

# Mobilitätskonzept Walter Zoo Gossau



31. Oktober 2022  
update Version Dezember 2018 / 2021

Mobilitätslösungen  
Daniel Schöbi, dipl. Ing. ETH / SVI  
Gütschstrasse 12 | 9200 Gossau

## **INHALT**

<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b>	<b>3</b>
1.1	Einbettung - Auftrag	3
1.2	Geschichte – Ausprägung	3
1.3	Zoophilosophie	4
1.4	Rahmenbedingungen	5
1.5	Masterplan	5
1.6	Erschliessung	6
<b>2</b>	<b>ANALYSE UND ZIELSETZUNG</b>	<b>8</b>
2.1	Analyse Besucheraufkommen	8
2.2	Analyse Besucherherkunft	9
2.3	Analyse Besucherverkehr mit Alternativen	10
2.4	Analyse Verkehrserschliessung und Verkehrsaufkommen – Ist-Zustand	11
2.5	Potentiale > Zielsetzung	13
2.6	Analyse Mitarbeitende Pendlerverkehr	14
2.7	Parkierung und Verkehrsaufkommen Walter Zoo – Ausblick	15
<b>3</b>	<b>MASSNAHMEN</b>	<b>17</b>
3.1	Massnahmen im Bereich Service und Kommunikation	17
3.2	Massnahmen im Bereich Betrieb und Angebot	17
3.3	Massnahmen im Bereich FVV	18
3.4	Massnahmen im Bereich ÖV	19
3.5	Massnahmen im Bereich MIV	19
<b>4</b>	<b>MOBILITÄTSMANAGEMENT MITARBEITENDE</b>	<b>21</b>
4.1	Situation	21
4.2	Handlungsfelder	22
<b>5</b>	<b>FAZIT</b>	<b>26</b>
5.1	Erkenntnisse	26
5.2	Massnahmenmatrix und Monitoring	27
5.3	Empfehlungen für den Sondernutzungsplan	28
<b>6</b>	<b>ANHANG</b>	<b>29</b>
6.1	Variantenskizzen Erschliessung 2018	29
6.2	weitere Grundlagen 2018	32

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Einbettung - Auftrag

Der Walter Zoo zieht aufgrund seines erfolgreichen Zookonzeptes und eines breiteren Angebots immer mehr Besucher an. 2017 konnte der Zoo weitere Flächen erwerben, damit die Tiere einen grösseren Lebensraum erhalten. Als planerische Vorleistung muss der bestehende Sondernutzungsplan (SNP) überarbeitet werden sowie ein grösseres Gebiet abdecken. Mit dieser Aktualisierung erwartet die Stadt Gossau, dass Fragen der Erschliessung mittel- / langfristig diskutiert und geklärt werden. Nicht nur die Parkplatzsituation, die den steigenden Besucherzahlen nicht gewachsen ist soll betrachtet werden, sondern eine breitere Auseinandersetzung mit der Erschliessungsthematik erfolgen. Das vorliegende Mobilitätskonzept wurde von der Stadt Gossau in Auftrag gegeben um den Verwaltungsrat in diesen Fragen zu unterstützen. In zwei Workshops am 24. Mai und 16. August 2018 konnten sich die Betroffenen (Zoo, armasuisse, Regiobus und Stadt) in den Prozess einbringen. Dabei wurden die Analysen und Vorschläge diskutiert. Die Arbeitsgruppe war wie folgt zusammengesetzt:

René Haefeli, Leiter Stadtentwicklung (Leitung)  
Hans-Peter Roters, Leiter Tiefbauamt / Thomas Kämpfer, Tiefbauamt in Stellvertretung  
Dr. Karin Federer, Zoodirektorin, Walter Zoo AG  
Ernst Federer, CEO Walter Zoo AG  
Reto Mock, Verwaltungsratspräsident Walter Zoo AG  
Oberst i Gst Pascal A. Häsler, Kommandant Waffenplatz Herisau-Gossau  
Adj Uof Adrian Purtschert, Wpl Kdt Stv / BU Waffenplatz Herisau-Gossau  
Bruno Huber, Geschäftsführer Regiobus AG  
Daniel Schöbi, Mobilitätsberater Energie Schweiz, Gossau

Das Mobilitätskonzept wurde im Jahr 2020 / 2021 aufgrund der aktuellen Entwicklungen und neuen Erkenntnissen unter Mitwirkung von Karin Federer und Georg L'Homme der Stadtentwicklung Gossau ergänzt. Zudem sind Rückmeldungen aus der stadtinternen Vernehmlassung der zwischenzeitlich erarbeiteten SNP Unterlagen vom März 2021 und Stadtratsbeschluss vom Mai 2021 berücksichtigt. Das Mobilitätskonzept zeigt Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr beeinflussen. Die durch den Walter Zoo ausgelöste Mobilität manifestiert sich im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl. Mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Mobilitätsmanagementmassnahmen, die im SNP rechtsverbindlich festgelegt werden, kann das Verkehrsaufkommen reduziert und andererseits die Verkehrsmittelwahl in Richtung vermehrter Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und Fuss- und Veloverkehr (FVV) beeinflusst werden. Das Mobilitätskonzept leistet keinen Nachweis bezüglich Erschliessbarkeit, Parkplatzzahl oder Lärmimmissionen.

## 1.2 Geschichte – Ausprägung

Walter und Edith Pischl entschlossen sich 1961 nach Gossau in den Weiler Neuchlen, der rund ein Kilometer ausserhalb des Stadtgebietes liegt, zu ziehen und den „Tierli Walter“ und die Schultierschauen weiter auszubauen. Über die vergangenen Jahrzehnte ist der Zoo kontinuierlich gewachsen. Das Wachstum weist folgende Meilensteine auf:

1973	Bau «altes» Affenhaus (heutiges Reptilienhaus)
1983	Bau Heufresserstall
1986	Bau Restaurant und Tropenhaus
1993	Bau neue Schimpansenanlage
2001	Umwandlung in eine AG mit Beteiligung der Stadt Gossau
2009	Übernahme Speiserestaurant Panorama
2009	Eröffnung Tigeranlage und Oktagon
2017	Eröffnung Savannenhaus
2018	Eröffnung Löwenanlage
2019	Start Zooschule
2020	Eröffnung Igelstation



Eingangsbereich und Übersicht Walter Zoo heute

Der Zoo hat eine überregionale Ausstrahlung und wird aktuell von gegen 300'000 Besuchern pro Jahr angesteuert mit Spitzentagen von bis zu 3'500 Besuchern (siehe Kap. 2.1). Mit verschiedenen Massnahmen und Angeboten wird bereits heute versucht die Nachfrage saisonunabhängiger zu „glätten“. Im aktuellen Masterplan (siehe Kap. 1.5) Walter Zoo ist einleitend festgehalten, dass ein Zoo ein nie endendes Projekt ist, neue tiergartenbiologische Erkenntnisse und Veränderungen in der Gesellschaft zu ständigem Anpassungsbedarf und neuen Herausforderungen führen. Mittelfristig soll dabei die Fläche von 5.5 ha beinahe verdoppelt und bis 400'000 Besucher pro Jahr und bis 4'000 Besucher an Spitzentagen anziehen. Das heutige Gelände befindet sich in der Intensiverholungszone. Es ist kontinuierlich gewachsen und nach Lebensraum geordnet aufgebaut. Die weiteren Gebäude und Flächen im Weiler Neuchlen sind der Landwirtschaftszone zugewiesen.

Die verkehrliche Erschliessung der Freizeiteinrichtung ist mit einer stündlichen Busverbindung (sonntags seit kurzem halbstündlich) und der heutigen Parkplatzsituation nicht zufriedenstellend, noch weniger zukunftsfähig und kann nur durch einen grossen und personalintensiven Verkehrsdienst aufrechterhalten werden.

### 1.3 Zoophilosophie

Der Walter Zoo Gossau ist Vollmitglied der EAZA (European Association of Zoos and Aquaria). Die Mitarbeitenden betrachten ihre Schützlinge als Botschafter ihrer Artgenossen in freier Wildbahn und setzen dabei die vier grossen Aufgaben und Ziele eines modernen und wissenschaftlich geführten Zoos um:

#### 1. *Natur- und Artenschutz*

Wir möchten unsere Besuchenden dazu anregen, über die Natur und deren Lebewesen nachzudenken und selber einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Der Walter Zoo beteiligt sich an diversen Naturschutzprojekten und schafft auch für einheimische Arten Lebensräume.

#### 2. *Forschung*

Wir pflegen unsere Schützlinge mit fachlicher Kompetenz nach den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen und stellen somit sicher, dass die artspezifischen Bedürfnisse unserer Tiere befriedigt werden. Zudem ermöglichen wir Schulen und Universitäten, bei uns Forschung zu betreiben und tragen mit verschiedensten Daten zu wissenschaftlichen Projekten bei, die zum Ziel haben, den Qualitätsstandard der Zoos ständig zu erhöhen.

#### 3. *Bildung*

Unser Anliegen ist es, Wissen über Tiere und deren Lebensräume zu vermitteln. Wir möchten mit unseren Tierbegegnungen, Führungen und Schultierschauen Neugierde und positive Emotionen beim Publikum wecken und dieses für den Natur- und Tierschutz sensibilisieren. Mit Arten- und Informationstafeln vermitteln wir den Besuchenden viel Wissenswertes über unsere Tiere.

#### 4. *Erholung*

Unser Zoo bietet den Besuchenden Erholung in einer naturnahen Landschaft mit Grillstellen, Spielplätzen und Restaurants. Die Tiere haben dank den weitläufigen und gepflegten Gehegen einen artgerechten Aufenthalt im Walter Zoo.

Die Anreise zum Zoo soll bereits dieser Philosophie entsprechen und zukünftig möglichst nachhaltig und verträglich für die betroffene Gossauer Bevölkerung ausgestaltet sein.

## 1.4 Rahmenbedingungen

### *Stadt Gossau*

Ziel der städtischen Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sind ein attraktives Stadtzentrum und familienfreundliche Quartiere mit hoher Wohnqualität. Gemäss dem Stadtentwicklungskonzept von 2016 wird eine stadtverträgliche und energieeffiziente Mobilitätskultur gelebt und der motorisierte Individualverkehr soll nicht weiter anwachsen und auf den Hauptachsen kanalisiert bleiben.

Die Situation insbesondere des ruhenden Verkehrs im Bereich Walter Zoo und entlang der Neuchlenstrasse ist zu klären. Mögliche weitere Schnittstellen im Kontext Werterhalt Strasse / Kanalisation werden auf dieser Planungsstufe nicht mitberücksichtigt oder vertiefter abgeklärt.

### *Sondernutzungsplan*

Das vorliegende Konzept dient als Basis für den Sondernutzungsplan, Teilzonenplan und den kommunalen Richtplan und verfolgt in Abstimmung folgende Ziele:

- Eine für alle Verkehrsteilnehmende attraktive Erschliessung zum Walter Zoo sowie angenehme Abstellmöglichkeiten von Fahrzeugen aller Art in Abstimmung mit einem neu situierten und gestalteten Eingangsbereich
- Bevorzugte Plätze für Familien und Personen mit einem Handicap und möglichst flächen- und ressourcenschonende (Investitionen) Abstellmöglichkeiten mit guter Eingliederung der Anlagen in die Geländekammer
- Keine zusätzliche Belastung benachbarter Wohnquartiere an Besucherspizentagen durch Suchverkehr und hohe Anforderungen an die Sicherheit sind selbstverständlich
- Die Besucherentwicklung ist unter den Gesichtspunkten Verkehrsmittelwahl und zeitliche Verteilung zu betrachten. Für Spizentage sind zusätzliche, alternative Massnahmen zu prüfen. Die Kapazitätsgrenze beim Walter Zoo liegt bei maximal rund 4'000 Besuchern pro Tag.

