

Gossau, Gesamtverkehrskonzept  
Teil Analyse und Mobilitätsstrategie





## Impressum

Auftraggeber	Stadt Gossau
Projektleiter	Hans-Peter Roters
Externe Bauherrenunterstützung	Marc Schneiter, Schneiter Verkehrsplanung AG
Projektnummer	22066
Datei	T_22066_Gossau GVK_Bericht_230118
Berichtversion	18. Januar 2023
Berichtverfasser	Stefanie Ledergerber / stefanie.ledergerber@kontextplan.ch Stephan Flück / stephan.flueck@kontextplan.ch David Summermatter / david.summermatter@kontextplan.ch
Interne Freigabe	GVK Gossau, Bericht Teil Analyse und Mobilitätsstrategie, Stefanie Ledergerber, 18.01.23  Historie: GVK Gossau, Bericht Teil Analyse und Mobilitätsstrategie, Stefanie Ledergerber, 16.12.22 GVK Gossau, Bericht Teil Analyse und Mobilitätsstrategie, Stefanie Ledergerber, 27.10.22 GVK Gossau, Bericht Teil Analyse und Mobilitätsstrategie, Stefanie Ledergerber, 19.10.22
Genehmigung Auftraggeber	Zur Genehmigung durch Stadtrat am 09. Februar 2023  Historie: GVK Gossau, Bericht Teil Analyse und Mobilitätsstrategie, Lenkungsausschuss, 13.01.23 GVK Gossau, Bericht Teil Analyse und Mobilitätsstrategie, Projektsteuerung, 02.12.22 GVK Gossau, Bericht Teil Analyse und Mobilitätsstrategie, Begleitgruppe, 08.11.22



---

## Inhaltsverzeichnis

---

1.	Kontext	10
1.1	Ausgangslage	10
1.2	Prozess	12
1.3	Organisation	13

---

2.	Analyse Ist-Situation Siedlung	14
2.1	Zonierung	14
2.2	Bevölkerung und Arbeitsplätze	15
2.3	Historische Entwicklung	17

---

3.	Analyse Ist-Situation Mobilität & Verkehr	19
3.1	Analyse Ist-Situation Gesamtverkehr	19
3.2	Analyse Ist-Situation Fussverkehr	21
3.3	Analyse Ist-Situation Veloverkehr	25
3.4	Analyse Ist-Situation ÖV	31
3.5	Analyse Ist-Situation MIV	36
3.6	Analyse Ist-Situation Güterverkehr	43
3.7	Analyse Ist-Situation Mobilitätsmanagement etc.	45

---

4.	Analyse Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	47
4.1	Siedlungsentwicklung	47
4.2	Verkehrsentwicklung	49
4.3	Übergeordnete Planungen und Projekte	50
4.4	Megatrends	51
4.5	Zusammenfassung (SWOT) und Fazit	54

---

5.	Mobilitätsstrategie	56
5.1	Zielbild	56
5.2	Zielsetzungen	58
5.3	Mobilitätsstrategie	59
5.4	Stossrichtungen	61
5.5	Umsetzung / weiteres Vorgehen	77

---

## Beilagen

Zusammenfassung zum Bericht, Stand 18.01.23



## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Projektperimeter GVK	11
Abbildung 2:	Quartierplan Gossau (Quelle: B+S, 2021)	12
Abbildung 3:	Projektorganisation (Quelle: [4])	13
Abbildung 4:	Zonenplan – Stadtgebiet Gossau (Quelle: [5])	14
Abbildung 5:	Zonenplan – Arnegg (Quelle: [5])	15
Abbildung 6:	Bevölkerungsdichte je Verkehrsmodell-Bezirk (eigene Darstellung, Grundlagen: [6] [7] [8])	16
Abbildung 7:	Beschäftigtendichte (Vollzeitäquivalent) je Verkehrsmodell-Bezirk (eigene Darstellung, Grundlagen: [6] [9] [8])	16
Abbildung 8:	Historische Entwicklung zwischen dem Jahr 1920 und 2020 (Quelle: map.geo.admin.ch)	18
Abbildung 9:	Modalsplit Gesamtverkehr im Ist-Zustand, DWV (exkl. schwerer Güterverkehr, exkl. Durchgangsverkehr), bezogen auf Hauptverkehrsmittel pro Weg, nach Territorialprinzip	19
Abbildung 10:	Modalsplit – Städtevergleich Ist-Zustand (eigene Darstellung, Daten gemäss [12]), bezogen auf Hauptverkehrsmittel pro Weg, nach Territorialprinzip	19
Abbildung 11:	Bewegungen pro Werktag und Verkehrsmittel für den Ist-Zustand	20
Abbildung 12:	Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015 [15]	20
Abbildung 13:	Wanderwege Gossau (Quelle: B+S, 2021, basierend auf Richtplan Gossau [16], Geoportal [5], SchweizMobil [17])	21
Abbildung 14:	Schulwege Gossau, mehrheitlich zu Fuss zurückgelegt (Quelle: B+S, 2021, basierend auf LV-Portal [18])	22
Abbildung 15:	Hotspots in und um Gossau (Quelle: B+S, 2021 mit Ergänzungen)	23
Abbildung 16:	Aufkommen leistungsorientierter Freizeitfussverkehr in Gossau – rot = hoch, blau = tief (Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, www.strava.com/heatmap, Zugriff am 07.09.2022)	24
Abbildung 17:	Aufkommen leistungsorientierter Freizeitfussverkehr in Arnegg – rot = hoch, blau = tief (Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, www.strava.com/heatmap, Zugriff am 07.09.2022)	24
Abbildung 18:	Schwachstellenplan Alltagsnetz Fussverkehr (Quelle: B+S, 2021)	25
Abbildung 19:	Velonetz in Gossau (Quelle: B+S, 2021, basierend auf [5], [16], [17], [3])	26
Abbildung 20:	Aufkommen leistungsorientierter Freizeitveloverkehr in Gossau – rot = hoch, blau = tief (Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, www.strava.com/heatmap, Zugriff am 07.09.2022)	27
Abbildung 21:	Aufkommen leistungsorientierter Freizeitveloverkehr in Arnegg – rot = hoch, blau = tief (Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, www.strava.com/heatmap, Zugriff am 07.09.2022)	27
Abbildung 22:	Geschätztes Veloverkehrsaufkommen im östlichen Teil von Gossau (Quelle: Belastungsplan St. Gallen Winkeln – Gossau, Tiefbauamt St. Gallen, 06.05.2022)	28
Abbildung 23:	Jahresvergleich pro Monat (01.01.2019 – 26.07.2022) – links Zählstelle Bahnhofstrasse, rechts Zählstelle Haldenstrasse (Quelle: eco visio Stadt Gossau, eco counter, 27.07.2022)	28
Abbildung 24:	Tagesanalyse (01.01.2021 – 31.12.2021) – links Zählstelle Bahnhofstrasse, rechts Zählstelle Haldenstrasse (Quelle: eco visio Stadt Gossau, eco counter, 27.07.2022)	29
Abbildung 25:	Schwachstellen des bestehenden Velonetzes in Gossau (Quelle: B+S, 2021)	30
Abbildung 26:	Ist-Zustand des ÖV-Angebots in Gossau (Quelle: (Quelle: B+S, 2021), basierend auf [20])	31
Abbildung 27:	ÖV-Güteklassen Ist-Zustand (Quelle: B+S, 2021, basierend auf [6])	32
Abbildung 28:	Einsteigende 2019 je Bushaltestelle (Quelle: B+S, 2021, basierend auf Fahrgastzahlen von Regiobus)	33
Abbildung 29:	öV-Ströme (Quelle: [10])	34
Abbildung 30:	Erschliessungslücken bei 5 Minuten Fussweg ab Haltestelle (Quelle: B+S, 2021, basierend auf Fussweganalyse mit [22])	35
Abbildung 31:	Verkehrsnetz Ist-Situation (Quelle: B+S, 2021)	37
Abbildung 32:	Neugestalteter Strassenraum historisches Zentrum (Quelle: [23])	37
Abbildung 33:	Bestehende Niedergeschwindigkeitszonen, Unterscheidung in Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen (Quelle: B+S, 2021, basierend auf [24])	38
Abbildung 34:	Hauptverkehrsströme in Gossau (MIV), basierend auf [1]	39



Abbildung 35:	Verkehrsbelastung DWV in Fz./Tag, Ist-Zustand 2017 (eigene Darstellung, basierend auf [8])	40
Abbildung 36:	öffentliche sowie öffentlich zugängliche Parkieranlagen mit mehr als 25 Parkfeldern (eigene Darstellung)	41
Abbildung 37:	Verkehrsqualitätsstufe ASP, basierend auf Verkehrsbelastungen 2009 (Quelle: B+S, 2021)	42
Abbildung 38:	Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen (jeweils Summe pro schwarz umrandete Zone)	43
Abbildung 39:	Schwerverkehr Strasse absolut (Strichdicke) und Anteil am Gesamtverkehr (Farbe), basierend auf [8]	44
Abbildung 40:	Übersicht Anschlussgleise	44
Abbildung 41:	Karte mit Entwicklungsgebieten in Gossau (Quelle: B+S, 2021, mit Ergänzungen, basierend auf [28] [29])	48
Abbildung 42:	Modalsplit Personenverkehr mit Siedlungsentwicklung, DWV (exkl. schwerer Güterverkehr)	49
Abbildung 43:	Bewegungen pro Werktag und Verkehrsmittel für den Zustand 2040	50
Abbildung 44:	Raumkonzept Syntheseplan, 2018 [3]	56
Abbildung 45:	Zielbild-Collage (Kontextplan AG)	57
Abbildung 46:	Verkehrsaufkommen und Modalsplit im Ist-Zustand und angestrebter Modalsplit 2040, Personenverkehr [Personenbewegungen / Werktag] 89'500 Bewegungen MIV entsprechen 71'000 Fahrten MIV	58
Abbildung 47:	4V-Strategie Stadt Gossau	59
Abbildung 48:	Übersicht Themenfelder und Stossrichtungen	61
Abbildung 49:	Aufgewertetes und engmaschiges öffentliches Fusswegnetz (Quelle: B+S, 2021)	64
Abbildung 50:	Attraktivitätssteigerung dank drei Routentypen in Gossau (Quelle: B+S, 2021)	66
Abbildung 51:	Stärkung der Veloverbindungen über die Stadtgrenzen hinaus (Quelle: B+S, 2021)	67
Abbildung 52:	Weiterentwicklung ÖV-Angebot	68
Abbildung 53:	Prinzip der Busbevorzugung am Siedlungsrand und flüssiger Verkehr im Stadtzentrum (Quelle: B+S, 2021)	69
Abbildung 54:	Steuern und lenken des MIV dank Verkehrsmanagement (Quelle: B+S, 2021)	71
Abbildung 55:	Aufwertung der Strassenräume (Quelle: B+S, 2021)	72
Abbildung 56:	mögliche Reduktionsgebiete für Parkplatz-Erstellungspflicht (Symbolbild), (Quelle: B+S, 2021)	72
Abbildung 57:	Zusammenspiel und Wirkung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements (Quelle: B+S, 2021)	75



## Abkürzungen

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



## Quellenverzeichnis

- [1] SNZ AG Ingenieure und Planer, «Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zentrumsentlastung Gossau,» 2017.
- [2] Stadt Gossau, «Stadtentwicklungskonzept 2016,» 2016.
- [3] Stadt Gossau, «Raumkonzept,» 2018.
- [4] Schneiter Verkehrsplanung AG, «Gesamtverkehrskonzept Gossau - Projekthandbuch,» 2021.
- [5] Kanton St. Gallen, «Geoportal,» [Online]. Available: <https://www.geoportal.ch/>. [Zugriff am 2022].
- [6] Bundesamt für Landestopografie swisstopo, «map.geo.admin.ch,» [Online]. Available: <https://map.geo.admin.ch>. [Zugriff am 20 01 2022].
- [7] Bundesamt für Statistik BfS, «Statpop,» 2018.
- [8] moveIng, *Verkehrsmodell Kanton St. Gallen - Verkehrsbelastung und Nachfragematrizen Ist-Zustand (2017)*, August 2022.
- [9] Bundesamt für Statistik BfS, «STATENT,» 2019.
- [10] asa AG, Frequenzen ÖV 2019 - pro Tag, Mo-Fr, 2019.
- [11] Bundesamt für Raumentwicklung ARE, «Dichte und Mobilitätsverhalten - Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr,» 2018.
- [12] Planungsbüro Jud, «Städtevergleich Mobilität - Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015,» Oktober 2017.
- [13] Bundesamt für Statistik, «Pendlermobilität,» 2018. [Online]. Available: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/pendlermobilitaet.assetdetail.14940261.html>. [Zugriff am 07 September 2022].
- [14] Bundesamt für Statistik (BfS), «Mobilität in der Schweiz - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010,» Neuchâtel, 2012.
- [15] Bundesamt für Statistik BfS, «Verkehrsverhalten der Bevölkerung - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015,» Neuchâtel, 2017.
- [16] Stadt Gossau, «Richtplan,» 2019.
- [17] Stiftung SchweizMobil, «SchweizMobil,» 2021. [Online]. Available: <https://www.schweizmobil.ch/de/sommer.html>. [Zugriff am 24 11 2021].
- [18] Kanton St. Gallen, Tiefbauamt, Fachstelle Langsamverkehr, «LVPortal,» 2021. [Online]. Available: [www.lvportal.ch](http://www.lvportal.ch). [Zugriff am 2021].
- [19] Agglo St. Gallen - Bodensee, «Agglomerationsprogramm St. Gallen - Bodensee, 4. Generation,» St. Gallen, 2020.
- [20] Search.ch, «Karte/Route,» [Online]. Available: <https://map.search.ch/>. [Zugriff am Juni 2021].
- [21] Kanton St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr, «Bericht öffentlicher Verkehr,» 2020.
- [22] Google, «Google Maps,» Google, 2022. [Online]. Available: <https://www.google.ch/maps/>. [Zugriff am 14 02 2022].
- [23] Verlag Fürstenland24, «gossau24,» 2019. [Online]. Available: <https://gossau24.ch/articles/4768-stadt-gossau-ab-maerz-parkieren-auch-ohne-bargeld>.
- [24] Stadt Gossau, «Gossau Tempo 20 / 30 Zonen, Situation 1:10'000,» 2018.
- [25] Kanton St. Gallen, Tiefbauamt, «Verkehrszahlen,» [Online]. Available: <https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/verkehrszahlen.html>. [Zugriff am 07 09 2022].
- [26] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, «Norm 40 0240a: Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit - Knoten mit Kreisverkehr,» März 2019.
- [27] Strittmatter Partner AG, «Typologisierung Strassenräume Stadt Gossau,» 2018.
- [28] Strittmatter Partner AG, *Strategieplan Innenentwicklung*, 2020.
- [29] ewp AG, «Entwicklungen Gebiet Eichenau/Sommerau - Verkehrsgutachten - Entwurf,» 2021.
- [30] K. St.Gallen, «ÖV-Programm SG,» [Online]. Available: <https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/oev-programm.html>. [Zugriff am 14 2 22].



- [31] Zukunftsinstitut, «Megatrend-Map,» 2018.
- [32] Rat für Raumordnung (ROR), «Megatrends und Raumentwicklung der Schweiz,» 2019.
- [33] asa AG, Stadt St. Gallen, «Veloschnellrouten Stadt St. Gallen,» 2015.
- [34] Stadt Gossau, «Leitbild Gossau35,» 2017.
- [35] Kanton St. Gallen, «Gesamtverkehrsstrategie,» St. Gallen, 2017.
- [36] Kanton St. Gallen, «Raumkonzept Kanton St. Gallen,» 2017.
- [37] Bundesamt für Raumentwicklung ARE, «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm,» 2022. [Online]. Available: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene.html>.
- [38] Bundesamt für Raumentwicklung ARE, «Sachplan Verkehr,» 2022. [Online]. Available: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene.html>.
- [39] P. Woodtli, «Gegen die Pläne für die Sommerau Nord in Gossau sind drei Einsprachen eingegangen,» Tagblatt, 24.01.2022. [Online]. Available: <https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/gegen-die-plaene-fuer-die-sommerau-nord-in-gossau-sind-drei-einsprachen-eingegangen-ld.1269707>. [Zugriff am 24.01.2022].
- [40] Mediasuite, «Basisdokument Word,» Zürich, 2019.
- [41] Tagblatt, «Die Ostschweiz will dabei sein, wenn das Projekt von "Cargo sous terrain" zum Fliegen kommt,» 23. Juni 2021. [Online]. Available: <https://www.tagblatt.ch/grossvorhaben-unterirdischer-guetertransportnetzerweiterung-von-cargo-sous-terrain-richtung-ostschweiz-wird-geprueft-ld.2154774>. [Zugriff am 02.02.2022].
- [42] raum.manufaktur.ag, «Stadt Gossau - Revision der Ortsplanung, Planungsbericht,» 17. Juni 2021.
- [43] railCare, «Strecken und Standorte,» [Online]. Available: [https://www.railcare.ch/de/strecken\\_standorte/](https://www.railcare.ch/de/strecken_standorte/). [Zugriff am 17.06.2021].
- [44] C. e. a. Zeier, «Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz, Begleitgruppe On-demand, Bern,» Mai 2021. [Online]. Available: [https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news\\_section\\_file/file/5140/bericht-begleitgruppe-on-demand\\_mai-2021\\_de.pdf?lm=1622492789](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/5140/bericht-begleitgruppe-on-demand_mai-2021_de.pdf?lm=1622492789). [Zugriff am 14.2.2022].
- [45] Cargo sous terrain, «Cargo sous terrain,» [Online]. Available: <https://www.cst.ch>. [Zugriff am 02.02.2022].
- [46] Cargo sous terrain, «Cargo sous terrain - Gesamtprojektleitung Machbarkeitsstudie,» [Online]. Available: [https://kth.ethz.ch/resources/firmen/101/03\\_Machbarkeitsstudie\\_Cargo\\_sousterrain2.pdf?noviewer](https://kth.ethz.ch/resources/firmen/101/03_Machbarkeitsstudie_Cargo_sousterrain2.pdf?noviewer). [Zugriff am 11.02.2022].
- [47] Kanton St. Gallen, «GeoPortal - Zonenplan, kommunale Darstellung Gde,» [Online]. Available: <https://www.geoportal.ch/Ktsg/map>. [Zugriff am 20.01.2022].
- [48] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, «Norm 40 281: Parkieren - Angebot an Parkfeldern für Personenwagen,» 2019.
- [49] Stadt Zürich, Tiefbauamt, «Projekt "Brings uf d'Strass!»,» 2022. [Online]. Available: [https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/gestalten/brings\\_uf\\_d\\_strass.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/gestalten/brings_uf_d_strass.html).
- [50] Bundesamt für Strassen (ASTRA), «Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten in Städten und Agglomerationen,» 2017.
- [51] Kanton St. Gallen, Tiefbauamt, «Richtlinie TBA Radverkehr (RRV),» 2016.
- [52] Kanton St. Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, «Richtplan Kanton St. Gallen,» 2020.
- [53] Bundesamt für Strassen (ASTRA), «Velostrassen,» 2019.
- [54] Kanton St. Gallen, «ÖV-Programm SG,» [Online]. Available: <https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/oev-programm.html>. [Zugriff am 14.2.22].
- [55] Bundesamt für Verkehr BAV, «Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 der Normalspurbahnen, Stand 11/2021,» [Online]. Available: <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/fabi-step/angebotskonzept-as2035-normalspur.pdf.download.pdf/STEP%202030-Angebotskonzept%20AS%202035%20Normalspurbahnen.pdf>. [Zugriff am 14.2.2022].
- [56] Schweizerischer Städteverband, «Agglomerationsprogramme Bilanz und Perspektive - Erfolgreiche Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung,» 2016.
- [57] Stadt Gossau, «Gesamtverkehrskonzept (GVK) Stadt Gossau 1.0,» B+S AG, 2021.







# 1. Kontext

## 1.1 Ausgangslage

---

### 1.1.1 Anlass für das Gesamtverkehrskonzept (GVK)

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

### 1.1.2 Projektziele

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

Bei der Erarbeitung des GVK werden die Behörden, die Bevölkerung sowie weitere wichtige Stellen miteinbezogen. Damit soll die Akzeptanz der Massnahmen für die weitere Umsetzung sichergestellt werden.

Bereits angelaufene Planungen und Projekte sowie Erkenntnisse aus der Ortsplanungsrevision fliessen ins GVK ein resp. fliessen daraus als Resultate und Erkenntnisse zurück in diese Prozesse und Planungen (vgl. Kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Der Planungshorizont für das GVK wird auf 15 Jahre ausgelegt.

### 1.1.3 Projektperimeter

Der für das GVK relevante Projektperimeter ist in Abbildung 1 dargestellt. Er beinhaltet in erster Linie das Gemeindegebiet von Gossau mit der Stadt Gossau und dem Ortsteil Arnegg. Für die Betrachtungen ebenfalls relevant und im GVK berücksichtigt



sind die grenzübergreifenden Beziehungen und Planungen zu den Nachbargemeinden und im Besonderen zur Stadt St. Gallen.

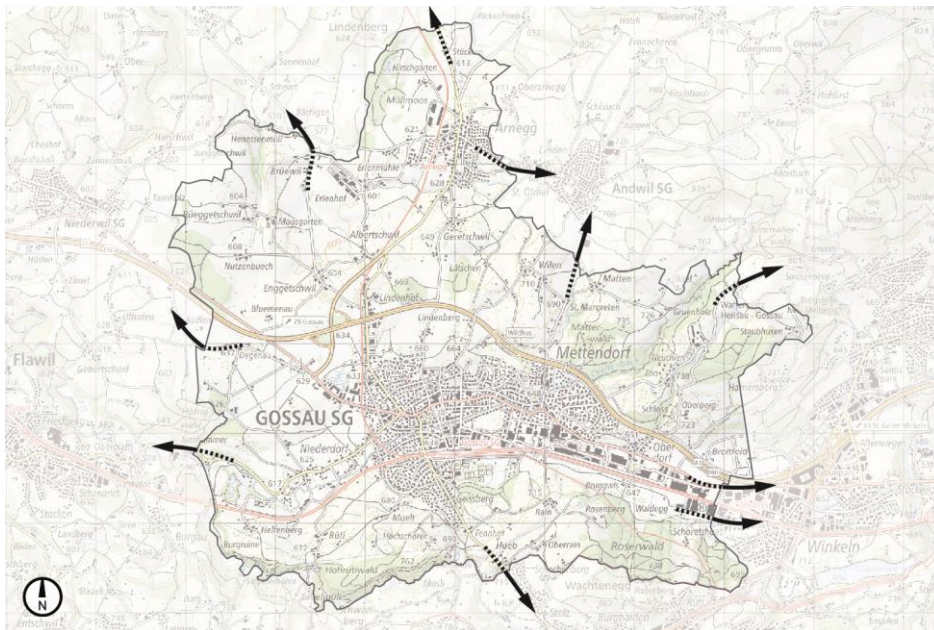


Abbildung 1: Projektperimeter GVK

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

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

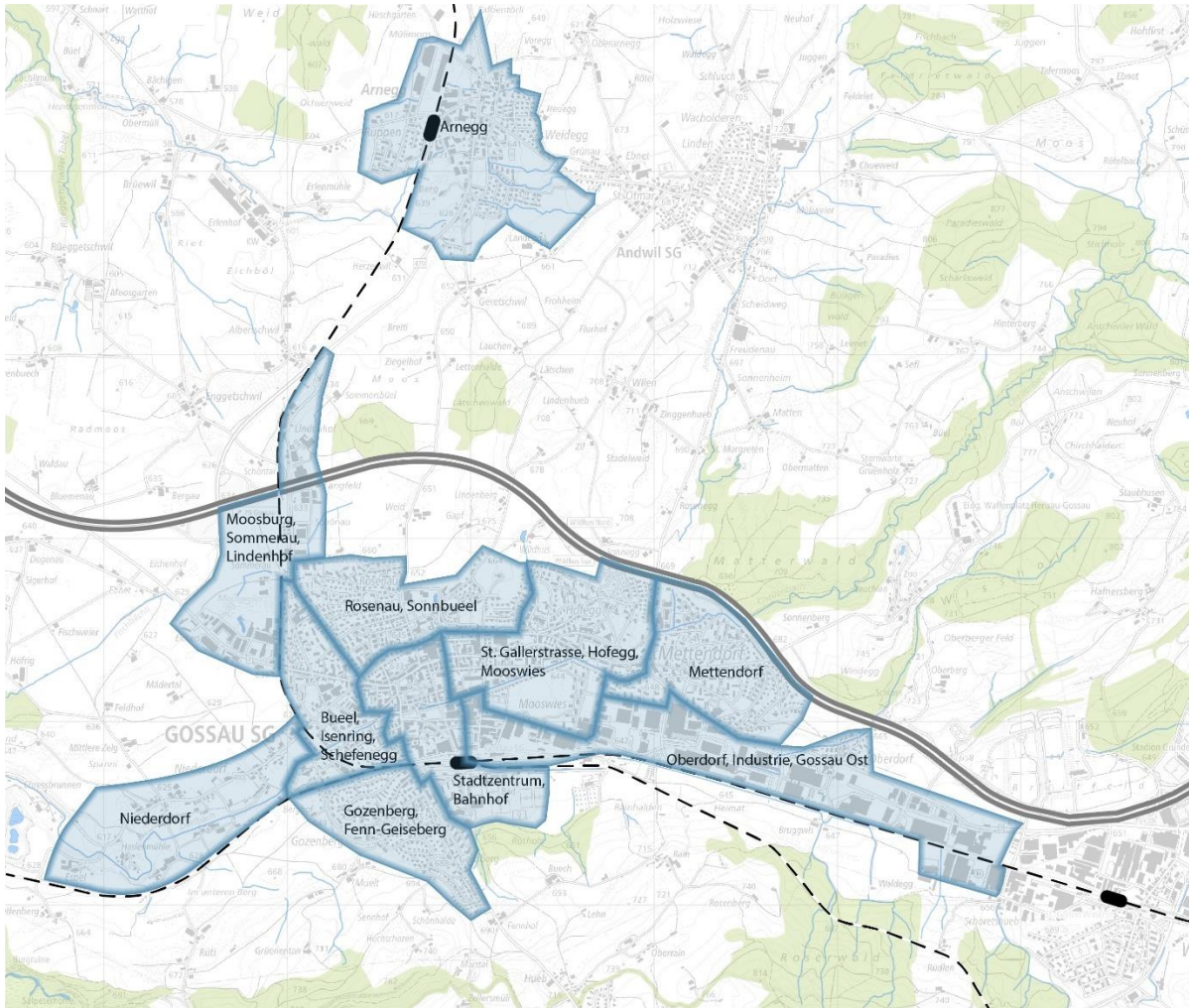


Abbildung 2: Quartierplan Gossau (Quelle: B+S, 2021)

## 1.2 Prozess

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

Das neue Bearbeitungsteam (Kontextplan AG und asa ag) ergänzte punktuell die weitestgehend vorhandenen Analysen und überarbeitete die Mobilitätsstrategie unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung. Der vorliegende Bericht umfasst die gesamte Dokumentation dieser beiden Phasen.



Nach Verabschiedung der Mobilitätsstrategie durch das Stadtparlament (Februar 2023) wird das neue Bearbeitungsteam das eigentliche Gesamtverkehrskonzept ausarbeiten. Der Entwurf des GVK wird erneut in eine Vernehmlassung gegeben und anschliessend finalisiert.

### 1.3 Organisation

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

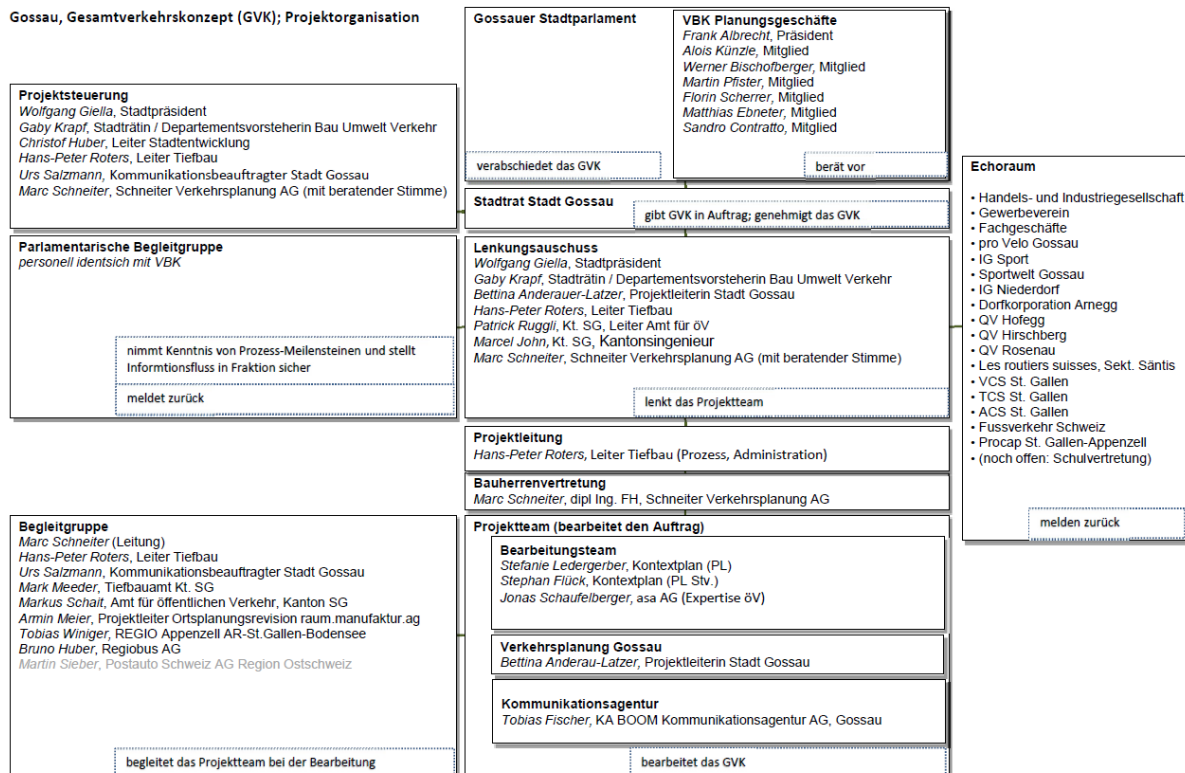


Abbildung 3: Projektorganisation (Quelle: [4])



## 2. Analyse Ist-Situation Siedlung

### 2.1 Zonierung

Bemerkung: Derzeit läuft parallel zum GVK der Ortsplanungsprozess der Stadt Gossau. Nachfolgend sind die noch rechtsgültigen Zonenpläne abgebildet. Für die Bearbeitung des GVK, insbesondere für die Abschätzungen der Siedlungsentwicklung, wurde bereits der aktuelle Arbeitsstand der revidierten Instrumente beigezogen.

Sowohl das historische Zentrum von Gossau als auch jenes von Arnegg besteht aus einer Kernzone mit einer Mischung aus Wohnen, Einkaufen und Gewerbe.

Die Altstadt bildet zusammen mit dem Bahnhofsgelände das Zentrum von Gossau. Die Kernzone ist umgeben von einer Mischung aus Wohn- und Gewerbebauten. Weiter in Richtung Norden und Süden wird das Ortsbild von unterschiedlich stark verdichteten Wohngebieten geprägt. Sowohl im Westen (Eichen) als auch im Osten (Areal St. Gallen West – Gossau Ost, ASGO) sind für Gossau bedeutende Industrie- und Gewerbegebiete vorhanden (Abbildung 4), welche sich vorwiegend entlang der Bahnlinien und der Hauptstrassen entwickelt haben sowie beträchtliche Entwicklungsreserven aufweisen.

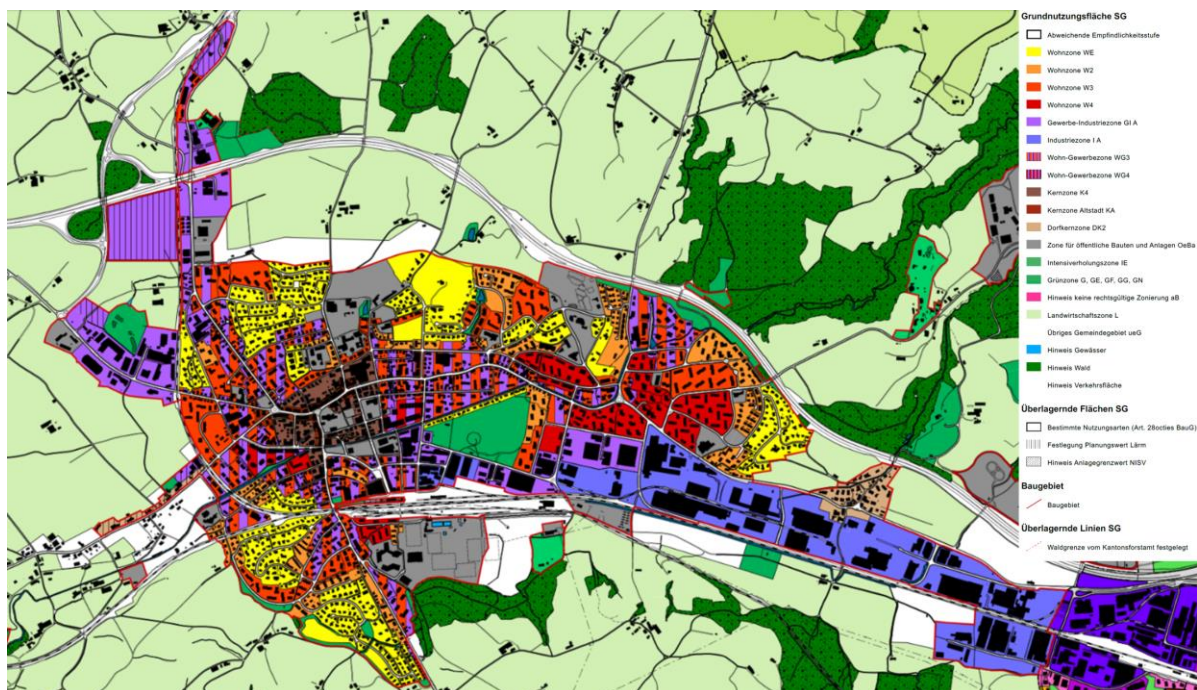


Abbildung 4: Zonenplan – Stadtgebiet Gossau (Quelle: [5])

In Arnegg wird das Zentrum im Osten von Ein- und Mehrfamilienhaussiedlungen umgeben, während im Westen Gewerbe- und Industrienutzungen sowie leicht verdichtete Wohnsiedlungen dominieren (Abbildung 5).

