
Gutachten

17. November 2022

Erweiterung Begegnungszone Bahnhof

Strittmatter Partner AG

Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43

info@strittmatter-partner.ch
www.strittmatter-partner.ch

Projektleitung

Balz Bodenmann

dipl. Arch. ETH SIA | Arch. REG A
dipl. Raumplaner NDS ETH
Raumplaner FSU | Dr. sc. ETH

Fachbearbeitung

Andrin Csiba

MSc ETH Raumentwicklung & Infrastruktursysteme

Alessandra Visconti

BSc FH in Raumplanung

430/028/800/300/Begegnungszone_Bus-
hof_221117.docx

Inhaltsverzeichnis

Stadt Gossau

Erweiterung Begegnungszone Bahnhof

Gutachten

1	Einleitung	4
1.1	Anlass	4
1.2	Planungsgebiet	4
1.3	Auftrag	5
1.4	Zielsetzung	5
2	Grundlagen Analyse	6
2.1	Grundlagen	6
2.2	Weitere Grundlagen	7
2.3	Analyse	9
3	Massnahmen	13
3.1	Grundsätze	13
3.2	Verkehrsrechtliche Massnahmen	13
3.3	Gestalterische Massnahmen	15
3.4	Auswirkungen	15
4	Umsetzung	16
4.1	Zielerreichung	16
4.2	Antrag auf Bewilligung	16
	Anhang	17

1 Einleitung

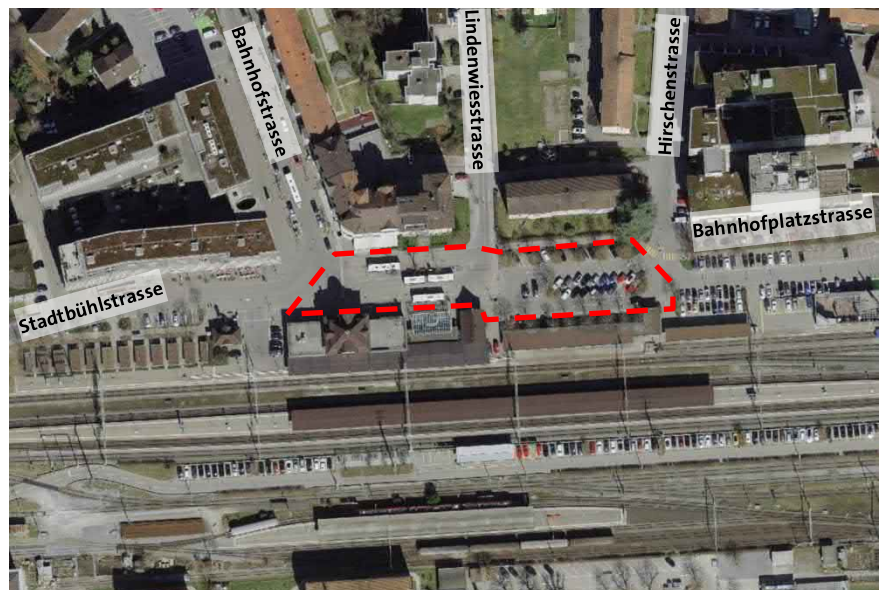
1.1 Anlass

In Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofplatzes der Stadt Gossau SG und der einhergehenden Realisierung des Bushofs auf dem Bahnhofplatz soll die bestehende Begegnungszone Richtung Osten erweitert werden. Die bestehenden Parkplätze zwischen der Lindenwiesstrasse und der Hirschenstrasse werden mit dem Neubau des Bushofs aufgehoben. Für den motorisierten Individualverkehr soll das Befahren neu auch hier verboten werden. Mit der Erweiterung der Begegnungszone und der implizierten Geschwindigkeitsreduktion soll eine nachhaltige städtische Mobilität angestrebt werden. Eine Erweiterung der Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz Gossau eignet sich aufgrund der Nutzungsmischung gut, um die verschiedenen Bedürfnisse von Bahnreisenden und Busfahrenden sowie ansässigen Dienstleistungsbetrieben zu koordinieren und somit Konflikte zu entflechten.