Über das Gebiet des Walter Zoo besteht ein rechtskräftiger Überbauungsplan vom 28. Januar 2008 mit 1. Änderung vom 2. August 2016. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen und erhöhten Anforderungen an Einzonungen soll der Überbauungsplan nicht nur erweitert, sondern grundlegend überarbeitet und durch einen detaillierteren Sondernutzungsplan ersetzt werden. Massgeschneiderte Festlegungen und Vorschriften sollen zur Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und einer guten Gesamtlösung beitragen.

### *armasuisse*

Aus Sicht Waffenplatz kann in den nächsten fünf Jahren die aktuelle Lösung mit der Beanspruchung von Parkierungsflächen im Bereich des Waffenplatzes weitergeführt werden. Wegen laufender Planungen muss davon ausgegangen werden, dass dies danach nicht mehr möglich ist. Zudem ist zu beachten, dass bei Bedarf der Mobilmachungsplatz innerhalb von 48 Stunden freigeräumt wird und dann mehrere Tage nicht zur Verfügung steht. Zunehmend wird das Waffenplatzgelände von gepanzerten Fahrzeugen befahren und die Sicherheit hat immer Vorrang.

Ein Einbahnregime über die Wissholzstrasse kommt zusätzlich zu den sicherheitsrelevanten Aspekten auch aus betrieblichen Überlegungen heute und zukünftig nicht in Frage.

## 1.5 Masterplan

Die Walter Zoo AG hat gemeinsam mit einem externen Zooplaner einen Masterplan ausgearbeitet, der die mittel- bis langfristige Entwicklung und mögliche Etappierung aufzeigt. Ein Ausbau des Zoogeländes ist aus tierhalterischer, aber auch aus Besuchersicht zwingend notwendig. Mit dem erfolgten Landkauf stehen die entsprechenden Optionen offen. Folgende Grundbedürfnisse sind zentral:

- Optimierung der Tieranlagen und Ergänzung des Tierbestandes mit Vergrösserung auf rund 8 ha
- Neuorganisation der Achsen um die Attraktivität und Kinderwagen-/ Rollstuhlgängigkeit zu verbessern
- Schaffung einer neuen zentralen Eingangssituation nahe der ÖV Haltestelle und den Parkplätzen
- Verbesserung der Parkplatzsituation, die heute als limitierender und personalintensiver Faktor wahrgenommen wird.

Auch der Bereich der Tieranlagen muss erneuert werden. Anforderungen aus der Tierschutzverordnung, neue tiergartenbiologische Erkenntnisse, Veränderungen in der Gesellschaft und damit verbundene Erwartungen an die Tierhaltung sowie der laufende Erneuerungsbedarf in einem Zoo führen zu einem stetigen Wandel der Bedürfnisse. Durch die Erweiterung in Richtung Nordost werden Ausweichflächen für die Tiere geschaffen, deren Anlagen umgebaut werden müssen und neue Flächen für die Vergrößerung bestehender Tieranlagen dazu gewonnen.

Es wurde ein Masterplan erarbeitet, in welchem die bestehende Infrastruktur analysiert und das Potential des Zoos aufgezeigt wird. Der Masterplan zeigt auf, welche baulichen Veränderungen vorgenommen werden müssen, um den heutigen Anforderungen der Tierhaltung gerecht zu werden sowie die Erschliessung und Parkierung auf dem eigenen Areal zu regeln. Es werden Veränderungen in der Besucherinfrastruktur angestrebt, um den Bedürfnissen der Besuchenden zu entsprechen (z. B. Gastronomie, WC-Anlagen, Wegverbindungen, Kinderwagen- und Rollstuhlgängigkeit etc.). Die Hauptwege für die Besuchenden sind heute nicht überall rollstuhlgängig.

## 1.6 Erschliessung

Seit vielen Jahren ist die Erschliessungs- und Parkierungssituation des Walter Zoos unbefriedigend. Heute besitzt der Zoo 145 eigene Parkplätze, genutzt werden je nach Besucheraufkommen Total bis zu 595 Parkplätze in der Umgebung. Um den Eingangsbereich neu gestalten zu können, ist eine Erweiterung in Richtung Südwest nötig, da einerseits der Eingangsbereich verlegt werden muss, um rollstuhlfreundliche Hauptwege zu ermöglichen und andererseits um eine betriebsinterne Parkierungslösung nahe des Besuchereingangs anzubieten. Die zukünftige Bushaltestelle und attraktive und grosszügige Abstellmöglichkeiten für Velos sollen sich direkt beim Besuchereingang befinden. Dieser Bereich wird direkt an einen Geh- und Radweg angeschlossen. Die Parkierungslösung für den motorisierten Verkehr beinhaltet den Bau einer Tiefgarage. Für Cars und Grossfahrzeuge werden oberirdische Abstellflächen bereitgestellt. Die Cars können die Buswendeschleife nutzen.

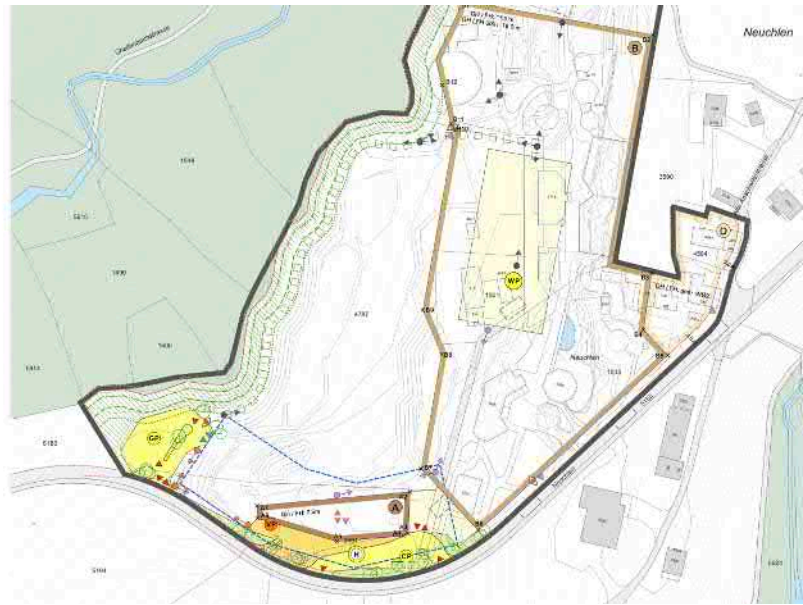


Ausschnitt Masterplan 2040 mit Themenbereichen und neuer Eingangssituation / PP (vetschpartner, 2020)

	Zw./Übergang mit besonderer Verkehr	Art. 11
	Zwischenplanar Verkehr	Art. 11
	Kugelrad mit besonderer Verkehr	Art. 11
	Bahnweg	Art. 11
	Erreichungsbereich des Busses	Art. 12
	Erreichungsbereich des motorisierten Verkehrs	Art. 12
	Erreichungsbereich Fuß- u. Veloverkehr	Art. 13
	Hausen - Übergang Besucher	Art. 13
	Nachbau - Übergang Besucher	Art. 13
	Häkel- u. Ska	Art. 14
	Wasserstraßen	Art. 15
	Bahnweg - Teilgasse	Art. 16
	Zw. Übergang - Teilgasse	Art. 16
	Ökostromversorgung (PV, Windkraft, Wasserkraft, Kleinwasserkraft)	Art. 17
	Carsharing	Art. 17
	Reinigungsgrund Flanierung	Art. 17
	Reinigungsgrund Fußweg Besucher	Art. 19
	Reinigungsgrund	Art. 19
	Reinigungsgrund Müllabfuhr	Art. 19
	Wegspalte	Art. 20
	Einzelverkehr	Art. 21
	Güterverkehr	Art. 22
	Bahnweg	Art. 23
	Bahnweg	Art. 24

<b>Hinweise</b>	
	Baum bestehend aus einem Plangebiet, gerades AV - Daten
	Baum bestehend aus einem Plangebiet, gerades AV - Daten
	Verkehrsmittel, bestehend, gerades AV - Daten
	Bahnweg
	Kontaktpunkt
	Stromversorgungs- u. Wasser- und Abwasser (D. Klasse 1.0 m, D. Klasse 4.0 m)
	Stichtag, gerades Datum (Stand: 20.10.2022, F. Preisig AG)



Ausschnitt Sondernutzungsplan Walter Zoo (err, 7.10.2022)

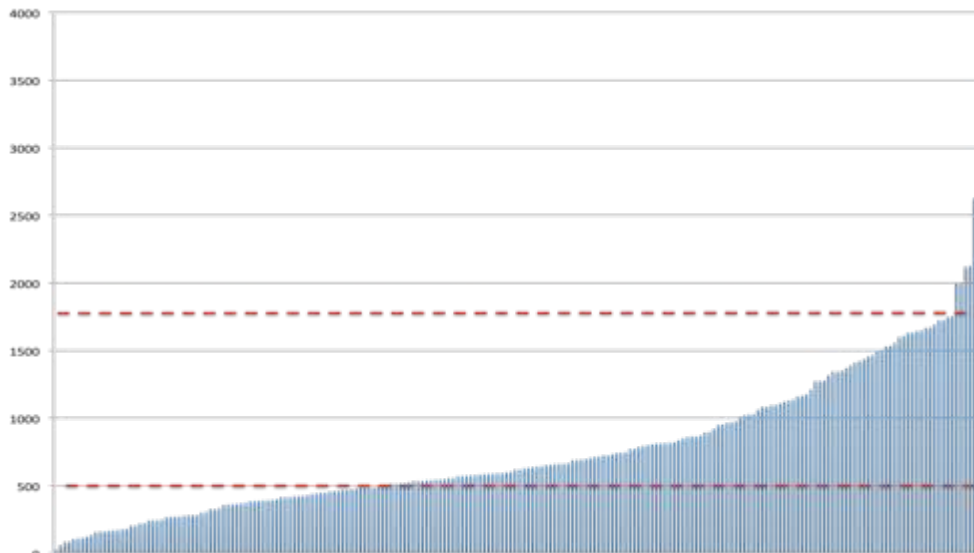


Erschliessung Walter Zoo - Situation Strassenbau (PREISIG AG, 2022)