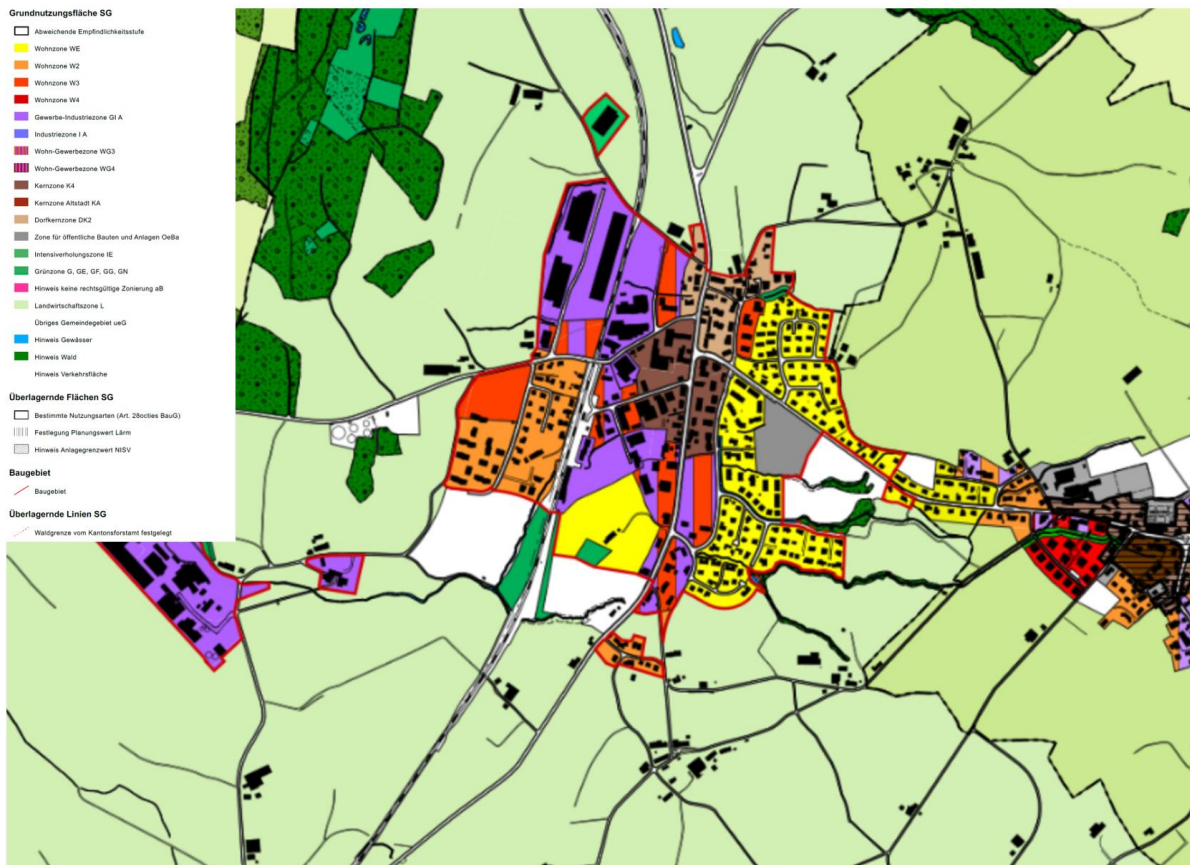


Abbildung 5: Zonenplan – Arnegg (Quelle: [5])

## 2.2 Bevölkerung und Arbeitsplätze

Die Stadt Gossau, inklusive Ortsteil Arnegg, zählt heute rund 18'300 Einwohnerinnen und Einwohner und annähernd 10'000 Arbeitsplätze bzw. 11'200 Beschäftigte (VZÄ). Gossau ist damit eine der wichtigsten und grössten Gemeinden im Kanton St. Gallen. Die Bevölkerungsdichte im Gemeindegebiet Gossau korreliert mit den im Zonenplan festgelegten Nutzungen.

Die höchsten Bevölkerungsdichten werden in den Quartieren Mettendorf, Hofegg, Mooswies, am südlichen Rand der Rosenau sowie im nördlichen Umfeld des Bahnhofs Gossau erreicht. Die Bevölkerungsdichte in Arnegg ist tendenziell tiefer als jene in der Stadt Gossau (vgl. Abbildung 6). Die höchsten Arbeitsplatzdichten befinden sich hauptsächlich in den Industrie- und Gewerbebezonen sowie im Stadtzentrum von Gossau (vgl. Abbildung 7).

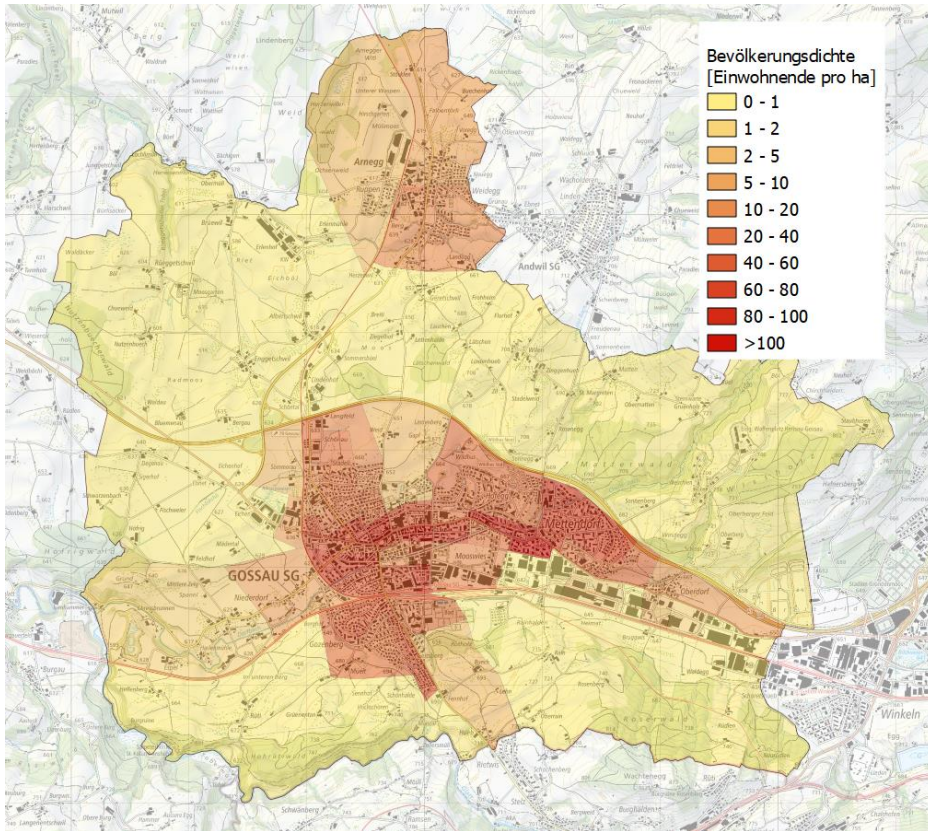


Abbildung 6: Bevölkerungsdichte je Verkehrsmodell-Bezirk (eigene Darstellung, Grundlagen: [6] [7] [8])

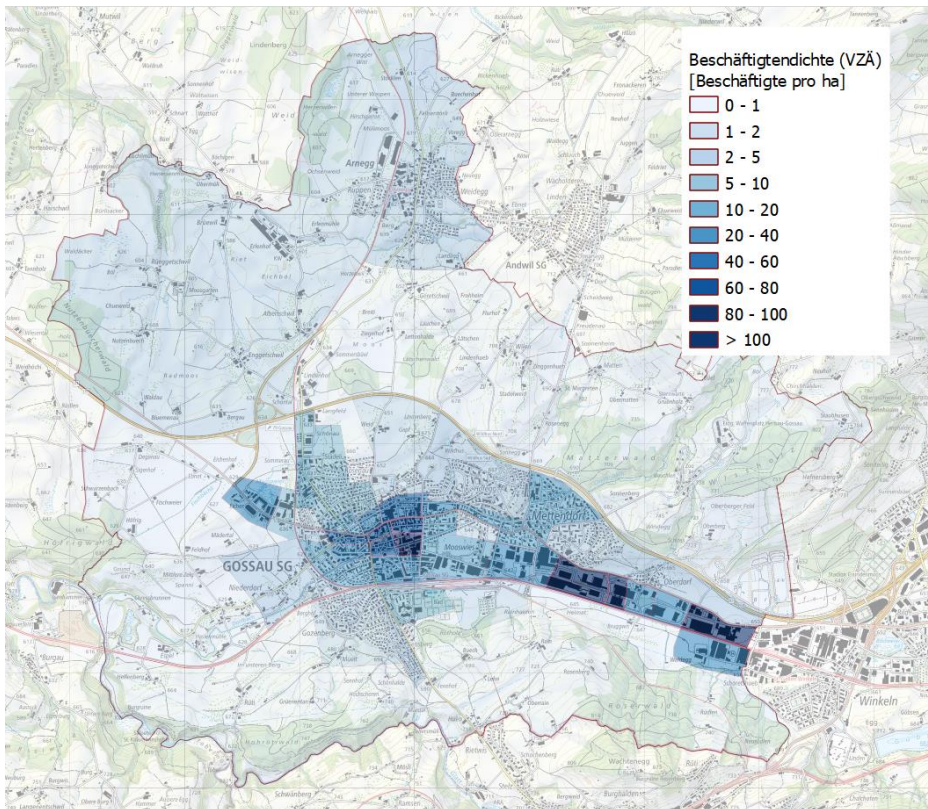


Abbildung 7: Beschäftigtendichte (Vollzeitäquivalent) je Verkehrsmodell-Bezirk (eigene Darstellung, Grundlagen: [6] [9] [8])





## 2.3 Historische Entwicklung

Im Verlauf des letzten Jahrhunderts hat sich die Stadt Gossau stark entwickelt. Wie aus Abbildung 8 ersichtlich wird, befand 1920 die Bahnlinie ausserhalb des Siedlungsgebietes, im Süden. Der Rangierbahnhof und die Abzweigung nach Wil und Bischofszell waren bereits vorhanden. Auch das Hauptstrassennetz bestehend aus der St. Galler-, Wiler-, Bischofszeller-, Herisauer- und Flawilerstrasse ist bereits erkennbar. Die Siedlung ist mehrheitlich entlang dieser Achsen angeordnet, wobei sich die Entwicklung tendenziell um das Zentrum der Stadt konzentrierte. Bereits um 1960 siedelten sich erste grössere Industriebetriebe zwischen dem Bahnhof und dem Stadtzentrum sowie im Gebiet Mooswies an.

Ein Umbruch geschah zwischen 1970 und 1980 mit dem Bau der Autobahn nördlich von Gossau. Die Siedlung fing an sich abseits der Hauptachsen in die Fläche auszuweiten. Dafür wurden mehrere Erschliessungsstrassen gebaut, die zu grossen Wohnsiedlungen mit zumeist oberirdischen Parkfeldern führten. Generell wurden die Wege vermehrt mit dem Auto zurückgelegt. Auch die industrielle Nutzung breitet sich nach Osten entlang der Bahnlinie aus. Ende der 90er Jahre wurde die Industrie- strasse durchgebunden und die Gewerbenutzungen weiter intensiviert.

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts findet die Entwicklung wieder mehr innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers statt. Es wird verdichtet bzw. noch freistehende Gebiete werden überbaut.



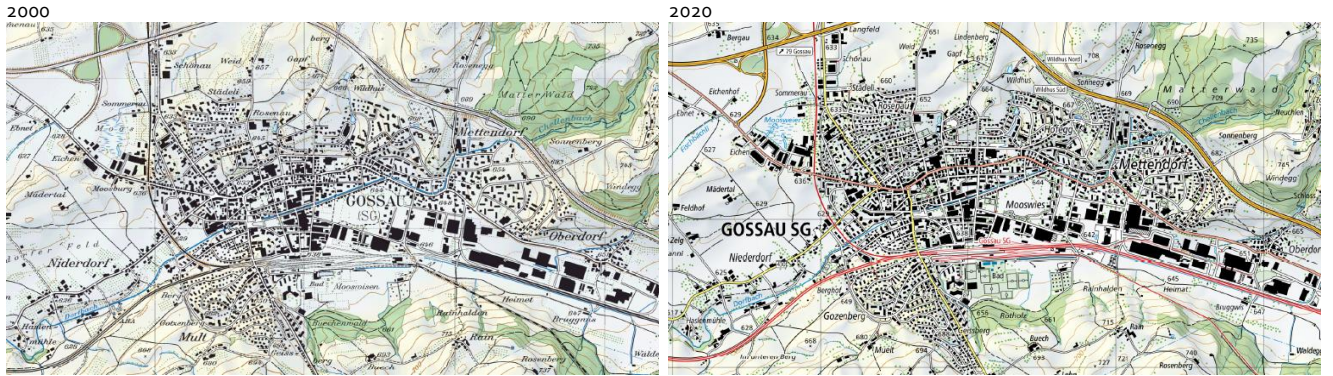


Abbildung 8: Historische Entwicklung zwischen dem Jahr 1920 und 2020 (Quelle: map.geo.admin.ch)



### 3. Analyse Ist-Situation Mobilität & Verkehr

#### 3.1 Analyse Ist-Situation Gesamtverkehr

##### 3.1.1 Verkehrsaufkommen

Basierend auf den Daten zu Einwohnerschaft und Beschäftigten sowie basierend auf diversen Mobilitätsdaten ([10] [8] [11] [12]) wurde nachfolgend das Gesamtverkehrsaufkommen sowie der Modalsplit (nach Hauptverkehrsmittel pro Weg) für den Ziel-/Quell- und Binnenverkehr (Territorialprinzip) der Stadt Gossau untersucht.

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

Gesamtverkehrsaufkommen und Modalsplit

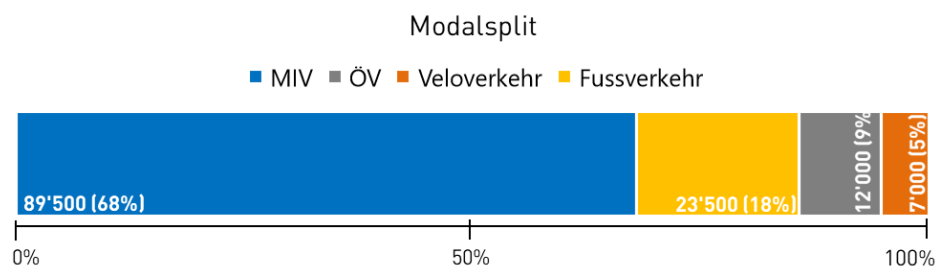


Abbildung 9: Modalsplit Gesamtverkehr im Ist-Zustand, DWV (exkl. schwerer Güterverkehr, exkl. Durchgangsverkehr), bezogen auf Hauptverkehrsmittel pro Weg, nach Territorialprinzip

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

Vergleich zu anderen Städten

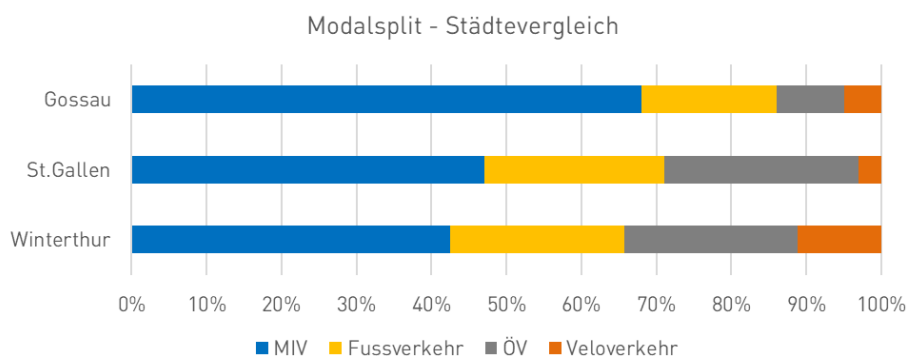


Abbildung 10: Modalsplit – Städtevergleich Ist-Zustand (eigene Darstellung, Daten gemäss [12]), bezogen auf Hauptverkehrsmittel pro Weg, nach Territorialprinzip

Die absolute Anzahl Wege kann dem nachfolgenden Säulendiagramm entnommen werden (vgl. Abbildung 11). Die rund 89'500 MIV-Bewegungen entsprechen knapp



71'000 Fahrten (Fahrzeugbesetzungsgrad von durchschnittlich 1.26 Personen pro Fahrzeug).

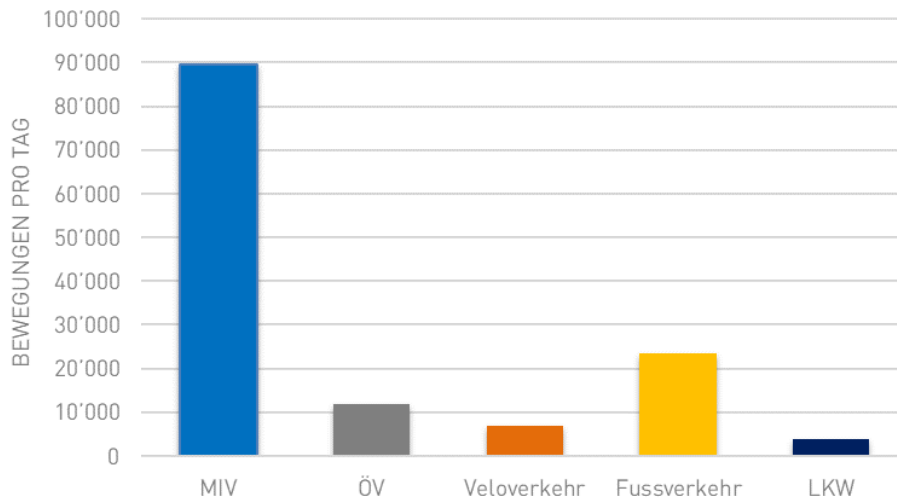


Abbildung 11: Bewegungen pro Werktag und Verkehrsmittel für den Ist-Zustand

### 3.1.2 Wegzweck und Weglängen

Der Binnenverkehr nimmt am Gesamtverkehrsaufkommen einen bedeutenden Anteil ein. Rund 38% [13] der in Gossau wohnhaften Personen arbeiten auch in Gossau. Ausserdem ist davon auszugehen, dass auch vielen Einkaufs- und Freizeitbedürfnissen der Einwohner\*innen in Gossau selber nachgegangen wird.

Jede zweite Autofahrt und fast 80 % aller Bus- und Tramfahrten sind in der Schweiz kürzer als 5 km; jede achte Autofahrt und rund 20 % aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sind kürzer als 1 km [14].

Die nachfolgende Abbildung stammt aus dem Mikrozensus Verkehr 2015 [15]. Sie zeigt, wie gross die Anteile der Wegezwecke (Arbeit, Ausbildung etc.) an der pro Tag zurückgelegten Distanzen, Unterwegszeit und Anzahl Wege ist. Gemäss Grafik dienen demnach z.B. 22% der pro Tag zurückgelegten Wege dem Einkauf (unterste Zeile, hellblauer Balken).

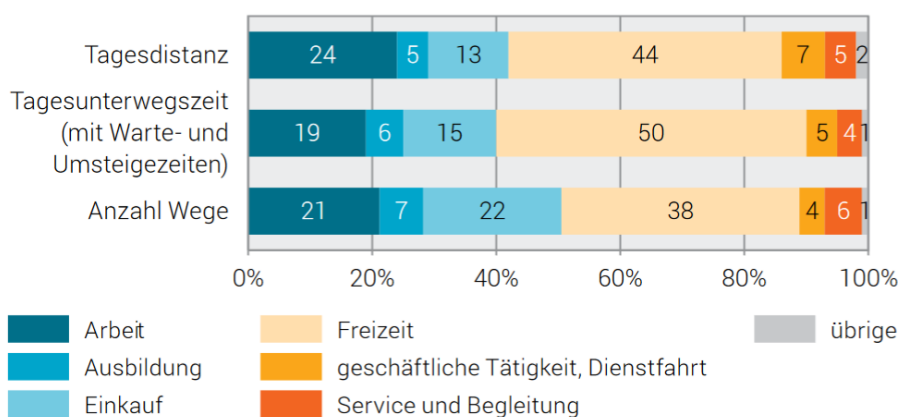


Abbildung 12: Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015 [15]



## 3.2 Analyse Ist-Situation Fussverkehr

### 3.2.1 Angebot Fussverkehr

Zurzeit gibt es in Gossau keinen Fusswegnetzplan, in welchem das Fusswegnetz verbindlich festgelegt ist.

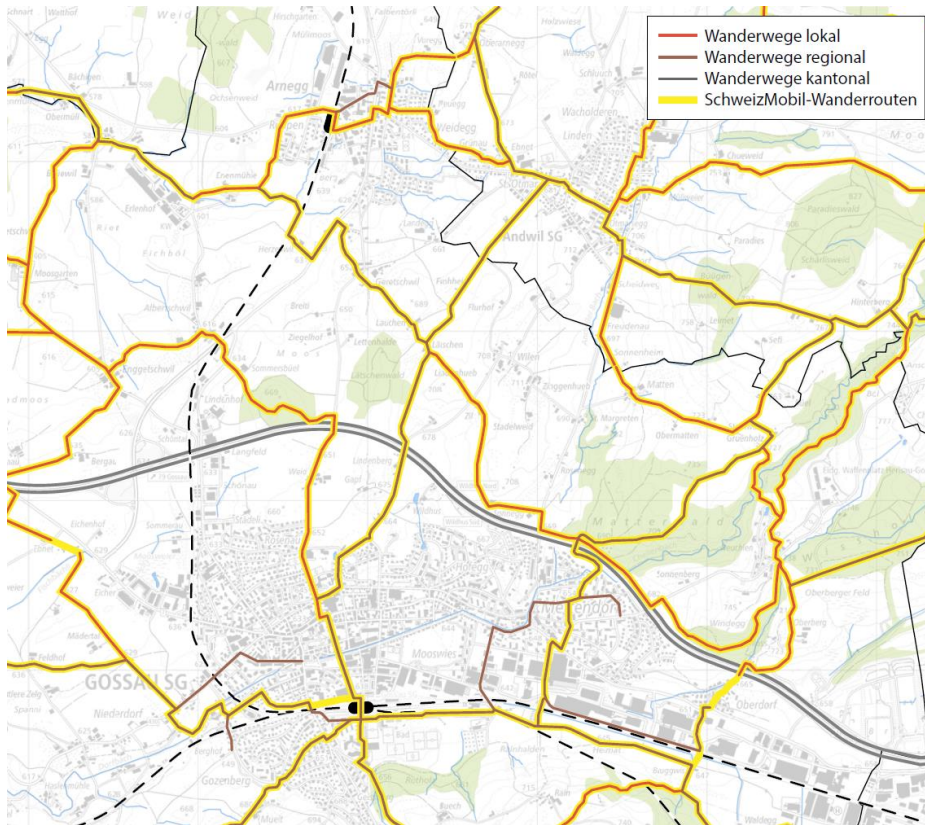


Abbildung 13: Wanderwege Gossau (Quelle: B+S, 2021, basierend auf Richtplan Gossau [16], Geoportall [5], SchweizMobil [17])

Faktisch kann man jedoch entlang der meisten Strassen auf Trottoirs resp. bei kleineren Strassen im Mischverkehr gehen, ergänzt durch separate Fusswege. Für die übergeordneten Fusswegverbindungen besteht ein Wanderwegnetz, bestehend aus regionalen und kommunalen Wanderwegen, die sich grösstenteils mit den Wanderrouten von SchweizMobil [17] decken (vgl. Abbildung 13).

Innerhalb von Gossau werden sehr viele Fusswege als Schulwege gebraucht. Die Schulgemeinde Gossau hat insgesamt 10 Kindergärten, 6 Primarschulhäuser und 2 Oberstufenzentren. Zudem befindet sich in Gossau die «Maitlisek» und das Gymnasium Friedberg. Die Schulgemeinde Andwil-Arnegg hat 4 Kindergärten und 2 Primarschulhäuser. Für die Oberstufe fahren die meisten Schüler\*innen von Andwil und Arnegg mit dem Velo nach Gossau. Die vielen Schulhäuser werden mit den in Abbildung 14 dargestellten Schulwegen erreicht.

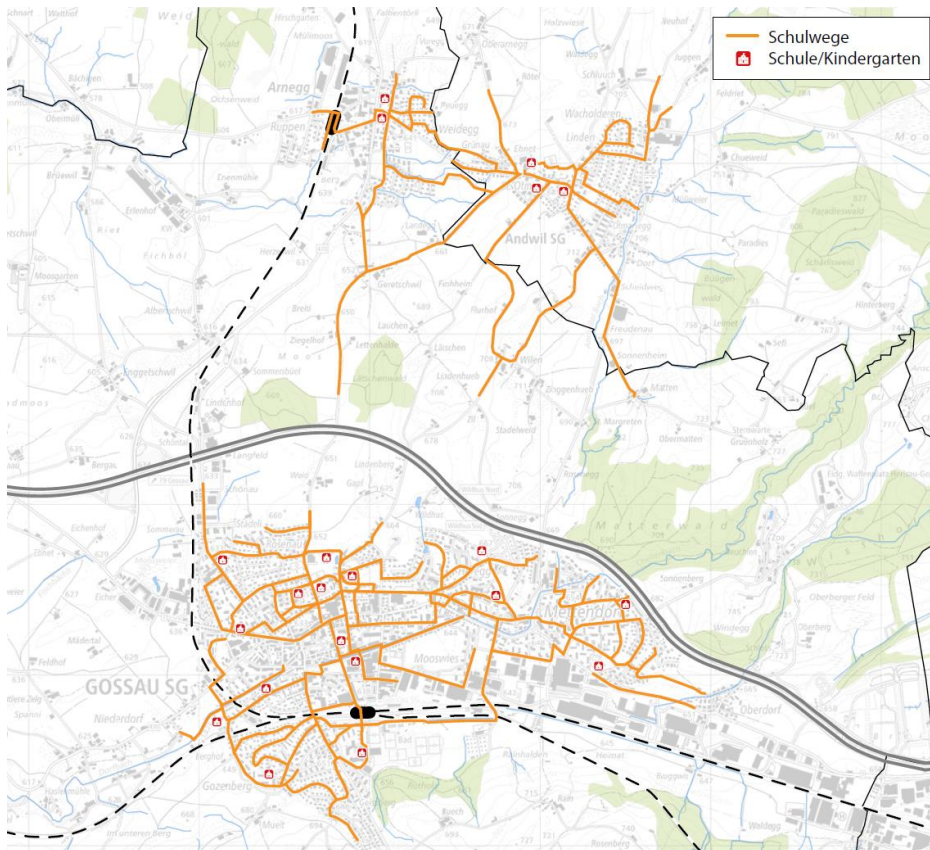


Abbildung 14: Schulwege Gossau, mehrheitlich zu Fuss zurückgelegt (Quelle: B+S, 2021, basierend auf LV-Portal [18])

Neben den Schulen und Kindergärten gibt es weitere Hotspots in Gossau, welche Quell- und Zielpunkte des Fussverkehrs sind. Dazu gehören die Bahnhöfe, Orte zur Erledigung alltäglicher Dinge (Post, Einkäufe und öffentliche Gebäude), Kirchen sowie auch Freizeitangebote wie Sportzentren, Parks und der Walter Zoo. Die wichtigsten Hotspots von Gossau sind in Abbildung 15 eingezeichnet.

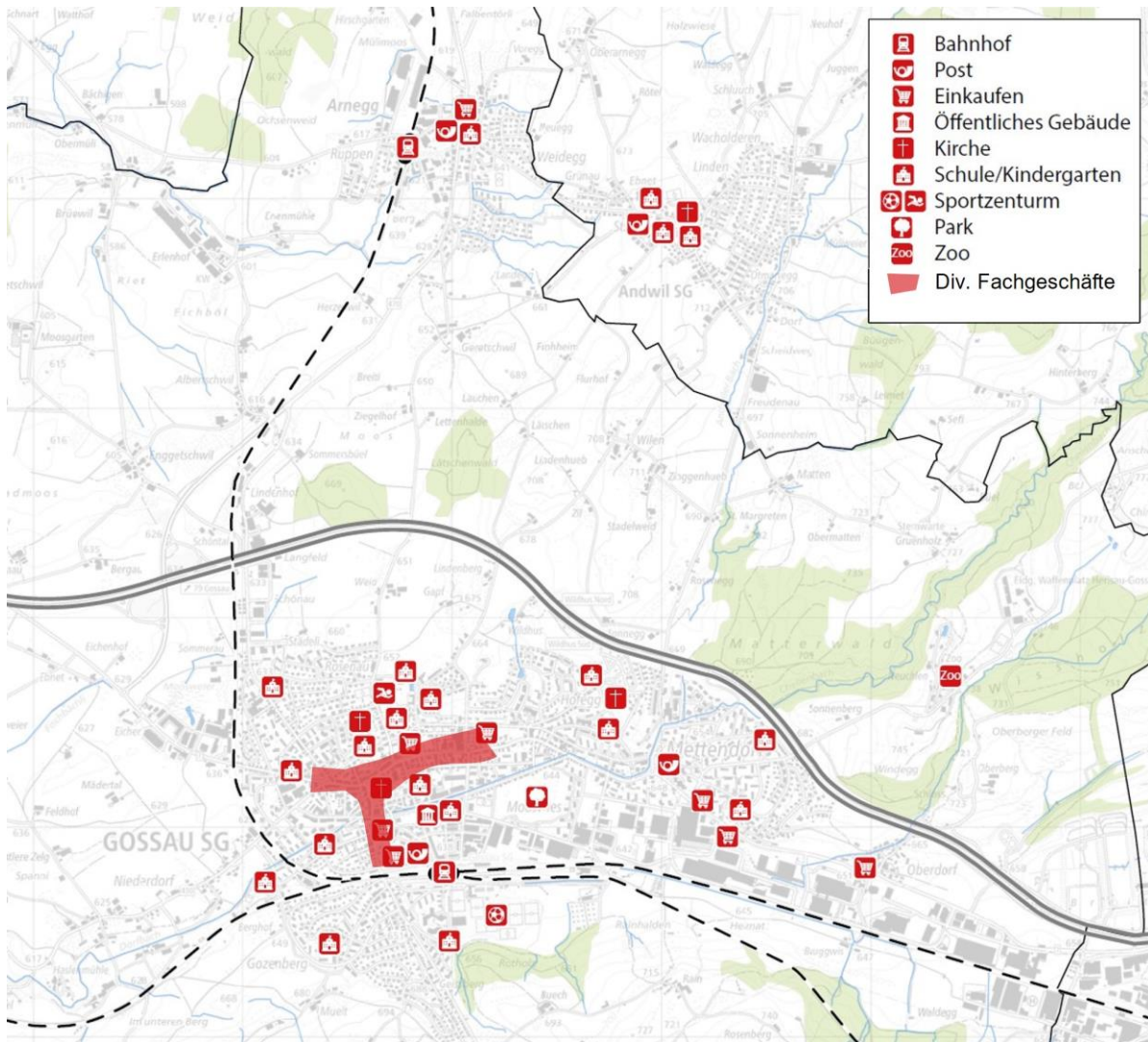


Abbildung 15: Hotspots in und um Gossau (Quelle: B+S, 2021 mit Ergänzungen)

### 3.2.2 Nachfrage Fussverkehr

In der Stadt Gossau werden 23'500 Wege pro Tag zu Fuss zurückgelegt (Fussverkehr als Hauptverkehrsmittel). Dies entspricht einem Modalsplit-Anteil von 18 % (vgl. Kap. 3.1). Die Bedeutung des Fussverkehrs ist aber eigentlich noch deutlich grösser: Denn 90% der ÖV-Nutzenden gehen zu Fuss zur Haltestelle, was weiteren 10'000 Fusswegetappen entspricht. Aber auch der Weg von/zum Auto oder Velo beginnt bzw. endet mit einem Fussmarsch, was die Wichtigkeit des Fussverkehrs unterstreicht.