1.2 Planungsgebiet

Innerhalb der Abgrenzung wird das Planungsgebiet auf seine Eignung zur Erweiterung einer Begegnungszone untersucht. Westlich des Planungsgebietes auf der Stadtbühlstrasse und der Bahnhofstrasse besteht bereits eine Begegnungszone. Das Gebiet liegt direkt am Bahnhof und weist neben diversen Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschossen auch Wohnnutzungen in den oberen Stockwerken auf.

Abb. 1 Situationsplan Orthofoto mit Abgrenzung des Planungsgebietes (rot), Geoportal, September 2022



1.3 Auftrag

Die Strittmatter Partner AG wurde von der Stadt Gossau SG beauftragt, das gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen erforderliche Gutachten auszuarbeiten.

1.4 Zielsetzung

Mit der Erweiterung der Begegnungszone sollen namentlich die subjektive und objektive Verkehrssicherheit verbessert sowie mögliche Nutzungskonflikte entflechtet werden.

2 Grundlagen | Analyse

2.1 Grundlagen

2.1.1 Stadtentwicklungskonzept

Das Stadtentwicklungskonzept von 2016 sieht vor, den Bahnhof als städtisches Eingangstor attraktiv zu gestalten und ihn als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln aufzuwerten.

2.1.2 Zonenplan

Gemäss Zonenplan wird das Planungsgebiet von Wohn-Gewerbezone WG3 und Kernzone K4 umgeben.

Abb. 2 Ausschnitt Zonenplan mit Planungsgebiet (rot), Geoportal, September 2022

-  Wohnzone WE
-  Wohnzone W4
-  Wohn-Gewerbezone WG3
-  Industriezone I
-  Kernzone K4
-  Zone für öff. Bauten/Anlagen OeBA
-  Grünzone G

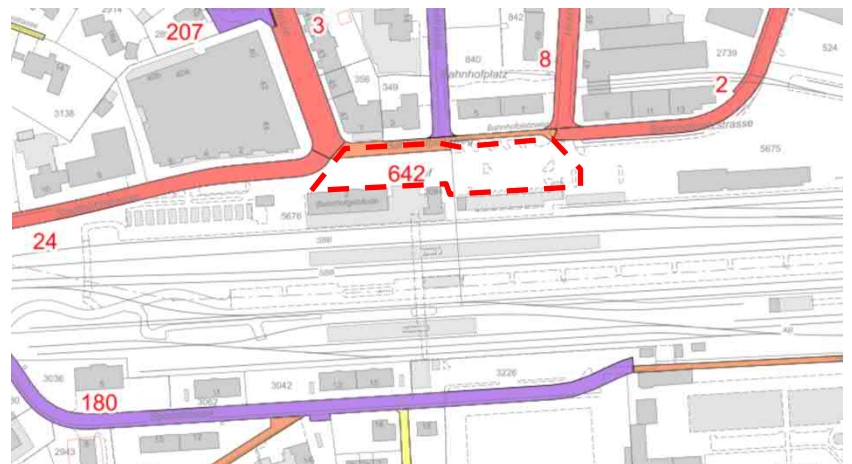


2.1.3 Gemeindestrassenplan

Das Planungsgebiet wird über Gemeindestrassen 1. und 2. Klasse erschlossen. Über den Bahnhofplatz verläuft ein Weg 1. Klasse.

Abb. 3 Ausschnitt Strassenklassierung mit Planungsgebiet (rot), Geoportal, September 2022

-  Gemeindestrasse 1. Klasse
-  Gemeindestrasse 2. Klasse
-  Gemeindestrasse 3. Klasse
-  Weg 1. Klasse



2.2 Weitere Grundlagen

Abb. 4 Situationsplan mit den polizeilich registrierten Unfällen der letzten drei Jahre (Quelle: Kapo, 14.10.2022)

Unfallsschwere

Unfall mit:

- Getöteten U_(G)
- Schwerverletzten U_(SV)
- △ Leichtverletzten U_(LV)
- ausschl. Sachschaden U_(SS)

Unfalltyp

- 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- 2 Auffahrunfall
- 3 Abbiegeunfall
- 4 Einbiegeunfall
- 5 Überqueren der Fahrbahn
- 6 Frontalkollision
- 7 Parkierunfall
- 8 Fussgängerunfall
- 9 Tierunfall
- 00 Andere