## 2 Analyse und Zielsetzung

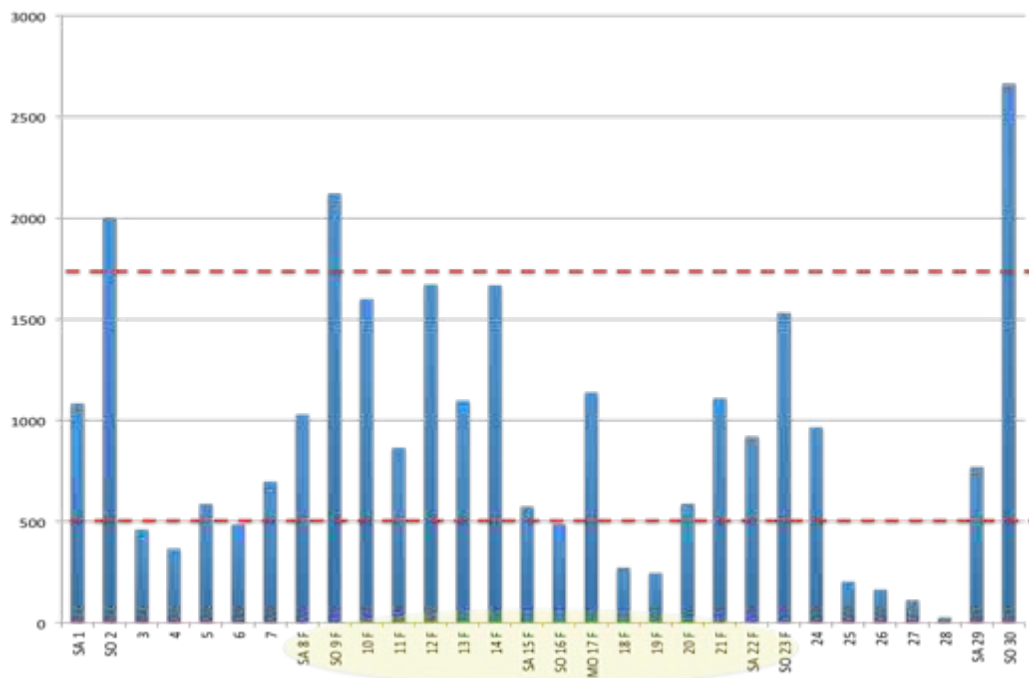
### 2.1 Analyse Besucheraufkommen

Die Erfassung der Besucher (inkl. Postleitzahl) am Zooeingang vom April bis Oktober 2017 ermöglichte untenstehende Auswertungen, die als Grundlage für eine fundierte Diskussion und Massnahmenplanung konsistent sind. Es zeigt sich, dass die Besucherzahl pro Tag in 95 % der Fälle bis 1'800 Personen beträgt. Nur an ganz wenigen Tagen sind heute 2'000 und mehr Besucher im Zoo.

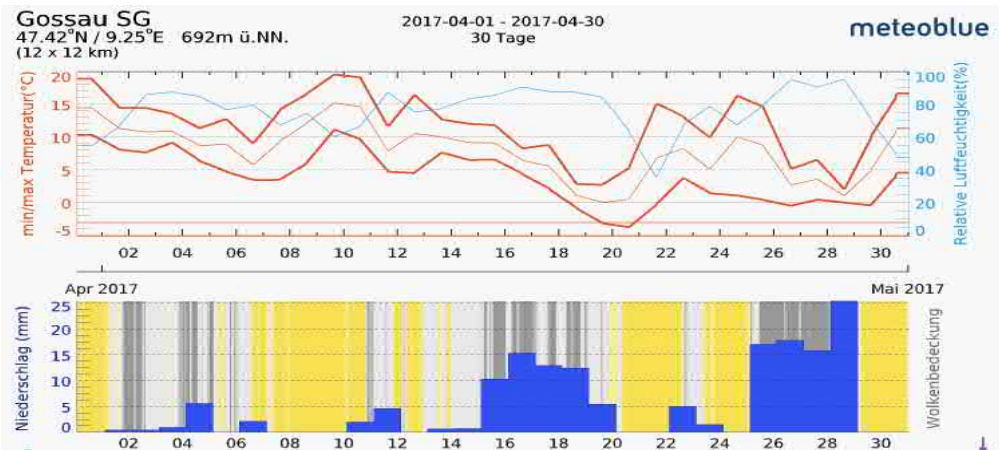


Besucheraufkommen pro Tag April bis Oktober 2017; aufsteigend sortiert

Wenn wir den Monat April 2017 etwas genauer betrachten, fällt das höhere Besucheraufkommen an den Wochenenden, Ostern und während der Frühlingsferien stark auf. Zudem ist das Besucheraufkommen stark wetterabhängig, wie der Vergleich mit den nachstehenden Wetterdaten zeigt. Offensichtlich ist dabei, dass insbesondere an Sonntagen 2'000 und mehr Eintritte verzeichnet werden.

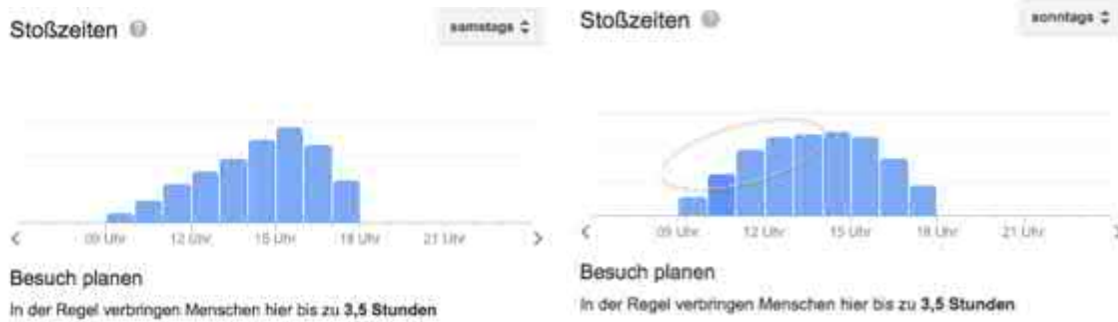


Besucheraufkommen im April 2017; Frühlingsferien Kt. SG 8.-23. April, Ostern 16. April



Wetterdaten Gossau SG April 2017 (Quelle; meteoblue) Auffallend der Besucherrückgang in der kühlen und regnerischen Schlechtwetterphase vom 25. – 28. April

Der Zoo ist normalerweise täglich von 9- 17/18 Uhr geöffnet, Auswertungen auf Google Analytics zeigen, dass die tageszeitliche Verteilung - beispielsweise durch Zusatzangebote wie Kombiticket mit Sonntagsbrunch - beeinflusst werden kann.



Besucheraufkommen im Tagesgang; Vergleich samstags / sonntags (Quelle: google analytics)

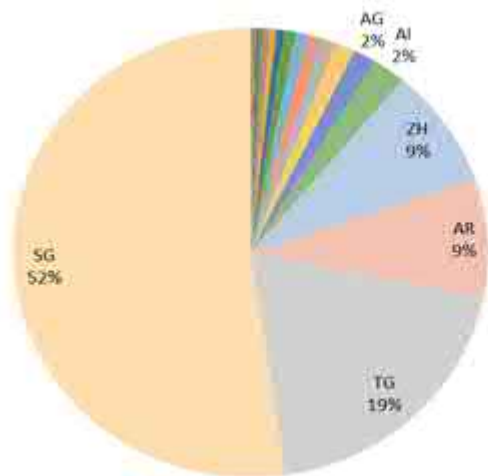
## 2.2 Analyse Besucherherkunft

Die Darstellung der Wohnorte der Besucher zeigt das grosse Einzugsgebiet des Walter Zoo und die Grösse der Kreise die grobe Anzahl Besucher.



Besucherherkunft ohne Vorarlberg / Deutschland

Die Auswertung zeigt auch, dass mehr als 80 % der Besucher aus den Kantonen St.Gallen, Thurgau und Appenzell Inner- und Ausserroden anreisen.



Besucherherkunft nach Kantone

### 2.3 Analyse Besucherverkehr mit Alternativen

Leider wurde nur die PLZ des Wohnortes der Besucher und nicht auch die Verkehrsmittelwahl und Adresse erfasst, somit kann keine vollständige Analyse vorgenommen werden. Durchgeführt werden konnte ein Routing aller Wege von 578 Wohngemeinden zum Standort Walter Zoo mit einem Verkehrsmittelvergleich der Anreise für MIV, Velo und ÖV mit Referenz Ankunftszeit 11 Uhr und Reisezeitvergleich. Diese Auswertungen und Analysen wurden mit Hilfe eines im Rahmen eines INTERREG Projektes entwickelten Tools vorgenommen. Die durchschnittliche Anreiseweglänge liegt bei 38.5 km und einer Anreisezeit per Auto mit 46 Minuten. Öffentliche Verkehrsmittel wurden dann als Alternative zur Anreise mit dem PKW gewertet, wenn folgende Annahmen zutreffen:

- die Anreise mit dem ÖV (Tür zu Tür) ist maximal 30 % länger als bei der Anreise mit dem PKW
- Die Fahrzeit im ÖV (eine Richtung) ist maximal 30 Minuten länger als mit dem PKW
- Maximal sind 2 Umsteigevorgänge für die An- oder Rückfahrt akzeptabel

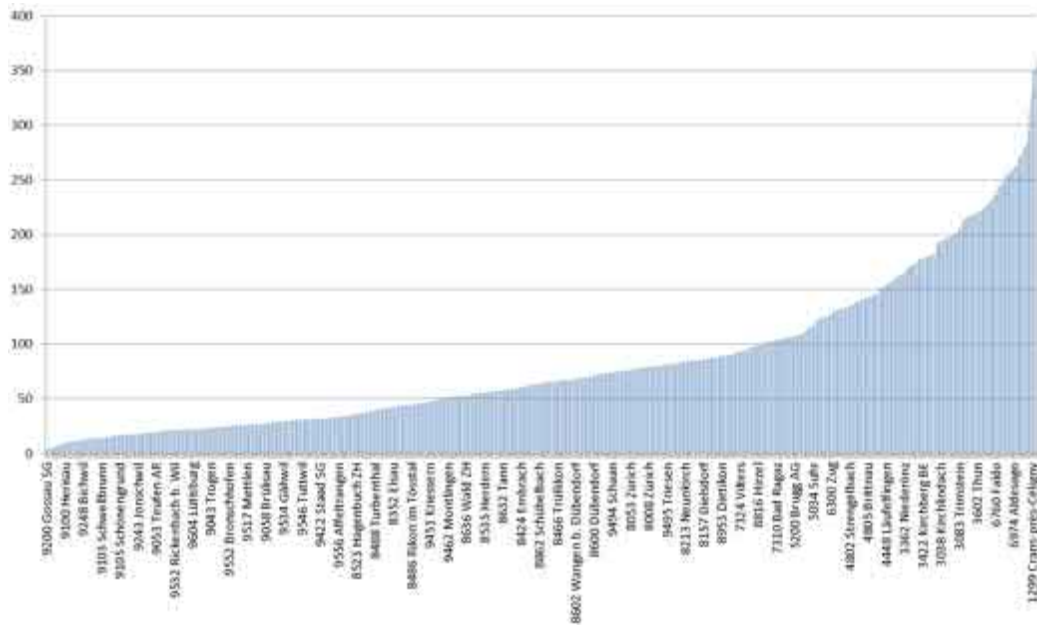
In diesem Fall liegt für 289 Gemeinden oder rund 41 % der Besucher eine ÖV Alternative vor. Ein realistischeres Verkehrsverhalten liegt bei „verschärfteren“ Kriterien mit folgenden Annahmen vor:

- Die Fahrzeit im ÖV (eine Richtung) ist maximal 15 Minuten länger als mit dem PKW
- Maximal sind 1 Umsteigevorgang für die An- oder Rückfahrt akzeptabel

In diesem Fall besteht für 80 Gemeinden und 21 % der Besucher eine ÖV Alternative. Zu beachten ist dabei, dass aufgrund der fehlenden Datengrundlage keine exakte wohnortsspezifische Auswertung vorgenommen werden konnte und bei Freizeitwegen insbesondere bei Familien das Auto als Verkehrsmittel eine hohe Priorität und hohen Komfortstandard genießt.