Zunehmend werden GPS-Dienste durch individuelle Nutzer\*innen in der Freizeit, vor allem beim Sporttreiben, verwendet. Die dadurch gesammelten Daten können einen Hinweis zu den bevorzugten Wegen und somit zu der Nachfrage geben. Auf Abbildung 16 und Abbildung 17 ist das Fussverkehrsaufkommen von Sportler\*innen in Gossau resp. Arnegg dargestellt. Das grösste Aufkommen befindet sich, neben den Sportanlagen und Waldwegen, auf dem strukturierenden Strassennetz (Kantonsstrassen, Gemeindestrassen 1./2. Klasse). Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Fussgänger\*innen auf mehr oder weniger allen Strassen und Wegen verkehren und es deshalb zentral ist, ein flächendeckend attraktives, sicheres Fusswegnetz anzubieten.



Abbildung 16: Aufkommen leistungsorientierter Freizeitfussverkehr in Gossau – rot = hoch, blau = tief  
(Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, [www.strava.com/heatmap](http://www.strava.com/heatmap), Zugriff am 07.09.2022)



Abbildung 17: Aufkommen leistungsorientierter Freizeitfussverkehr in Arnegg – rot = hoch, blau = tief  
(Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, [www.strava.com/heatmap](http://www.strava.com/heatmap), Zugriff am 07.09.2022)

### 3.2.3 Schwachstellen

Die bestehende Infrastruktur für den Fussverkehr in Gossau weist an unterschiedlichen Orten verschiedene Schwachstellen auf: Zum einen entsprechen nicht alle Fussgängerstreifen (inkl. Mittelinseln) den Richtlinien des BehiG. Vereinzelt ist kein Fussweg oder Trottoir vorhanden oder die vorhandene Infrastruktur ist zu schmal. Zum anderen fehlen teilweise Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr.

Da es für Gossau noch keinen bestehenden Fusswegnetzplan gibt, wurde ein Hauptnetz für den Fussverkehr in Abbildung 18 aufgezeichnet und mit den bestehenden linearen und punktuellen Schwachstellen ergänzt (Entwurf, der im Rahmen des GVK nochmals vertieft wird).

Neben einem durchgängigen, direkten und komfortablen Netz trägt auch die Gestaltung der Fussverkehrsbereiche und insgesamt die Gestaltung des öffentlichen Raums zur Attraktivität des Fussverkehrs bei. In Abbildung 18 sind deshalb auch Bereiche mit Aufwertungsbedarf hinsichtlich der gestalterischen Qualität des öffentlichen Raums / Strassenraums markiert.



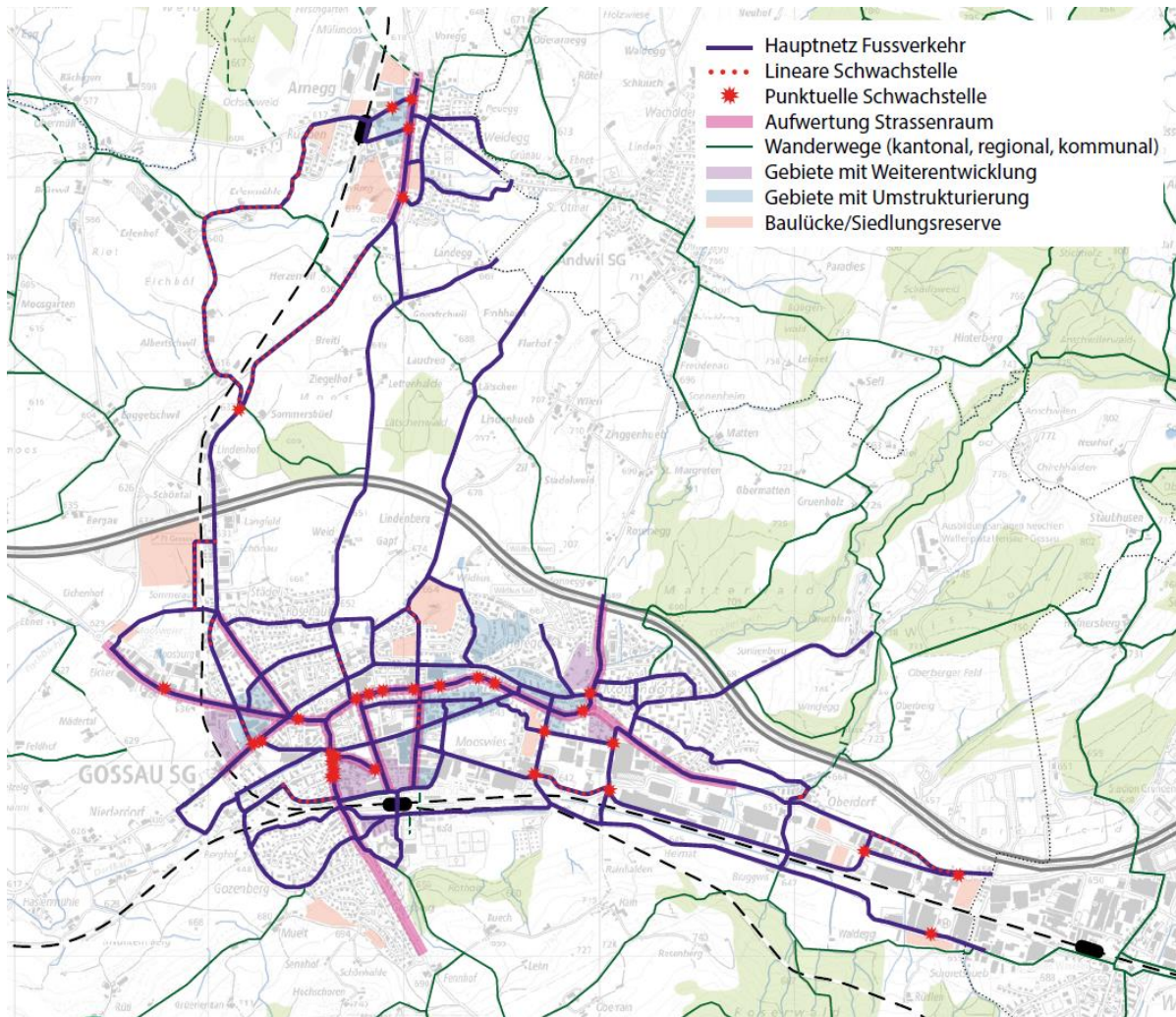


Abbildung 18: Schwachstellenplan Alltagsnetz Fussverkehr (Quelle: B+S, 2021)

### 3.2.4 Potenziale

Die Voraussetzungen für ein fussläufig gut erschlossenes Zentrum sind aufgrund der ebenen Topografie und der vielen öffentlichen Nutzungen (Einkaufen, Verwaltung, Kirche usw.) rund um die Altstadt und das Bahnhofgebiet ideal. Um noch mehr Menschen dazu zu bewegen, kurze Wege innerorts zu Fuss zurückzulegen, ist aber eine aktive Verbesserung der Situation für den Fussverkehr notwendig (Behebung von Schwachstellen, hindernisfreie Gestaltung der Fussverkehrsflächen, Verbesserung der Zugänglichkeit zu Bushaltestellen, Aufwertung der Strassenräume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität).

## 3.3 Analyse Ist-Situation Veloverkehr

### 3.3.1 Angebot Veloverkehr

Das Velonetz in der Stadt Gossau differenziert zwischen lokalen, regionalen und kantonalen Velowegen gemäss den kantonalen [5] und kommunalen Planungen [16], [3], vgl. Abbildung 19. Ausserdem führen zwei SchweizMobil-Velorouten [17] durch die Stadt Gossau: die Ostschweizer Wein-Route von Weinfeld in Richtung St. Gallen und die Kartäuser-Fürstenland-Route von Wil in Richtung Rorschach.



Das Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee der 4. Generation [19] sieht ausserdem eine Veloschnellroute von der Stadt St. Gallen in Richtung Westen bis nach Flawil und langfristig auch zwischen Gossau und Herisau vor. Damit soll das Agglomerationszentrum attraktiv für den Alltagsveloverkehr erschlossen werden.

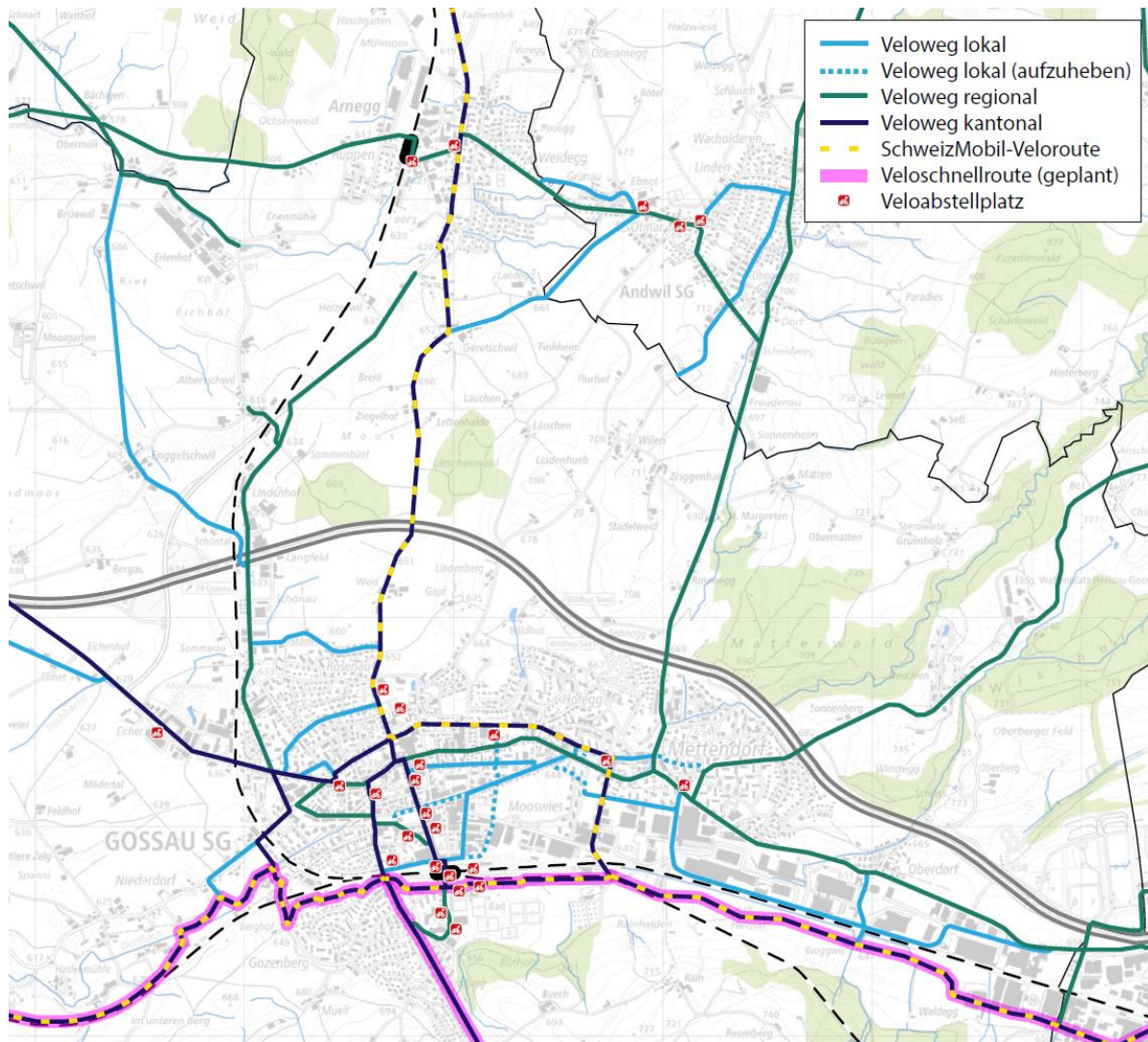


Abbildung 19: Velonetz in Gossau (Quelle: B+S, 2021, basierend auf [5], [16], [17], [3])

Die Anzahl zu erstellender Veloabstellplätze bei privaten Nutzungen wird im aktuell gültigen Baureglement nicht konkret geregelt. An verschiedenen Orten stehen öffentliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Am Bahnhof Gossau gibt es keine Velostation und nur wenige abschliessbare Veloparkplätze. Die Nachfrage ist grösser als das Angebot.

Beim Bahnhof Gossau steht ein Cargo-Velo von «carvelo2go» zur Verfügung (Bäckerei Koller's als «Host»). Im Verlauf der Projektbearbeitung wurde zudem ein Sharing-Angebot für E-Bikes und E-Scooter (Trottinets) als Pilotversuch aufgebaut («TIER»), vgl. Kap. 3.7.2.



### 3.3.2 Nachfrage Veloverkehr

Der Veloverkehr hat zurzeit den geringsten Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen. Es erfolgend lediglich knapp 7'000 Fahrten (5%) mit dem Velo (vgl. Kap. 3.1).

Analog zum Fussverkehr, können auch für den Veloverkehr GPS-Daten von Nutzer\*innen analysiert werden. Hier ist wichtig zu präzisieren, dass es sich bei dem auf Abbildung 20 und Abbildung 21 abgebildeten Veloaufkommen vorwiegend um Wege von eher leistungsorientierten Velofahrer\*innen handelt. Im Gegensatz zum alltäglichen Pendlerverkehr oder der Nutzung des Velos für Einkauf und Schule ist hier der Weg das Ziel. Insbesondere bei Rennvelo-fahrenden handelt es sich um geübte Radfahrer, die sich gewohnt sind, die Strasse mit Autos zu teilen (im Gegensatz z.B. zu Schulkindern). Diese Tatsache könnte eine Erklärung dafür sein, dass das grösste Aufkommen auf den Kantonsstrassen verortet ist. Interessant sind gewisse alternative Routen, die parallel zur St. Galler- und Flawilerstrasse, nördlich und südlich von der Bahnlinie verlaufen, die ebenfalls stark befahren sind (Freizeitverkehr entlang schöner oder sicherer Routen). Auffallend ist gegenüber dem Fussverkehrsaufkommen, dass die Gemeindestrassen weniger grosse Veloverkehrsströme ausweisen, dies sowohl in Gossau als auch in Arnegg.



Abbildung 20: Aufkommen leistungsorientierter Freizeitveloverkehr in Gossau – rot = hoch, blau = tief (Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, [www.strava.com/heatmap](http://www.strava.com/heatmap), Zugriff am 07.09.2022)



Abbildung 21: Aufkommen leistungsorientierter Freizeitveloverkehr in Arnegg – rot = hoch, blau = tief (Quelle: Strava Global Heatmap, Zeitraum: September 2021 – August 2022, [www.strava.com/heatmap](http://www.strava.com/heatmap), Zugriff am 07.09.2022)

Im Rahmen einer Messkampagne, welche im September 2021 für das Areal St. Gallen West – Gossau Ost (ASGO) durchgeführt wurde, wurde das Veloverkehrsaufkom-



men im östlichen Teil von Gossau in der Abendspitze (ASP) erhoben. Aufgrund dieser Messungen wurde einen Tageswert für einigen Achsen des Gebiets hochgerechnet. Diese sind in Abbildung 22 ersichtlich. Die höchste Belastung befindet sich auf der Mooswiesstrasse sowie auf der Zürcherstrasse bei der Gemeindegrenze. Diese Werte deuten darauf hin, dass ein Teil der Velofahrenden die Route via Industriestrasse als Alternative zur St. Gallerstrasse wählt. Südlich der Bahngleise fällt das Veloverkehrsaufkommen auf der Wehrstrasse in eine ähnliche Grössenordnung. Es ist davon auszugehen, dass ein Grossteil dieser Velofahrenden auf dem Weg südlich der Gleise zwischen Gossau und Winkeln unterwegs ist.

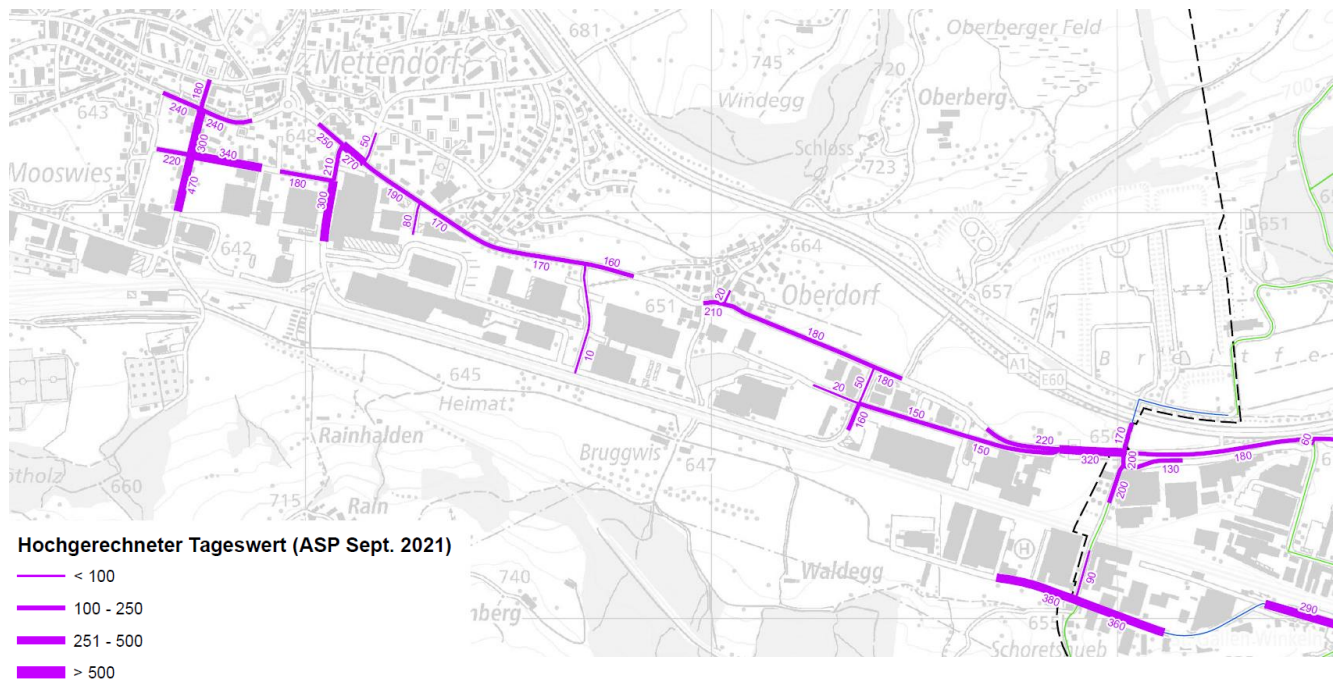


Abbildung 22: Geschätztes Veloverkehrsaufkommen im östlichen Teil von Gossau (Quelle: Belastungsplan St.Gallen Winkeln – Gossau, Tiefbauamt St. Gallen, 06.05.2022)

Im Zentrum von Gossau wird das Veloaufkommen an zwei Standorten (Bahnhofstrasse und Haldenstrasse) an Dauerzählstellen laufend gemessen. In den nachfolgenden Abbildungen sind der Jahres- und der Wochenverlauf des täglichen Aufkommens an beiden Zählstellen ersichtlich. Auffallend ist, dass die Anzahl gemessenen Velofahrten an der Haldenstrasse im Sommer um ca. 100 Fahrten und im Winter um ca. 70 Fahrten höher ist als auf der Bahnhofstrasse (siehe Abbildung 23). Diese Differenz zeichnet sich im Jahresdurchschnitt auch an allen Wochentagen gleichermassen ab (siehe Abbildung 24).

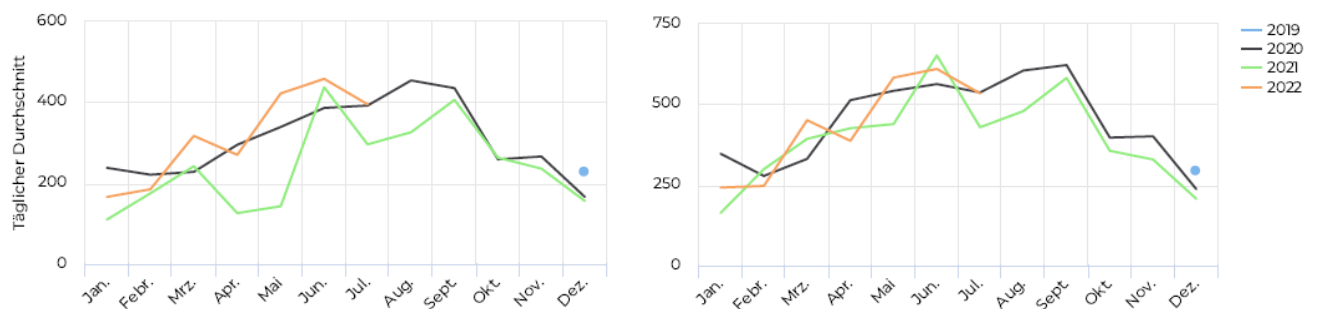


Abbildung 23: Jahresvergleich pro Monat (01.01.2019 – 26.07.2022) – links Zählstelle Bahnhofstrasse, rechts Zählstelle Haldenstrasse (Quelle: eco visio Stadt Gossau, eco counter, 27.07.2022)

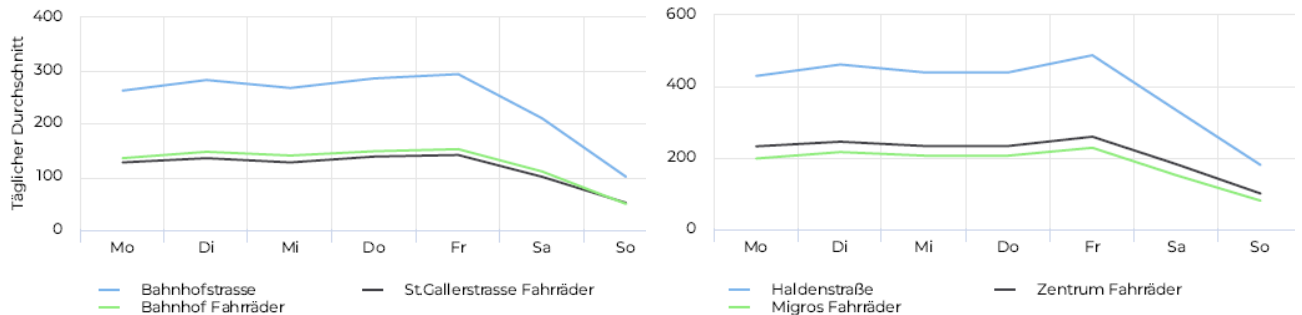


Abbildung 24: Tagesanalyse (01.01.2021 – 31.12.2021) – links Zählstelle Bahnhofstrasse, rechts Zählstelle Haldenstrasse (Quelle: eco visio Stadt Gossau, eco counter, 27.07.2022)

### 3.3.3 Schwachstellen

Auf dem heutigen Velonetz bestehen verschiedene Schwachstellen (vgl. Abbildung 34): Die Kantonsstrassen sind allesamt stark befahren, teilweise recht schmal und in Spitzenzeiten aufgrund von Staus blockiert, was für den Veloverkehr nicht attraktiv ist. Zudem bestehen Netzlücken, es fehlen teilweise Radstreifen und Radwege oder die bestehende Infrastruktur entspricht nicht den gewünschten Anforderungen. Eine systematische Erhebung der Schwachstellen in der Stadt Gossau liegt nicht vor.

Das aktuelle Velonetz differenziert nicht zwischen den unterschiedlichen Anspruchsgruppen der Velofahrenden und ihren spezifischen Bedürfnissen: Geübte und ungeübte, schnelle und langsame Velofahrende, Kinder und Erwachsene haben unterschiedliche Verhaltensweisen und Ansprüche ans Velonetz und die Veloinfrastruktur. Insbesondere für Kinder und für ungeübte Velofahrende ist das heutige Velonetz nicht genügend sicher und attraktiv.

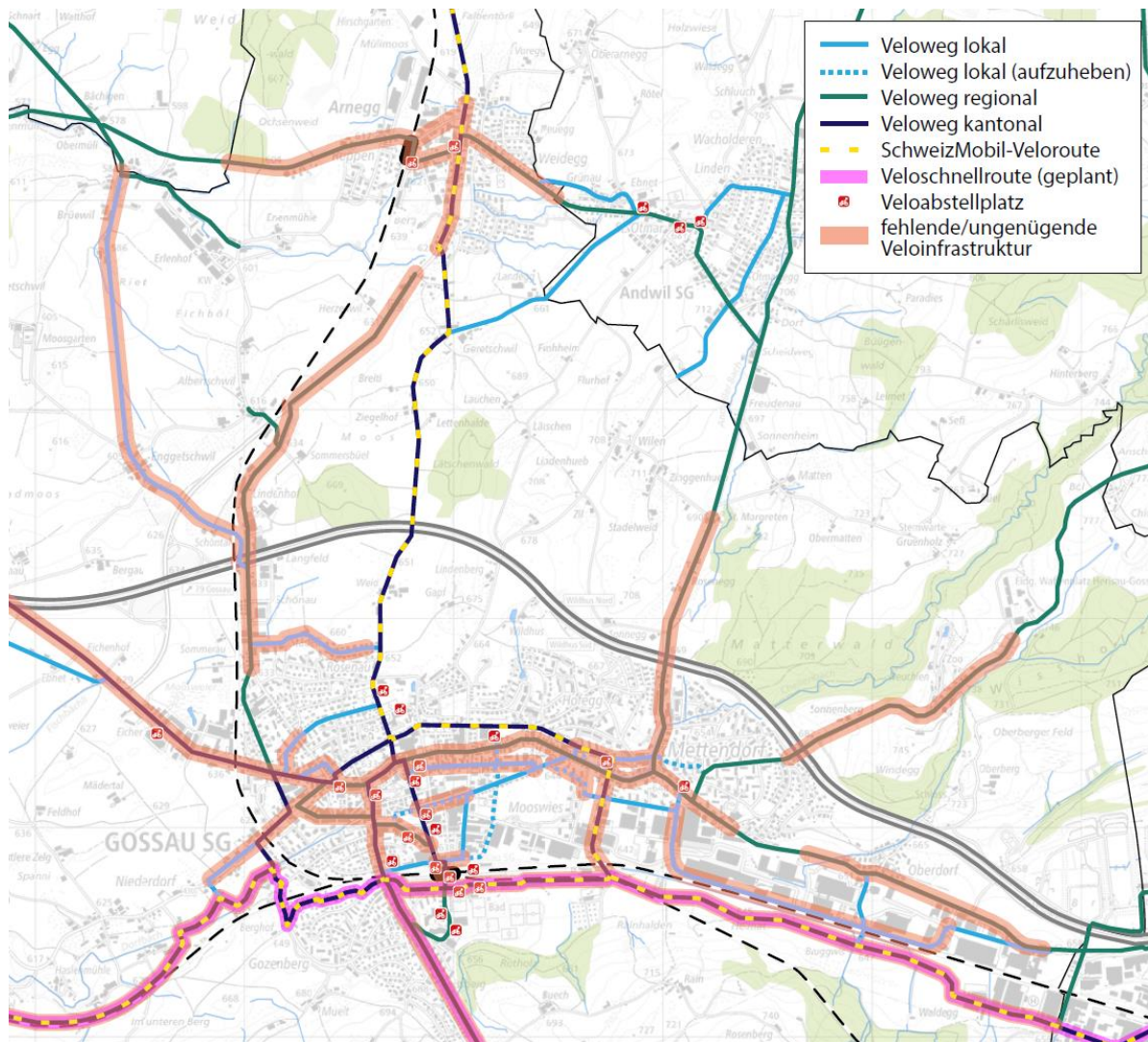


Abbildung 25: Schwachstellen des bestehenden Velonetzes in Gossau (Quelle: B+S, 2021)

### 3.3.4 Potenziale

Die Voraussetzungen für eine Erhöhung des Veloanteils am Gesamtverkehr sind in Gossau grundsätzlich gut. Die vielen öffentlichen Nutzungen (Einkaufen, Verwaltung, Kirche usw.) rund um die Altstadt und das Bahnhofgebiet bilden für das Velofahren innerhalb von Gossau gute Voraussetzungen. Aber auch über die Stadtgrenzen hinaus, insbesondere in Richtung St. Gallen, sind die topografischen Bedingungen für das Pendeln ideal. Dank Elektrovelos werden auch kleinere Höhendifferenzen mühelos überwunden, wodurch auch Verbindungen nach Herisau, Arnegg und Andwil attraktiv werden. Ebenfalls sehr positiv für die Veloförderung sind die grossflächigen Tempo-30-Zonen, welche die Vereinbarkeit von Velo und MIV vereinfachen.

Wie bereits beim Fussverkehr sind auch beim Veloverkehr jedoch Verbesserungen notwendig, um das Potenzial an zusätzlichen mit dem Velo zurückgelegten Wegen oder Wegetappen zu aktivieren.



### 3.4 Analyse Ist-Situation ÖV

#### 3.4.1 ÖV-Angebot

Gossau ist mit zwei Fernverkehrs- und drei S-Bahn-Linien an das Eisenbahnnetz angeschlossen:

- \_ IC1 Genf–Zürich–St. Gallen
- \_ IR37 Zürich HB–St. Gallen–Chur
- \_ S1 Wil–St. Gallen–Romanshorn–Schaffhausen
- \_ S5 Weinfelden–St. Gallen–St. Margrethen
- \_ S23 Gossau–Herisau–Appenzell–Wasserauen

Damit übernehmen diese Bahnlinien die überregionale und regionale Grunderschliessung der Stadt Gossau mehrheitlich im Halbstundentakt (der ebenfalls geplante Halbstundentakt auf der S5, der auch den Ortsteil Arnegg anbindet, ist aus finanziellen Gründen bisher nicht eingeführt worden).

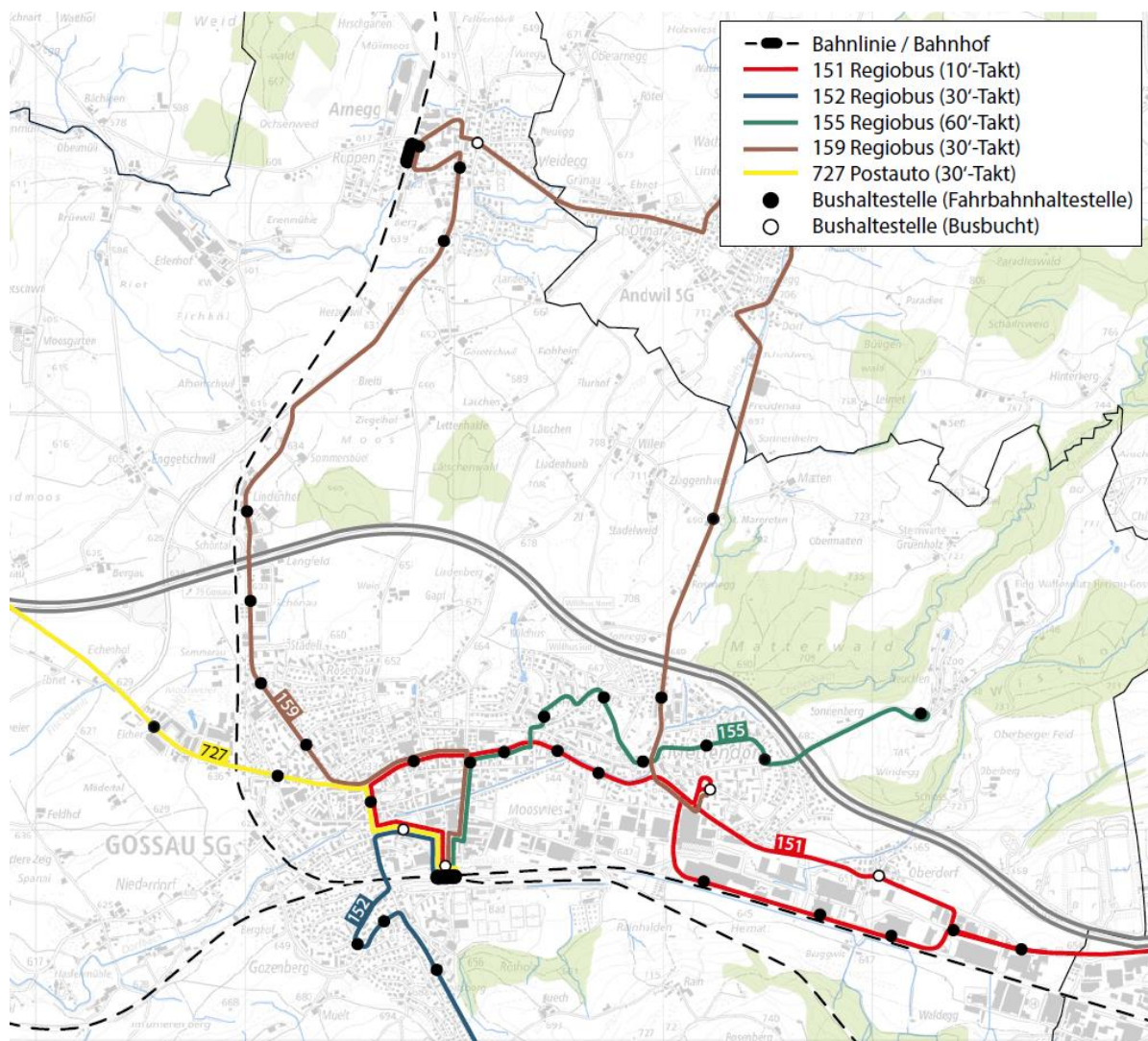


Abbildung 26: Ist-Zustand des ÖV-Angebots in Gossau (Quelle: (Quelle: B+S, 2021), basierend auf [20])

Fünf Regionalbuslinien stellen die Feinerschliessung der Stadt sicher:

- 151 Gossau–Mettendorf–Arena–St. Gallen
- 152 Gossau–Herisau
- 155 Gossau–Mettendorf–Walter Zoo
- 159 Gossau–Arnegg–Andwil–Mettendorf
- 727 Gossau–Oberbüren–Zuzwil

Die Linie 155 erschliesst ausschliesslich die Gemeinde Gossau und könnte damit auch als Stadtbuslinie bezeichnet werden.