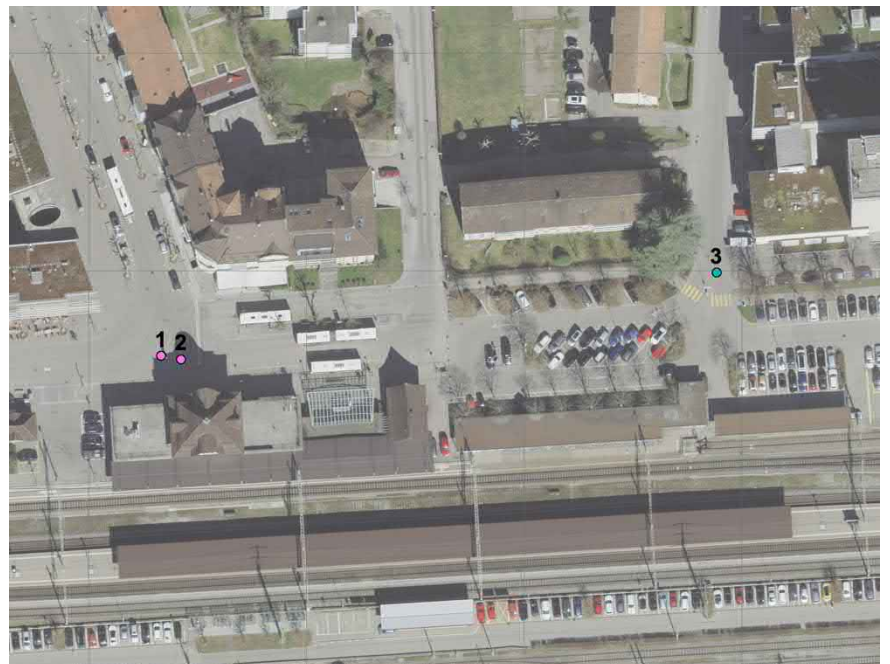
2.1.4 Rechtsgrundlagen

Die rechtlichen Grundlagen sind im Anhang A1 dargelegt. Dies betrifft insbesondere folgende Rechtsgrundlagen:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01)
- Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)
- Bundesgerichtsentscheid vom 13. Juli 2006 (2A.38/2006)

2.2.1 Unfallgeschehen

Die Kantonspolizei hat eine Übersicht mit den polizeilichen Unfällen der letzten drei Jahren (2019-2021) erstellt. Innerhalb des Projektperimeters gab es drei Unfälle mit Sachschaden. Zwei davon waren Selbstunfälle. Der Bahnhofplatz kann aufgrund der wenigen und ausschliesslich leichten Unfällen objektiv als sicher betrachtet werden.



2.2.2 Lärmgutachten

Die Firma Brauneroth AG erstellte am 29. September 2022 ein Lärmgutachten bezüglich Industrie- und Gewerbelärm nach den gesetzlichen Vorgaben

der Lärmschutzverordnung LSV für die Parzelle Nr. 5675 beim Bahnhof (Anhang A2).

Unter dem Kapitel «Fahrten auf Areal», wurden die Fahrten des aktuellen Fahrplans 2022 aufgenommen. Im Berechnungsmodell wurden die Zu- und Abfahrten auf dem Betriebsgelände des Bushofs mit einer bewegten Punktquelle modelliert. Dabei wurde die Geschwindigkeit auf 20 km/h angesetzt.

Aufgrund dieses Berechnungsmodells kann festgehalten werden, dass das Verkehrsregime im Projektperimeter bereits heute auf eine Geschwindigkeit von 20km/h ausgerichtet ist.

Das Lärmgutachten hält fest, dass unter Berücksichtigung des aktuellen Betriebs, sowie den zusätzlichen Reservehaltestellen und mit den eingesetzten Emissionswerten die Planungswerte eingehalten werden können.

2.2.3 Geschwindigkeitsverhalten

Für das Gutachten wurde auf eine Geschwindigkeitsmessung innerhalb des Projektperimeters verzichtet, da es sich ausschliesslich um Geschwindigkeiten auf dem Niveau von Parkplätzen handelt.

2.2.4 Geschwindigkeitsbeschränkungen Tempo 30 und Tempo 20

Tempo 30

Die Temporeduktion auf 30km/h bezweckt eine wesentlich verbesserte Verkehrssicherheit, höhere Aufenthaltsqualität im Strassenraum sowie geringerer Flächenbedarf für den MIV. In der Tempo30-Zone behalten Fahrzeuge weiterhin den Vortritt, in der ganzen Zone gelten Rechtsvortritte und der Fussverkehr darf überall queren – d.h. benötigt nicht zwingend einen Fussgängerstreifen.