Anreisewegspinne der Besucher auf der Strasse



Anreiseweglänge der Besucher nach PLZ / Gemeinde (km)

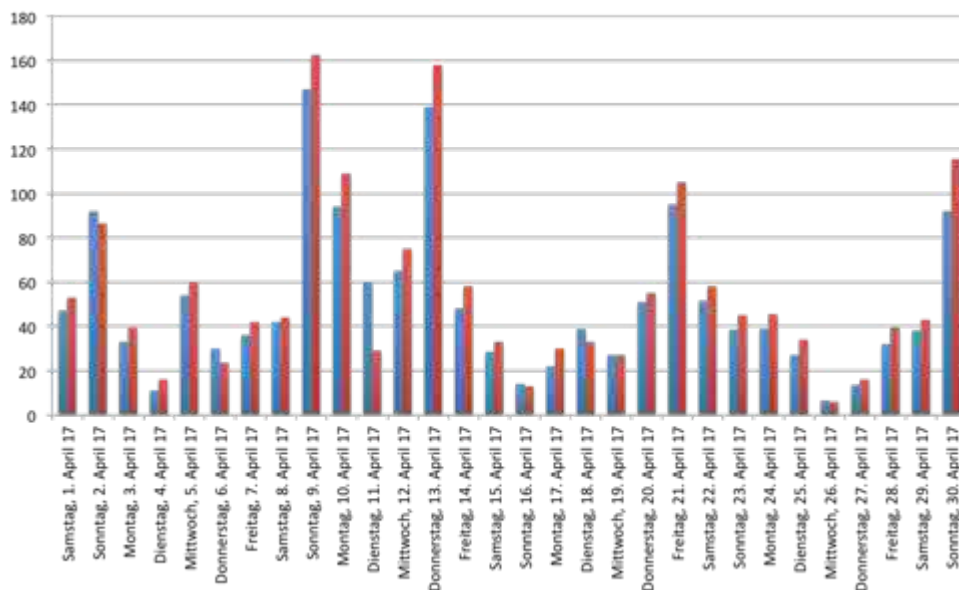
## 2.4 Analyse Verkehrserschliessung und Verkehrsaufkommen – Ist-Zustand

### Kommunikation und E-Mobilität

Auf der Website des Walter Zoos wird auf die unterschiedlichen Anreisevarianten, die eingeschränkte Parkplatzzahl und RailAway-Kombitickets hingewiesen. Aktuell stehen weder Lade-Stationen für E-Autos noch E-Velos zur Verfügung.

### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

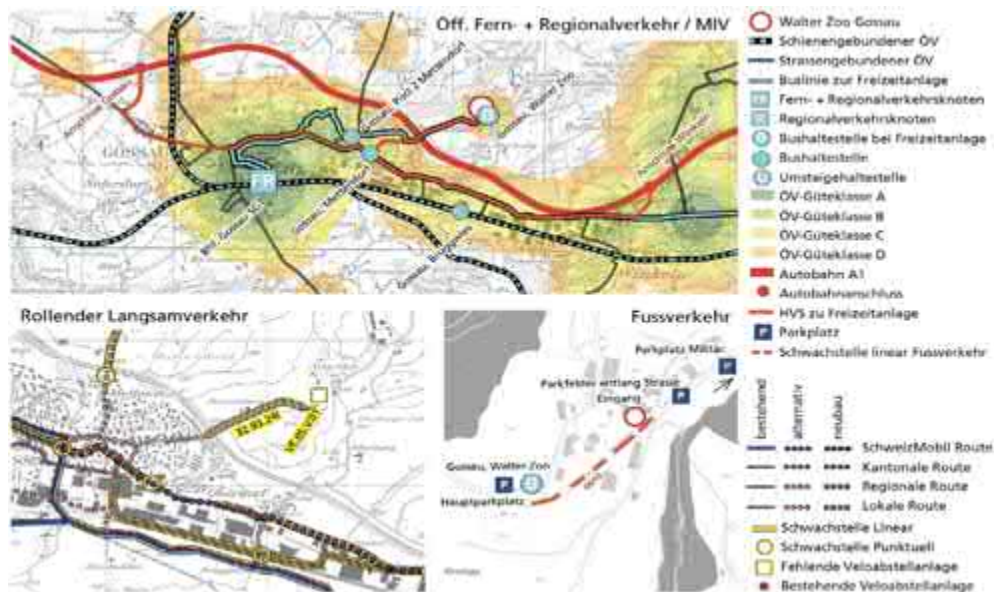
Vom Bahnhof Gossau oder Bushaltestelle Mettendorf fahren die Regionalbuslinie 155 zur Haltestelle Walter Zoo (Bhf. Gossau - Hofegg - Walter Zoo, Mo-Sa 60-Min-Takt, So 30-Min-Takt, Zusatzkurse bei Gruppen und Schulklassen, ÖV Güteklasse D, Bushaltestelle 150 m vom Eingang entfernt, einfacher Witterungsschutz, nicht behindertengerecht, keine Echtzeitfahrplananzeige, Konflikte Fussgänger-MIV, keine Mitfinanzierung des ÖV). Jährlich reisen rund 18'000 Buspassagiere auf der Regiobuslinie 155 bis zum Walter Zoo und aktuell rund 1'300 Besucher im Jahr mit SBB Railway-Kombitickets.



Einsteiger (blau) und Aussteiger (rot) Bushaltestelle Walter Zoo, Gossau im April 2018 (Quelle: Regiobus)

### Fuss-/ Veloverkehr (FVV)

Es besteht ein attraktives und vielfältiges Fuss-/Wander-/ Velowegnetz ab Gossau / Oberdorf / Abtwil / Andwil / Winkeln zum Walter Zoo und ein kleiner eingangsnaher Veloparkplatz am lokalen Velonetz. Beim Zugang zum kantonalem Velowegnetz / CH-Mobil Veloland bestehen im Rahmen des Agglomerationsprogramms erkannte Schwachstellen mit teils geplanten Massnahmen. Die Besucheranzahl zu Fuss / Velo wird nicht erhoben; Naherholungsgebiete Neuchlen-Anschwilien, Schloss Oberberg und „7-Bäch“ sind in unmittelbarer Umgebung.



Übersicht Verkehrserschliessung (Verkehrsbindung von Freizeiteinrichtungen Regio SG-Bodensee; asa)

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Eine gute Erschliessung besteht via A1 Ausfahrt Gossau oder Ausfahrt Winkeln und rund 5km zum Walter Zoo. Betrieb des Kantonsstrassennetzes während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend an der Kapazitätsgrenze und Parkiersituation sind eingeschränkt, aktuell besteht keine Parkplatzbewirtschaftung. Aufgrund der aktuellen Öffnungszeiten (9 – 17 / 18 Uhr) reisen die wenigsten Besuchende zu den Hauptverkehrszeiten der morgendlichen / abendlichen Spitzenstunde; die An- und Abfahrten verteilen sich relativ breit über die Tageszeit. Im Bericht Verkehrsbindung von Freizeiteinrichtungen der Regio St.Gallen - Bodensee im Jahr 2014 wurde der Durchschnitt Autofahrten auf 300 pro Tag und maximal auf über 2'000 Autofahrten pro Tag geschätzt. Bereits heute wird an Spitzentagen im Mettendorf Quartier nach Parkplätzen gesucht oder Personen kehren um, da keine eingangsnahen Parkplätze mehr zur Verfügung stehen. Es ist davon auszugehen, dass der Besucherverkehr zum Walter Zoo an Spitzentagen aktuell bis 1'800 Fahrzeuge zum DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) beiträgt. (vgl. Neuchlenstrasse 5'000 Fhz/Tag, St.Gallerstrasse rund 18'000 Fhz/Tag)

### Parkplatzsituation MIV

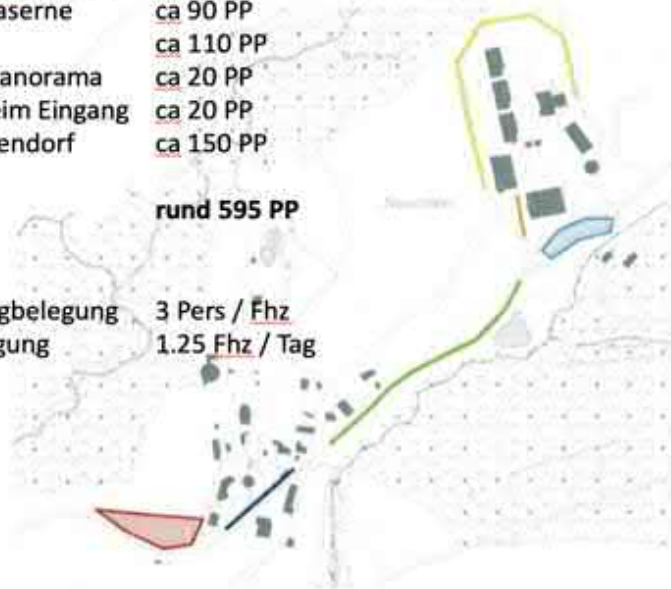
Die Parkplatzsituation hat sich über die vergangenen Jahrzehnte mit der Entwicklung des Zoos, dem Besucherwachstum und verändertem Freizeitverhalten der Bevölkerung laufend angepasst aber auch akzentuiert. Heute stehen 145 zoeigene Parkplätze einer steigenden Besucherzahl gegenüber und die Parkierung findet grösstenteils im öffentlichen Strassenraum und auf Arealen der armasuisse statt. Insgesamt stehen auf den verschiedenen Parkplatzflächen TOTAL rund 595 Parkplätze zur Verfügung. Die disperse Anordnung ist wenig kundenfreundliche, bedingt ein grosses Entgegenkommen von Seite armasuisse und an 50 % der Tage von März bis Oktober Verkehrsdiensteinsatz durch mehrere Personen vom Walter Zoo oder Externen. Aktuell steht mit den bestehenden Parkplätzen und Nutzung ein Angebot für bis 2'200 Besucher pro Tag zur Verfügung, die per MIV anreisen.

Das Verkehrsregime bei der Parkierung MIV kann in folgende 3 Modi eingeteilt werden:

1. < 500 Besucher / Tag: Die Besucher nutzen die zoeigenen Parkplätze. (kein Verkehrsdienst)
2. 500-1800 Besucher im Tag: Der Verkehrsdienst weist die Parkierung in die Parkareale blau, grün, gelb, orange auf dem Gelände der armasuisse (siehe folgende Darstellung).
3. > 1800 Besucher im Tag: Der Verkehrsdienst weist die Parkierung entlang der Neuchlenstrasse (blau) und entlang der Strasse Richtung Mettendorf ein.