Alle Linien (ausser die Linie 155 im Stundentakt und mit sehr eingeschränkten Betriebszeiten) bieten im Grundtakt mindestens einen Halbstundentakt an, die Linie 151 sogar einen 10-Minuten-Takt. In Nebenverkehrszeiten ist das Angebot deutlich ausgedünnt.

Die folgende Darstellung zeigt die heutige Zuordnung zu den Güteklassen:

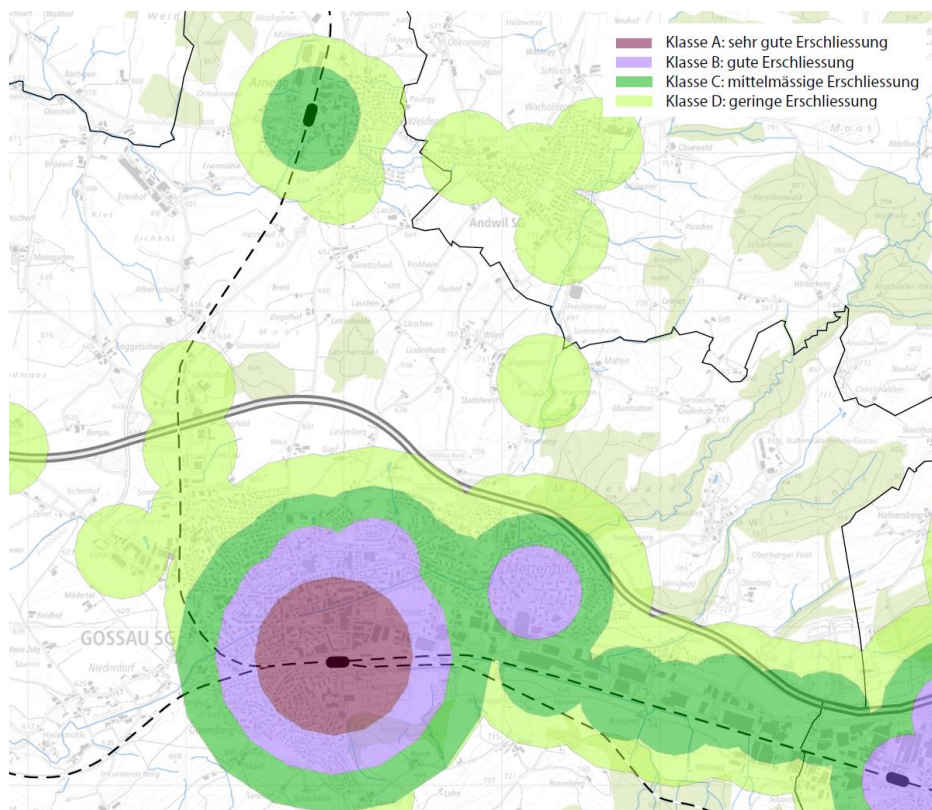


Abbildung 27: ÖV-Güteklassen Ist-Zustand (Quelle: B+S, 2021, basierend auf [6])

Gemäss Güteklassen-Einteilung weisen in Gossau das Gebiet um den Bahnhof eine sehr gute, der Einzugsbereich der Linie 151 eine mittelmässig bis gute und die übrigen Bereiche eine geringe Erschliessungsgüte auf. Die schematische Methodik der Güteklassenermittlung ermöglicht jedoch nur eine grobe Beurteilung. Abbildung 30 geht detaillierter auf bestehende Erschliessungslücken ein, unter Berücksichtigung der effektiven Länge der Zugangswege zu ÖV-Haltestellen.

### 3.4.2 ÖV-Nachfrage

Rund 9% aller Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Dies entspricht etwa 12'000 Fahrten pro Tag (vgl. Kap. 3.1).





Die folgende Darstellung zeigt die Anzahl der Einsteigenden je Bushaltestelle im Vor-Corona-Jahr 2019:

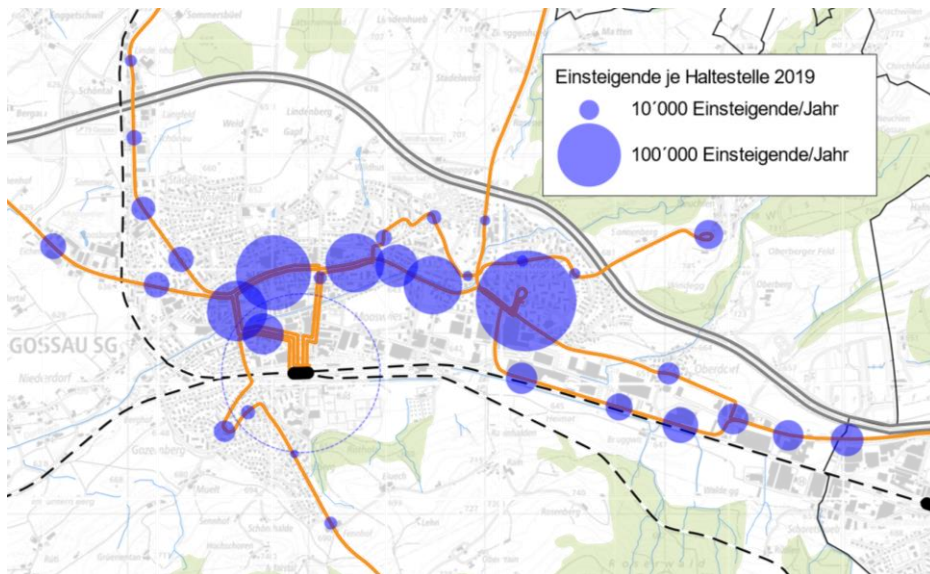


Abbildung 28: Einsteigende 2019 je Bushaltestelle (Quelle: B+S, 2021, basierend auf Fahrgastzahlen von Regiobus)

Aus der Darstellung ist klar die hohe Nachfrage an den zentralen Haltestellen der im 10-Minutentakt verkehrenden Hauptlinie 151 zu erkennen. Der Streckenabschnitt im ASGO-Perimeter sowie die übrigen im 30- oder 60-Minutentakt bedienten Achsen weisen ein deutlich geringeres Fahrgastaufkommen auf, wobei insbesondere die tiefe Nachfrage an der Linie 155 mit ihren sehr eingeschränkten Bedienzeiten auffällt.

Dies wird auch aus der nachfolgenden Abbildung 29 ersichtlich, in welcher die ÖV-Ströme und ihre Nachfragestärke (Liniendicke) basierend auf den Frequenzzahlen der Transportunternehmungen aus 2019 dargestellt sind.

Am Bahnhof Gossau wurden im Jahr 2018 rund 10'200 Bahn-Ein- und Aussteiger\*innen gezählt [21], wobei Bahn-Bahn-Umsteigende doppelt gezählt werden. Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Linien:

- \_ S1: 1'600 Ein- und Aussteigende pro Tag
- \_ S5: 1'000 Ein- und Aussteigende pro Tag
- \_ SN1: 100 Ein- und Aussteigende pro Tag
- \_ Appenzeller Bahnen: 1'700 Ein- und Aussteigende pro Tag
- \_ Fernverkehr: 5'800 Ein- und Aussteigende pro Tag

Die Anzahl Umsteigenden Bahn-Bahn und Bahn-Bus ist aus den vorliegenden Daten nicht bekannt. Es wird jedoch abgeschätzt, dass ca. 500 – 1'000 Personen auf den Bus umsteigen und ca. 3'500 bis 4'000 Personen in Gossau Ein- oder Aussteigen (ohne Weiterfahrt mit dem ÖV).

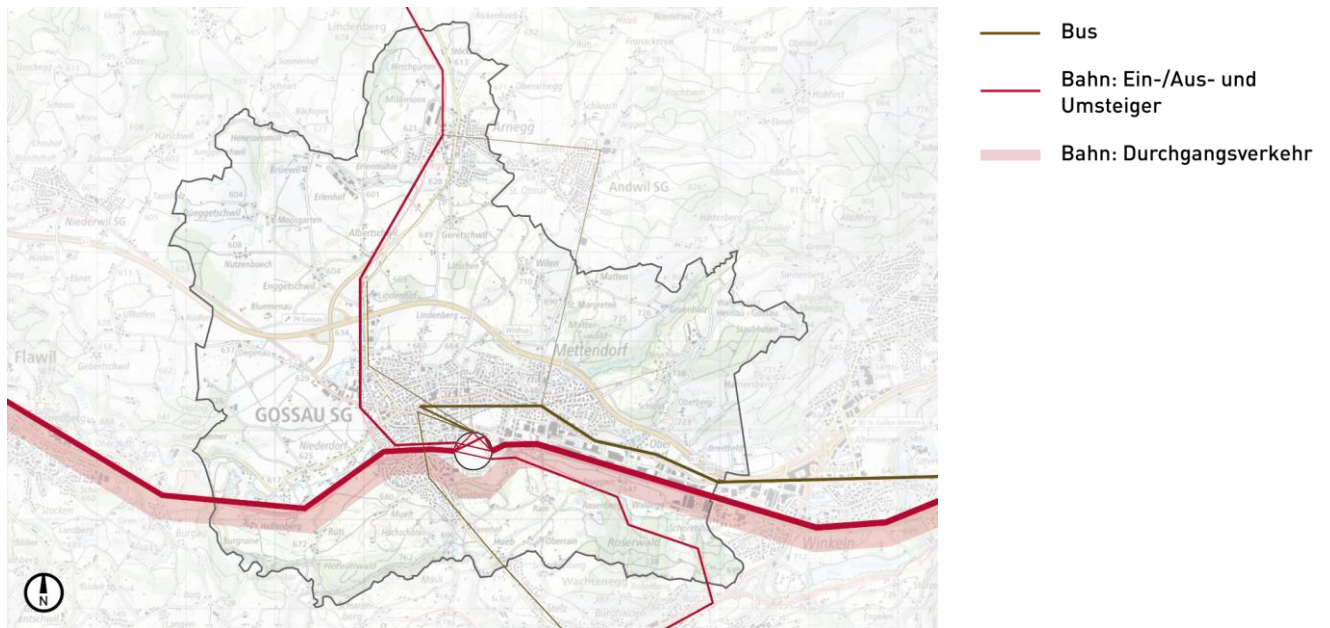


Abbildung 29: öV-Ströme (Quelle: [10])

### 3.4.3 Schwachstellen

Die Distanz zur nächsten Haltestelle ist für die Attraktivität des ÖV von grosser Bedeutung, weil sie sich direkt auf die Tür-Tür-Reisezeit auswirkt. Nachfolgend wurde analysiert, welche Bereiche des Siedlungsgebiets (Bauzonen) höchstens 5 Minuten Fussweg ab einer ÖV-Haltestelle liegen (vgl. Abbildung 30 > violett eingefärbt).

Alle Bereiche, die weiter als 5 Min. Fussweg von einer Haltestelle entfernt sind, sind als «Erschliessungslücken» eingefärbt. Grössere Erschliessungslücken befinden sich in den drei Bereichen Rosenau, Niederdorf und Hirschberg. Weitere Erschliessungslücken in Gossau und Arnegg weisen, mit der heutigen Nutzung, nur ein geringes zusätzliches ÖV-Potenzial auf.

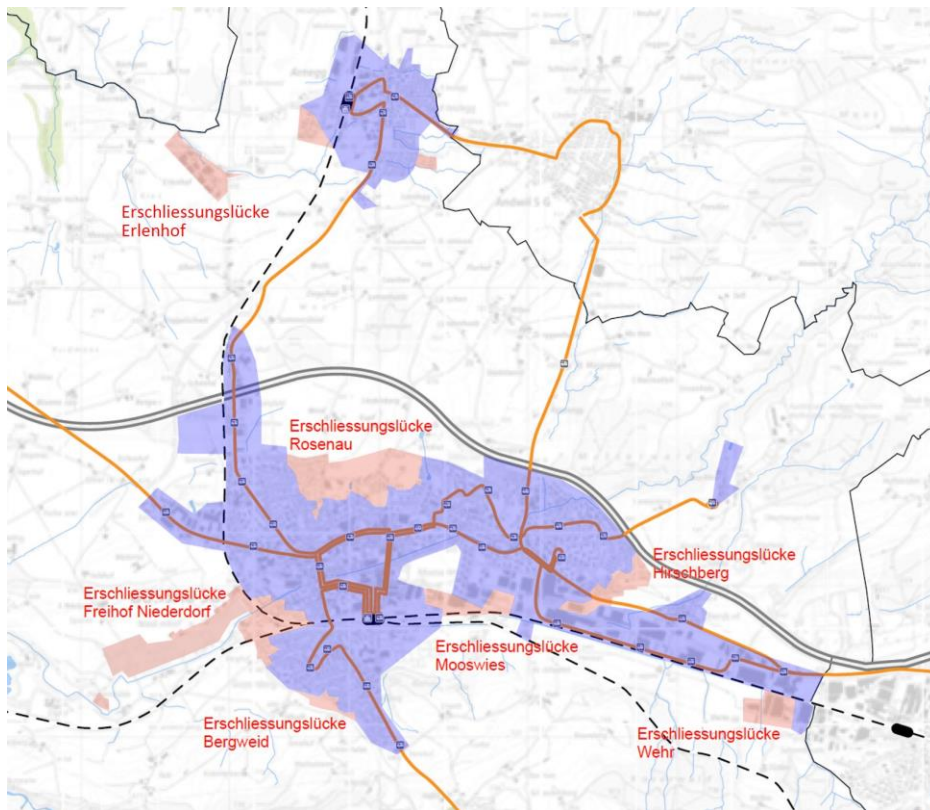


Abbildung 30: Erschliessungslücken bei 5 Minuten Fussweg ab Haltestelle (Quelle: B+S, 2021, basierend auf Fussweganalyse mit [22])

Die Buslinie 151 verfügt über einen attraktiven 10-Minuten-Takt. Die übrigen Buslinien hingegen verkehren nur alle 30 Minuten (152, 159, 727) oder sogar nur alle 60 Minuten (155). In Überlagerung mit den ÖV-Güteklassen (vgl. Abbildung 27) zeigt sich, dass beträchtliche Anteile des Siedlungsgebiets zwar relativ nahe bei einer ÖV-Haltestelle liegen (violett eingefärbt in Abbildung 30), aber das Angebot (Takt) an der betreffenden Haltestelle gering ist. Gerade für kurze Wege innerhalb Gossaus, aber auch im Pendlerverkehr zu Spitzenzeiten, sind Halbstunden- resp. Stundentakte nicht attraktiv genug, um beispielsweise heutige Autonutzer\*innen auf den ÖV zu bringen.

Auch beim Bahnangebot gibt es Defizite hinsichtlich des Taktes: Die beiden S-Bahnlinien S1 und S5 verkehren derzeit in einem Hinketakt (mit 5' resp. 25'-Minuten Abstand) und nicht in einem regelmässigen und damit attraktiven 15'-Minuten-Takt. So können die nahen Haltestellen Winkeln und Bruggen faktisch nur halbstündlich erreicht werden und beim Umsteigen Bus/Bahn resultieren teilweise sehr lange Wartezeiten. Ausserdem verkehrt die S-Bahnlinie S5 St. Gallen - Gossau - Arnegg - Weinfeld während der Randzeiten und Montag – Freitag vormittags und am Wochenende ganztags nur im Stundentakt, womit auch der Ortsteil Arnegg nur stündlich an die Bahn angebunden ist.

Da die meisten Buslinien als Radiallinien konzipiert sind, gibt es wenig umsteigefreie Verbindungen über den Bahnhof Gossau hinaus. Die Zahl der nötigen Umsteigevorgänge bildet jedoch ein zentrales Merkmal zur Beurteilung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsangebote. Die grössten Potenziale für neue umsteigefreie Verbindungen (Durchmesserlinien) liegen auf den Beziehungen Herisau – nördlicher Bereich Zentrum Gossau, Mettendorf – Sommerau/Eichen und Gossau – Abtwil.

Eine hohe Zuverlässigkeit (Fahrplanstabilität) ist eine Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖV. Insbesondere während der abendlichen Hauptverkehrszeit bleiben

---

Taktdichte Busnetz

---

Taktdichte S-Bahn

---

Fehlende Durchmesserlinien

---

Fahrplanstabilität



derzeit die Busse im Zentrum von Gossau oft im Stau stecken. Zeitverluste gegenüber dem Fahrplan wirken sich auf mehrere Arten negativ aus: längere Reisezeiten, Anschlussbrüche, höhere Betriebskosten für Zusatzkurse etc.

#### 3.4.4 Potenziale

Potenziale für eine Attraktivierung des ÖV und damit eine Steigerung des Fahrgastaufkommens einerseits bei einem Angebotsausbau durch Taktverdichtung, Durchbindung bestehender Linien mit kurzer Standzeit am Bahnhof sowie zusätzlichen Linien, wobei letztere aufgrund der mit fünf Linien bereits relativ hohen Liniendichte kaum wirtschaftlich zu betreiben sein dürften. Busbevorzugungen können zudem zu einer besseren Fahrplanstabilität und dadurch einer erhöhten Anschlusssicherheit beitragen, was wiederum die Attraktivität des ÖV steigert. Bahnseitig ist langfristig ein sauberer 15'-Takt anzustreben, insbesondere um auch das grosse und fahrtenintensive ASGO-Gebiet (St. Gallen West – Gossau Ost) in Winkeln gut anzuschliessen.

### 3.5 Analyse Ist-Situation MIV

---

#### 3.5.1 Angebot MIV

Das bestehende Strassennetz ist in Abbildung 31 dargestellt. Im Zentrum von Gossau treffen die fünf Kantonsstrassen Flawiler-, Wiler-, Bischofszeller-, Herisauer- und St. Gallerstrasse zusammen. Ein Grossteil von Appenzell Ausserrhoden ist via Stadtzentrum und Autobahnanschluss Gossau sowie via Autobahnanschluss Winkeln ans Nationalstrassennetz angebunden.

---

Strassennetz

Im Innerortsbereich (Stadtgebiet Gossau, Oberdorf und Arnegg) beträgt die signalisierte Geschwindigkeit 50 km/h. Ausserorts ist meist 80 km/h, auf wenigen Abschnitten 60 km/h signalisiert. Tempo-30 Zonen konzentrieren sich ausschliesslich auf Quartierbereiche.

Die Knotenpunkte im Stadtgebiet Gossau bestehen meist aus T-Knoten (vortrittsberichtigte Strasse und einmündende Nebenstrasse). Kreisverkehre befinden sich am Knoten Andwiler-/St. Gallerstrasse, im Zentrum und am Knoten Wilerstrasse/Autobahnzubringer. Lichtsignalanlagen (LSA) sind an den Knoten Neuchlen-/St. Galler-/Industriestrasse, Friedberg-/St. Gallerstrasse und Bischofszellerstrasse/Autobahnzubringer vorhanden.

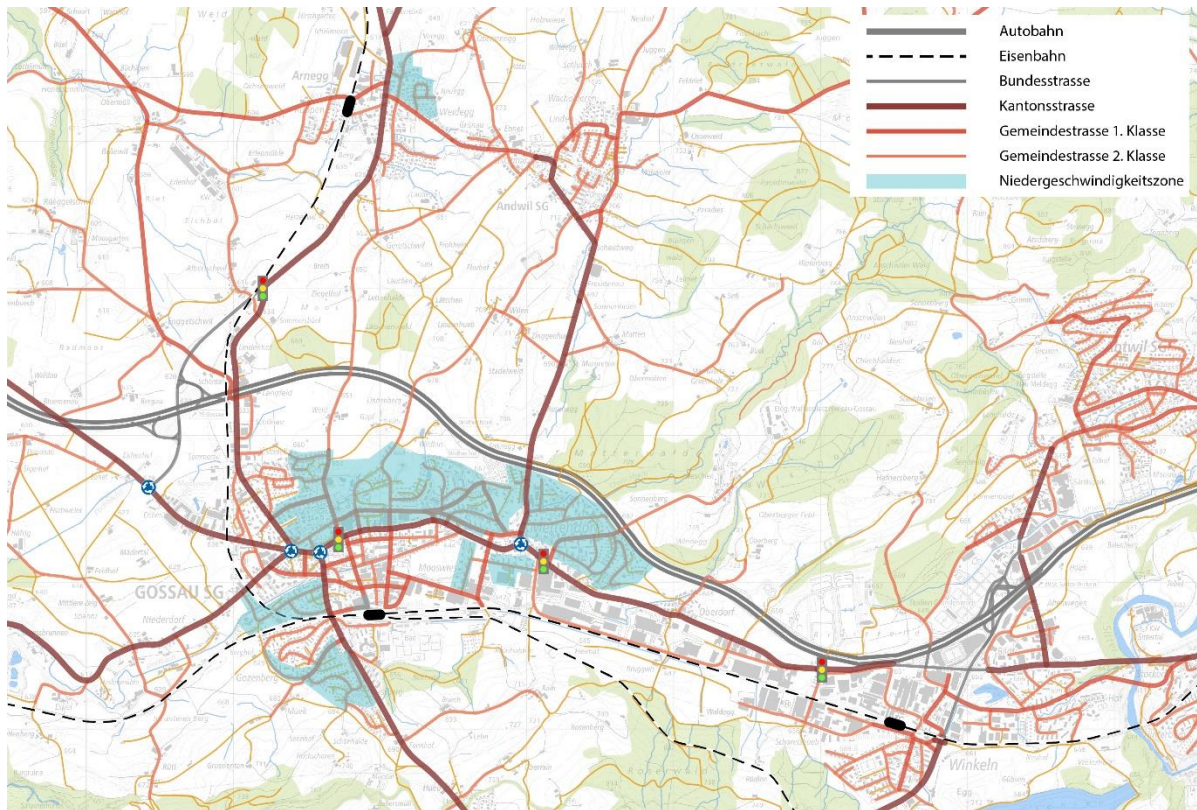


Abbildung 31: Verkehrsnetz Ist-Situation (Quelle: B+S, 2021)

Der Strassenraum der Hauptachsen in Gossau ist sehr unterschiedlich gestaltet. Im Jahr 2012 wurden die Kantonsstrassen im Bereich des historischen Zentrums neugestaltet und dadurch stark aufgewertet (vgl. Abbildung 32). Durch das hohe Verkehrsaufkommen leidet jedoch die Erlebbarkeit dieses Raumes. Zudem gibt es viele Strassenabschnitte, auf welchen der MIV dominant ist und die Strasse einen verkehrorientierten Charakter und damit eine starke Trennwirkung hat.



Abbildung 32: Neugestalteter Strassenraum historisches Zentrum (Quelle: [23])

In Gossau gibt es zahlreiche Tempo-30-Zonen sowie zwei Begegnungszonen (Tempo 20), vgl. Abbildung 33. Durch die niedrige Geschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht, die Aufenthaltsqualität gesteigert und der Lärm reduziert. Die Attraktivität der Quartiere und Fuss- und Veloverkehrsrouten wird damit erhöht.

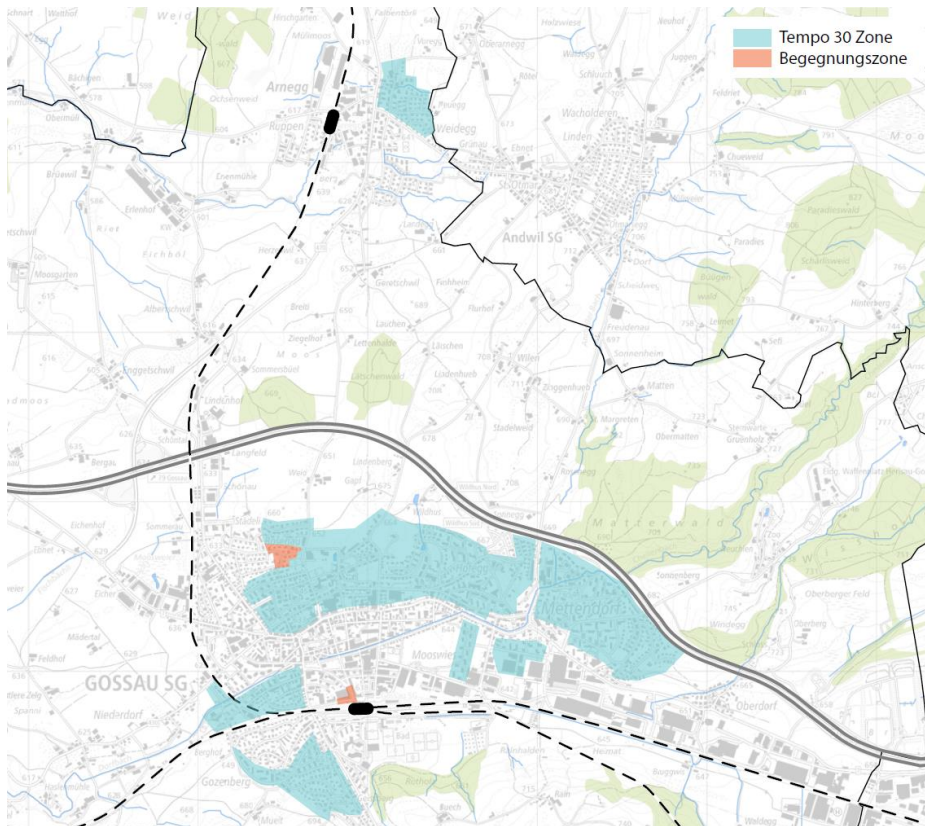


Abbildung 33: Bestehende Niedergeschwindigkeitszonen, Unterscheidung in Tempo 30 Zonen und Begegnungs-zonen (Quelle: B+S, 2021, basierend auf [24])

### 3.5.2 MIV-Aufkommen (Nachfrage)

Der MIV umfasst heute einen Modalsplit-Anteil von 71%. Täglich erfolgen 89'500 Bewegungen bzw. 71'000 Fahrzeug-Fahrten (exkl. schwerer Güterverkehr, vgl. Kap. 3.1) mit dem MIV.

Abbildung 34 bildet die Hauptverkehrsströme durch Gossau für den MIV ab. Die Ströme sind unterteilt in Durchgangsverkehr sowie Quell- und Zielverkehr. Insbesondere im historischen Zentrum von Gossau überlagern sich der Durchgangsverkehr zwischen Autobahnanschluss Gossau und dem Appenzellerland sowie der Quell-/Zielverkehr. Dies führt zu einer sehr hohen Verkehrsbelastung und in den Hauptverkehrszeiten zu Behinderungen und Stausituationen. In Ost-West-Richtung ist der Durchgangsverkehr gering. Die Autobahn, welche in Ost-West-Richtung zwischen den beiden Siedlungsgebieten Arnegg und Gossau verläuft, dient für den MIV als Umfahrung. Dies erklärt den relativ hohen Anteil des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs am Gesamtverkehr in Gossau (schätzungsweise 80%) [1].

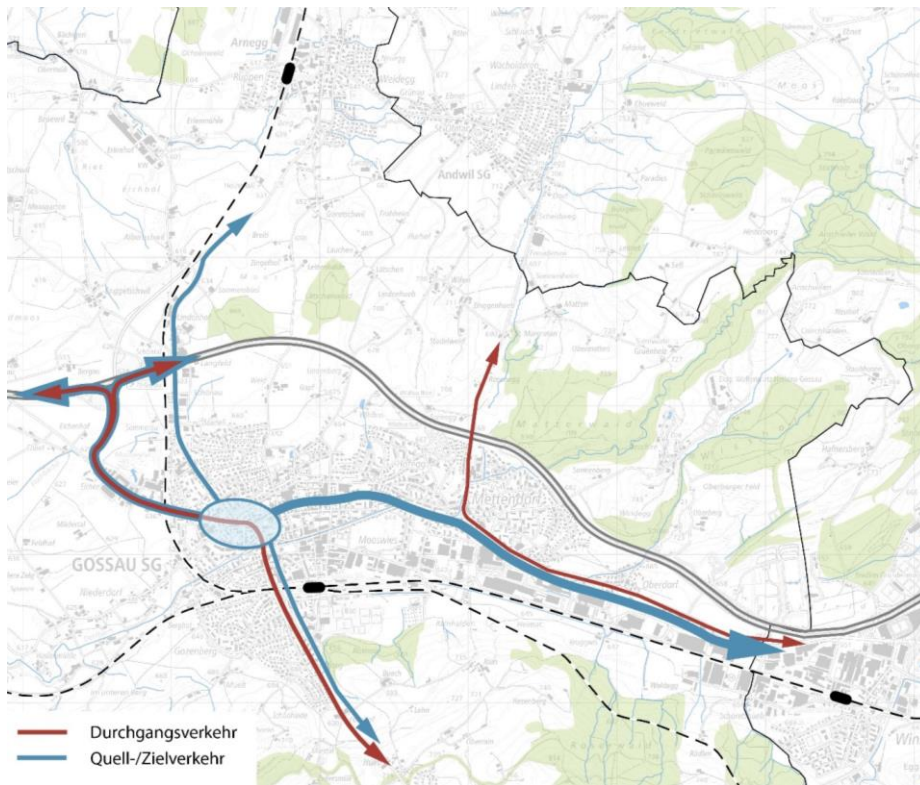


Abbildung 34: Hauptverkehrsströme in Gossau (MIV), basierend auf [1])

Mit der Überlagerung der Kantonsstrassen im Stadtzentrum von Gossau ist dieses einem sehr hohen Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Abbildung 35 zeigt den DWV auf dem Verkehrsnetz in Gossau.

Die dargestellten Verkehrsbelastungen stammen aus dem Verkehrsmodell St. Gallen [8]. Das Modell bildet das Verkehrsgeschehen von 2017 ab. Ein Abgleich mit dem heutigen Verkehrsaufkommen anhand der kantonalen Verkehrsmessstellen [25] hat ergeben, dass die im Modell aufgezeigten Verkehrsbelastungen auf dem übergeordneten Netz weitgehend mit der heutigen Verkehrsbelastung übereinstimmen (maximale Abweichung im DWV von 9%).

Der Schwerverkehrsanteil liegt auf den kommunalen Hauptachsen im Siedlungsgebiet im Bereich von rund 4 bis 6 Prozent [8] [25]. Insgesamt werden rund 4'000 LKW-Fahrten erzeugt.

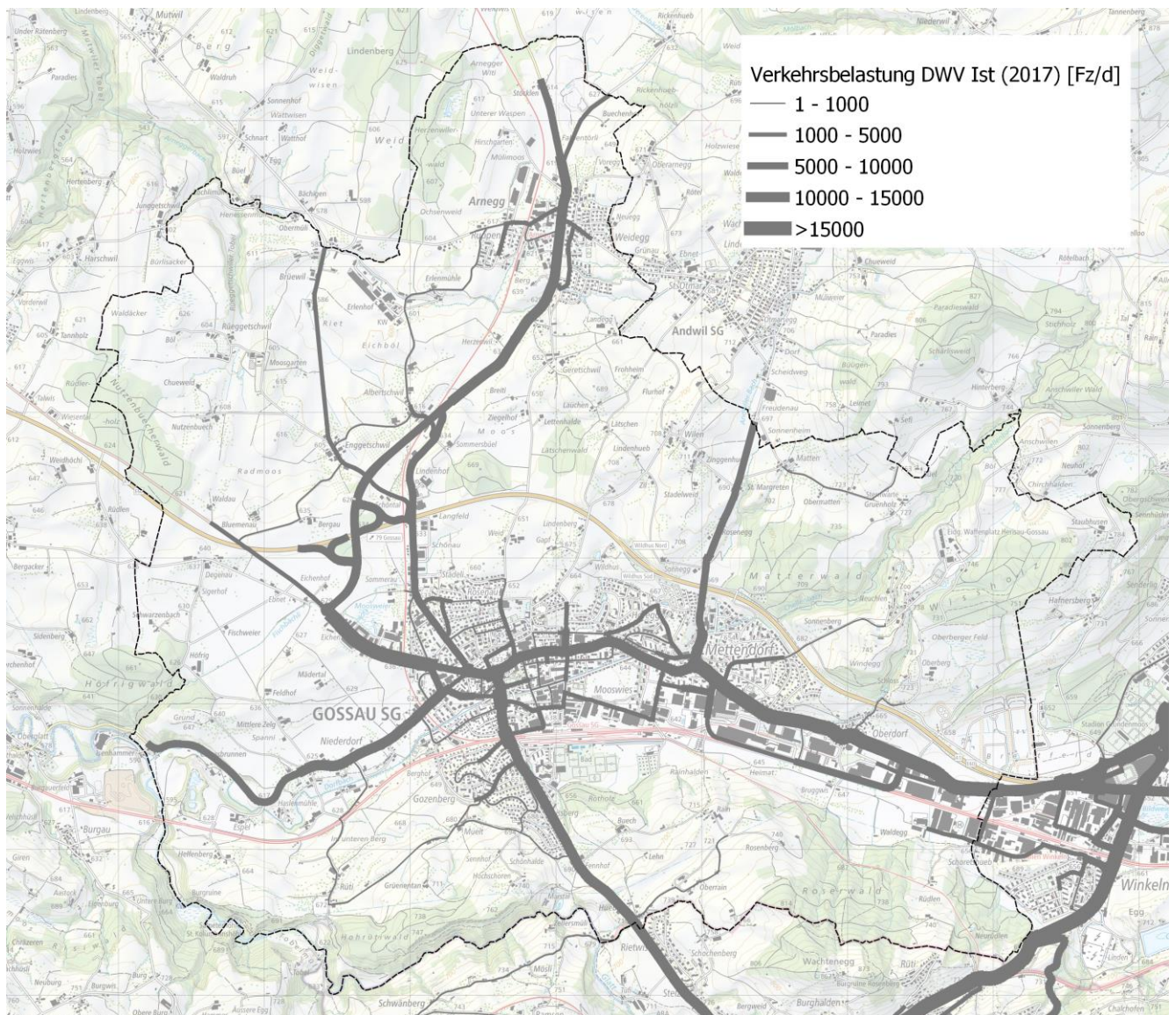


Abbildung 35: Verkehrsbelastung DWV in Fz./Tag, Ist-Zustand 2017 (eigene Darstellung, basierend auf [8])

### 3.5.3 Parkierung

Die Erstellungspflicht für Abstellplätze für Motorfahrzeuge wird für die Nutzung Wohnen im Baureglement (Art. 44)<sup>1</sup> geregelt. Demnach ist pro 80 m<sup>2</sup> anrechenbare Geschossfläche, mindestens aber pro Wohnung, 1 Abstellplatz zu erstellen. Für Mehrfamilienhäuser sind mindestens 10 % der erforderlichen Parkplätze als allgemein zugängliche Besucherparkplätze anzulegen. Für alle weiteren Nutzungen wird auf die Normen der VSS verwiesen. Für geforderte Abstellplätze, die nicht erstellt werden können, ist eine Ersatzabgabe vorgesehen. Für die Erstellung von Motorrad-Abstellplätzen bestehen derzeit keine konkreten Vorgaben.