Tempo 20

Tempo 20-Zonen, auch Begegnungszone genannt, legen die Höchstgeschwindigkeit auf 20km/h fest. Die Begegnungszone bezweckt mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität und mehr Bewegungsfreiraum im Strassenraum. In dieser Zone ist die gesamte Verkehrsfläche als Mischverkehrsfläche zu gestalten.

Die Begegnungszonen dienen als Verkehrsberuhigung, Steigerung der Aufenthaltsqualität und ermöglichen dem Langsamverkehr den Vortritt. Die Anwendung findet deshalb oft in Wohnquartieren, in Schularealen, im Umfeld von Bahnhöfen und in Innenstädten mit hohen Fussverkehrsfrequenzen statt.

Damit das flächige Queren auf dem Bushof Gossau unterstützt werden kann, wird eine Begegnungszone angestrebt.

2.3 Analyse

2.3.1 Ist-Zustand Bahnhofplatz

Der bestehende Bushof am Bahnhof Gossau SG wurde in den 90er-Jahren erstellt und für vier Busse ausgelegt. Heute stehen teilweise sechs Busse gleichzeitig am Bushof. Zu Stosszeiten herrscht reger Publikumsverkehr und der Bahnhofplatz ist überfüllt, was die Orientierung für Ortsunkundige erschwert. Der Stadtrat hat im August 2010 die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität ratifiziert. Diese gewährleisten die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und die Bereitstellung eines attraktiven ÖV-Angebots. Mit der geplanten Erweiterung der Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz und dem Bau des neuen Bushofs entwickelt sich der Bahnhof Gossau SG zweckmässig in die angestrebte Richtung.

Abbildung 4 zeigt die bestehende Bahnhofsumgebung und die Verkehrsbezüge am Bahnhof Gossau SG. Der Busbetrieb konzentriert sich heute auf den westlichen Bahnhofplatz, welcher für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht befahrbar ist. Entlang der Bahnhofstrasse und der Stadtbühlstrasse besteht bereits eine Begegnungszone. Auf dem östlichen Bahnhofplatz befinden sich aktuell Parkplätze für den MIV.

Abb. 5 Bestehende Bahnhofsumgebung und Verkehrsbezüge, Stadt Gossau

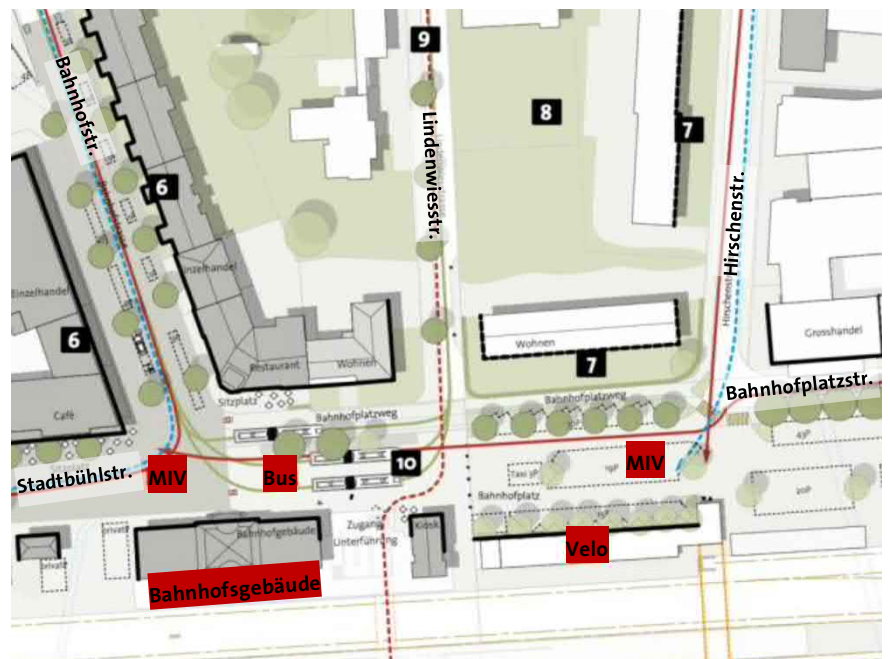


Abb. 6 Ecke Bahnhofstrasse/Stadtbühlstrasse mit Blick Richtung Bahnhofplatz und heutigem Bushof, Google, Oktober 2013



Abb. 7 Ecke Hirschenstrasse/Bahnhofplatzstrasse mit Blick Richtung Parkplatz, Google, Oktober 2013



2.3.2 Soll-Zustand Bahnhofplatz

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes greift die vom Stadtrat formulierten Ziele auf und forciert die Weiterentwicklung und Belebung des Bahnhofs Gossau SG. Dazu sollen auch die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus komfortabler gestaltet werden.