Rot – Zoo Parkplatz	ca 145 PP
Grün – <u>Neuchlenstrasse Rtg Kaserne</u>	ca 60 PP
Hellblau – Zivilparkplatz Kaserne	ca 90 PP
Gelb – um Kaserne	ca 110 PP
Orange – Parkplatz Rest. Panorama	ca 20 PP
Blau – <u>Neuchlenstrasse beim Eingang</u>	ca 20 PP
<u>Neuchlenstrasse Rtg Mettendorf</u>	ca 150 PP
<b>TOTAL</b>	<b>rund 595 PP</b>

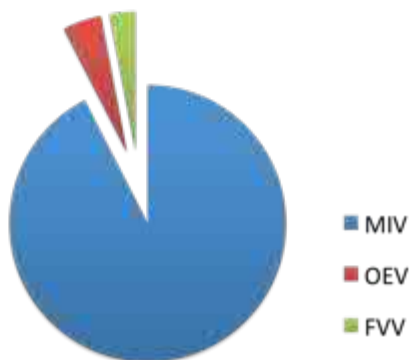
<b>Annahmen</b>	
Durchschnittliche Fahrzeugbelegung	3 Pers / Fhz
Durchschnittliche PP Belegung	1.25 Fhz / Tag



Situation Parkplätze heute

### Verkehrsmittelwahl heute

Aktuell ist die Erschliessungsgüte durch die periphere Lage insbesondere auf den MIV fokussiert, was sich in einem sehr hohen Anteil Autoanreise spiegelt. Der Anteil ÖV / FVV beträgt aktuell rund 10 %.



Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) Besucher heute

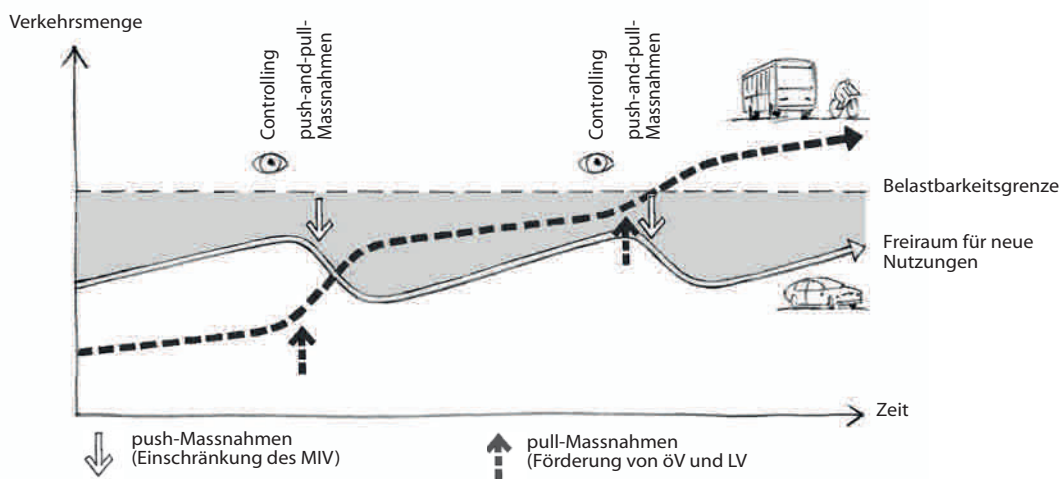
## 2.5 Potentiale > Zielsetzung

Übergeordnetes Ziel der städtischen Verkehrs- und Raumplanung in Gossau ist die Plafonierung des MIV. Erreicht werden soll dies durch die Verlagerung des bestehenden Verkehrs und eine möglichst nachhaltige Organisation des Neuverkehrs. Im Fall des Walter Zoos bedeutet dies, dass induzierter Neuverkehr insbesondere über den ÖV und FVV abgewickelt werden soll.

Heute können mit der Parkierung im öffentlichen Strassenraum, im Areal der armasuisse und einem beträchtlichen Aufwand durch Verkehrsdienst bis zu 2200 Besucher pro Tag per Auto anreisen. (595 PP; Annahme PP-Belegung 1.25, Fhz-Belegung 3 Personen). Die Verträglichkeit der MIV Erschliessung

erreicht damit eine kritische Grenze bezüglich Ausdehnung oberirdischer Parkierungsflächen und Belastung der angrenzenden Quartiere. An Quartierundgängen haben sich einige Betroffene über das Verkehrsaufkommen geäußert. Solange der Verkehr geordnet und über die Neuchlenstrasse im Bereich Mettendorf mit T30 abgewickelt werden kann wird das akzeptiert. Zusätzlicher Suchverkehr im Mettendorf würde die Konflikte erhöhen. Das Parkplatzangebot soll klarer strukturiert, konzentriert und plafoniert werden. Nur für die Abdeckung von wenigen Spitzentagen (rund 10% Kalendertage wo die maximal 475 PP nicht ausreichen) sollen weitere PP im Bereich der Industrie Gossau Ost / Winkeln zusätzlich angeboten werden. Die heutige grosse zeitliche Belastung der Mitarbeitenden im Verkehrsdienst soll zurückgefahren werden können und weiteres Besucherwachstum zukünftig durch vermehrte Anreise per ÖV und FVV und durch weitere Angebote und Attraktionen am Vormittag oder Abend und an frequenzschwachen Tagen und Monaten geschehen um eine bessere „Auslastung“ zu erreichen. Die Auswertungen und Analysen (siehe Kap 2.3) zeigen valable und attraktive Alternativen bei der Verkehrsmittelwahl für über 20% der Besucher auf, die es zukünftig auszuschöpfen oder möglichst zu übertreffen gilt. Inwiefern zukünftig der Trend zu Elektromobilität (E-Auto, E-Bikes), Richtung shared economy und autonomes Fahren (Mitfahrplattformen, Kleinshuttle als Angebot zwischen MIV und ÖV und ohne PP Bedarf, usw.) die Erreichbarkeit und Anreise beeinflussen wird sorgfältig zu beobachten sein. Diese Entwicklungen haben gemeinsam mit der laufenden Energie- und Klimathematik das Potential unsere Mobilität in den nächsten Dekaden disruptiv zu verändern und neue Möglichkeiten zu schaffen.

Sowohl bezüglich der Parkplatzanzahl und der Anzahl Fahrten bestehen Belastbarkeitsgrenzen der Verkehrsmittelwahl im System und bei Betroffenen, die es mit Push-and-Pull-Massnahmen zu justieren gilt. Pull-Massnahmen können Anreize zur Nutzung des ÖV und FVV, attraktive ÖV-Haltestelle und Fuss-/ Velowege/-parkierung, Vergünstigungen, Kombitickets, nachfrageabhängiges Pricing, Gutscheine, usw. sein. Bei den Push-Massnahmen sind Parkplatzzahl und Bewirtschaftung ausschlaggebend. Es wird zukünftig durch ein Monitoring- / Controllingsystem notwendig sein die entsprechende Nachfrage bei wachsendem Besucherstrom zu managen. Untenstehende Grafik zeigt, dass ein Controlling zukünftig - wenn sich Anzahl Besucher, die per Auto anreisen der Belastbarkeitsgrenze nähert – anzeigen soll, dass entsprechende push-and-pull Massnahmen zu ergreifen sind.



Wirkung Push-and-Pull-Massnahmen zur Einhaltung einer Belastbarkeitsgrenze (Innenverdichtung F.Kobi)

## 2.6 Analyse Mitarbeitende Pendlerverkehr

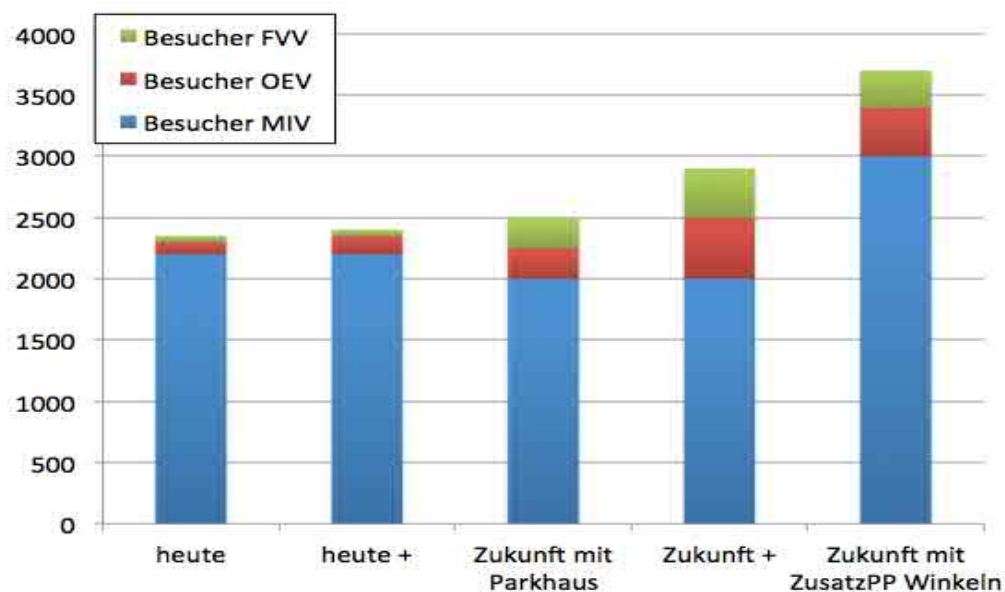
Die Mitarbeiteranzahl ist von 2018 mit 60 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) auf aktuell 90 VZÄ angestiegen. Davon sind bis 60 Personen täglich vor Ort und gemäss Zählungen rund 30 Motorfahrzeuge der Mitarbeitenden parkiert. Mit einer Mitarbeiterumfrage können noch genauere Angaben zur Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsbedürfnissen aufgezeigt werden. Im Vergleich zum Besucherverkehr kann festgehalten werden, dass die Anzahl täglicher Fahrten gering ausfällt.

## 2.7 Parkierung und Verkehrsaufkommen Walter Zoo – Ausblick

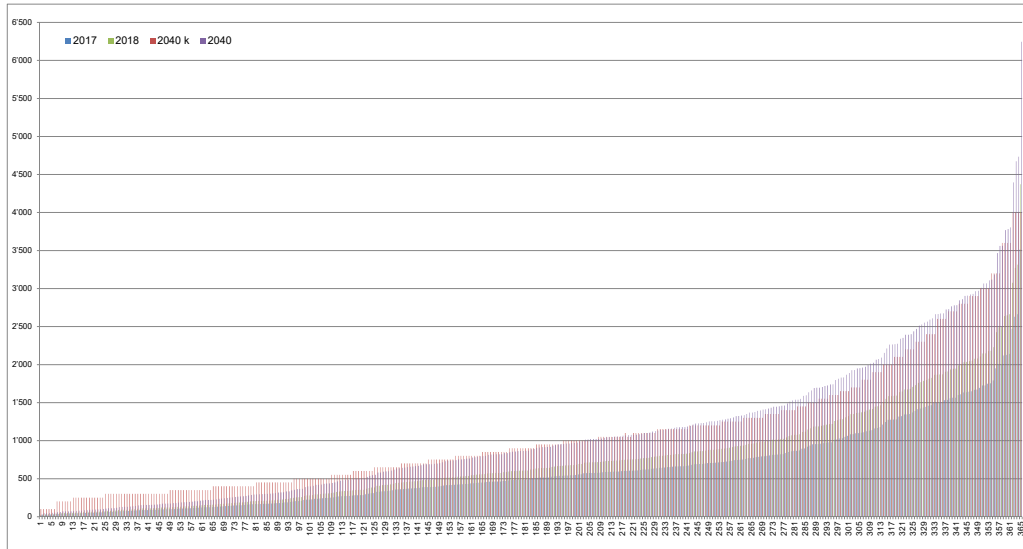
In Zukunft soll an rund 90 % der Tage ein Verkehrsregime beim Walter Zoo Gossau angeboten werden können, das ohne Verkehrsdienst funktioniert und eine attraktive Erschliessung für MIV, ÖV und FVV bietet. Dafür sollen zukünftig gemäss Stadtratsbeschluss vom Mai 2021 eingangsnah mindestens 400 bis maximal 475 bewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung stehen. Durch entsprechende Massnahmen wird die durchschnittliche Belegung pro Parkplatz auf mindestens 1.4 erhöht und von einem spezifischen Verkehrspotenzial (SVP) von 3 Fahrten pro PP und Tag ausgegangen werden. Dies würde für rund 2'500 Besucher bei einem angestrebten Modalsplit von 20 % ÖV und Fuss- / Veloverkehr ein genügendes Angebot bieten. Für einzelne Spitzentage ist per Vereinbarungen zu regeln, dass ein Zusatzparkplatzangebot, z.B. im Industriegebiet Gossau Ost oder im Bereich Winkeln zur Verfügung steht und per Shuttlebus mit dem Walter Zoo erschlossen wird. Dabei ist eine entsprechende Wechselsignalisation beim Knoten St.Galler- / Neuchlenstrasse, Kommunikation auf der website, Navigationssysteme, usw. sehr wichtig um Zusatzfahrten auf der Neuchlenstrasse durch das Mettendorf möglichst zu vermeiden. Die Norm SN 640 281 (Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) bietet für die Ermittlung des Grenzbedarfs an PP bei einer Freizeiteinrichtung wie der Walter Zoo wenig Hilfe, zudem ist davon auszugehen, dass die Belastungsgrenzwerte Lärm im Mettendorf limitierend sind.