Erstellungspflicht

Die Stadt Gossau verfügt über ein gut ausgebautes Angebot an öffentlich zugänglichen Parkfeldern für Personenwagen (und teilweise auch Motorräder, vgl. Abbildung 36).

Öffentlich zugängliche Parkierung

<sup>1</sup> vom 30. Mai 1994, 3. Nachtrag vom 16. März 2011



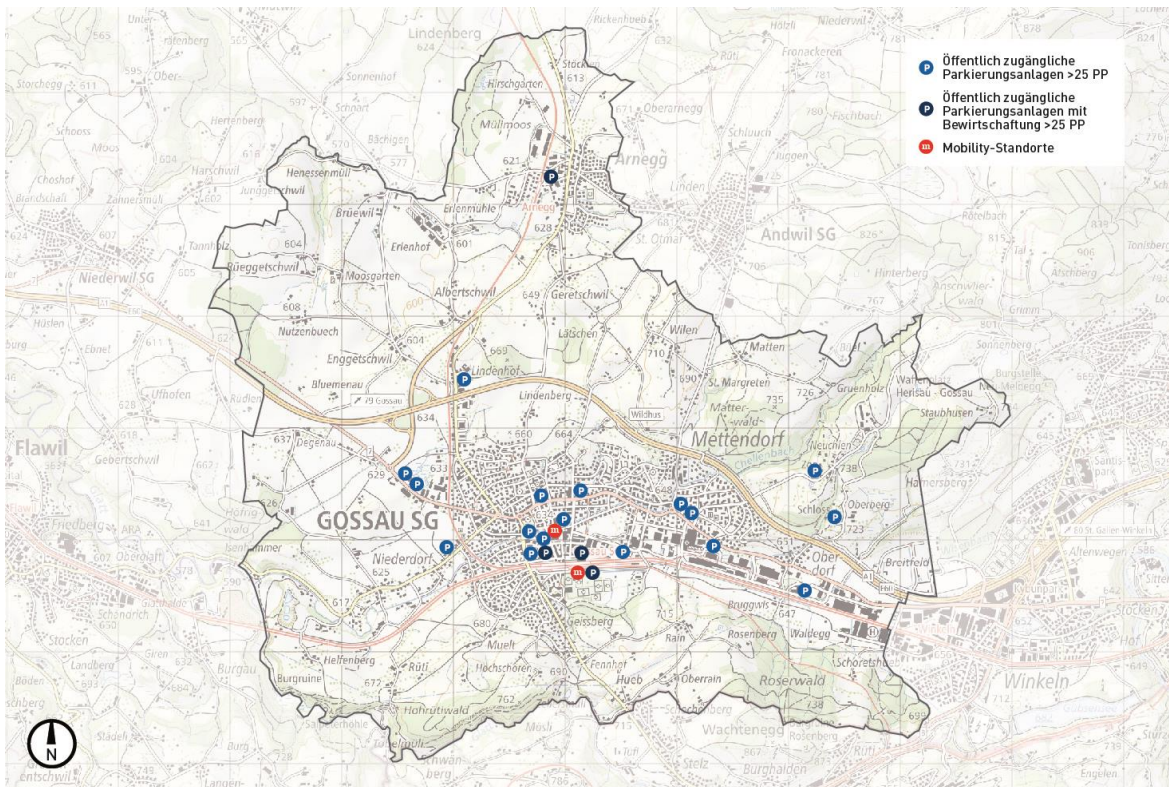


Abbildung 36: öffentliche sowie öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen mit mehr als 25 Parkfeldern (eigene Darstellung)

Die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze wird im Parkierungsreglement<sup>2</sup> geregelt. Parkplätze können gemäss Reglement mittels Parkuhren, Ticketautomaten, Parkkarten oder dergleichen bewirtschaftet und das Parkieren zeitlich beschränkt werden. Es ist ein Modell mit erweiterter Blauer Zone etabliert, welche das Dauerparkieren für Anwohnende, Unternehmer, Handwerker, Gehbehinderte, ärztliches Personal, Spitexdienste und Besuchende ermöglicht. Es besteht jedoch keine Regelung zur Bewirtschaftung des nächtlichen Dauerparkierens.

Parkplatzbewirtschaftung

### 3.5.4 Schwachstellen

In den Spitzenstunden ist das MIV-Aufkommen im Stadtgebiet von Gossau hoch. Das Verkehrsnetz erreicht an gewissen Stellen seine Kapazitätsgrenzen. Insbesondere im Bereich des Gröbli- und des Ochsenkreisels sowie der LSA St. Galler-/Friedbergstrasse bildet sich Stau auf den Hauptachsen. Als Folge davon entsteht Schleichverkehr auf geeigneten Parallelachsen, beispielsweise im Süden über die Post-, Quellenhof- und Mooswiesstrasse. Das Stauaufkommen auf den Hauptachsen erschwert gleichzeitig das Ein- und Ausfahren der angrenzenden Areale, was insbesondere im Industrie- und Gewerbegebiet Eichen zur Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs führt. Zudem beeinträchtigt der Stau den öffentlichen Verkehr und verringert die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr entlang dieser Strassenachsen.

Die nachfolgende Abbildung 37 zeigt die Verkehrsqualitätsstufe für den Ist-Zustand während der Abendspitzenstunde (B+S, 2021). Als Grundlage dienen Belastungsplots für die Abendspitzenstunde 2009 (altes Verkehrsmodell) unter Beizug der jeweiligen Knotenströme. Die Verkehrsqualität wurde mittels statischer Leistungsfähigkeitsberechnung (d.h. ohne Berücksichtigung der gegenseitigen Beeinflussung der Knoten) ermittelt. Die Auswertung zeigt, dass das Verkehrsnetz in Arnegg sowie im östlichen und westlichen Siedlungsgebiet von Gossau ausreichend leistungsfähig

<sup>2</sup> vom 7. September 2010



ist (VQS A-D). Im Gossauer Zentrum erreicht das System seine Kapazitätsgrenzen (VQS E/F).

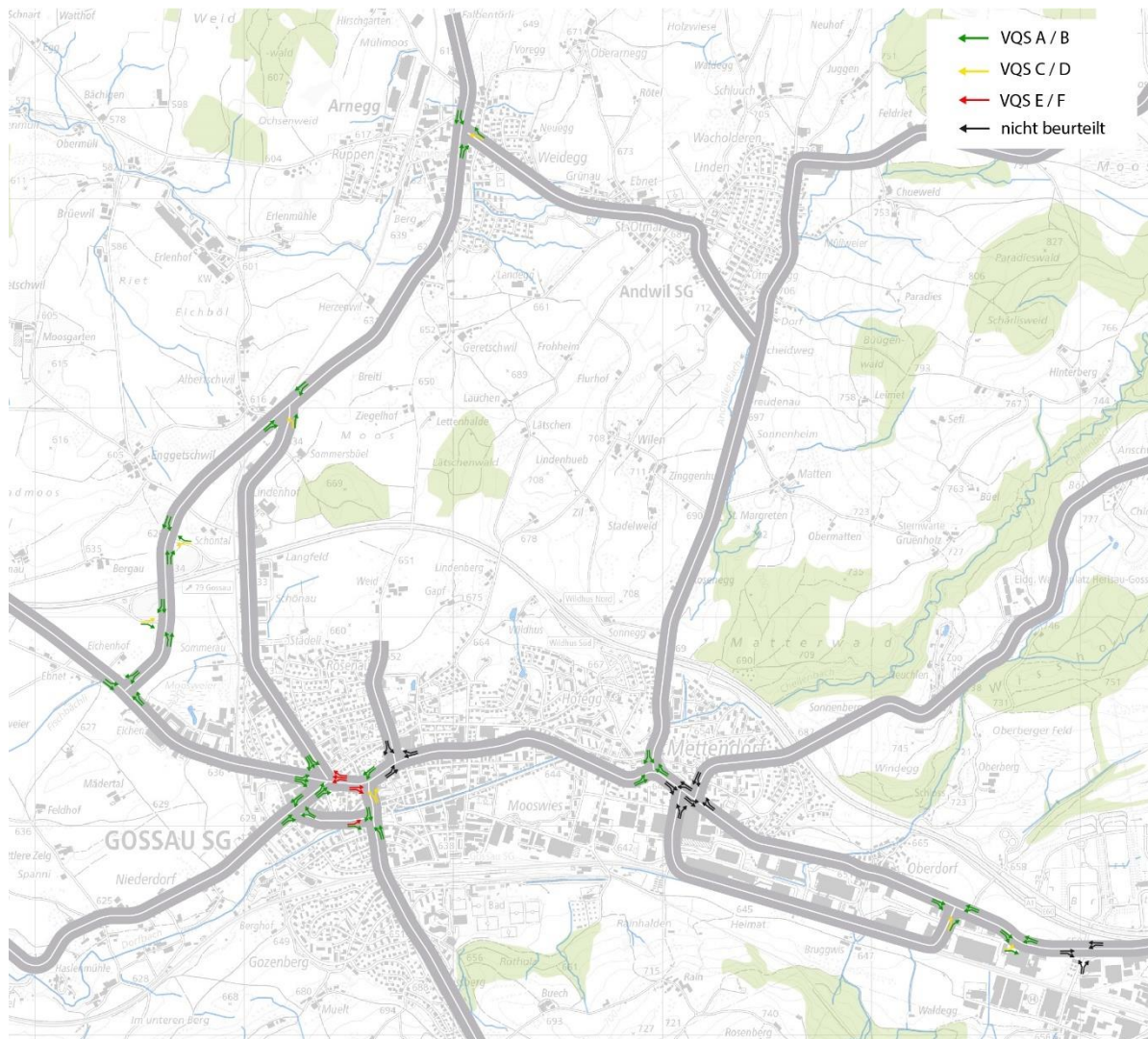


Abbildung 37: Verkehrsqualitätsstufe ASP, basierend auf Verkehrsbelastungen 2009 (Quelle: B+S, 2021)

Die maximale Leistungsfähigkeit einer einspurigen Kreiseinfahrt im Innerortsbereich beträgt nach VSS-Norm [26] ca. 1'100 Fz/h (ohne Berücksichtigung Fussgängerstreifen). Dieser Wert wird während der ASP zwischen dem Gröbli- und Ochsenkreisel in beide Richtungen erreicht. Ausserdem reagieren Kreisverkehre sehr empfindlich auf Schwankungen der Verkehrsstärken, wenn sie nahe an der Kapazitätsgrenze betrieben werden [26]. Die beiden Fussgängerstreifen auf diesem Strassenabschnitt kommen als weitere leistungsmindernde Punkte dazu. Weiter liegen die beiden Kreisverkehre Gröbli- und Ochsenkreisel mit einer Distanz von ca. 170 m nicht weit voneinander entfernt. Die Folge ist Stau oder stockender Verkehr, insbesondere auf den kantonalen Hauptachsen.

Die Hauptverkehrsachsen in Gossau führen grösstenteils durch das Stadtzentrum. Somit werden unter anderem Lärm, Erschütterungen und die Trennwirkung der Strasse zum Problem. Der Strassenraum im Zentrum ist bereits aufgewertet. Allerdings ist aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens und des Verkehrsdrucks die Erreichbarkeit nicht gewährleistet und das Potenzial dieses aufgewerteten Raumes kann nicht voll ausgeschöpft werden.



### 3.5.5 Potenziale

Innerhalb des mittelfristigen Planungshorizonts des GVK sind keine grossen infrastrukturellen Anpassungen am Strassennetz möglich (vgl. Zweckmässigkeitsbeurteilung Zentrumsentlastung Gossau [1] bzw. Raumkonzept 2018 [3]), weshalb auch für die weiterführenden Betrachtungen das bestehende Strassennetz massgebend ist. Es braucht also primär gesamtverkehrliche und betrieblich-gestalterische Massnahmen, um die Funktionalität des Strassennetzes künftig zu gewährleisten. Im Rahmen des Raumkonzepts (2018) wurde eine Typisierung der Strassenräume auf Stadtgebiet [27] vorgenommen. Das Ziel dabei war, die Strassen in Abhängigkeit der örtlichen und verkehrlichen Begebenheiten zu typisieren und Musterquerschnitte zu entwerfen. Dies kann nun als Grundlage für die Erarbeitung des GVK genutzt werden.

Potenzial gibt es diesbezüglich auch bei einer gezielten und differenzierten Parkplatzbewirtschaftung und einer angepassten Parkplatzbemessung bei neuen Nutzungen.

## 3.6 Analyse Ist-Situation Güterverkehr

### 3.6.1 Güterverkehrserzeuger

Gossau bietet aufgrund der Lage vor den Toren der Stadt St. Gallen sowie aufgrund der guten Anbindung ans nationale Autobahnnetz und ans Schienennetz mit Anschlussgleisen eine sehr hohe Lagegunst für Logistikbetriebe und Verteilzentren. Die grossen Verkehrserzeuger im Bereich Industrie/Produktion sowie Handel & Logistik befinden sich im ASGO-Perimeter östlich des Bahnhofs Gossau in Richtung Grenze zur Stadt St. Gallen (und darüber hinaus). Ein weiterer grösserer Verkehrserzeuger befindet sich im Gebiet Erlen nördlich des Autobahnanschlusses Gossau. In Richtung Autobahnanschluss Gossau, entlang der Wilerstrasse, befinden sich ebenfalls mehrere Gewerbe- und Verkaufsnutzungen.

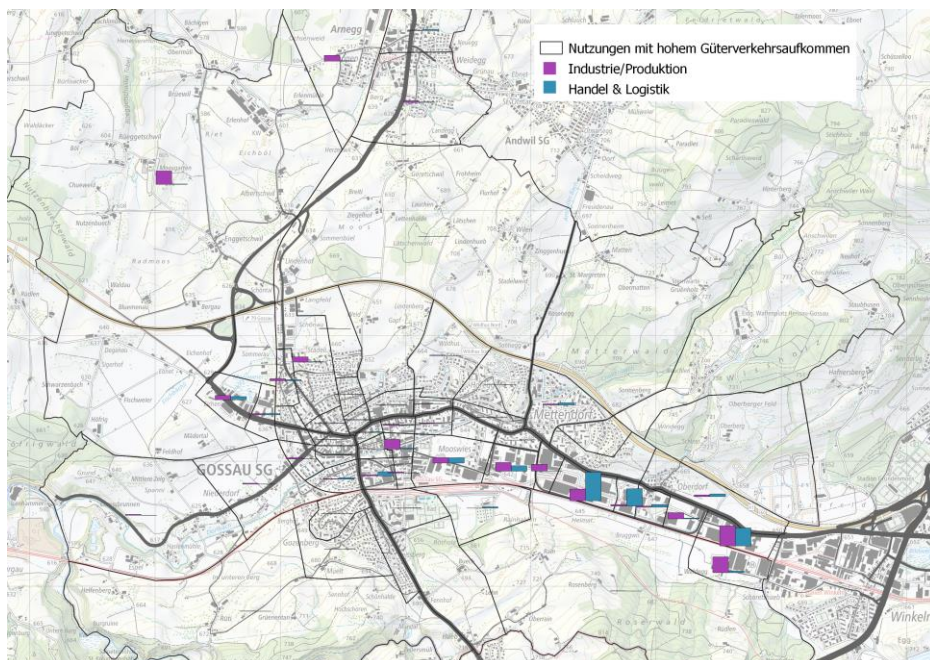


Abbildung 38: Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen (jeweils Summe pro schwarz umrandete Zone)

### 3.6.2 Güterverkehrsaufkommen (Nachfrage)



Im Perimeter werden täglich rund 4'000 LKW-Fahrten generiert (Quell- / Zielverkehr). Das LKW-Aufkommen ist insbesondere bei den oben gezeigten Nutzungen Industrie/Produktion sowie Handel & Logistik gross.

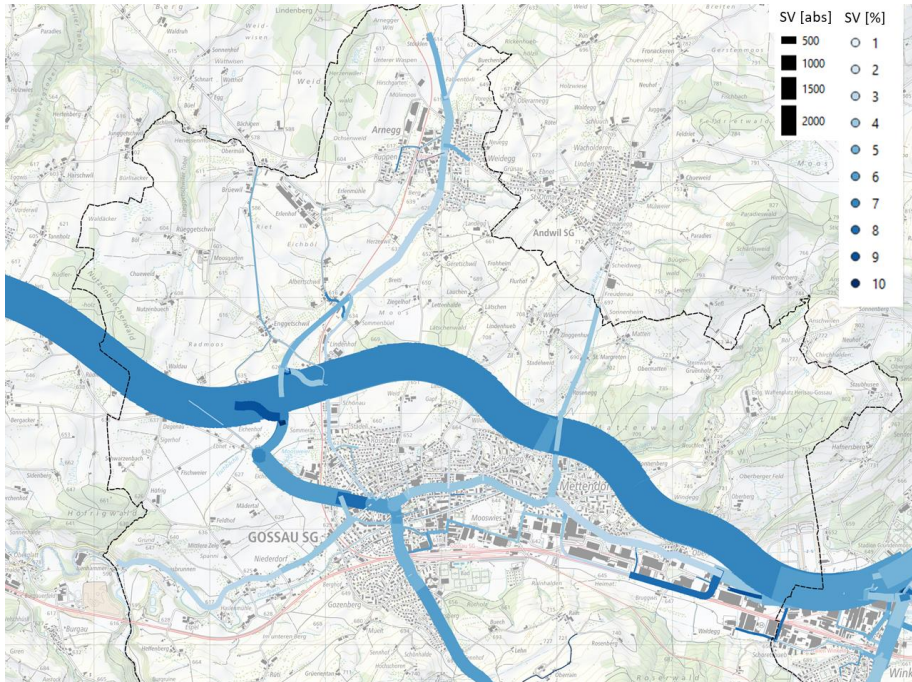


Abbildung 39: Schwerverkehr Strasse absolut (Strichdicke) und Anteil am Gesamtverkehr (Farbe), basierend auf [8]

Diverse Betriebe im ASGO-Gebiet verfügen über eigene Anschlussgleise (vgl. Abbildung 40). Zudem gibt es östlich des Bahnhofes Gossau, direkt an das Gewerbe-Industriegebiet angrenzend, einen kleinen Güterumschlag für die Bahn (KV-Terminal) und ein Freiverlad im Ortsteil Arnegg.

Güterverkehr Schiene

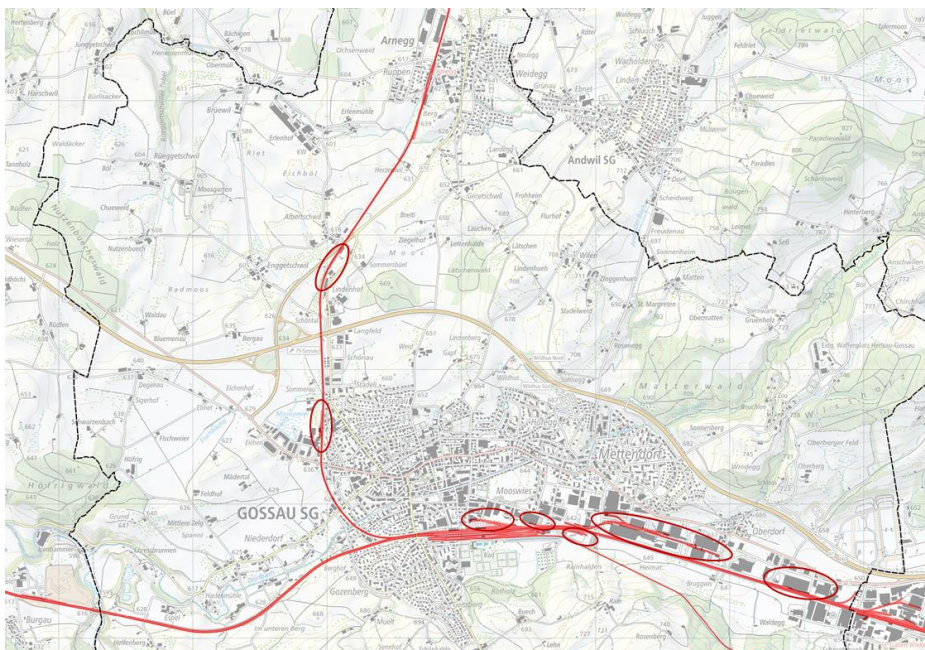


Abbildung 40: Übersicht Anschlussgleise

Derzeit laufen seitens SBB längerfristige Planungen für ein neues, grösseres KV-Terminal im ASGO-Perimeter.



### 3.6.3 Schwachstellen und Potenziale

Um LSVA einzusparen, verkehrt ein Teil des Quell- bzw. Zielverkehrs insbesondere im Zusammenhang mit dem ASGO-Gebiet durch das Zentrum von Gossau, auch wenn dies nicht der schnellste Weg ist. Dies sorgt für eine zusätzliche Lärmbelastung und Reduktion der (subjektiven) Verkehrssicherheit entlang dieser Hauptachsen. Mit einer aktiven Lenkung (Signalisation, Verkehrsmanagement) könnte der Schwerverkehr vermehrt auf den Anschluss St. Gallen Winkeln gelenkt werden.

Das geplante KV-Terminal im ASGO-Perimeter würde erheblichen Zusatzverkehr (LKW) generieren. Es ist deshalb wichtig, den Standort und die Erschliessung eines solchen KV-Terminals so zu wählen, dass die Wege zum Autobahnanschluss St. Gallen Winkeln möglichst kurz sind. Dennoch ist davon auszugehen, dass ein solches Projekt tendenziell nur mit einer langfristigen Erweiterung der strassenseitigen Infrastruktur möglich sein wird (z.B. zusätzlicher Autobahnanschluss).

## 3.7 Analyse Ist-Situation Mobilitätsmanagement etc.

---

### 3.7.1 Angebote Mobilitätsmanagement

Mit «clevermobil» ([www.clemo.ch](http://www.clemo.ch)) bieten die Regionen Appenzell AR-St. Gallen-Bodensee, Wil, St. Galler Rheintal, Zürichsee-Linth, Werdenberg-Liechtenstein und Toggenburg eine gemeinsame Mobilitätsplattform an. clevermobil setzt sich für eine clevere und nachhaltige Mobilität ein. Neben Informationen zu verschiedensten Mobilitätsprojekten und -angeboten sowie zu Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme bestehen diverse Beratungsangebote sowohl für Unternehmen als auch für Gemeinden.

Die Stadt Gossau verfügt ihrerseits über einzelne Instrumente resp. Elemente, die dem Mobilitätsmanagement zugeordnet werden können. Es sind dies:

- Angebot Tageskarte Gemeinde (10 Tageskarten pro Tag; CHF 45.-; Bezugsort Rathaus Einwohneramt)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung (erste Ansätze)
- Engagement im Rahmen von «clevermobil» (z.B. Impulsberatungen für Unternehmen)
- Verschiedene Sharing-Angebote (vgl. Kap. 3.7.2)

### 3.7.2 Shared Mobility

Der Car-Sharing Anbieter Mobility hat in Gossau an zwei Standorten Autos stationiert. Am Standort «Bahnhof» sind drei Autos und am Standort «Rathaus» ist ein Auto vorhanden. Die Standorte sind auf der Karte im Kapitel 3.5.3 verzeichnet.

Während der Bearbeitung des GVK wurde – in Anlehnung an das Angebot in der Stadt St. Gallen – ein Pilotbetrieb eines Velo- und Scooterleihs über den Anbieter TIER aufgenommen. Die Startphase verlief erfreulich: es konnte eine rege Benützung, insbesondere der Scooter, verzeichnet werden. Für die Weiterführung des Velo- und Scooterleihs läuft momentan ein Ausschreibungsverfahren. Die ausgeschriebene Bewilligung soll per April 2023 starten.

Beim Bahnhof (Bäckerei Koller's als «Host») steht zudem ein Elektro-Cargo-Bike von «carvelo2go» ([www.carvelo2go.ch](http://www.carvelo2go.ch)) zur Verfügung.

---

Car-Sharing

---

Bike- / Scooter-Sharing

---

Cargovelo-Sharing



### 3.7.3 Schwachstellen und Potenziale

Die genannten Einzelinstrumente sind nicht miteinander verknüpft und auch nicht kombiniert beworben. Sie werden daher nicht als Elemente eines grösseren Ganzen wahrgenommen. Es ist noch grosses Potenzial für die Verbreitung des Mobilitätsmanagements vorhanden. Beim Car-Sharing genügen die zwei bestehenden Standorte für eine Stadt wie Gossau nicht, um tatsächlich Privatautos zu ersetzen. Zurzeit gibt es seitens Stadtverwaltung keine verantwortliche Stelle für die Mobilitätsmanagement-Themen.

Durch einen Ausbau der Sharing-Angebote, mit ganzheitlichen Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Betrieben und öffentlichen Institutionen sowie einer umfassenden Sensibilisierungs- und Informationskampagne könnten wertvolle Impulse für Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl gesetzt werden.



## 4. Analyse Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

### 4.1 Siedlungsentwicklung

---

Paralell zur Erarbeitung des GVK läuft in der Stadt Gossau die Ortsplanungsrevision. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016, [2]) und das Raumkonzept (2018, [3]) sind bereits verabschiedet. Richtplanung, Baureglement sowie Zonenplanung sind noch im Erarbeitungsprozess und werden anschliessend in einen Mitwirkungsprozess geschickt. Die beiden Planungsprozesse werden laufend miteinander koordiniert. Die nachfolgenden Abschätzungen zur Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung beruhen auf dem aktuellen Arbeitsstand der OP-Instrumente. Diese liegen erst im Entwurf vor – entsprechend können sich im Verlauf der weiteren Bearbeitung des GVK diesbezüglich (geringe) Änderungen ergeben.

---

Ortsplanungsrevision

Die Stadt Gossau wird siedlungstechnisch in Zukunft weiterwachsen. Die für den betrachteten Zeithorizont relevanten Entwicklungsgebiete sind in Abbildung 41 ausgedeutet. Diese wurden in drei Kategorien unterteilt:

---

Entwicklungsgebiete

- \_ Gebiete mit Ergänzung / Weiterentwicklung
- \_ Gebiete mit Umstrukturierung
- \_ Baulücke/Siedlungsreserve

Diese Gebiete sind im gesamten Siedlungsgebiet verteilt: In Arnegg werden grössere Baulücken/Siedlungsreserven das Siedlungsbild verändern. In Gossau sind hauptsächlich Gebiete mit Weiterentwicklung und Umstrukturierung vorhanden, was kongruent mit der angestrebten Innenentwicklung ist.

Eine Siedlungsreserve, die gemäss aktuellen Planungen in den nächsten Jahren entwickelt wird, ist das Gebiet Sommerau. Dieses liegt am nord-westlichen Siedlungsrand der Stadt Gossau und wird zu rund einem Drittel für den neuen Firmensitz der Aepli Metallbau AG genutzt. Dies wurde bei der Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens berücksichtigt (zusätzlich zu Industrie/Produktion auch Gewerbe und Verkauf). Die restliche Fläche im Industrie- und Gewerbegebiet umfasst unterschiedlichste Firmennutzungen. Ein Teil der Fläche ist zudem für Freihalteflächen und Grünzonen vorgesehen [28].

Ebenfalls berücksichtigt wurden die geplanten Vorhaben im Gebiet Eichen (Coop, Migros) sowie zwei Deponiestandorte im Gebiet Waldau (Verkehrsaufkommen jeweils in Anlehnung an [29]).

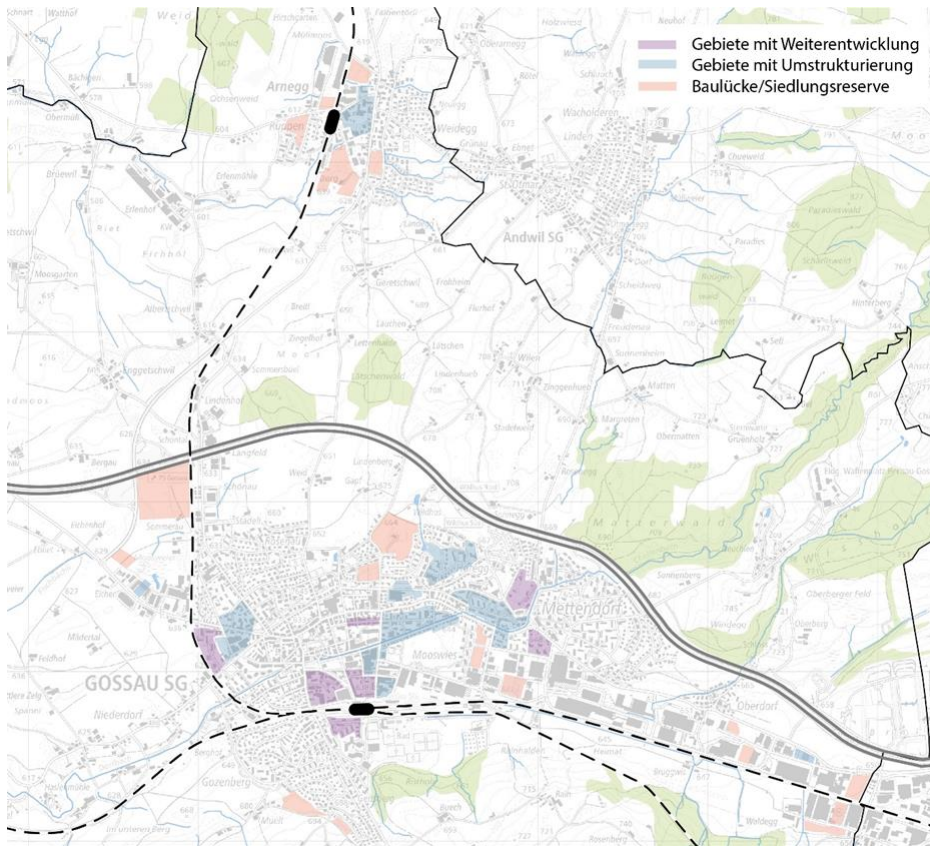


Abbildung 41: Karte mit Entwicklungsgebieten in Gossau (Quelle: B+S, 2021, mit Ergänzungen, basierend auf [28] [29])

Der Planungshorizont des GVK ist auf 15 Jahre ausgelegt. Entsprechend wird auch bei der nachfolgenden quantitativen Abschätzung der Siedlungsentwicklung nur dieser Zeithorizont berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb der nächsten 15 Jahre einerseits die Umsetzung der Gebiete in 1. Priorität gemäss Innenentwicklungsstrategie erfolgt und andererseits in Gossau 60% und in Arnegg 40% der Baulücken bzw. Siedlungsreserven überbaut werden. Eine Ausnahme bilden die Arbeitsplatzgebiete im Gebiet Sommerau sowie in ASGO-Perimeter östlich des Oberdorfs, wo von einem Ausbaugrad von 100% ausgegangen wird. Im ASGO-Gebiet wurden zusätzlich die Erweiterung der Migros Ostschweiz, die Überbauung des heutigen REGA-Standorts sowie Umnutzungen im Bereich der Ernst Sutter AG mitberücksichtigt.

Für die Berechnung der Anzahl Bewohner\*innen und Beschäftigten wurden weiter folgende Annahmen getroffen:

- pro Bewohner\*innen 50 m<sup>2</sup> BGF
- pro Arbeitsplatz in Arbeitszonen: 100 m<sup>2</sup> BGF (ausgenommen Baulücke neben SBAG Gossau)
- pro Arbeitsplatz in Misch- und Kernzonen: 25 m<sup>2</sup> BGF
- 1 Arbeitsplatz entspricht 0.8 Beschäftigte Vollzeitäquivalent (VZÄ)

---

Abschätzung zusätzliche Einwohnende und Beschäftigte





- Die Bruttogeschossflächen wurden anhand der Gebietsgrösse, der Nutzung (gemäss Überarbeitung Zonenplan, Stand Juni 2022) und dem aktuellen Baureglement (Stand 2011)<sup>3</sup> bestimmt.