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird der bestehende Busperon zurückgebaut, wodurch der Bahnhofplatz freigespielt wird und neu gestaltet werden kann. Somit steht der Bahnhofplatz zu einem grossen Teil dem Fussverkehr zur Verfügung. Die heutigen Autoparkplätze im Osten des Bahnhofplatzes und die Taxistellplätze werden aufgelöst beziehungsweise verlagert, um Platz für den Neubau des Bushofs zu schaffen. Das Parkplatzangebot

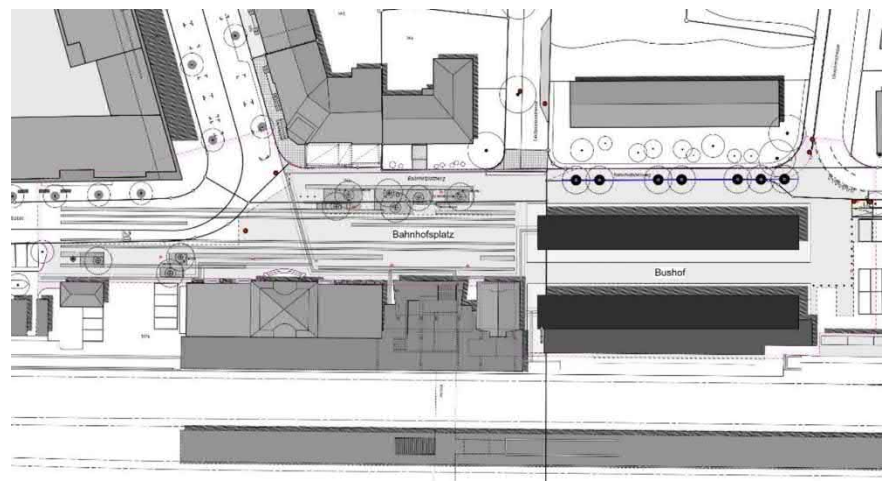
am Bahnhof reduziert sich um 45 Parkplätze. Diese können aber mit den bereits jetzt vorhandenen 82 öffentlich zugänglichen Parkplätzen im Untergeschoss der bestehenden Überbauung «Perron 3» teilweise kompensiert werden.

Das neue Verkehrskonzept muss die Belange der Busbetriebe (Bus-Zu- und Wegfahrten) sowie diejenigen des Fussverkehrs (Platzwirkung, Orientierung, Behindertengerechtigkeit) erfüllen. Mit Tempo 20 in der Begegnungszone ist der Fussverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr auf dem gesamten Bahnhofplatz vortrittsberechtig. Zudem wird mit der Erweiterung der Begegnungszone den vielfältigen Querbeziehungen des Fussverkehrs auf dem Bahnhofplatz gerecht.