Aktuell reisen rund 90 % der Besucher mit eigenem Auto an. Massnahmen zur weiteren Steigerung des ÖV- und FVV-Anteils sollen bereits in naher Zukunft die Besucher auf die Erreichbarkeitsthematik sensibilisieren (Szenario heute +) und mit Alternativen zum Auto anreisen lassen. Zukünftig kann mit weiteren Massnahmen und Kombitickets ein noch grösserer Anteil ÖV- und FVV-Anteil erreicht (Szenario Zukunft +) und durch zeitlich weiter optimierte Verteilung nicht nur an Spitzentagen (Sonn- und Feiertage) das Besucheraufkommen gesteigert werden.

### Szenarien Erschliessung heute und morgen



Szenarien Erschliessung Besucher heute und morgen nach Verkehrsmittel (Spitzentage)



Entwicklung Besucherdaten Walter Zoo – Tagesverteilung (err UVB, 2021)

### 3 Massnahmen

#### 3.1 Massnahmen im Bereich Service und Kommunikation

- Ziele: - Sensibilisierung  
- Marketing für Alternativen

Anstrengungen in diesem Bereich sind zentral, um für die Thematik zu sensibilisieren und den ÖV-, Fuss- und Veloverkehr zu „bewerben“. Die Anreise ist beim Marketing integral zu thematisieren auf die PP-Situation, auf attraktive Kombiangebote RailAway und Fuss-/Velorouten hinzuweisen. Im Zoogelände können die Besucher z.B. spielerisch auf die Thematik Mobilität und Umwelt sensibilisiert werden. Ebenfalls sollen Monitore in Echtzeit die nächsten ÖV-Abfahrtszeiten und weitere Infos / Aktionen anzeigen. Besucher, die mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo anreisen können beispielsweise mit einem Give-away oder einem Getränkergutschein wertgeschätzt werden. Wie wäre es zudem, wenn ein speziell folierter «Zoo-Bus» auf dem Regiobus-Netz verkehren würde?

#### 3.2 Massnahmen im Bereich Betrieb und Angebot

- Ziele: - Glättung der Spitzen  
- mehr Besucher und weniger Verkehrsdiensteinsatz

Die Zuständigkeit über die verschiedenen Fragen der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln ist betriebsintern klar zuzuweisen (interner Mobilitätsmanager). Attraktionen und Kombiangebote sind insbesondere in den besucherschwachen Tageszeiten am Morgen und Abend oder Jahreszeiten weiter auszubauen (Tierfütterungen, Führungen, (Gratis-)Frühstück, Nachtessen, Grillplausch, Lagerfeuer, usw.). Auf einem Erlebnisweg, dem „Tierli Walter Weg“ kann über die einheimische Tierwelt (Nutztiere, Tiere im Wald, Tiere im Naturschutzgebiet) informiert und der Weg vom Bahnhof Gossau oder Bushaltestelle Oberdorf interessant gestaltet und thematisch aufgeladen werden. In Kundenbefragungen soll zukünftig regelmässig die Thematik Erreichbarkeit und Mobilität einbezogen werden. Ebenfalls könnte zukünftig durch ein nachfrageorientiertes Pricing und Onlineticketsystem Angebot und Nachfrage ausbalanciert werden

Zentral wird die geplante Verlegung und attraktive Gestaltung des Eingangsbereichs mit ÖV Haltestelle, Veloabstellplätzen und Zugang zur Parkieranlage sein. Dazu wurden ebenfalls erste Varianten geprüft (siehe Anhang), weiterentwickelt und in der vorliegenden Planung mitberücksichtigt.



Ausschnitt Masterplan 2040 neuer Eingangssituation / PP (vetschpartner, 2020)

### 3.3 Massnahmen im Bereich FVV

- Ziele: - Anteil FVV erhöhen  
 - Neuverkehr mit FVV/ÖV auffangen

Grundelemente der Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind eine gute Anbindung, attraktive Zusatzangebote und eine eingangsnaher Veloparkierung, die zukünftig modular der Nachfrage entsprechend erweitert werden kann. Ebenfalls sind Lademöglichkeiten für E-Bikes / Mikromobilität und eine kleine Pump- / Servicestation beim Eingang oder der Veloabstellanlage anzubieten.

Ein neuer Erlebnisweg für Fussgänger ab Bahnhof und ab Oberdorf mit Infotafeln zu einheimischen Tieren und Zootieren soll für Familien, Gruppen und Schulklassen zur Verfügung stehen. Die dokumentierte Absolvierung des Erlebnisweg (zB. mit speziellen Tierlochzangen bei den Infotafeln oder per App) ermöglicht ebenfalls ein spezielles Kombiticket.



möglicher Erlebnisweg „Tierli Walter“ vom Bahnhof Gossau via Oberdorf zum Zoo (3.7 km)



Beispiel „Schoggiweg“ (Chocolarium) /Tierische Begleitung auf „Tierli Walter Weg“ als Option für Gruppen und Schulklassen



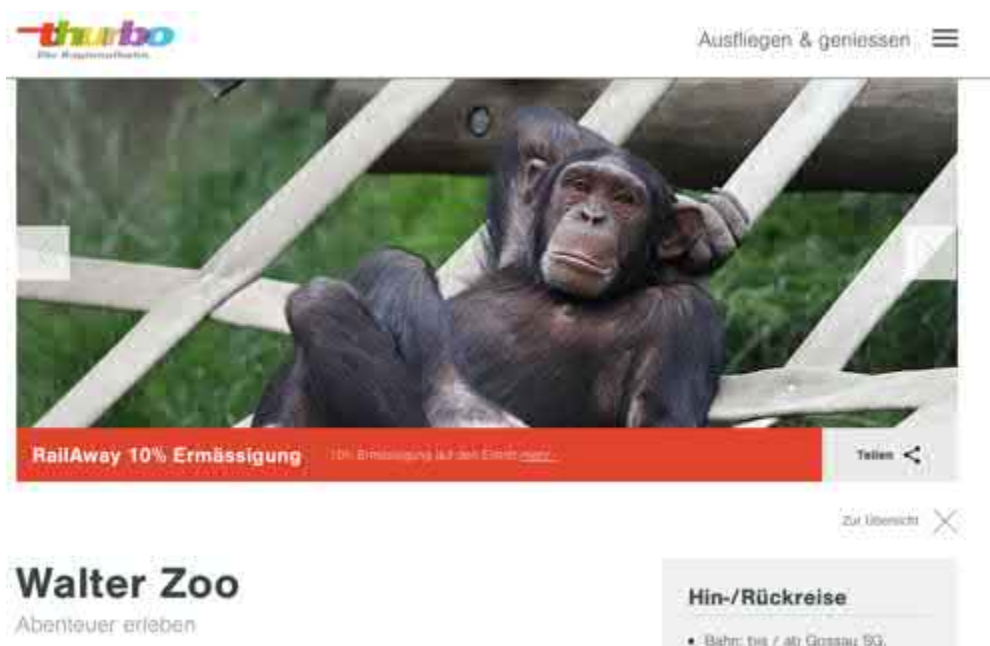
Mögliche Themenwege „7-Bäch“ oder „Schloss Oberberg“ als Zusatzangebote

Als weitere zentrale Massnahme im Bereich Fuss- und Veloverkehr ist der im Rahmen des Agglomerationsprogramms vorgesehene Geh- und Radweg entlang der Neuchlenstrasse zu realisieren. Ein zusätzlicher Ausgang im Nordosten des Zoos ist eine weitere Option.

### 3.4 Massnahmen im Bereich ÖV

- Ziele: - Anteil und Auslastung ÖV erhöhen  
- Neuverkehr mit ÖV auffangen

Der ÖV stellt eine entscheidende Rolle für die zukünftige Erschliessung und Entwicklung des Verkehrsaufkommens dar. Eine attraktive Bushaltestelle direkt am Eingang, Monitore mit ÖV-Abfahrtszeiten im Zoogelände und ein zukünftiger Halbstundentakt gemeinsam mit Kombiangeboten wie Railway und Ostwind bilden die Basis dazu. Die Kombitickets mit einem attraktiven Rabatt für die Anreise und Zooeintritt sollen zukünftig auch direkt über die Zoowebsite gebucht werden können. Eine Verlinkung der Angebote konnte bereits umgesetzt werden. Zusätzlich kann an Aktionstagen beispielsweise ein Gutschein z.B. für ein Gratisgetränk oder ein kleines Give-away für Kinder beim Ausstieg aus dem Bus den ÖV Nutzern überreicht werden. Ebenfalls könnte zukünftig ein Bus mit Zoo-Wrapping für die Anreise mit dem ÖV werben. Um die ÖV Erschliessung weiter zu verbessern sind die heutige Linienführung der Linie 155 und eine bessere Verknüpfung mit der Linie 151 im Mettendorf (und evt. Zusatz-PP Industriestrasse) in Abstimmung mit einem Ortsbuskonzept zu prüfen.



Bewerbung vergünstigte Kombitickets ÖV Zooeintritt

### 3.5 Massnahmen im Bereich MIV

- Ziele: - Erschliessung – Parkraummanagement  
- Klären der PP Situation – Plafonierung MIV insbesondere an Spitzentagen  
- minimaler Verkehrsdiensteinsatz

Kernmassnahmen im Bereich des motorisierten Verkehrs stellen zukünftig ein Angebot von mindestens 400 und maximal 475 Parkplätze auf dem südwestlichen Zoogelände beim neuen Zooeingang und eine zukünftig kostendeckende Bewirtschaftung aller Parkplätze zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens dar. Die Parkieranlage soll als überdeckte Tiefgarage gut in die Geländekammer integriert werden. Neben der üblichen Ausstattung soll eine Anzahl Ladestationen für Elektroautos und die Voraussetzungen zur weiteren Installation von Ladestationen bereitgestellt werden. Sowohl der Anschluss ans öffentliche Strassennetz, als auch die Fussgängerführung von der Parkierung zum Zooeingang sind sorgfältig und attraktiv zu entwickeln. Durch geeignete Massnahmen ist die durchschnittliche PP-Belegung auf mindestens 1.4 zu erhöhen. An Spitzentagen soll inskünftig die Möglichkeit für weitere externe Zusatzparkplätze im Gebiet der Industriestrasse, die flexibel per Shuttle oder ÖV erschlossen sind, angeboten werden. Die Parkplatzbewirtschaftung soll die Kosten der Investition in die Parkieranlagen, allfällige Abgeltungen, den Betrieb und die weiteren Massnahmen zur Verkehrsbeeinflussung finanzieren. Es besteht die Möglichkeit einer zukünftigen zeitlichen

Tarifierung. Über den Stand der Parkplatzbelegung Tiefgarage ist in Echtzeit beim Knoten St.Galler- / Neuchlenstrasse als auch im Internet mit entsprechender Angabe von Alternativen zu informieren. Des Weiteren wurde auch die Erschliessung per Einbahnsystem für den MIV geprüft aber nach Abklärungen wieder verworfen.