Insgesamt wird in den kommenden 15 Jahren ein Bevölkerungswachstum von 16% auf 21'300 Einwohner\*innen erwartet (+ 3'000 Personen). Der Zuwachs der Anzahl Beschäftigte (VZÄ) wird im selben Zeitraum auf rund 18% resp. + 2'000 Beschäftigte geschätzt (total 13'200 Beschäftigte).

**Bemerkung:** Die Entwicklungszahlen zu Einwohnenden und Beschäftigten werden im Verlauf der weiteren Erarbeitung des GVK sowie der Instrumente der OP-Revision stetig abgestimmt und können sich deshalb noch leicht verändern. Dasselbe gilt im entsprechenden Ausmass auch für die nachfolgenden Betrachtungen zur Verkehrsentwicklung.

## 4.2 Verkehrsentwicklung

Aufgrund obiger Siedlungsentwicklung wurde die Verkehrsentwicklung bei gleichbleibendem Modalsplit abgeschätzt.

Es wird vereinfachend angenommen, dass das Verkehrsaufkommen in den Mischgebieten (Wohn- und Gewerbezone sowie Kernzone) Dienstleistungsnutzungen und in den Arbeitsplatzgebieten Industrienutzungen entspricht. Wo im Strategieplan Innenentwicklung entsprechend vermerkt, wurden auch kundenintensive Nutzungen berücksichtigt.

Gegenüber dem Ist-Zustand ändert sich der Modalsplit trotz leicht anderem Nutzungsmix nur in den Nachkommastellen. Der MIV-Anteil beträgt nach wie vor 68%. Der ÖV-Anteil liegt bei 9%, der Fussverkehrsanteil bei 18% und der Veloverkehrsanteil bei 5%.

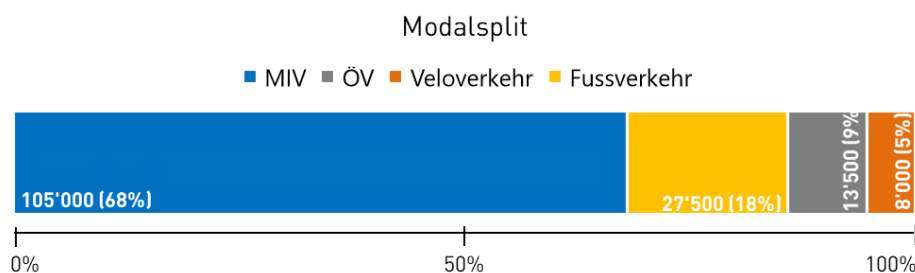


Abbildung 42: Modalsplit Personenverkehr mit Siedlungsentwicklung, DWV (exkl. schwerer Güterverkehr)

Die absolute Anzahl Wege nimmt in Folge Bevölkerungs- und Beschäftigten-Entwicklung hingegen merklich auf 154'000 Wege pro Werktag zu (+17%). Das Verkehrswachstum ist ähnlich gross wie das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum.

Neu erfolgen 105'000 Bewegungen mit dem MIV, was einem Plus von 17% bzw. zusätzlichen 15'500 Bewegungen entspricht. Die rund 105'000 MIV-Bewegungen entsprechen knapp 83'000 Fahrten. Weitere gut 4'500 Fahrten werden von Lastwagen erzeugt.

<sup>3</sup> Im zukünftigen Baureglement sind nur noch Höhen und Grenzabstände definiert, womit eine vereinfachte Herleitung der BGF verunmöglicht wird. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die bisherigen Ausnutzungsziffern in etwa den zukünftigen Abmessungen entsprechen.

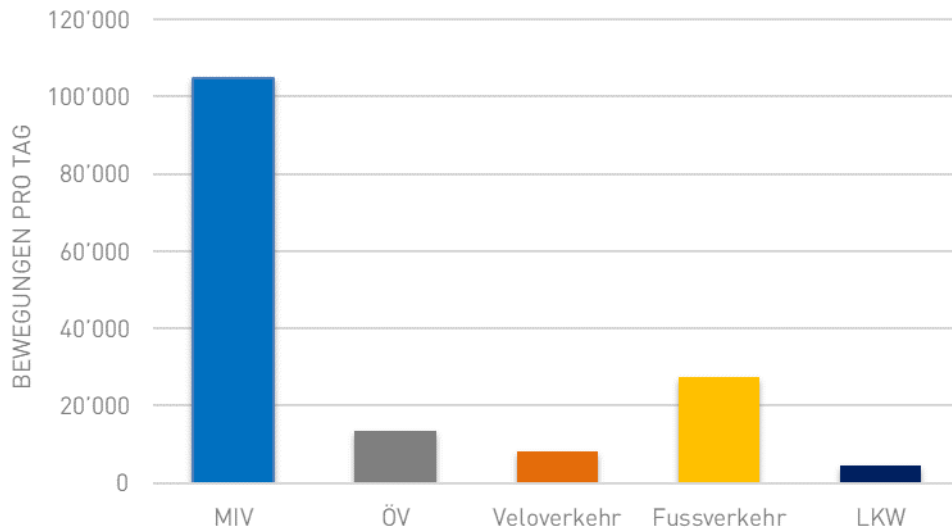


Abbildung 43: Bewegungen pro Werktag und Verkehrsmittel für den Zustand 2040

### 4.3 Übergeordnete Planungen und Projekte

---

Im Rahmen der Bundesplanungen, des kantonalen Richtplans und weiteren kantonalen Instrumenten, der Agglomerationsprogramme und weiteren Drittprojekten wurden bereits Abklärungen resp. Festlegungen zu zahlreichen Massnahmen und Projekten im Raum Gossau getätigt. Nachfolgend werden die wichtigsten Informationen hierzu zusammengetragen.

- **Übergeordnete Strategien:** Im Sachplan Verkehr, im Raumkonzept Kanton St. Gallen, in der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie sowie in den Agglomerationsprogrammen bestehen Festlegungen für eine nachhaltige, auf flächen- und ressourceneffiziente Verkehrsmittel ausgerichtete Gesamtverkehrspolitik. Diese dienen als Grundlage für die Mobilitätsstrategie der Stadt Gossau.
- **Agglomerationsprogramme:** Das AP<sub>4</sub>G befindet sich zurzeit in der Prüfung durch den Bund. Darin – sowie auch in den vorangehenden AP-Generationen – sind diverse Massnahmen in allen Themenbereich der Mobilität sowie in deren Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verankert.
- **ÖV-Planungen:** Im aktuellen Bahn-Ausbauschritt 2035 des Bundesamtes für Verkehr [30] sind für Gossau gegenüber dem Ist-Zustand keine Angebotserweiterungen geplant. Es erfolgen lediglich kleinere Verschiebungen im Minutenbereich. Das kantonale ÖV-Programm 2024-28 befindet sich zurzeit in der Finalisierung. Auch hier sind diverse Massnahmen im Gebiet von Gossau festgelegt. Das Konzept «ÖV-Stadtachsen» ist derzeit sistiert.
- **Strassenbauprojekte:** Der Anschluss Appenzellerland wurde vom ASTRA zur Überarbeitung an die Kantone zurückgewiesen und ist deshalb nicht Bestandteil des nächsten Ausbauschnittes STEP 2030. Das kantonale Strassenbauprogramm 2024-28 wird derzeit fertiggestellt, inkl. diversen Massnahmen auf Stadtgebiet Gossau. Im Zusammenhang mit dem laufenden Strassenbauprogramm ist für 2023 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Spange Gossau West vorgesehen. Das GVK ist mit diesen laufenden Arbeiten zu koordinieren.



- **ASGO:** Im Gebiet St. Gallen West – Gossau Ost (ASGO) läuft derzeit ein umfassender Planungsprozess, u.a. mit der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts Mobilität & Verkehr. Ende 2023 soll eine abgestimmtes Entwicklungsleitbild vorliegen. Das GVK und die ASGO-Planung sind inhaltlich und prozessual gut aufeinander abzustimmen.

#### 4.4 Megatrends

Megatrends sind Veränderungsprozesse, die in den letzten Jahren / Jahrzehnten global resp. zumindest in den industrialisierten Ländern, festgestellt werden konnten und deren Wirkung sich über mehrere Jahrzehnte entfalten kann. Dadurch beeinflussen sie unser gesellschaftliches Weltbild, unsere Werte sowie unser Denken und Handeln. Gemäss dem Zukunftsinstitut Frankfurt sind sie «die grössten Treiber von Wandlungsprozessen». Solche bedeutenden Wandlungsprozesse betreffen zwangsläufig die Mobilität, welche stark mit Werten und Handeln zusammenhängt. Folgende Megatrends wurden in Bezug auf das GVK Gossau untersucht (in Anlehnung an [31] und [32]).

Megatrend	Beschrieb	Relevanz für GVK			Mögliche Stossrichtungen für GVK Gossau
		gross	mittel	klein	
Digitalisierung als Grundvoraussetzung	Verbreitung von digitalen Geräten wie Computer / Handys; Konnektivität nimmt zu.	Grundvoraussetzung			Die Digitalisierung ist eine Grundlage bzw. Voraussetzung für die anderen Trends und weist daher eine hohe Relevanz auf.
Digitalisierung	Die Digitalisierung als eigener Megatrend führt zu mehr örtlicher und zeitlicher Flexibilität in der Arbeits- und Freizeitwelt. Die Verfügbarkeit von Gütern und Verkehrsmitteln muss vermehrt gewährleistet sein. Auch hier ist der Anspruch die Flexibilität und Individualität.	X			Die Digitalisierung ist nicht nur Grundlage für andere Trends, sie ist selbst ein Megatrend. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Multimodalität fördern → zusätzliche «Drehscheiben» / lokale Mobilitätshubs / Pooling-Möglichkeiten</li> <li>- Zugang zum ÖV wird einfacher (Wegfall des komplizierten Tariffsystems)</li> <li>- Echtzeitdaten</li> <li>- Mobility as a Service → siehe unten</li> <li>- Home- und Remote-Office fördern → weniger Pendelwege, mehr lokale kurze Wege</li> </ul>
Klimawandel	Durch die Freisetzung von Treibhausgasen durch den Menschen verursachte globale Erwärmung bzw. Veränderung des Klimas auf der Erde	(X)	X		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flächenverbrauch durch Verkehrsinfrastruktur minimieren / reduzieren</li> <li>- Umgestaltung der Strassenräume: Begrünung, Entsigelung</li> <li>- Förderung E-Mobilität &gt;&gt; insb. Ladestationen für E-Bikes/-Autos (oder auch E-Busflotten), im öff. Raum sowie privat / in Entwicklungsgebieten</li> <li>- Kurze Wege ermöglichen durch a) Mischnutzung Wohnen + Arbeiten in allen Entwicklungsgebieten und b) Grundversorgung dezentral sicherstellen (z.B. Dorfläden, Sportverein etc.) c) Attraktives ÖV- und Veloverkehrsangebot</li> </ul>
Elektrifizierung von Fahrzeugen	Anteil von elektrischen Velos (E-Bikes) steigt stark an	X			Veloinfrastruktur stark ausbauen unter Berücksichtigung der Anforderungen von E-Bikes (z.B. Ladestationen, Sicherheit)
	Anteil von elektrischen Autos an der Fahrzeugflotte steigt stark an		X		Erhöhung Akzeptanz <ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentliche Ladestation anbieten</li> </ul>



					- Gemeindeeigene Fahrzeugflotte konsequent mit Elektrofahrzeugen ersetzen
	Anteil von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Verkehr an der Fahrzeugflotte steigt stark an		X		Primär beim Ortsbus: Erhöhte Quartierverträglichkeit, Komfort und Umweltverträglichkeit
CarSharing / CarPooling	CarSharing: «Mieten» von Fahrzeugen bei öffentlichen CarSharing-Unternehmen oder auch privates «Ausleihen» / Teilen eines Fahrzeugs unter Privatpersonen. CarPooling: gemeinsame, gleichzeitige Nutzung eines Fahrzeugs durch mehrere Personen.	X			- CarSharing-Standorte und Anzahl Fahrzeuge sowie die Elektrifizierung dieser weiter ausbauen (im öffentlichen Raum, auf Firmenarealen), als Ersatz für das Zweitauto - Entwicklungsgebiete als autoarme / autofreie Siedlungen realisieren mit einem (evtl. in die Miete integrierten CarSharing-Angebot) - CarPooling-App einführen
Mobility as a Service (MaaS)	Multimodale und nachhaltige Mobilitätsdienste, welche die Transportbedürfnisse der Kunden durch die Integration von Planung und Bezahlung nach dem One-Stop-Shop-Prinzip erfüllen	X			- Multimodalität fördern (tendenziell ÖV für längere Etappen und Fuss-/Veloverkehr für kürzere Etappen → d.h. ÖV-Angebot und FVV-Netz ausbauen und aufeinander abstimmen beziehungsweise vernetzen) - zusätzliche «Drehscheiben» / lokale Mobilitätshubs - Ausbau CarSharing-Angebot und Einführung Bike-Sharing-Angebot sowie Integration von weiteren «freefloating» Geräten (E-Trottinet etc.) prüfen (Stichwort «Mikromobilität») - MaaS-Dienste auf Areal-Ebene bei Entwicklungsgebieten anbieten
Bike-Boom	Wachsende Beliebtheit des Velos und Verlagerungspotenzial (insbesondere auch E-Bikes); Förderung des Veloverkehrs; Zunahme des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr	X			- Zeitnahe Realisierung von Velovorzugsrouten in die angrenzenden Ortschaften / Gemeinden - Behebung der Sicherheitsdefizite und Netzlücken im Velonetz - Erhalt und Ausbau BikeSharing-Angebot - Ausbau öffentliche Veloabstellplätze - Marketing für Velofahren – bei jedem Wind & Wetter - Optimale Berücksichtigung Veloverkehr bei Entwicklungsgebieten (attraktive Zugänge, Mindestanforderungen Veloparkierungsangebot etc.)
Demografische Alterung	Strukturelle Änderungen wie die relative Zunahme der älteren Menschen, die relative Abnahme der Erwerbspersonen sowie die generell zunehmende Bedeutung von Einkaufs- und Freizeitwegen	(X)	X		- Alle Anpassungen / Umgestaltungen / Neurealisierung von Strassenräumen nach einheitlichen Standards für Fussverkehr (inkl. Hindernisfreiheit) - Ausbau / Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz (insb. Behebung Sicherheitsdefizite) - Alternative Mobilitätsdienste fördern (z.B. Heimlieferservices, CarPooling etc.)
City Logistics	Wachsende Anzahl Pakete; Erwartungen der Kunden an Servicequalität (rasche Zulieferung) nehmen zu		X		- Dezentrales Logistikkonzept, z.B. mit Cargobikes - Besser koordinierte Güter-Feinverteilung im Siedlungsgebiet - Hotspots für Güterverkehr gezielt berücksichtigen und optimal ins Verkehrsnetz einbinden
Autonomes Fahren	Vollautomatisierung von Fahrzeugen, d.h. ohne Hand am Steuer → Einführung über mehrere Stufen zunehmender Automatisierung		(X)	X	- Testbetrieb für Shuttle-Bus (vorerst noch ohne automatisiertes Fahren, aber im Sinne von ÖIV (öffentlicher Individualverkehr: ÖV-Angebot aber ohne fixe Linienführung und fixer Fahrplan, z.B. Rufbus)



24/7 Gesellschaft	Ausdehnung der Aktivitätszeiten in die Nacht / aufs Wochenende		(X)	X	<ul style="list-style-type: none"><li>- Beleuchtung im öffentlichen Raum verbessern (für Fuss- und Veloverkehr), unter Berücksichtigung einer Minimierung der Luftverschmutzung</li><li>- Lärmschutz</li><li>- Nacht-/Randstundenangebot ÖV</li></ul>
-------------------	--	--	-----	---	---

Bemerkung: Die Corona-Pandemie, welche 2020-2022 den gesellschaftlichen Alltag und damit auch die Mobilität stark geprägt hat, hat gezeigt, dass solche äusseren, unvorhersehbaren Ereignisse innert kurzer Zeit tiefgreifende Veränderungen mit sich ziehen können, auch in Bezug auf die Mobilität. Detaillierte, quantitative Analysen zu Modalsplit-Verlagerungen, aber auch zur Entwicklung der Verkehrsleistung (gefahrte Kilometer) fehlen derzeit noch. Fest steht aber bereits, dass durch den Lock-Down Homeoffice sowie virtuelle Meetings einen markanten Aufschwung und starke Verbreitung gefunden haben und zu gewissen Teilen weiter anhalten werden, was zu einer Reduktion des Verkehrs insgesamt beiträgt. Auf der anderen Seite könnte dadurch auch ein Trend zum Wohnen ausserhalb der urbanen Gebiete eingeleitet werden, was raumplanerisch äusserst kritisch wäre. Die längeren Pendlerwege durch peripheres Wohnen könnten den verkehrsreduzierenden Effekt von Homeoffice wieder wettmachen.



#### 4.5 Zusammenfassung (SWOT) und Fazit





---

Aus der Analyse der Ist-Situation in den Bereichen Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 2 und Kap. 3) sowie aus der Analyse der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (vgl. Kap. 4.1 und 4.2) können zusammenfassend folgende Erkenntnisse gefolgert werden:

- Die Stadt Gossau wird sich weiterentwickeln und weiterwachsen. Es ist für die nächsten 15 Jahre mit einem Wachstum von ca. 16-18% sowohl bei den Einwohnenden als auch bei den Beschäftigten zu rechnen.
- Aufgrund der Siedlungsentwicklung wird auch das Gesamtverkehrsaufkommen zunehmen. Ohne eine aktive Steuerung der Verkehrsmittelwahl wird das MIV-Aufkommen von heute rund 71'000 Fahrten pro Tag auf rund 83'000 Fahrten pro Tag zunehmen.
- Die Analyse hat aber auch gezeigt, dass das Gossauer Verkehrsnetz bereits heute ausgelastet (oder teilweise sogar überlastet) ist.
- Gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB, [1]) bringen Netzergänzungen keine Lösung. Ebenso können die bestehenden Strassen nicht einfach ausgebaut werden (z.B. mit zusätzlichen Fahrspuren), ohne dass man im Zentrum bestehende Gebäude bzw. ganze Gebäudezeilen abbrechen müsste.
- Aus all diesen Gründen wird klar, dass primär das bestehende Netz effizienter genutzt werden muss. Effizienzsteigerung bedeutet v.a., dass der Strassenraum konsequent zu Gunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel umgestaltet wird. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr brauchen pro transportierte Person deutlich weniger Platz als der MIV und sind deshalb flächeneffizient.
- Für die kurzen Wege ist der Fokus auf den Fussverkehr, den Veloverkehr sowie den Busverkehr zu richten. Für die mittleren Distanzen bestehen mit dem ÖV (Bus und Bahn) sowie mit dem Velo (insbesondere E-Bike) gute Alternativen zum MIV. Je mehr auf diese Verkehrsmittel umgestiegen wird, desto höher ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes.
- Wenn es nicht gelingt, das künftige Verkehrsaufkommen im bestehenden Netz effizient abzuwickeln, droht ein Verkehrskollaps. Ausserdem ist davon auszugehen, dass in der Konsequenz Baubewilligungen wegen mangelnder Erschliessungsqualität nicht mehr erteilt werden können.

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



<p>Welche Stärken sollen bewahrt werden?</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• gute übergeordnete Anbindung ans Bahn- und Autobahnnetz → gute Erreichbarkeit für MIV und ÖV (insb. Bahn und L151)</li> <li>• funktionierendes Stadtzentrum Gossau und Dorfzentrum Arnegg mit Nahversorgung, Begegnungsmöglichkeiten, Freizeitnutzungen etc. → Stadt der kurzen Wege (viele Bedürfnisse liegen in Fuss- oder Velodistanz)</li> <li>• florierendes Wirtschaftszentrum, bedeutender Arbeitsstandort</li> <li>• Nähe zum Agglomerationszentrum mit vielen Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Freizeitnutzungen → «starke kurze Achse» Gossau – Stadt St. Gallen</li> <li>• geeignete Topografie sowie geeignete Distanzen für Veloverkehr innerhalb Gossau sowie (mit E-Bike) zu den umliegenden Ortschaften und in die Naherholungsgebiete</li> </ul>	<p>Welche Schwächen sollen behoben werden?</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende resp. unattraktive Veloinfrastruktur mit diversen Gefahrenstellen</li> <li>• Fussverkehrsinfrastruktur mit einzelnen Mängeln und Gefahrenstellen</li> <li>• unattraktives ÖV-Angebot für die Feinerschliessung (Linien mit 30’-/60’-Takt, Erschliessungslücken)</li> <li>• Fahrzeitverluste ÖV aufgrund überlasteter Knoten</li> <li>• «Hinketakt» S-Bahn</li> <li>• Beeinträchtigung Zentrums- und Wohnqualität durch Schwerverkehr, insbesondere nachts</li> <li>• ungenügende Parkraumbewirtschaftung und viel Dauerparkierung im öffentlichen Raum (insbesondere an zentralen Lagen)</li> <li>• geringe Aufenthaltsqualität entlang wichtiger Strassenachsen</li> </ul>
<p>Welche Chancen sollen genutzt werden?</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung resp. Entwicklungsgebiete konsequent an zentralen und gut mit ÖV, Velo- und Fussverkehr erschlossenen Lagen → kurze Wege, Reduktion des MIV-Aufkommens aus neuen Nutzungen</li> <li>• Verlagerung vom MIV auf ÖV insb. durch Ausbau des Busangebots und Verknüpfung mit der Bahn</li> <li>• Verlagerung vom MIV auf VV sowie FV durch ein engmaschiges und attraktives Netz, Behebung der Gefahrenstellen, Ausbau von Services etc.</li> <li>• Umgestaltung der Strassenräume zugunsten Fuss- und Veloverkehr, Aufenthaltsqualität und Beitrag Mikroklima sowie Reduktion der Lärmbelastung</li> <li>• Gewährleistung des Verkehrsflusses (insb. ÖV-Fahrplanstabilität) im Zentrum durch ein Verkehrsmanagementsystem</li> <li>• Nutzung von veränderten Bedürfnissen (z.B. ortsunabhängiges, zeitlich flexibles Arbeiten) und von neuen Mobilitätsangeboten (CarSharing, BikeSharing, Mobilitätshubs etc.)</li> <li>• Nutzung der (übergeordneten) Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität aus dem Energiebereich (Netto Null 2050, kt. Energiekonzept 2030...)</li> <li>• Einbezug der Unternehmen und gemeinsame, gesamtheitliche Planung im ASGO-Areal (Abstimmung Siedlung/Nutzung und Verkehr)</li> <li>• Laufende Koordination mit Ortsplanungsrevision, insb. Überarbeitung des Baureglements zur Verankerung von Massnahmen aus dem GVK</li> </ul>	<p>Welche Risiken sollen vermieden werden?</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlungsentwicklung am Rand des Siedlungsgebietes und mit geringer Dichte (und damit MIV-fokussiert)</li> <li>• Verweigerung von Baubewilligungen aufgrund unzulänglicher Erschliessung (weil bspw. Die Funktionalität des Anschlussknotens und/oder weiterer Knoten nicht mehr gewährleistet werden kann)</li> <li>• Verlagerung von Einkaufsnutzungen in Einkaufszentren (Lädelisterberben, Entleerung Innenstadt)</li> <li>• Überlastung / Kollaps des Strassennetzes (inkl. negative Konsequenzen für ÖV und FVV sowie Dominanz MIV im Strassenraum)</li> <li>• MIV-Zunahme aufgrund Kapazitätsausbauten oder Dosierung von aussen ohne flankierende Massnahmen im Zentrum oder fehlender Dosierung und wachsendem Durchgangsverkehr</li> <li>• fehlende Finanzierung von neuen ÖV-Angeboten sowie FVV-Massnahmen</li> <li>• keine planungsrechtliche Steuerung der Mobilität in Entwicklungsgebieten</li> <li>• Verschlechterung des Mikroklima aufgrund zunehmender Versiegelung</li> <li>• lange Planungs-/Umsetzungshorizonte für Infrastrukturprojekten → Überbrückungsmassnahmen wie Verkehrsmanagement und Verlagerung auf Fuss- und Veloverkehr wichtig</li> <li>• ungenügende Planungsressourcen in der Verwaltung (Stadt, Kanton)</li> </ul>



## 5. Mobilitätsstrategie

### 5.1 Zielbild

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

Im Raumkonzept (2018, [3]) wurden diese Festlegungen, unter Berücksichtigung der Vorgaben der kantonalen Richtplanung und des Agglomerationsprogramms weiter konkretisiert: «Gossaus Mobilitätsstrategie soll das Angebot für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr in quantitativer und qualitativer Hinsicht gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisieren. Der Verkehr soll auf dem bestehenden Netz abgewickelt und auf den Hauptachsen zu Gunsten ruhiger Quartiere gebündelt werden. Tiefe Geschwindigkeiten sind der Schlüssel zu einem ortsverträglichen Verkehr.» Das Raumkonzept wurde in eine breite Mitwirkung durch die Bevölkerung gegeben und anschliessend vom Stadtrat verabschiedet.

#### Die Visionen

**Gossau.ch - Ein Platz zum Wohnen**  
Gossau hat eine durchmischte und gut integrierte Stadtbevölkerung und ist besonders attraktiv für Familien.

**Gossau.ch - Ein Platz zum Leben**  
Gossau ist umweltbewusst und ein Ort für vielfältige Begegnungen in Freizeit, Kultur und Sport.

**Gossau.ch - Ein Platz zum Arbeiten**  
Gossau ist gut erreichbar und hat eine hohe Bedeutung im Wirtschaftsraum St.Gallen.

**Gossau.ch - ein Platz zum Vernetzen**  
Gossau ist ein aktiver Partner in der Region und hat gute Infrastrukturen.

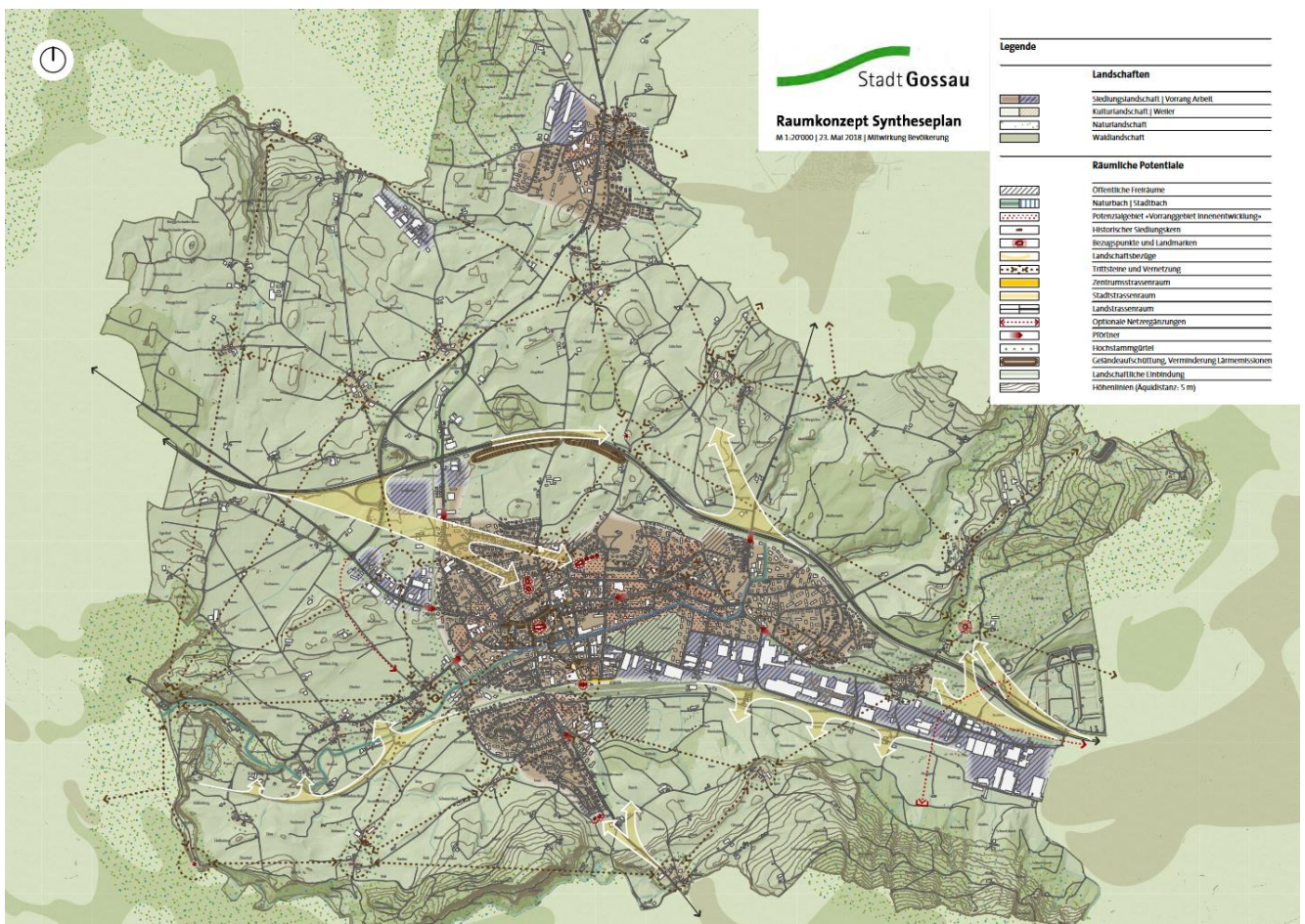


Abbildung 44: Raumkonzept Syntheseplan, 2018 [3]





Nachfolgend werden die wichtigsten Eckpunkte aus diesen Grundlagen im Sinne eines Zielbildes nochmals zusammengefasst:

Ein gut funktionierendes, multimodales und effizientes Gesamtverkehrssystem erfüllt die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und bildet somit die Grundlage für eine gute Erreichbarkeit, eine hohe Lebensqualität sowie eine hohe Standortattraktivität. Gossau ist eine Stadt der kurzen Wege: man begegnet sich unterwegs und verweilt bei den zahlreichen Nischen und Nutzungen im öffentlichen Raum. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind sorgfältig aufeinander abgestimmt und der Verkehr bettet sich verträglich in die Siedlungs- und Landschaftsstrukturen ein. Der öffentliche Raum ist zudem ökologisch clever gestaltet und trägt zu einem angenehmen Stadtklima bei.

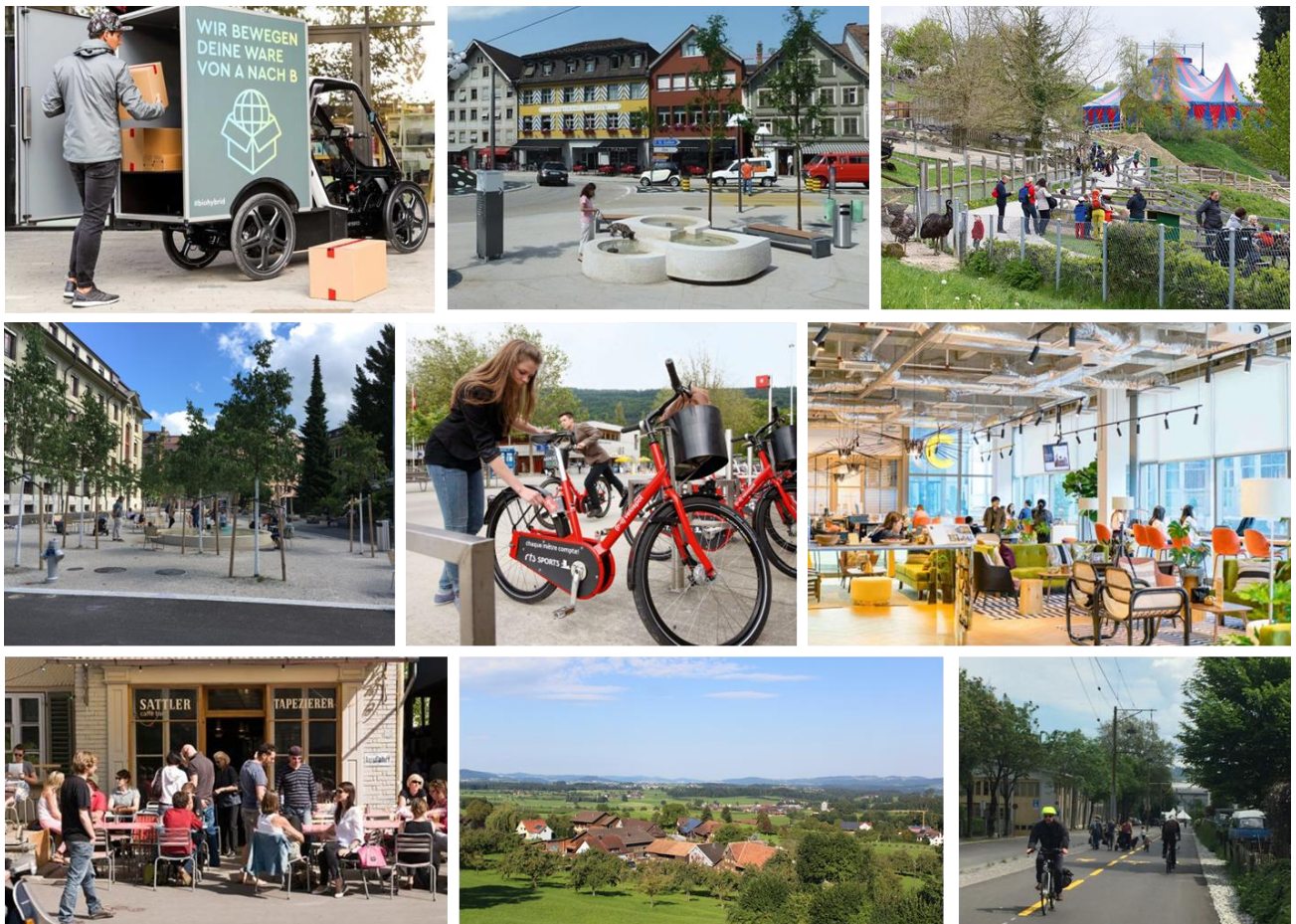


Abbildung 45: Zielbild-Collage (Kontextplan AG)



## 5.2 Zielsetzungen

Die Zielsetzungen des GVK leiten sich aus dem Fazit der Analyse (vgl. Kap. 0), aus dem Zielbild (Kap. 5.1), der Ortsplanungsrevision sowie aus verschiedenen übergeordneten Grundlagen, wie z.B. dem kantonalen Raumkonzept, der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie, den Agglomerationsprogrammen und Vorgaben des Bundes (u.a. Raumplanungs- und CO<sub>2</sub>-Gesetz) ab.