Abb. 8 Situation neuer Bushof mit Haltekannten, Stadt Gossau

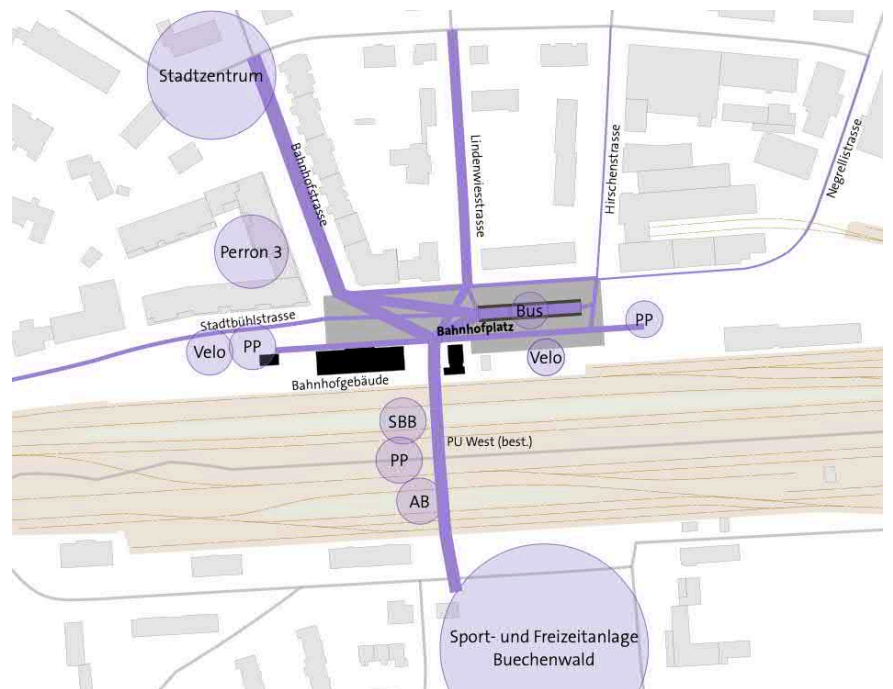


Abb. 9 Situation neuer Bahnhofplatz und neuer Bushof, Stadt Gossau



In Abbildung 9 ist die Fussgängerführung schematisch skizziert. Die Zufussgehenden können auf dem Bahnhofplatz frei zirkulieren. Die Platzfläche ermöglicht klare visuelle Beziehungen zwischen den Orientierungspunkten. Die umliegenden Ziele sind direkt, barrierefrei und sicher miteinander verbunden. Der Wartebereich am Bushof ist von den Zirkulationsflächen der Busse physisch abgetrennt, was sowohl die Sicherheit als auch die Orientierung erhöht.

Abb. 10 Schematische Fussgängerführung, Stadt Gossau



3 Massnahmen

3.1 Grundsätze

Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der Erweiterung der Begegnungszone soll dem Fussverkehr mit seinen vielfältigen Querbeziehungen gerecht werden (Art. 22b SSV). Die Umgestaltung schafft zudem eine Platzoptik mit verbesserter Orientierung, welche den Fokus auf den Fussverkehr richtet.

Gemäss dem Merkblatt des SVI zu Begegnungszonen stehen auf Bahnhofsvorplätzen und in Geschäftsbereichen flächige Querungen und das Flanieren im Vordergrund. Zufussgehende möchten hier die Strasse oder den Platz nicht auf Umwegen queren, sondern den kürzesten Weg zwischen verschiedenen Zielen beidseits der Strasse einschlagen. Normalerweise sind die Frequenzen aller Verkehrsmittel und die Nutzerdichte wesentlich höher als in Wohnquartieren. Für den Bahnhofplatz Gossau SG trifft dies in erster Linie für den Langsamverkehr und den ÖV-Betrieb zu. Die Gestaltung des Raums hat verschiedensten Nutzungen und Ansprüchen gerecht zu werden, wobei die Einhaltung der Geschwindigkeit von 20 km/h von grosser Bedeutung ist, auch wenn der MIV-Anteil ausserordentlich klein ausfällt (aufgrund Fahrverbot MIV). Zudem ist die Unterscheidung von Fahrbereichen und Zufussgehenden vorbehaltenen Bereichen sinnvoll und zweckmässig.

3.2 Verkehrsrechtliche Massnahmen

Strassenklassierung

Im Rahmen des Gestaltungskonzeptes mit dem Neubau des Bushofs und der Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist ein einheitlicher Umgang im Planungsgebiet gefordert. So wird die Fläche des Bahnhofplatzes, welche aktuell noch nicht klassiert ist, im Rahmen eines Teilstrassenplans der Gemeindestrasse 2. Klasse zugewiesen.