## Einbahnsystem Erschliessung MIV - verworfen

- Verbindung führt über Armeestrassen und durch Naturschutzgebiet (Vereinbarung Naturschutzverbände)
- Situation Oberdorf



Erschliessung MIV via Oberdorf und Schloss Oberberg

Neben der Elektrifizierung der Automobilität wird die Digitalisierung Einfluss im Verkehrswesen nehmen: zu beachten ist, dass sich autonomes und elektrisches Fahren zukünftig im Parkhaus durchsetzen kann, da es sich um einen teilöffentlichen Raum handelt. Durch automatisches Einparken kann einerseits Fläche eingespart werden, zudem können spezielle Bereiche oder Parketagen speziell dafür vorgesehen werden, die weder beleuchtet noch ästhetischen Gestaltungsmerkmalen entsprechen müssen. In Zukunft auf den Markt drängende «Robotertaxis», die per App o.ä. geordert und Personen befördern können, generieren zudem weder am Ausgangs- noch am Zielort einen Parkplatzbedarf. Eine vollständige Umstellung des Fahrzeugparks auf solche geteilten selbstfahrenden Fahrzeuge könnte ein 90prozentigen Rückgang des Parkplatzbedarfs mit sich bringen. Ein möglicher pick-up and drop-off Bereich wird empfohlen zu reservieren.

## 4 Mobilitätsmanagement Mitarbeitende

### 4.1 Situation

Die Mitarbeitenden pendeln mit dem Auto, öffentlichen Verkehr, in Fahrgemeinschaften, zu Fuss oder per Velo / E-Bike zur Arbeit und benötigen vor Ort entsprechende Infrastrukturen zum Abstellen der Fahrzeuge. Die Anzahl Angestellte ist von 2018 mit 60 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) auf aktuell 90 VZÄ angestiegen. Davon sind heute bis 60 Mitarbeitende pro Tag vor Ort und gemäss Zählungen rund 30 Motorfahrzeuge der Mitarbeitenden parkiert. Mit dem weiteren Ausbau bis 2040 wird die Anzahl Mitarbeitende auf rund 145 VZÄ wachsen, was pro Tag bis 90 Mitarbeitende sind. Das Mobilitätsverhalten verändert sich beispielsweise durch neue Möglichkeiten wie Sharing, E-Mobilität oder Homeoffice. Der Walter Zoo interessiert sich, dass die Mitarbeitenden auch in Zukunft pünktlich und stressfrei zur Arbeit kommen. Mit einer limitierten Anzahl Parkplätze wird sich insbesondere an frequenzstarken Besuchstagen die Frage stellen, wie die Mobilität der Mitarbeitenden gestaltet werden kann.

Mit einem zukünftigen Mobilitätsmanagement können die Mitarbeitenden-Benefits im Bereich Mobilität betrachtet werden, damit sich der Walter Zoo auch in Zukunft als Arbeitgeber mit attraktiven Anstellungsbedingungen positionieren kann. Aus Erkenntnissen der Mitarbeiterumfrage und vertiefter Erreichbarkeitsanalysen können in einer Arbeitsgruppe entsprechende Vorschläge erarbeitet werden. Mittels Bereitstellung eines nachhaltigen, attraktiven und finanzierbaren Mobilitätsangebots für die Mitarbeitenden kann die gewünschte Verlagerung und eine neue Mobilitätskultur erreicht werden. Anbei Handlungsfelder in denen konkrete Massnahmen definiert werden können und die nachfolgend detaillierter beschrieben sind:

- Mobilitätsverantwortlicher
- Kommunikation
- Regelung flexible Arbeitszeiten / Homeoffice
- Mobilitätsbonus / Schnupperaktionen / Controlling
- Parkraummanagement
- Ostwind Firmenabo
- Fuss- und Veloverkehr - Veloabstellplätze, Service- und Kursangebote

## 4.2 Handlungsfelder

### Mobilitätsverantwortlicher

#### Beschreibung - Ziele:

Die Regelung von klaren Zuständigkeiten und Abläufen innerhalb der Organisation im Aufbau und später im Betrieb fördert Kontinuität, Bewusstsein, Akzeptanz und Erfolg. Aufgrund der spezifischen Ausgangslage bezüglich Besucherverkehr bestehen enge Schnittstellen und Synergien. So können die Eckpunkte des Mobilitätskonzept und Vorteile des Mobilitätsmanagements wie Entlastung der Autoparkierungssituation, Umweltwirkung, Zufriedenheit der Mitarbeitenden, Imagegewinn, etc. wirkungsvoll zum Tragen kommen. Es folgt eine laufende Anpassung der Massnahmen des Mobilitätsmanagements plus ein einfaches Monitoring.



#### Umsetzungselemente:

Die verschiedenen Aufgaben in Bezug zur Mobilität werden in einem Pflichtenheft inkl. Ressourcen für den Mobilitätsverantwortlichen beschrieben.

- Die Verantwortung und die Aufgaben sind geklärt
- Die Mitarbeitenden haben einen Ansprechpartner für ihre mobilitätsbezogene Anliegen
- Mindestens jährlich trifft sich die Arbeitsgruppe Mobilität

#### Wechselwirkung - Controlling:

- mit allen Massnahmen insbesondere zur Kommunikation
- Zuständigkeit bestimmt und mindestens jährliche Sitzung Projektgruppe

### Kommunikation

#### Beschreibung - Ziele:

Eine adäquate Kommunikation ist entscheidend für die erfolgreiche Umsetzung von Massnahmen im Mobilitätsbereich. Die Mitarbeitenden sollen durch Informationen digital und an Anschlagbrettern regelmässig auf die Aktivitäten MM aufmerksam gemacht werden.

Da das Mobilitätsverhalten sehr viel mit Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit zu tun hat, sollten v.a. neu eintretende Mitarbeitende auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr MIV (Auto alleine und Motorrad) hingewiesen werden, um das nachhaltige Verhalten zu stärken.

Schnupperaktionen ermöglichen ein Testing und sammeln von Erfahrungen.



#### Umsetzungselemente:

Die verschiedenen Elemente der Kommunikation werden in einem kurzen Kommunikationskonzept intern zusammengefasst und regelmässig weiterentwickelt:

- "brand:" mobil@WalterZoo entwickeln
- Flyer mit wichtigen Info für Mitarbeitende (print und Intranet)
- Info an neue Mitarbeitende
- Traktandum in der Arbeitsgruppe Mobilität

#### Wechselwirkung - Controlling:

- mit allen Massnahmen
- Liste Kommunikationsmassnahmen

## Regelung flexible Arbeitszeiten / Homeoffice

### Beschreibung - Ziele:

Zeit- und ortsunabhängiges Arbeiten in gewissen Jobprofilen kann einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsreduktion beitragen. Die Coronapandemie hat das Potenzial eindrücklich aufgezeigt, obwohl beim Walter Zoo situationsbedingt das Potential begrenzt ist. Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten können die Verkehrsspitzen gemieden werden und die Auslastung von Parkierungsanlagen optimiert werden.



### Umsetzungselemente:

- Der Einsatz von flexiblen Arbeitszeiten, zeit- und ortsunabhängigem Arbeiten ist in einer Richtlinie definiert
- Die notwendige Informatikinfrastruktur steht zur Verfügung
- Die entsprechenden Führungsinstrumente und Spielregeln sind geklärt

### Wechselwirkung - Controlling:

- Regelung eingeführt
- Anzahl Homeofficetage können erfasst werden

## Mobilbonus / Schnupperaktionen / Controlling

### Beschreibung - Ziele:

Damit Mitarbeitende Verkehrsmittel und ein neues Mobilitätsverhalten kennenlernen ist ein Anreizsystem mit verschiedenen Massnahmen einzuführen. Mitarbeitenden kann beispielsweise durch ein Mobilitätsbonus ein Beitrag an die Kosten für die Anreise (Fahrkosten, Parkierung, usw.) ausgerichtet werden. Zusätzlich können mit speziellen Aktionen und Gamification Gutscheine für vergünstigte Mittagessen, usw. erlangt und die Verkehrsmittelwahl und Parkplatzbedarf durch Mitarbeitende beeinflusst werden. Insbesondere an frequenzstarken Besuchertagen sind entsprechende Massnahmen betriebswirtschaftlich sehr interessant. Mit Schnupperaktionen für Sharing E-Bike / Scooter, E-Mobilität und Ostwindabo können Mitarbeitende entsprechende neue Mobilitätsformen ausprobieren.



Neben dem Testing ist für ein Monitoring der Aufbau eines einfachen Controllingsystems sinnvoll.

### Umsetzungselemente:

- Mobilitätsbonus
- Anreizsystem

### Wechselwirkung - Controlling:

- mit Kommunikation
- Anzahl Schnupperabos, MA-Parkierung und Anzahl Ausleihen Sharing Fahrzeuge, usw.

## Parkraummanagement

### Beschreibung - Ziele:

Die Gleichbehandlung der Mitarbeitenden und die Orientierung an den tatsächlichen Kosten sind wichtige Zielsetzungen. Die Nutzung von Parkplätzen durch Mitarbeitende wird an definierte Kriterien (Anreiselänge, verfügbare Mobilitätsalternativen) geknüpft und die Parkraumbewirtschaftung ist in einer ersten Phase mit einem Mobilitätsbonus verknüpft, der für die Parkierung eingesetzt werden kann. Durch diese Massnahme können Personen motiviert werden, vermehrt auf Velo, E-Bike, zu Fuss, ÖV oder Fahrgemeinschaften umzusteigen. Ausnahmen sind zu definieren für Mitarbeitende mit Pikett oder speziellen Arbeitszeiten.



### Umsetzungselemente:

- Regelung Parkierung alle Mitarbeitende
- Definition von Kriterien und Ausnahmen für Pikett
- Kommunikation und Einführung
- Kontrolle

### Wechselwirkung - Controlling:

- mit Kommunikation
- Anzahl Parkplätze, Belegung

## Ostwind Firmenabo

### Beschreibung - Ziele:

Mit einem vergünstigten und attraktiven Angebot für den öffentlichen Verkehr werden Angestellte motiviert, mit dem ÖV zu pendeln. Durch die Nutzung des ÖV für den Arbeitsweg werden die Angestellten vermehrt auch in der Freizeit den ÖV nutzen. Das Angebot Ostwind Firmenabo wird genutzt, so dass die Angestellten Vergünstigungen für ihr Zonenabonnement vom Wohn- zum Arbeitsort erhalten und gleichzeitig vom Mehrwert eines Abonnements über alle Ostwind Zonen profitieren.