Aus diesen Vorgaben und Erkenntnissen lassen sich folgende übergeordneten Zielsetzungen für das GVK ableiten:

- In Gossau wird eine stadtverträgliche und energieeffiziente Mobilitätskultur gelebt.
- Die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems wird mit dem bestehenden Strassennetz gewährleistet (d.h. auf dem heute gesättigten Niveau von ca. 71'000 MIV-Fahrten).

Übergeordnete Zielsetzungen

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

- Die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung werden sorgfältig aufeinander abgestimmt.
- Die Effizienz des heutigen Verkehrssystems wird erhöht. Hierzu wird der Anteil der flächeneffizienten Verkehrsmittel am Modalsplit folgendermassen gesteigert<sup>4</sup>:

Umsetzungsziele

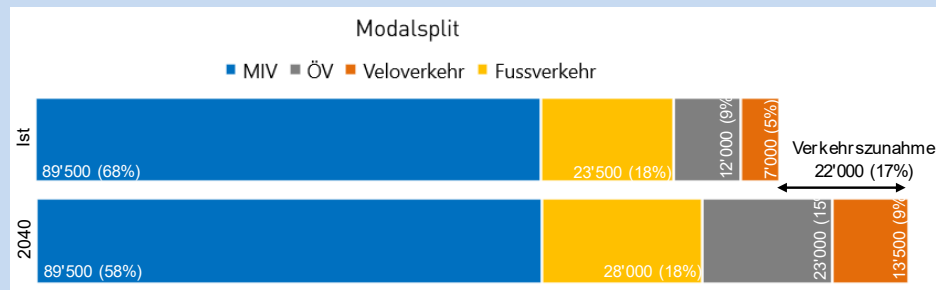


Abbildung 46: Verkehrsaufkommen und Modalsplit im Ist-Zustand und angestrebter Modalsplit 2040, Personenverkehr [Personenbewegungen / Werktag]  
89'500 Bewegungen MIV entsprechen 71'000 Fahrten MIV

- Die Stadt stellt ein attraktives Angebot zur Verfügung, sodass sich die Menschen in Gossau gerne, sicher und selbstverständlich zu Fuss bewegt.
- Die Stadt stellt ein attraktives Angebot zur Verfügung, sodass sich die Menschen in Gossau gerne, sicher und selbstverständlich mit dem Velo bewegt.
- Das ÖV-Angebot wird attraktiviert, sodass man mit dem ÖV möglichst schnell, direkt und zuverlässig sowohl innerhalb von Gossau als auch in der gesamten Region unterwegs ist.

<sup>4</sup> Die Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens beruht auf dem aktuellen Kenntnisstand zur Siedlungsentwicklung (Herbst 2022). Im weiteren Bearbeitungsprozess werden die Zahlen zur Siedlungsentwicklung (und damit auch zur Verkehrsentwicklung) laufend mit dem OPR-Prozess abgeglichen. Daraus können sich ggf. noch geringe Änderungen dieser Zahlen ergeben.



- Die Stadt fördert eine energieeffiziente und siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Stadt steuert das Parkraumangebot (Lage und Anzahl Parkplätze, Bewirtschaftungsformen (zeitlich, über Gebühren etc.)).
- Die Stadt sorgt für Informationen und eine Sensibilisierung rund um das Thema Mobilität, für die Einrichtung von Beratungsangeboten sowie für neue Angebote und Anreize für die Verkehrsteilnehmenden.

### 5.3 Mobilitätsstrategie

Für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität und für das Gewährleisten der Funktionalität im bestehenden Strassennetz braucht es eine Veränderung in vier Dimensionen. Die Mobilitätsstrategie basiert deshalb auf dem sogenannten «4V-Prinzip»:

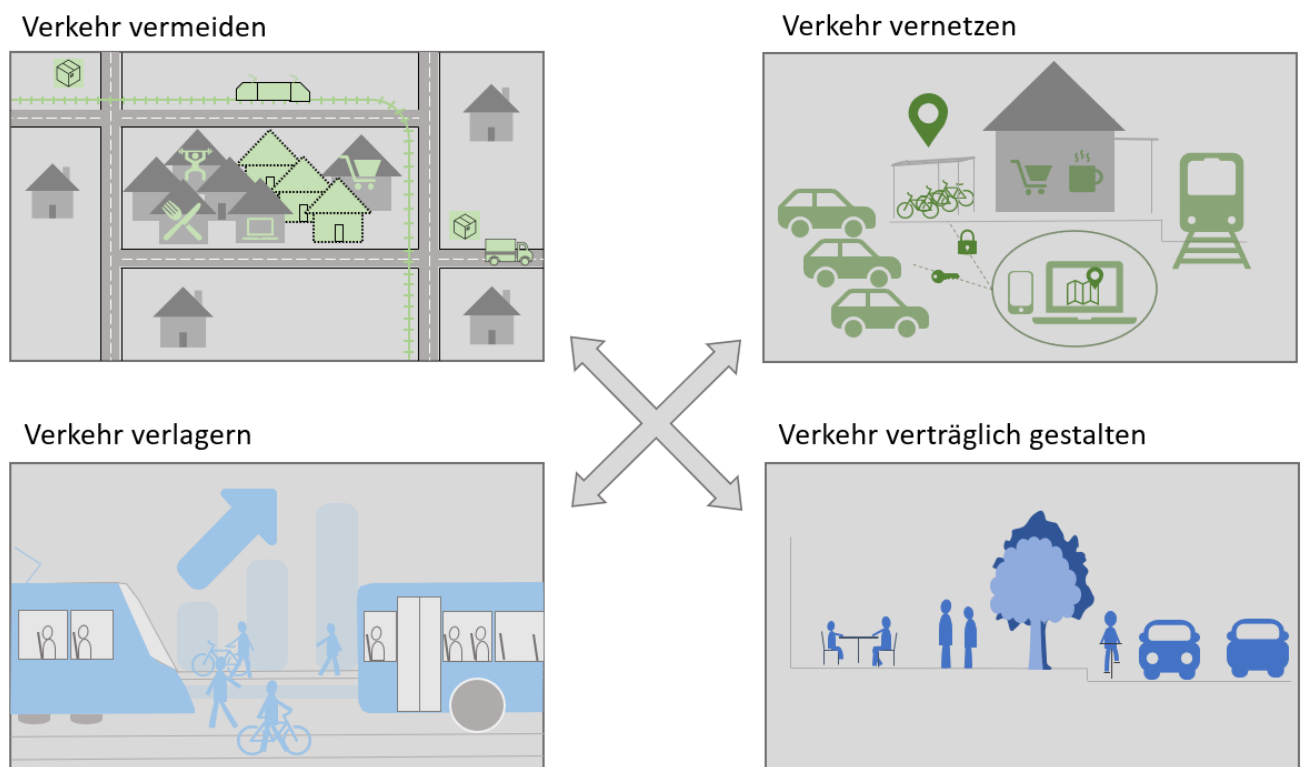


Abbildung 47: 4V-Strategie Stadt Gossau

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

Durch die konsequente Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Personenverkehr) und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) soll das künftige Verkehrswachstum (bezogen auf die Verkehrsleistung) möglichst minimiert werden. Durch vielfältige Nutzungen und Aktivitäten innerhalb der Stadt Gossau und deren Umgebung sollen viele Bedürfnisse der hier wohnenden und arbeitenden



Menschen mit kurzen Wegen erfüllt und miteinander verknüpft werden. Der Pendlerverkehr soll durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert werden (u.a. durch betriebliches Mobilitätsmanagement). Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft bleiben weiterhin gewährleistet.

2) «Verkehr vernetzen» → Kombinieren der Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden

Die digitale Vernetzung, die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sowie die Vernetzung der Verkehrsteilnehmenden untereinander trägt dazu bei, das Gesamtverkehrssystem noch effizienter zu gestalten, indem sie den Zugang zu verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen erleichtern. Hierfür sollen die technischen und kommunikativen Voraussetzungen genutzt resp. gefördert sowie stetig weiterentwickelt werden.

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

Das Strassennetz in Gossau ist in den Spitzenstunden mit dem heutigen MIV-Aufkommen bereits an der Kapazitätsgrenze. Um die bestehenden Infrastrukturen möglichst effizient zu nutzen und die Funktionalität des Gesamtsystems somit zu gewährleisten, braucht es eine gewisse Verlagerung vom MIV auf flächen- und ressourceneffiziente Verkehrsmittel. Hierzu sollen so genannte Push- & Pull-Massnahmen eingesetzt werden. Diese bewirken einerseits durch Druck (Push) und andererseits durch Anreize (Pull) eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr und schaffen damit Reserven auf dem Strassennetz für diejenigen Nutzergruppen, welche auf die MIV-Nutzung angewiesen sind, sowie für ein (beschränktes) MIV-Aufkommen der neuen Siedlungsentwicklungen.

4) «Verkehr verträglich gestalten» → Strassenräume integral gestalten und betreiben

Das verbleibende MIV-Aufkommen soll möglichst umwelt-, natur- und siedlungsverträglich sowie verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur abgewickelt werden. Die Strassenräume sollen aufgewertet werden, um die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität, die Nutzungsvielfalt, die Belebung und indirekt die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo zu erhöhen und ein gutes Stadtklima zu schaffen.



## 5.4 Stossrichtungen

Nachfolgend wird die Umsetzung der Mobilitätsstrategie anhand der wichtigsten Themenfelder konkretisiert. Pro Themenfeld werden zuerst detailliertere Unterziele definiert und anschliessend die wichtigsten Stossrichtungen kurz umschrieben. Pro Unterziel sind jeweils in Klammern mögliche Indikatoren vorgeschlagen, mit welchen künftig die Zielerreichung gemessen werden kann. Die Themenfelder werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung des GVK in Form von verschiedenen Teilkonzepten weiter vertieft. Einige der Stossrichtungen wurden bereits im Rahmen des Raumkonzepts festgelegt (siehe entsprechende Verweise).

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

Abbildung 48: Übersicht Themenfelder und Stossrichtungen



#### 5.4.1 Themenfeld Gesamtverkehr

##### Unterziele Gesamtverkehr

- Veränderung des Modalsplits zugunsten von ÖV, Velo- und Fussverkehr: insgesamt +10% (Gesamtverkehrserhebungen)
- Förderung von kurzen Wegen (Verkehrsleistung pro Person, EW resp. VZÄ pro ha)
- Aktive Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Anzahl Mobilitätskonzepte für neue Nutzungen, Modalsplit-Ziele und Monitoring bei neuen Nutzungen)
- Förderung der Multimodalität und vermehrten Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel (Anzahl Nutzende von Sharing-Angeboten sowie B+R, Anzahl Umsteigende)

##### Stossrichtung 1: Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralen und gut mit ÖV erschlossenen Lagen

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr umfasst insbesondere eine konsequente Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf möglichst zentrale und möglichst gut mit ÖV erschlossene Lagen. Dadurch können nämlich viele Mobilitätsbedürfnisse mit kurzen Wegen erfüllt werden (zum Einkaufen, zur Post, zu öffentlichen Nutzungen wie Schulen oder Verwaltungen, zu Freizeitnutzungen etc.). Kurze Wege werden oftmals zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Eine nahe ÖV-Haltestelle mit einem attraktiven ÖV-Angebot führt zu konkurrenzfähigen ÖV-Reiseketten. Damit wird letztendlich das MIV-Aufkommen aus den neuen Nutzungen minimiert.

Im Rahmen des GVK werden die bestehenden Entwicklungsgebiete von Gossau hinsichtlich ihrer Zentralität und ÖV-Erschliessungsgüte und damit ihrer Eignung beurteilt und priorisiert.

##### Stossrichtung 2: Mobilitätsvorgaben für neue Überbauungen

Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedeutet zudem, dass die Mobilität aus den neuen Nutzungen im Sinne eines optimalen Gesamtverkehrssystem gesteuert wird. Für neue Nutzungen werden deshalb im GVK, unter Berücksichtigung der Lage sowie der Nutzungsart, Vorgaben bezüglich Mobilität und Verkehr formuliert oder die Rahmenbedingungen für spätere, spezifische Vorgaben geschaffen (u.a. hinsichtlich Modalsplit, Verkehrsaufkommen, Erschliessungsangebote und -qualität für ÖV, FVV, spezielle Mobilitätspakete, E-Mobilität, MaaS etc.). Ausserdem wird aufgezeigt, wie autoarme / -freie Nutzungen (vgl. Raumkonzept [3]) gefördert werden können.

##### Stossrichtung 3: Mobilitätshubs

Der Bahnhof Gossau wird zu einem umfassenden Mobilitätshub umgestaltet resp. weiterentwickelt. Neben gestalterischen und betrieblichen Massnahmen (z.B. zum noch einfacheren und komfortableren Umsteigen Bahn-Bus) werden verschiedene Mobilitäts- und weitere Dienstleistungsnutzungen ausgebaut resp. neu ergänzt (Sharing-Angebote, Velostation, Velopumpe, Gastro-/Einkaufsangebote, Postservices, Informationsplattform, Pooling-Parkplätze, etc.). Dieselbe Entwicklung wird auch für den Bahnhof St. Gallen Winkeln angestrebt resp. seitens der Stadt Gossau unterstützt, weil davon auch massgeblich der Gossauer Teil des ASGO-Gebiets profitiert.



In Ergänzung dazu werden in den verschiedenen Quartieren von Gossau sogenannte «Mikrohubs» eingerichtet, wo sich im kleineren Stil Mobilitäts- und weitere Dienstleistungen kumulieren (div. Sharing-Angebote, ÖV-Haltestelle, Paketabholstation, Quartierladen, Entsorgungsstation etc.).

#### 5.4.2 Themenfeld Fussverkehr

##### Unterziele Fussverkehr

- Erhöhung Modalsplit-Anteil Fussverkehr; innerstädtisches Verkehrswachstum beim Fussverkehr (DTV Fussverkehr auf den Zentrumsabschnitten)
- engmaschiges, bedarfsgerechtes, möglichst hindernisfreies und attraktives Fussgängernetz im Siedlungsgebiet und zu den Naherholungsräumen schaffen, mit hoher Erlebnis- und Aufenthaltsqualität (Anzahl Netzlücken und Schwachstellen)
- Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr verbessern (Anzahl Netzlücken und Schwachstellen)
- Attraktivitätssteigerung der Fussgängerbereiche entlang von Hauptrouten des Fussverkehrs (Qualitativ: Aufwertungsmassnahmen)
- Aufwertung städtischer Freiflächen (Qualitativ: Aufwertungsmassnahmen)
- Erhöhung Verkehrssicherheit (Anzahl Unfälle mit Fussgängerbeteiligung)

##### Stossrichtung 1: Ausbau und Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur

Mit einem flächendeckenden, engmaschigen, durchlässigen, sicheren und attraktiven Fusswegnetz wird die Erreichbarkeit des Zentrums mit seinem vielfältigen Angebot, der Haltestellen des ÖV (Bus und Bahn), der Einkaufszentren, der Sport- und Kulturstätten, der Schulen sowie der Arbeitsplatzgebiete und der Erholungsräume verbessert. Die Durchwegung der Quartiere wird gefördert und Schulwege werden sicher und erlebnisreich gestaltet. Punktuelle Schwachstellen wie Sicherheitsdefizite, lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen oder fehlende Querungsstellen werden kurzfristig behoben. Neben der objektiven Sicherheit werden auch die subjektive Sicherheit und eine attraktive Gestaltung (z. B. genügend Sitz- und Aufenthaltsflächen an geeigneten Lagen oder erlebnisreiche Gestaltung der Umgebung) beim Aus- und Neubau von Fusswegeninfrastrukturen berücksichtigt. Zur Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur gehört auch ein zuverlässiger, möglichst flächendeckender Winterdienst.

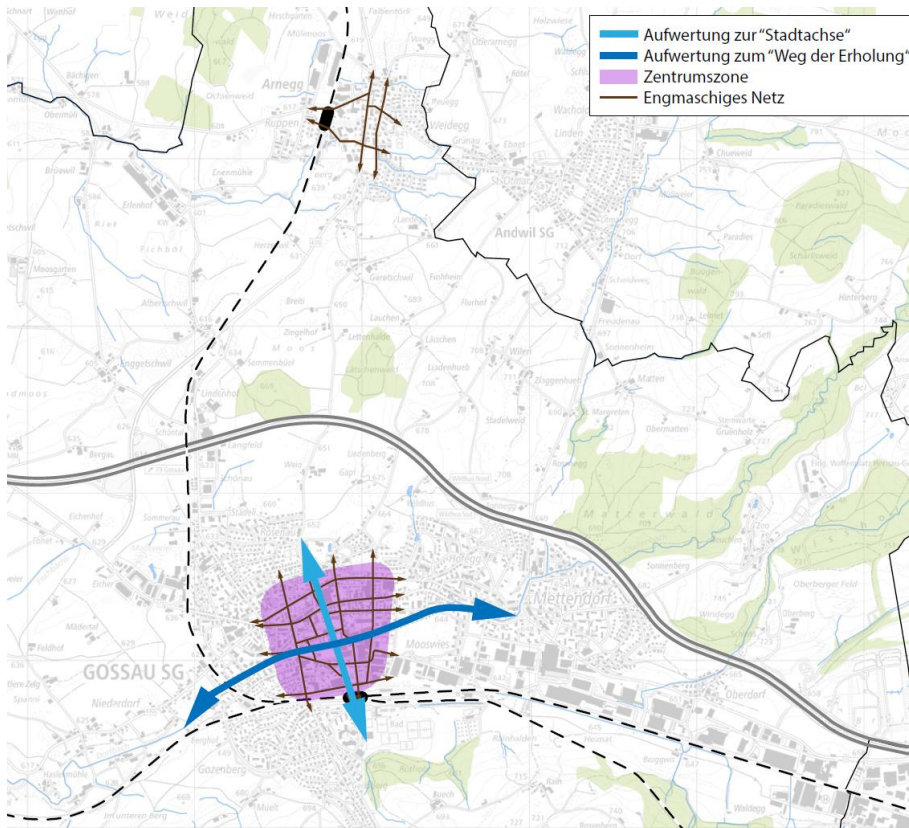


Abbildung 49: Aufgewertetes und engmaschiges öffentliches Fusswegnetz (Quelle: B+S, 2021)

## Stossrichtung 2: Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raumes

Die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassenräume und des öffentlichen Raumes insgesamt wird insbesondere für den Fussverkehr erhöht. Vermehrtes zu Fuss Gehen trägt zur Gesundheit der Bevölkerung bei und reduziert den Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Umweltbelastungen und die Gesundheitskosten. Die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen sind zu berücksichtigen. Es werden ausreichend Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten angeboten.

Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Achse für den Fussverkehr und stellt die wichtige Verbindung zwischen dem Bahnhofsquartier und der Altstadt dar. Sie soll als belebte Stadtachse aufgewertet und als Begegnungsort etabliert werden. Die Zugänge zum Bahnhof Bahnhofsumfeld als wichtiger Umsteigeknoten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie das werden ebenfalls aufgewertet. Dabei entsteht ein städtischer Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Orientierungsmöglichkeit. Der «Weg der Erholung» bildet neben der zentralen «Stadtachse» das zweite Kernelement des Fusswegnetzes. Ausserdem werden die Quartierstrassen aufgewertet und für den Fussverkehr attraktiviert.





### 5.4.3 Themenfeld Veloverkehr

#### Unterziele Veloverkehr

- Erhöhung Modalsplit-Anteil Veloverkehr, innerstädtisches Verkehrswachstum beim Veloverkehr (DTV Velo auf den Zentrumsabschnitten)
- lückenloses Velonetz im Siedlungsgebiet (Anzahl Netzlücken und Schwachstellen)
- Verbesserung der Veloinfrastruktur am und unmittelbar um den Bahnhof (Qualitativ: Aufwertungsmassnahmen)
- gute Erschliessung des Gewerbegebiets Gossau-Ost (ASGO-Perimeter) mit dem Velo (neue Veloverbindungen Gewerbegebiet Gossau-Ost)
- attraktive Verbindungen in die Nachbargemeinden (Qualitativ: Stand und Qualität Umsetzung)
- Erhöhung Verkehrssicherheit (Anzahl Unfälle mit Velobeteiligung)
- Erstellung eines quantitativ und qualitativ hochwertigen Angebots an Velo-Abstellplätzen an wichtigen Quell- und Zielorten sowie an Umsteigepunkten inkl. Ladestationen für E-Bikes (Vorgaben Erstellung, Anzahl Abstellplätze, Voraussetzungen Ladeinfrastruktur)

#### Stossrichtung 1: Ausbau und Verbesserung der Veloinfrastruktur

Da sich die Ansprüche an die Veloweginfrastruktur je nach Benutzergruppe stark unterscheiden, sind drei Typen von Veloverbindungen mit unterschiedlichen Qualitätsstandards vorgesehen.

Die Alltagsrouten sind Verbindungen, welche primär von routinierten und zügig Velofahrenden genutzt werden. Alltagsrouten sind auf diese Nutzergruppe ausgelegt. Sie erschliessen auf direktem Weg die wichtigen Ziel- und Quellorte. Meist folgen die Alltagsrouten den Hauptverkehrsstrassen, da diese direkt und mit geringen Steigungen attraktiv für diese Nutzergruppe sind. Wichtig ist hier zudem ein zuverlässiger, möglichst flächendeckender und hoch priorisierter Winterdienst.

Die Komfortrouuten bilden ein ergänzendes Netz für weniger schnelle und allenfalls auch weniger geübte Velofahrende. Diese Routen sind weniger direkt und führen oft rückwärtig über kommunale Strassen und Wege. Sie legen dafür einen höheren Wert auf die Attraktivität der Umgebung und das subjektive Sicherheitsempfinden.

Grundsätzlich sollen aber die gleichen Ziele wie bei den Alltagsrouten erschlossen werden. Damit die Vereinbarkeit von Velo und MIV auf den kommunalen Strassen kostengünstig sichergestellt werden kann, werden kommunale Strassen in der Regel als Tempo-30-Zonen und allenfalls als Velostrassen<sup>5</sup> signalisiert.

Unabhängig vom Verbindungstyp sind Anbindungen an die geplante, übergeordnete Veloschnellroute (dritter Routentyp) zu realisieren.

Die nachfolgende Abbildung 50 zeigt einen Entwurf des Velonetzes mit den drei Routentypen (wird im GVK-Teilkonzept Veloverkehr noch vertieft).

---

<sup>5</sup> «Velostrassen» sind für das Velo optimierte Quartierstrassen und machen für Nutzerinnen und Nutzer eine sichere, komfortable und flüssige Fahrt abseits der Hauptachsen möglich. Bisher erschwerte in der Schweiz das Prinzip des Rechtsvortritts in Tempo-30-Zonen die Einrichtung solcher «Velostrassen». Am 1. Januar 2021 tritt eine Verordnungsänderung über Tempo-30-Zonen in Kraft. Diese ermöglicht zu Gunsten von Velorouten die Aufhebung von Rechtsvortritten in Tempo-30-Zonen.

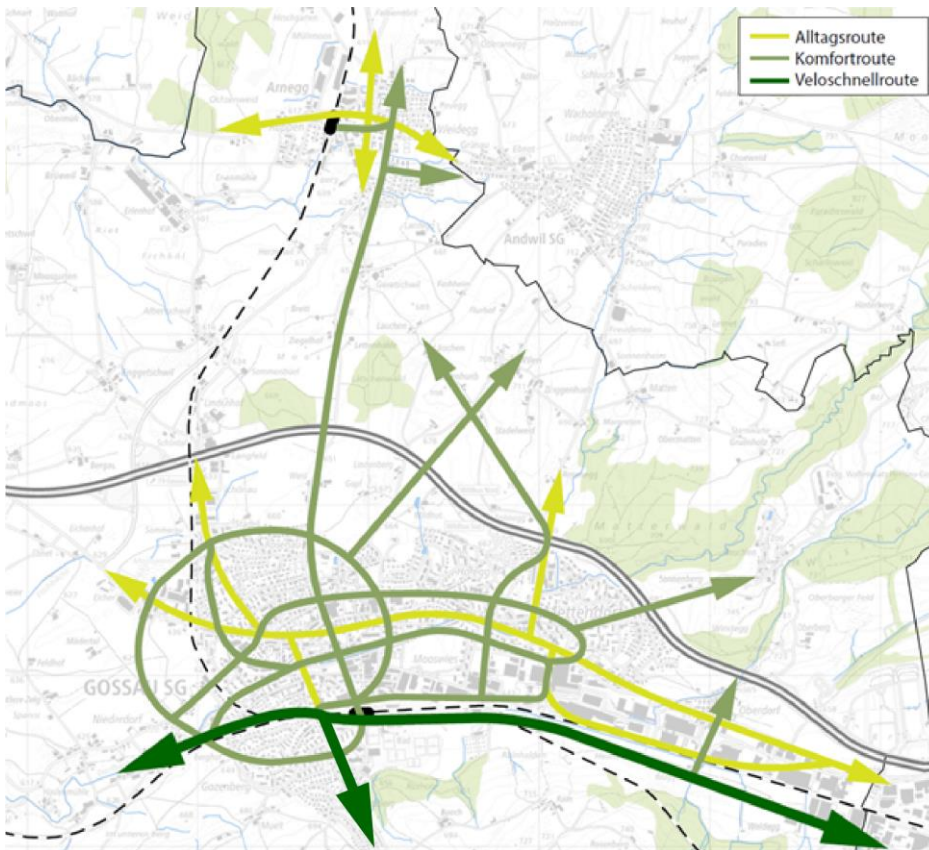


Abbildung 50: Attraktivitätssteigerung dank drei Routentypen in Gossau (Quelle: B+S, 2021)

Die Anforderungen an die Verkehrssicherheit sind bei allen Verbindungstypen zu erfüllen. Insbesondere unter Berücksichtigung des zunehmenden E-Bike-Anteils. Dies gilt im Besonderen bei Querungsstellen und Knotenpunkten. Wo möglich sollen punktuelle Schwachstellen kurzfristig behoben werden. Zusätzliche Querungsstellen über die Bahnlinie sind an geeigneten Stellen zu realisieren.

Im öffentlichen Raum sollen an allen wichtigen Quell- / Zielorten qualitativ hochwertige Veloabstellplätze in grosszügiger Anzahl zur Verfügung gestellt werden, darunter auch solche mit Lademöglichkeiten für E-Bikes. Ebenso sind im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision im Baureglement konkrete und zielführende Vorgaben für die Veloparkierung bei privaten Nutzungen zu integrieren (sowohl bezüglich Anzahl als auch bezüglich Qualität und Ausstattung, u.a. Ladevorrichtungen für E-Bikes, genügend Plätze für Cargo-Bikes, Anhänger u.ä.).

#### Stossrichtung 2: Förderung des Veloverkehrs über die Stadtgrenze hinaus

Damit eine Verlagerung vom MIV auf den Veloverkehr erreicht werden kann, braucht es auch optimale Voraussetzungen für die Nutzung des Velos für Wege über die Stadtgrenzen hinaus. Neben der geplanten Veloschnellroute in Richtung St. Gallen Zentrum sind gemäss Agglomerationsprogramm (AP) die Weiterführung in Richtung Flawil sowie eine Veloschnellroute nach Herisau geplant. Damit sind für die drei grössten Pendlerströme (gem. AP 4. Generation) Veloschnellrouten geplant. Die Stadt Gossau unterstützt den Kanton St. Gallen aktiv bei der Realisierung dieser wichtigen Infrastrukturprojekte und stellt sicher, dass die Anschlüsse auf dem kommunalen Netz an die Veloschnellrouten bereitgestellt werden. Nebst den Veloschnellrouten sollen aber auch sichere Veloverbindungen in die weiteren umliegenden Gemeinden erstellt werden.

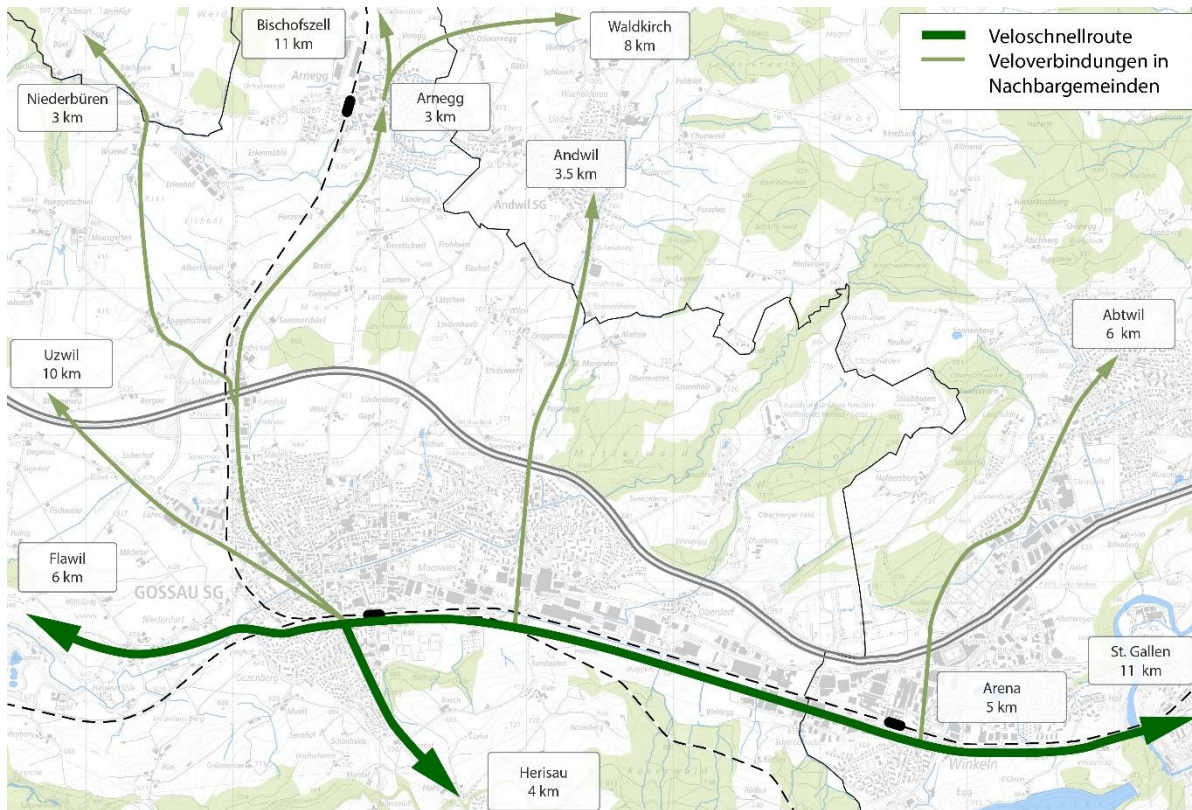


Abbildung 51: Stärkung der Veloverbindungen über die Stadtgrenzen hinaus (Quelle: B+S, 2021)

#### 5.4.4 Themenfeld öffentlicher Verkehr

##### Unterziele ÖV

- Erhöhung der Nachfrage und damit des Modalsplit-Anteils ÖV (Ein-/Aussteiger je Haltestelle)
- attraktives und dichtes ÖV-Angebot (Taktfrequenzen, Betriebszeiten)
- möglichst direkte Linien, auch über den Bahnhof hinaus (Reisezeiten, Umsteigevorgänge)
- hohe Zuverlässigkeit (geringe Fahrplanabweichungen)
- gute Verständlichkeit (Qualitativ: Überschaubarkeit Liniennetz, Haltestellenlage, Merkbarkeit Takt)
- nachfragegerechtes Angebot (potenzielle Nutzende pro Haltestelle)

##### Stossrichtung 1: Angebotsverdichtungen und Erweiterungen Liniennetz

Um das ÖV-Angebot attraktiver zu gestalten, ist eine Weiterentwicklung auf verschiedenen Ebenen notwendig: Gemäss dem Agglomerationsprogramm soll die S-Bahn in Kombination mit dem Fernverkehr das Rückgrat der Verbindung von Gossau ins Agglomerations-Hauptzentrum St. Gallen bilden. Als Zubringer und als Ergänzung zur Bahn sollen starke Busachsen mit dichtem Takt etabliert werden. Einerseits sind deshalb die bestehenden ÖV-Achsen, die ein grosses Einzugsgebiet an Fahrgästen umfassen, mittels Taktverdichtungen zu stärken und untereinander besser abzustimmen. Dabei sind auch Anpassungen an den Linienführungen zu prüfen, um Erschliessungslücken zu schliessen. Sekundär sind zusätzliche Linien(-abschnitte) zu



prüfen, wenn dies notwendig (und wirtschaftlich sinnvoll) ist, um Erschliessungslücken zu schliessen oder zusätzliche Direktverbindungen anzubieten.