Abb. 11 Teilstrassenplan, Stadt Gossau

LEGENDE

Hinweis

▨ Gemeindestrasse 1. Klasse, bestehend

▨ Gemeindestrasse 2. Klasse, bestehend

..... Kommunalen Fussweg

• • • • • Wanderweg mit Hartbelag

× × × Radweg

Festlegung

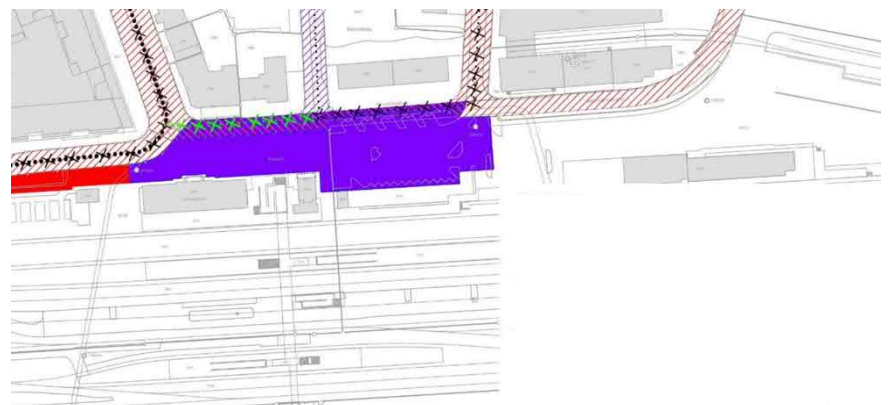
■ Gemeindestrasse 1. Klasse, Ergänzung Stadtbühlstrasse

■ Gemeindestrasse 2. Klasse

■ Gemeindegasse 1. Klasse, Umrückung in Gemeindestrasse 2. Klasse

..... Kommunalen Fussweg, neu

× × × Radweg, neu

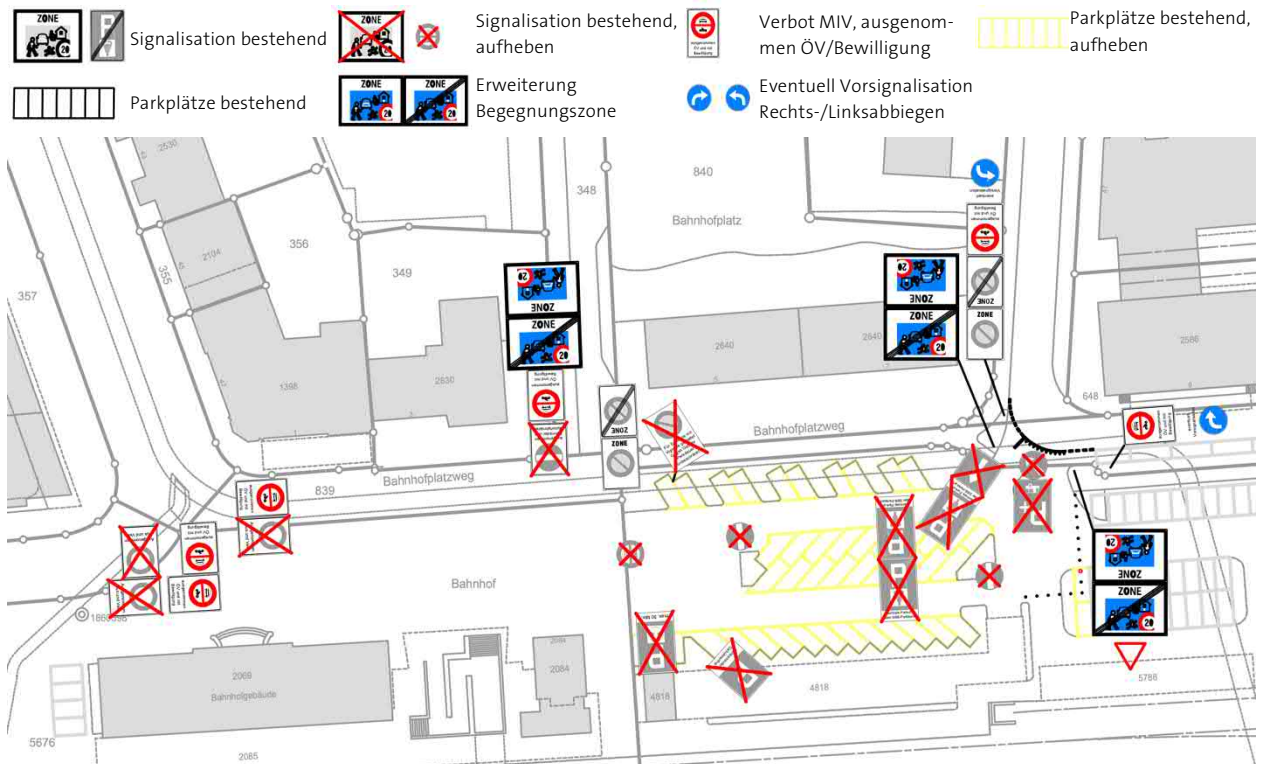


Signalisation

Für den neu klassierten Bereich gilt ein Fahrverbot für den MIV. Der Bahnhofplatz und der Bushof dürfen nur vom ÖV und zum Zweck der Anlieferung befahren werden. Die bestehende Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse und der Stadtbühlstrasse wird erweitert und umfasst neu auch den Bahnhofplatz inklusive Bushof.

