zentraler Lage teilweise abgelehnt.
- Geschwindigkeitsreduktionen (die Reaktionen reichen von weitergehenden Temporeduktionen auch auf Hauptstrassen bis zur klaren Ablehnung von Geschwindigkeitsreduktionen)
- Sinnhaftigkeit von Mobilitätsdrehscheiben
- Mobilitätsmanagementmassnahmen oder Dosieranlagen, die auf den Hauptstrassen bewusst Rückstaus und Schleichverkehr auf Quartierstrassen provozieren würden
- An einer Veloverbindung in der Mooswiesstrasse stören sich Vertreter gewerblich-industrieller Kreise
- Fachstelle Mobilität; die Kosten würden den Stadthaushalt zusätzlich belasten.
- Klare Ablehnung eines konkreten Fussweg-Lückenschlusses im ASGO-Gebiet durch die Anlieger

26 Anträge zu vier Themen wurden bei der Überarbeitung des GVK und der Massnahmenblätter berücksichtigt:

- ÖV-Massnahmen im Bericht und in den Massnahmenblättern 5.1 und 5.2 (kurz- und längerfristige ÖV Massnahmen)
- Schwellenwert von 50 Parkfeldern für die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes bei Arealentwicklungen.
- Schwellenwert von 50 Parkfeldern für die Pflicht zur Parkraumbewirtschaftung bei privaten, öffentlich zugänglichen Anlagen. Auf die Bewirtschaftung der Parkplätze ab der ersten Minute wird aus politischen Gründen ebenfalls verzichtet.

5. Umsetzung und weiteres Vorgehen

Die Projektgruppe und die fachliche Begleitgruppe erachten das GVK als solide Basis für die Gossauer Verkehrsplanung und -entwicklung. Der Stadtrat und die Verwaltung erhalten damit ein Planungsmittel, auf dessen Grundlage in den nächsten 15 Jahren Projekt mit Augenmass entwickelt werden können, die mit stemmbarem Aufwand umgesetzt und einen entsprechenden Nutzen bringen.

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

6. Haltung des Stadtrates

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

- Der Richtplan geht von einer Bevölkerungszunahme aus. Darauf ist die Siedlungsentwicklung in der Ortsplanungsrevision ausgerichtet.
- Die Abstimmung der Verkehrsentwicklung auf die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung ist die zentrale Aufgabe des Gesamtverkehrskonzeptes. Gemäss Stadtentwicklungskonzept (Synthese, Seite 38) muss kurz- und mittelfristig ein Wandel der Mobilitätskultur erfolgen.
- Das Verkehrsnetz von Gossau ist heute schon ausgelastet oder teilweise überlastet. Deshalb sind einzelne Gebiete nicht mehr hinreichend erschlossen und Bauvorhaben können nicht mehr bewilligt werden, wenn sie eine Verkehrszunahme nach sich ziehen.
- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass Entlastungen nicht durch neue Strassen, sondern durch Verkehrsmanagement erfolgen müssen.

- Der durch die Entwicklung entstehende Mehrverkehr muss durch andere Verkehrsträger als das Auto bewältigt werden, damit die Verkehrsbelastung zumindest auf dem heutigen Stand stabilisiert werden kann.
- Strassenflächen und deren Kapazität sind ein beschränktes Gut. Es ist ein haushälterischer Umgang damit zu finden, damit möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden können. Wenn der oder die Einzelne vermehrt flächeneffiziente Verkehrsmittel wählt, bleibt mehr Kapazität für alle übrig.
- Die individuelle Verkehrsmittelwahl hängt vom Angebot aller vier Verkehrsträger Fuss-, Velo-, motorisierter Individual- und öffentlicher Verkehr ab.
- Eine ausgewogenere Verkehrsentwicklung mit einem höheren Anteil an Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr ist aus Sicht des Stadtrates der einzige Weg, einen Verkehrskollaps abzuwenden.
- Die Umsetzung des GVKs ist eine neue Aufgabe, wofür es weitere Ressourcen braucht, welche im Moment nicht geplant sind. Der genaue Bedarf muss noch ermittelt werden und wird dem Parlament zur gegebenen Zeit zur Beratung und Beschlusslegung vorgelegt.

7. Verfahren

Das GVK als Teil des kommunalen Richtplans wird gemäss Art. 39 Bst. b^{ter)} Gemeindeordnung vom Stadtparlament erlassen.

Antrag:

1. Das Gesamtverkehrskonzept wird erlassen.

Stadtrat

Beilagen

- Gesamtverkehrskonzept vom 27. März 2025
- Massnahmenblätter vom 27. März 2025