Die Dauer des Fusswegs zu und von den ÖV-Haltestellen hat einen zentralen Einfluss auf die Attraktivität des ÖV. Grundsätzlich soll deshalb in Bauzonen die nächste Haltestelle unter Berücksichtigung des Wegnetzes und allfälliger Steigungen nicht weiter als 5 Minuten Fussweg entfernt liegen (ca. 400 m Distanz, 300 bis 400 m Luftlinie). Für Gebiete mit geringer Nachfrage und damit erschwerten Erschliessungsbedingungen mittels eines regulären ÖV-Angebots sind alternative und flexible ÖV-Formen zu prüfen (z.B. Rufbus).

In die Überlegungen zur ÖV-Angebotsentwicklungen sind die aktuellen Bestrebungen für die Realisierung einer Ortsbuslinie (Motion / Postulat Sommer 2019) sowie die Planung «Stadtachsen» einzubeziehen.

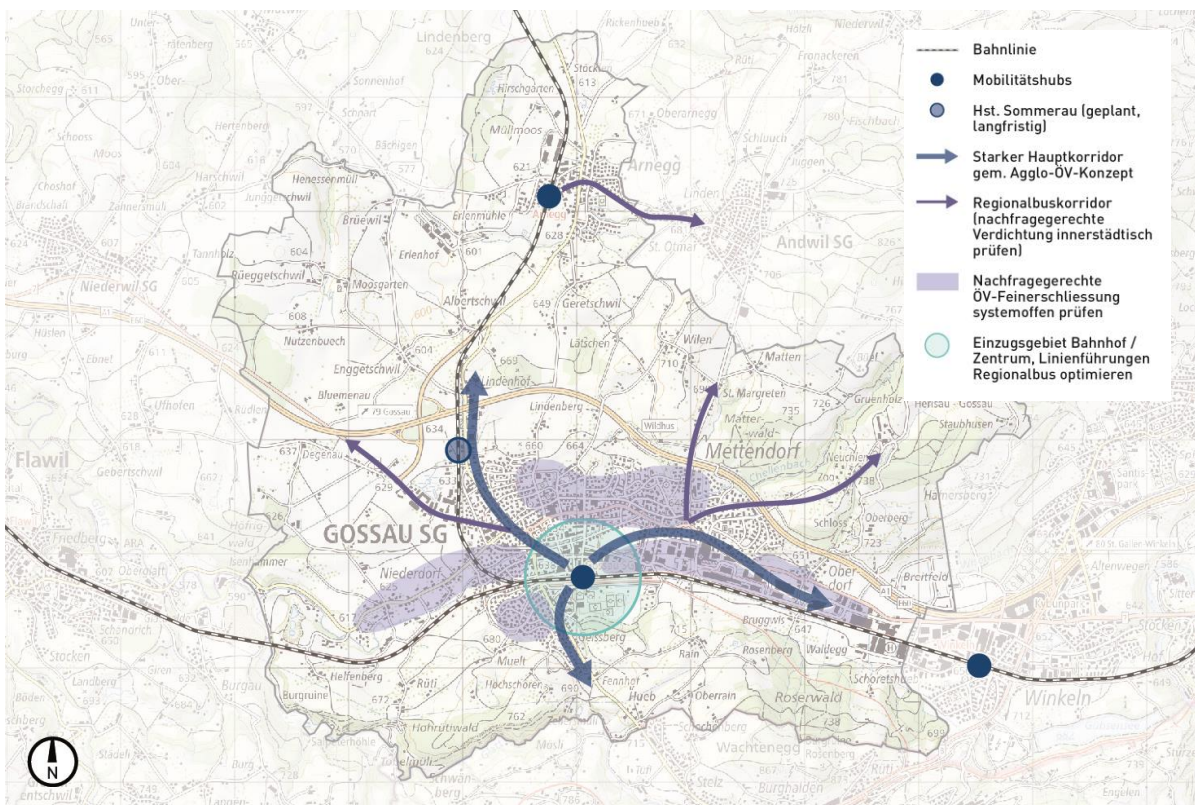


Abbildung 52: Weiterentwicklung ÖV-Angebot

## Stossrichtung 2: Busbevorzugung

Mit einer konsequenten Busbevorzugung an den relevanten Knoten, sollen die Verlustzeiten beim Busverkehr reduziert und dessen Zuverlässigkeit gesteigert werden, was für eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV essentiell ist. Die Bevorzugung der Busse im Strassenverkehr erfordert eine enge Abstimmung mit Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement. Wenn mittels Steuerungsanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets ein flüssiger Verkehr im Kern sichergestellt wird, müssen für den Busverkehr Umfahrungsmöglichkeiten (z.B. Nutzung Abbiegespur, Busspur) der Staubecken vor den Steuerungsanlagen geschaffen werden (vgl. Raumkonzept [3]). Im Nachgang an die Busbevorzugungsanlagen wird der Busverkehr als Pulkführer ins Zentrum geleitet. Zu prüfen sind ebenfalls Vortrittsanpassungen auf Busachsen für dessen ungehinderte Fahrt sowie ggf. die Einrichtung einer LSA mit Busbevorzugung bei einer nicht vortrittsberechtigten Einmündung einer Busstrecke in eine stark befahrene Achse.

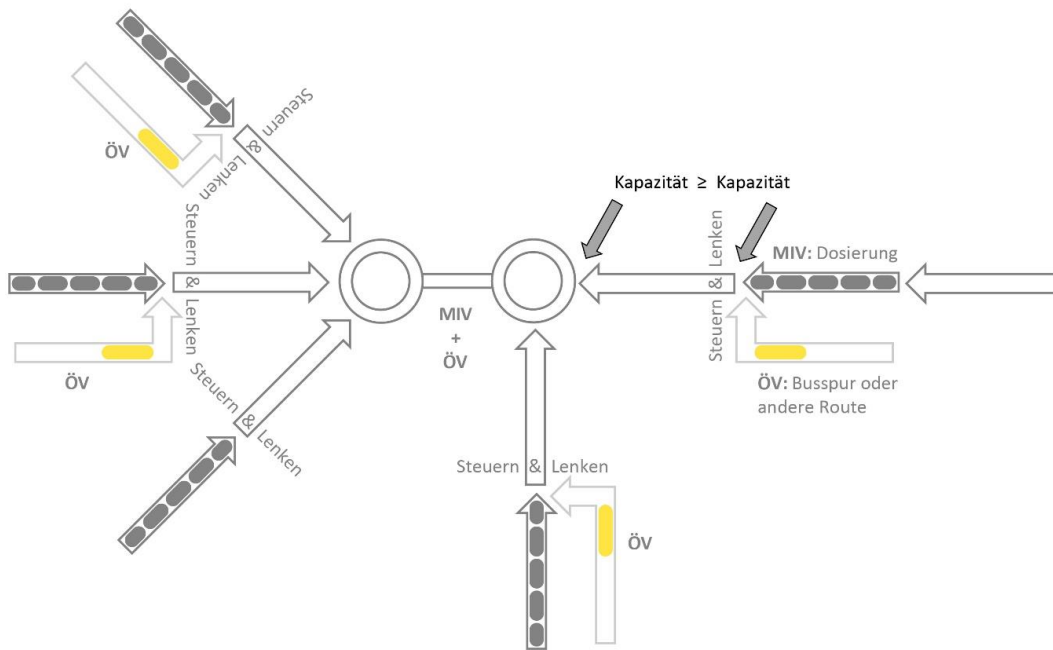


Abbildung 53: Prinzip der Busbevorzugung am Siedlungsrand und flüssiger Verkehr im Stadtzentrum  
(Quelle: B+S, 2021)

#### 5.4.5 Themenfeld MIV / Parkierung

##### Unterziele MIV (inkl. Parkierung)

- Reduktion Modalsplit-Anteil MIV, Plafonierung des MIV-Aufkommens auf heutigem Stand (Verkehrsmengen auf den Kantonsstrassen im Zentrum)
- siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV durch Gossau und Arnegg (Qualitativ: Aufwertungsmassnahmen)
- Verflüssigung des MIV auf bestehendem Strassennetz im Zentrumsbereich (Reisezeit Zentrumsabschnitt)
- Entlastung des Zentrums vom Schwerverkehr (Schwerverkehrsanteil am DTV)
- Sicherstellung einer ausreichenden Erschliessungsqualität der Gewerbegebiete Gossau-Ost und Eichen (Verkehrsqualitätsstufe D)
- Förderung von energieeffizienten Fahrzeugen / Antrieben (kommunikative Massnahmen, Anzahl öffentliche Ladestationen für Autos)
- Gestaltung des Angebots an Abstellplätzen für PW und Motorräder auf privatem und öffentlichem Grund für neue Nutzungen / Umnutzungen im gesamtverkehrlichen Kontext (Anzahl Parkfelder nach Nutzungen und Bewirtschaftung, Gebührenerträge, Ladestationen)
- Förderung von autoarmen Nutzungen (bestehendes Angebot; Anzahl umgesetzte Projekte)
- Priorisierung des Parkraums im Zentrumsbereich für die Nutzung durch Kunden und Kundinnen (Anzahl Kurzzeitparkplätze) und verstärkte monetäre Bewirtschaftung (Anzahl bewirtschaftete Parkfelder, Gebührenerträge)
- Priorisierung des Parkraums in den Wohnquartieren für die Nutzung durch Bewohnende und Schutz vor Fremdparkierung (Anzahl Langzeitparkfelder, Anzahl Anwohnerparkkarten)



- Minimierung der Verkehrsbelastung der an Parkieranlagen von Sportanlagen angrenzenden Wohnquartiere (Erstellen eines Lenkungs-konzepts bei Sportanlässen)

#### Stossrichtung 1: Steuern und Lenken mittels Verkehrsmanagement

Um den motorisierten Verkehr innerhalb des Siedlungsgebietes zu verflüssigen, soll nur die Menge an Fahrzeugen ins Stadtzentrum fließen, die vom System auch tatsächlich verarbeitet werden kann (vgl. Raumkonzept [3]). Mit Hilfe von Lichtsignalanlagen sollen Rückstausituationen ausserhalb des Siedlungsgebietes verlagert werden. Durch die Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptachsen innerhalb des Siedlungsgebietes können sensible Wohngebiete vom Schleichverkehr entlastet und gleichzeitig die Fahrplanstabilität des ÖV verbessert werden. Die Gesamtverkehrsleistung wird nicht reduziert, sondern optimiert. Gleichzeitig soll durch Verkehrsmanagementmassnahmen die Erschliessungsqualität des Gewerbegebietes Gossau-Ost langfristig gesichert werden und der in Beziehung zu diesem Gebiet stehende Verkehr über den Autobahnanschluss St. Gallen-Winkeln gelenkt werden. Das GVK ist mit den laufenden Studien und Arbeiten zum Anschluss Appenzellerland und zur Spange West zu koordinieren (vgl. Kap. 4.3 und MIV-Stossrichtung 5).

Die Stadt Gossau ist ein wichtiger Standort für den Güterverkehr. Darum gehört das Gebiet St. Gallen West – Gossau Ost (ASGO) zu den wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten des Kantons. Für den Güterverkehr und die Verkehrsabwicklung in Gossau Ost soll weiterhin wo möglich und sinnvoll die Bahn genutzt werden. Der strassengebundene Güterverkehr soll konsequenter über den nächstgelegenen Autobahnanschluss (St. Gallen-Winkeln (ASGO) bzw. Autobahnanschluss Gossau (Eichen)) gelenkt werden, um das Zentrum von Gossau vom Schwerverkehr zu entlasten (vgl. Raumkonzept [3]).

Innerhalb des Siedlungsgebietes sind für den Warenumsatz des Kleingewerbes geeignete Stellplätze im Strassenraum einzuplanen, welche die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs angemessen berücksichtigen. Insbesondere für kleine Gütertransporte sollen vermehrt nachhaltige Transportfahrzeuge wie CargoBikes zum Einsatz kommen.

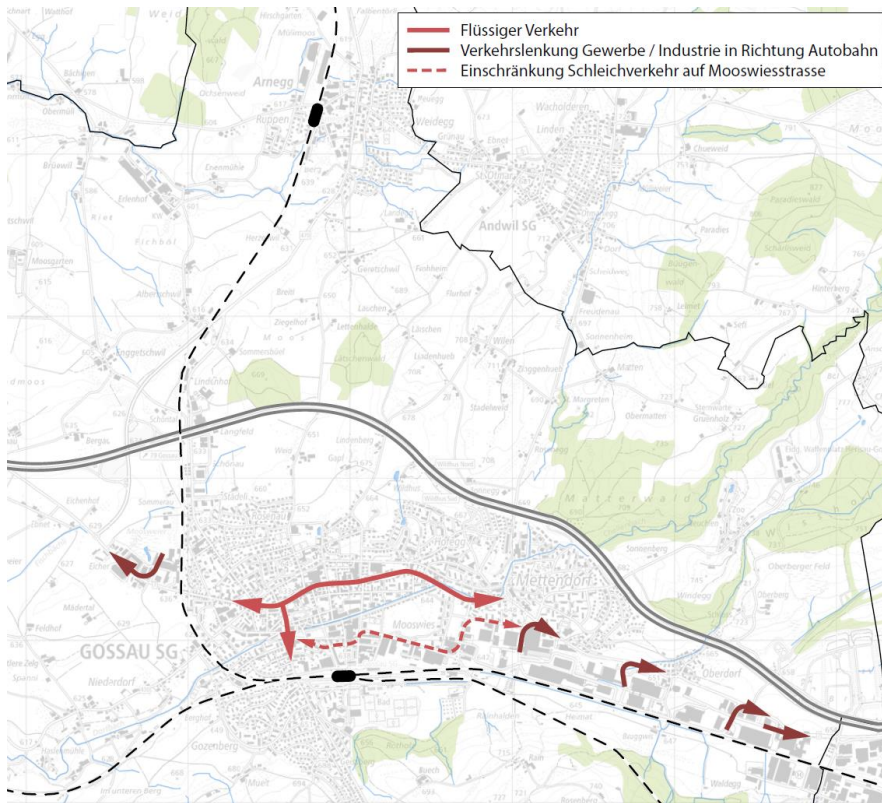


Abbildung 54: Steuern und lenken des MIV dank Verkehrsmanagement (Quelle: B+S, 2021)

## Stossrichtung 2: Aufwertung Strassenräume

Mit der Umgestaltung und gestalterischen Aufwertung der stark befahrenen Hauptachsen kann ein wichtiger Beitrag zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs geleistet werden (vgl. Raumkonzept [3]). Wichtig ist dabei, dass bei der Zuweisung der Verkehrsfläche sämtliche Verkehrsträger entsprechend ihrer Funktion berücksichtigt werden und die Betrachtung von Fassade zu Fassade reicht. Durch Temporeduktionen, auch auf Hauptstrassen, können die Verträglichkeit des MIV mit dem Veloverkehr auf der Fahrbahn und die Verkehrssicherheit erhöht sowie die Luft- und Lärmbelastung reduziert werden. Neben der Längsverbindung ist auf eine sichere und angemessene Querbarkeit der Strassen für den Fuss- und Veloverkehr zu achten. Auf den kommunalen Strassen, insbesondere innerhalb der Wohnquartiere, sind Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen einzurichten und mit geeigneten Massnahmen gestalterisch aufzuwerten.

Im Rahmen des GVK sollen die verschiedenen Strassentypologien aus dem OPR-Prozess konkretisiert werden.

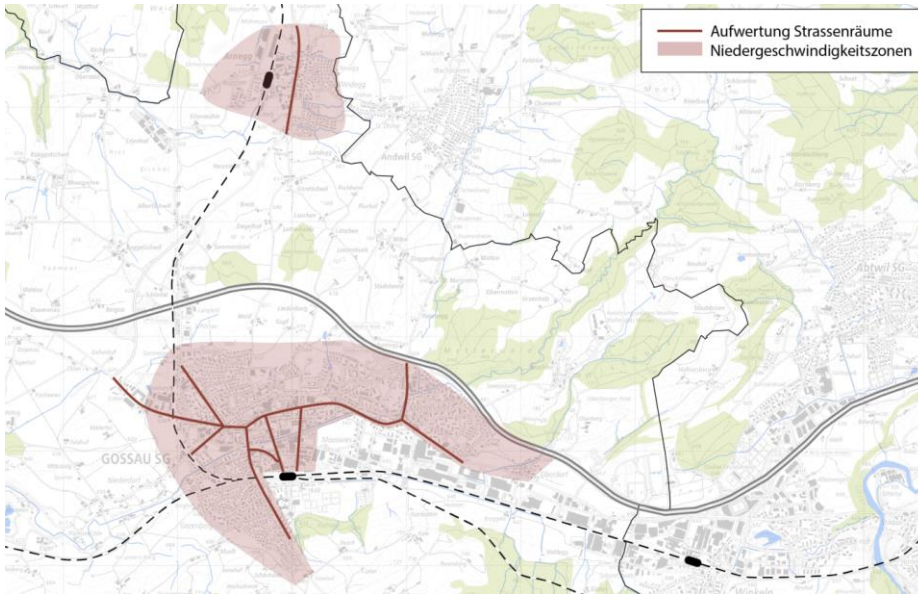


Abbildung 55: Aufwertung der Strassenräume (Quelle: B+S, 2021)

### Stossrichtung 3: Bemessung Abstellplätze bei neuen Nutzungen

Im Zuge der laufenden Ortsplanungsrevision werden die Vorschriften zur Bemessung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge im Baureglement in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsgüte festgelegt. Je nach Lage (gemäss Gebietsplan) sind entsprechende Reduktionsfaktoren anzuwenden. Ausserdem wird ermöglicht, dass mit dem Nachweis einer guten Erschliessung durch andere Verkehrsmittel im Rahmen eines Mobilitätskonzepts die reduzierte Anzahl Parkplätze weiter unterschritten werden darf (vgl. Raumkonzept [3]).

Im Hinblick auf den steigenden Anteil der Elektromobilität sollen im Baureglement und in Gestaltungsplänen Vorgaben zur Ausrüstung der Parkfelder mit Ladeinfrastrukturen etabliert sowie deren Realisierung gefördert werden.

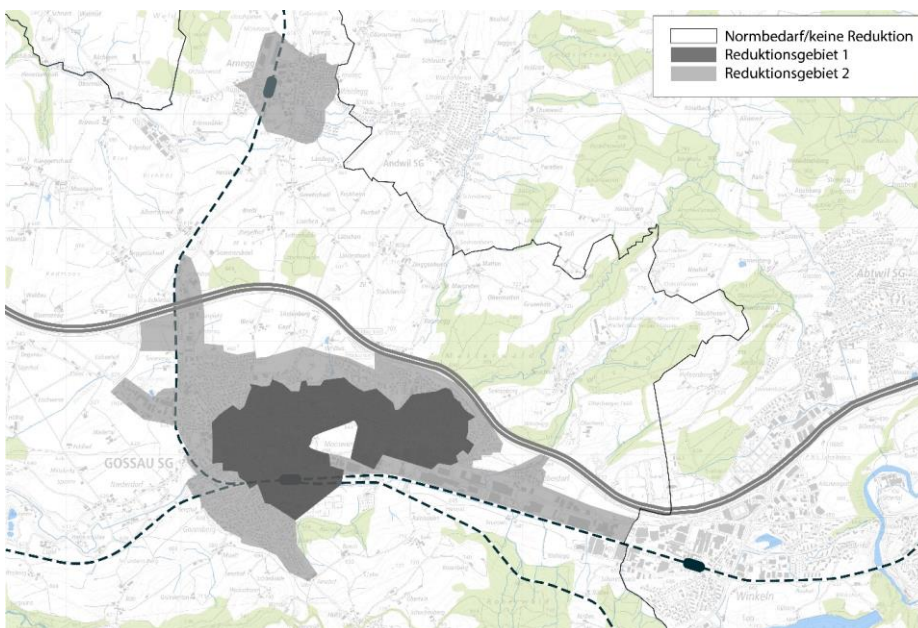


Abbildung 56: mögliches Reduktionsgebiete für Parkplatz-Erstellungspflicht (Symbolbild), (Quelle: B+S, 2021)

### Stossrichtung 4: Parkraummanagement





Das bestehende Angebot an öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder auf öffentlichem Grund wird überprüft. Kleinstanlagen sollen insbesondere zugunsten der Aufwertung des öffentlichen Raums, zur Attraktivierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie zur Minimierung von Parksuchverkehr aufgehoben oder verschoben werden. Das Angebot in bestehenden grösseren Anlagen soll i. d. R. beibehalten werden. Die Signalisation der öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen soll optimiert werden.

Die im Parkierungskonzept von 2016 festgelegte Parkraumbewirtschaftung (vgl. Raumkonzept [3]) soll aktualisiert werden, um die Nutzung des Parkraumbereichs gebietsspezifisch zu priorisieren. In dem in seiner Dimensionierung zu überprüfenden Zentrumsbereich sowie in den Arbeitsplatzgebieten wird die Nutzung des Parkraumbereichs für die Kunden von Einkaufs-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen priorisiert. In den Wohnquartieren wird dort, wo noch kein ausreichendes Parkraumbereich auf Privatgrund besteht, das Parkraumbereich auf öffentlichem Grund für die Nutzung durch die Bewohnerschaft priorisiert. Der Schutz vor Fremdparkierung wird beibehalten.

Für Bauten und Areale mit grösseren Beschäftigten- und/oder Kundenzahlen sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, von der Grundeigentümerschaft (ab einer zu definierenden Anzahl PP) ein Mobilitätskonzept mit dem Ziel der Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zur Erhebung einer Parkiergebühr für die Nutzenden einfordern zu können. Damit kann die Stadt eine der Schlüsselmassnahmen des Mobilitätsmanagements bei grösseren Bauprojekten auch verbindlich einfordern. Ebenfalls gefördert werden soll die Bündelung von kleinen Einzelanlagen in grösseren zentralen Parkierungsanlagen ("Quartierparkhäuser"). Im Fokus stehen hier grössere Neubaugebiete und die bestehende Industriezone Gossau Ost.

Es sollen zudem Grundlagen geschaffen werden, um Bauherrschaften von grösseren öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen zur monetären Parkraumbewirtschaftung und zum Anschluss an ein Parkleitsystem verpflichten zu können. In Gestaltungsplanverfahren wird eine monetäre Parkraumbewirtschaftung zwingend verankert.

#### Stossrichtung 5: Langfristige Netzergänzungen prüfen

Nach der Implementierung des GVK und nach der Umsetzung der kurz-/mittelfristigen Massnahmen (d.h. in ca. 10 Jahren) soll zusammen mit dem Kanton erneut überprüft werden, ob es ggf. zweckmässige Netzergänzungen gibt. Diese Untersuchungen sollen auf den Erkenntnissen zur Wirkung der umgesetzten Massnahmen sowie auf dem dann aktuellen Kenntnisstand der effektiven Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und den dann aktuellen Prognosen zur weiteren Entwicklung erfolgen.



## 5.4.6 Themenfeld Mobilitätsmanagement

### Unterziele Mobilitätsmanagement

- Aufbau und Bewerbung Beratungsangebot für eine neue städtische Mobilität (Umfang und Nutzung des Angebots)
- Sensibilisierung und Motivation der Bevölkerung von Gossau, Zupendler sowie Einkaufs- und Freizeitnutzende (Verkehrsteilnehmende) bezüglich angestrebtem Mobilitätsverhalten und Verhaltensänderungen (Anzahl erreichte bzw. an Veranstaltungen teilnehmende Verkehrsteilnehmende)
- Sensibilisierung von Handelsbetrieben, grossen Unternehmen sowie Schulen und Vereinen (Institutionen) bezüglich angestrebtem Mobilitätsverhalten und Schaffen für Voraussetzungen dazu (Anzahl erreichte bzw. mit Massnahmen teilnehmende Institutionen)
- Auf- und Ausbau von Sharing-Angeboten und anderer Anreize sowie Steigerung ihrer Nutzung (Umfang und Nutzung Angebote)
- Aktivitäten und im Rahmen des GVK neu entstehende Angebote zur Mobilitätsbeeinflussung kommunikativ unterstützen und begleiten (Umfang durchgeführter Aktivitäten)
- Beobachten von disruptiven Veränderungen im Mobilitätsverhalten bzw. bei Mobilitätsangeboten und notwendige Anpassungen und Reaktionen darauf frühzeitig antizipieren

### Stossrichtung 1: Mobilitätssteuerung bei Unternehmen

Um die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements und das angestrebte Mobilitätsverhalten zu fördern, soll das seitens Agglomeration bereitgestellte Beratungsangebot von «clemo» ([www.clemo.ch](http://www.clemo.ch)) bei Bauherren, grösseren Unternehmen und bei Arealentwicklungen stärker genutzt werden. Mit der Beratung sollen die Voraussetzungen für die angestrebte Mobilität einerseits bei der Quelle der Wege (v. a. Wohnorte), andererseits aber auch bei den Zielorten (Arbeits- und Einkaufsorte, Ausbildungs- und Veranstaltungsorte) gefördert werden. Insbesondere soll auch animiert werden, dass möglichst flexible Arbeitsformen (ortsunabhängiges Arbeiten) und flexible Arbeitszeiten angeboten werden. Das für die grösseren Nutzenden kostenlos verfügbare Beratungsangebot von clemo wird durch die Stadt aktiv beworben. Für kleinere Projekte, die aufgrund ihrer fehlenden Grösse nicht vom Standardangebot abgedeckt werden, finanziert die Stadt Gossau in begründeten Fällen die Beratung direkt.

### Stossrichtung 2: Sharing-Angebote

Sharing-Angebote (CarSharing, Bike-Sharing, Scooter-Sharing, Cargobike-Sharing), erhöhen die Attraktivität für die Bevölkerung von Gossau, Alternativen zum eigenen Auto zu nutzen. Die hier bereits bestehenden Angebote sollen deutlich weiterentwickelt und ausgebaut werden (sowohl Anzahl Fahrzeuge als auch Standorte). Das Entstehen von Sharing-Angeboten soll auch im Rahmen von Baubewilligungsprozessen gefördert werden. Bestehende Angebote sollen online einfacher und schneller auffindbar sein resp. mehr beworben werden, um deren Nutzung verbessern zu können.

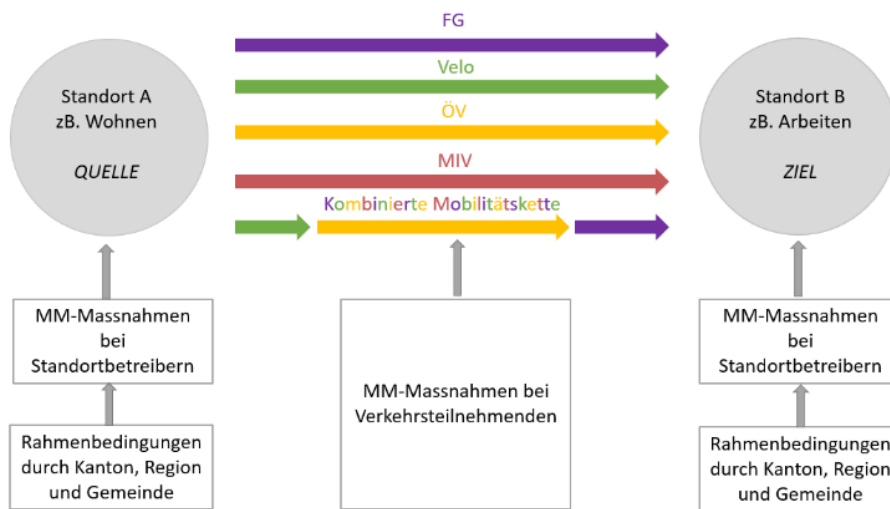
### Stossrichtung 3: Mobilitätskampagne

Die angestrebte verkehrliche Entwicklung sowie neu entstehende bzw. geschaffene Anreize und Infrastrukturangebote zur Mobilitätsbeeinflussung im Rahmen des GVK



Gossau sollen durch eine mindestens 3 Jahre dauernde Mobilitätskampagne mit verschiedensten Kampagnenelementen kommunikativ unterstützt und begleitet werden. Diese soll auf die verstärkte Nutzung von Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlichem Verkehr sowie auf einen optimierten Einsatz des motorisierten Individualverkehrs fokussieren. Gefördert werden sollen nicht zuletzt auch kurze Wege, z. B. mit einem zusammen mit dem lokalen Gewerbe realisierten Kampagnenelement "Einkaufen in Gossau". Neben den angestrebten Umsteigeschritten sollen auch Verkehrsteilnehmende, die bereits die gewünschte Verkehrsmittelnutzung zeigen, in ihrem Verhalten bestätigt werden.

Gute Beispiele von umgesetzten Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden im Rahmen der Kampagne als Best-Practice-Beispiele aufgearbeitet und bekannt gemacht. Die Stadtverwaltung von Gossau übernimmt dabei eine Vorbildrolle.



*Ziel: Beeinflussung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsmittelwahl, Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr*

Abbildung 57: Zusammenspiel und Wirkung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements (Quelle: B+S, 2021)

#### Stossrichtung 4: Mobilitätsdienste

Um den Paketzustellverkehr zu reduzieren, sollen dezentrale Abholstationen (und künftig möglichst auch Abgabestationen) eingerichtet werden.

Des Weiteren ermöglichen «Heimlieferdienste», dass man nicht zwingend mit dem Auto einkaufen gehen muss, sondern sich die eingekauften Waren einfach nach Hause liefern lassen kann (u.a. auch für ältere Einwohnende interessant).

Wesentlich für das hohe MIV-Aufkommen in den Spitzenstunden ist u.a., dass der Besetzungsgrad der Fahrzeuge im Pendlerverkehr sehr tief ist – meistens sitzt nur 1 Person in einem Auto. Um den Besetzungsgrad zu erhöhen und damit zusätzliche Reserven im Strassennetz zu schaffen, soll sich die Stadt Gossau – ggf. in Zusammenarbeit mit den grossen Arbeitgebern der Stadt – für die Initialisierung einer Car-Pooling-App engagieren.

Ein weiteres Augenmerk ist auf den Umgang mit Elterntaxis zu richten: Mit einer umfassenden Informationskampagne und betrieblichen Massnahmen in den Schul-



hausumfeldern soll die Anzahl Elterntaxis (und damit die Anzahl MIV-Fahrten) reduziert und den Kindern ermöglicht werden, möglichst selbständig zur Schule gehen zu können.

Für wiederkehrende Themen (z. B. Info für Zuziehende, Vorgaben für Veranstaltungen, Standards bei Baustellen) erarbeitet die Stadt ausserdem geeignete Informationsmaterialien und gibt diese an die Zielgruppen ab.

#### Stossrichtung 5: Wandel der Mobilität aktiv begleiten

Im Bereich der Mobilität ist derzeit vieles im Wandel, aber vieles davon auch noch nicht wirklich greifbar resp. bezüglich der Auswirkungen und / oder bezüglich des Zeithorizonts noch sehr diffus (z.B. «autonomes Fahren»). Wichtig ist deshalb, nebst allen Tätigkeiten für die Umsetzung der vorab genannten Stossrichtungen, diesen Wandel kontinuierlich zu beobachten und zu prüfen, was die laufenden Veränderungen auf das Gesamtverkehrssystem von Gossau für einen Einfluss haben (disruptive Veränderungen). Durch eine aktive Begleitung dieser Veränderungen, können die sich daraus ergebenden Chancen und Risiken bestmöglich aufgefangen werden.



## 5.5 Umsetzung / weiteres Vorgehen

---

### 5.5.1 Behördenverbindlichkeit

Die Mobilitätsstrategie wird durch den Beschluss des Stadtrats und des Stadtparlaments ein für die Exekutive und die Verwaltung verbindliches Instrument. Gleichzeitig beinhaltet die Mobilitätsstrategie erste Handlungsanweisungen an die mit der Umsetzung beauftragte Verwaltung. Sämtliche Beschlüsse, Entscheide und Tätigkeiten sind kongruent mit den Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie zu vollziehen.

Die Mobilitätsstrategie zeigt zudem der Bevölkerung von Gossau die angestrebte Entwicklung des Mobilitätsverhaltens auf.

### 5.5.2 Weiteres Vorgehen und Umsetzung

Nach der Verabschiedung der Mobilitätsstrategie durch den Stadtrat und das Parlament werden im Gesamtverkehrskonzept (GVK) der Stadt Gossau Teilstrategien und Massnahmenansätze zur Umsetzung der einzelnen Ziele und Stossrichtungen definiert. Falls notwendig, können einzelne Elemente der Mobilitätsstrategie in diesem Zusammenhang auf neu gewonnenen Erkenntnissen abgestimmt und angepasst werden. An den übergeordneten Zielsetzungen und Grundsätzen wird jedoch festgehalten.

Für die Umsetzung des gesamten GVK ist im Grundsatz die Stadtverwaltung der Stadt Gossau, vorwiegend das Tiefbauamt, zuständig. Einzelne Massnahmen werden in der Zuständigkeit des Kantons St. Gallen (Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr) fallen. Bei diesen Massnahmen wird ein aktiver Einbezug der zuständigen städtischen Verwaltungseinheiten erwartet. Vorbehalten bleiben Zustimmungen aufgrund von ordentlichen Verfahren (Vergaberecht, Kreditbewilligung, Abstimmungen usw.)