Die aufzuhebende Signalisation sowie die aufzuhebenden Parkplätze wie auch die neu anzubringenden Signalisationen sind im Signalisationsplan in Abbildung 11 ersichtlich.

Abb. 12 Signalisationsplan Bushof Bahnhofplatz, Stadt Gossau



3.3 Gestalterische Massnahmen

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird der Platz neu bespielt. Der Platz wird einheitlich als «Teppich» ausgestaltet und mit Baumgruppen ergänzt. Im Bereich des heutigen Bushofs werden Baumfelder in den Belag eingeschnitten. In den bestehenden Belag wird ein Belagsmuster eingefräst und mit Gussasphalt gefüllt. Die damit geschaffene Platzsituation bietet beste Rahmenbedingungen für die geplante Erweiterung der Begegnungszone. Dem Einfahren des MIV vor den Bahnhof wird mit Belagseinlagen, Markierungen und einer geeigneten Signalisation begegnet.

3.4 Auswirkungen

Durch die Erweiterung der Begegnungszone sind bezüglich des Verkehrsflusses keine Auswirkungen auf den MIV oder den ÖV zu erwarten. Bereits heute ist das Befahren des Bahnhofplatzes durch den MIV, mit Ausnahme von An- und Ablieferungen, nicht gestattet. Der neue Bushof schafft einerseits mehr Platz für Haltekanten und eröffnet andererseits zusätzliche Zu- und Wegfahrten über die Hirschenstrasse oder die Bahnhofplatzstrasse, was eine optimierte Streckenführung der Buslinien ermöglicht.

4 Umsetzung

4.1 Zielerreichung

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die angestrebten Ziele wie die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit und die Entflechtung von möglichen Nutzungskonflikten mit den geplanten Massnahmen erreicht werden können.

4.2 Antrag auf Bewilligung

Alle Bedingungen für die Einrichtung einer Begegnungszone am Bahnhofplatz Gossau SG sind gemäss Kap. 133 erfüllt. Die gewählten Massnahmen sind auf die Situation abgestimmt. Die Bewilligung der Zone wird beantragt.

Anhang

Stadt Gossau

Erweiterung Begegnungszone Bahnhof

Gutachten

A1 Rechtsgrundlagen

A2 Lärmgutachten

A1 Rechtsgrundlagen

Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01)

Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG kann für bestimmte Strassenabschnitte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden.

Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21)

Gemäss Art. 2a SSV sind Tempo-30-Zonen auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Gemäss Art. 22a SSV kennzeichnet das Signal «Tempo-30-Zone» Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)

Gemäss eidgenössischer Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand: 1. Januar 2021) sind in einem Gutachten folgende Punkte aufzuzeigen:

- Umschreibung der Ziele der Tempo-30-Zone;
- Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strassen in der Ortschaft;
- Beurteilung der Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge zu deren Behebung;
- Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau;
- Angaben zu bestehenden und angestrebten Qualitäten als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum einschliesslich der Nutzungsansprüche;
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Überdies sind die nachfolgenden Punkte bei der Einführung von Tempo-30-Zonen zu beachten:

- Es gilt grundsätzlich die Rechtsvortrittsregelung. Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert.
- Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.
- Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind zu verdeutlichen, so dass die Wirkung eines Tores entsteht.

- Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen wie Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente nötig.
- Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr zu überprüfen.

Bundesgerichtsentscheid vom 13. Juli 2006 (2A.38/2006)

Gemäss einem Bundesgerichtsurteil vom 13. Juli 2006 müssen die entsprechenden Gutachten, gestützt auf Art. 108 SSV, begründet werden (materielle Voraussetzung). Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können demnach nur herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Um die Einführung einer Tempo-30-Zone begründen zu können, muss mindestens einer der vier Punkte aus der abschliessenden Liste zutreffen.