Das Angebot ist insbesondere auch für Lehrlinge (für die Wege zur Schule und an die überbetrieblichen Kurse) und Teilzeitmitarbeitende interessant und steigert die Attraktivität als Arbeitgeber.



### Umsetzungselemente:

- Anmeldung Ostwind Firmenabo
- Festlegung Rabattmodell
- Kommunikation und Einführung
- Mitarbeitende profitieren bei Neuabschluss oder Verlängerung ihres bestehenden Abos vom Mehrwert.

### Wechselwirkung - Controlling:

- mit Kommunikation
- Anzahl genutzte Ostwind Firmenabo

## **Fuss- und Veloverkehr, Veloparkierung**

### Beschreibung - Ziele:

Neben einem vergünstigten Angebot für den öffentlichen Verkehr stellen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wichtige Elemente für die Förderung einer effizienten Verkehrsmittelnutzung dar.

Mitarbeitende leisten damit einen wichtigen Beitrag für klimafreundliche Arbeitswege und erzielen des Weiteren einen persönlichen Gesundheitsnutzen. Insbesondere für die kurzen Arbeitswege stellen die Nutzung von Velo, E-Bikes oder zu Fuss eine attraktive Alternative dar. Mit dem folgenden Paket an Massnahmen werden die Mitarbeitenden eingeladen zukünftig vermehrt diese Verkehrsmittel zu nutzen.



### Umsetzungselemente:

- Verbesserung der Veloparkierung. Bei der Realisierung von VeloPP stehen zudem Fördermittel aus dem Agglomerationsprogramm zur Verfügung.
- Nutzungsmöglichkeit von Sharing E-Bike, E-Scooter bsp. TIER für die Strecke Mettendorf, Bahnhof oder ZusatzPP zum Zoo.
- Teilnahme an biketowork Aktion mit zusätzlichen Angeboten (Velo-service, Radlerfrühstück, Veloausfahrt mit Sicherheitselementen), und einer Aktion für FussgängerInnen.

### Wechselwirkung - Controlling:

- mit Kommunikation
- Belegung VeloPP

## 5 Fazit

### 5.1 Erkenntnisse

In den nächsten 20 Jahren soll der Walter Zoo anhand des Masterplan 2040 weiterentwickelt werden. Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden Massnahmen des Mobilitätsmanagements für eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsentwicklung des Walter Zoo in Gossau vorgeschlagen. Sie bilden mit der Verkehrsinfrastruktur und des ÖV- Angebots ein Paket, das die Verkehrsmittelwahl der Besucher und Mitarbeitenden beeinflussen soll. Es sind Lösungen gefragt, die das Verkehrsaufkommen auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilen. Im vorliegenden Mobilitätskonzept wurde analysiert, welcher Modal-Split anzustreben ist und mit welchen Massnahmen bei der Parkierung, bei der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss-/ Veloverkehr sowie mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die Modal-Split Zielsetzung erreicht oder gar übertroffen werden können. Das effiziente Management der Auto-Parkplätze ist dabei der zentrale Baustein. Die Grundeigentümerin Walter Zoo AG sind sich ihrer Verantwortung bewusst und haben bereits Anstrengungen unternommen um den Modal-Split der Anreise Richtung ÖV und FVV zu verschieben im Interesse eines weiteren Besucherwachstums und einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Ziel der städtischen Verkehrs- und Raumplanung in Gossau ist die Plafonierung des MIV. Erreicht werden soll dies durch die Verlagerung des bestehenden Verkehrs und durch eine möglichst nachhaltige Organisation des Neuverkehrs. Im Fall des Walter Zoos bedeutet dies, dass induzierter Neuverkehr insbesondere über den ÖV und FVV abgewickelt werden soll. Ein Teil der entsprechenden Massnahmen wird in die Vorschriften zum Sondernutzungsplan integriert und damit bindend. Darüber hinaus werden Massnahmen aufgeführt, die während des Betriebes implementiert werden. In der folgenden Übersicht sind diese Massnahmen und deren Bindungswirkung zusammengestellt.

Weiteres Besucherwachstum soll zukünftig durch vermehrte Anreise per ÖV und FVV und durch weitere Angebote und Attraktionen am Vormittag und an frequenzschwachen Tagen und Monaten geschehen um eine bessere „Auslastung“ und zeitliche Verteilung zu erreichen. Die Auswertungen und Analysen (siehe Kap 2.3) zeigen valable und attraktive Alternativen bei der Verkehrsmittelwahl für über 20 % der Besucher auf, die es zukünftig auszuschöpfen oder möglichst zu übertreffen gilt. Sowohl bezüglich der Parkplatzanzahl als auch der Anzahl Fahrten bestehen Belastbarkeitsgrenzen der Verkehrsmittelwahl im System und bei Betroffenen (bsp. zonenspezifische Immissionsgrenzwerte Lärm), die es mit Push-and-Pull-Massnahmen regelmässig zu justieren gilt. Pull-Massnahmen können Anreize zur Nutzung des ÖV und FVV, eine attraktive ÖV-Haltestelle und Fuss- und Velowege sowie Veloparkierung, Vergünstigungen, Kombitickets, Gutscheine, usw. sein. Bei den Push-Massnahmen sind die Parkplatzzahl und die Bewirtschaftung (allenfalls Pricing-Modelle) ausschlaggebend. Die exakte Ausgestaltung der Massnahmen Mobilitätsmanagement für Mitarbeitende ist mit dem Betrieb des Parkhaus zu definieren und liegt in der Zuständigkeit des Walter Zoo.

Es wird zukünftig durch ein Monitoring- und Controllingsystem notwendig sein die entsprechende Nachfrage bei wachsendem Besucherstrom zu managen. In einem jährlichen kurzen Bericht ist die Stadt Gossau über die Entwicklung und Einhaltung der Vorgaben des SNP zu informieren, ob die Mobilitätsmassnahmen die gewünschte Wirkung entfalten. Gegebenfalls muss das Massnahmenpaket angepasst und ergänzt werden.

## 5.2 Massnahmenmatrix und Monitoring

Massnahmen	Kap MK	Planungs- instrument	Prio- rität	verant- wortlich	Bemerkung
<b>Allgemein</b>					
Erschliessung MIV-ÖV-FVV	2.4	Mobilitäts- konzept; RP	A	Stadt	Strategie und Grundsätze Stadt Gossau (GVK in Arbeit)
ÖV Konzept - Ortsbuskonzept	3.4	Mobilitäts- konzept		Stadt	Linienführung prüfen, MK
Machbarkeit Eingangsbereich klären (Buswendeplatz)		Grundlage SNP	AA	Walter Zoo	erledigt
Vereinbarung armasuisse			AA	Zoo	erledigt, zukünftig nicht mehr möglich
Vertrag Stadt – Walter Zoo			A	Stadt	Regelung Massnahmen ausserhalb Perimeter (PP Anzeige, Zusatz-PP, drop-off, usw.)
<b>Service und Kommunikation</b>					
Hinweise Anreise	3.1	SNP	A	ERR, Zoo	
Abfahrtsmonitor ÖV	3.1	SNP	A	ERR, Zoo	
Aktionen, Give-aways	3.1		A	ERR, Zoo	
Prüfen weiterer Angebote		SNP	B	ERR, Zoo	
<b>Betrieb - Angebot</b>					
Mobilitätsmanager	3.2	SNP	A	ERR, Zoo	Interne zuständige Person
Ausbau Kombiangebote	3.2	SNP	A	ERR, Zoo	
Ausbau Gruppenangebote	3.2	SNP	A	ERR, Zoo	
Kundenbefragung	3.2		B	Zoo	
Monitoring	3.2	SNP	A	ERR, Zoo	Auf Basis von Indikatoren
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>					
FVV Neuchlenstrasse	3.3	Kom. RP; VP	A	Stadt	ev in Kombination PP
Velo-PP beim Eingang	3.3	SNP	A	ERR, Zoo	genügende Anzahl, skalierbar
Service/Lademöglichkeit E-Bike	3.3	SNP	B	ERR, Zoo	
Aktionen für FVV Nutzer	3.3	SNP	A	ERR, Zoo	Gratisgetränk, Glacé, usw.
Erlebnisweg ab Bhf / Oberdorf	3.3	SNP und kom. RP	A	ERR, Zoo	Kombination mit Zooschule
Wanderweg 7-Bäch	3.3	kom. RP	A	Stadt	
<b>Öffentlicher Verkehr</b>					
Bedarfsgerechter Ausbau ÖV-Erschliessung	3.4	SNP und kom. RP	A	ERR, Zoo	Basis ÖV Konzept
Attraktive Bushaltestelle beim Eingang, Buswendemöglichkeit	3.4	SNP	AA	ERR, Zoo	
Aktionen für ÖV-Nutzer	3.4	SNP	A	ERR, Zoo	Kombibillette
Neue Angebote selbstfahrende ÖV Shuttle, usw.	3.4	SNP	A	ERR	Entwicklung beobachten, Flächenreserven drop-off, dass zeitig reagiert werden kann
<b>Motorisierter Verkehr</b>					
PP-Management	3.5	SNP	A	ERR	Anzeige / Bewirtschaftung
Vertrag armasuisse	3.5		AA	Zoo	zukünftig nicht mehr möglich
Anordnung Parkieranlage und Parkierungskonzept	3.5	SNP	A	ERR, Zoo	Abstimmung Masterplan Zoo
Lademöglichkeit E-Autos	3.5	SNP	B	ERR, Zoo	

### 5.3 Empfehlungen für den Sondernutzungsplan

Zusammen mit den Planern sind im Rahmen des Sondernutzungsplanes folgende Themen in geeigneter Form in den Plan und die besonderen Vorschriften aufzunehmen (Kapitel 4ff war nicht Teil der Workshops, sondern sind das Ergebnis der weiterführenden Überlegungen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes, die an der Sitzung vom 10. Dezember 2018 mit den Verantwortlichen des Zoos besprochen wurden). In den aktuell vorliegenden Unterlagen SNP und TZP Walter Zoo vom Büro err mit Stand 31. Oktober 2022 konnten untenstehende Punkte bis auf die beiden unterste Punkte Klassierung Erlebnisweg und Planung Fusswege Oberberg-Walter Zoo und 7-Bäch berücksichtigt werden

Plan:

- Lage und Grösse Eingangsbereich zum Zoo
- Flächenbedarf Parkierung unterschieden nach Verkehrsmittel. Evtl. Aussagen zu Bauten (Parkhaus / Einstellhalle)
- Behindertengerechte Anordnung der ÖV Haltestelle, Wendeplatz
- Nachweis und Platzbedarf Veloabstellplätze, Behindertenparkplätze, Vorfahrt für das Aus- und Einsteigen weniger mobiler Menschen, udgl.

Besondere Vorschriften Kapitel Erschliessung

- Eingangsbereich West attraktiv für MIV, ÖV, FVV – Nutzer und „Visitenkarte“
- Fläche PP (welche, Anzahl, m2, Vorgabe teils mehrstöckig, überdeckt / Einbettung ins Gelände)
- PP Management mit Bewirtschaftung; Behinderten PP
- Förderung ÖV und FVV durch attraktive Angebote, Aktionen, usw.
- Kommunikation und interne Zuständigkeit zuweisen
- Monitoring über Auslastung PP, Besucher ÖV, FVV

Weiteres:

- E-Mobilität
- Anstrengungen um Spitzen zu „glätten“

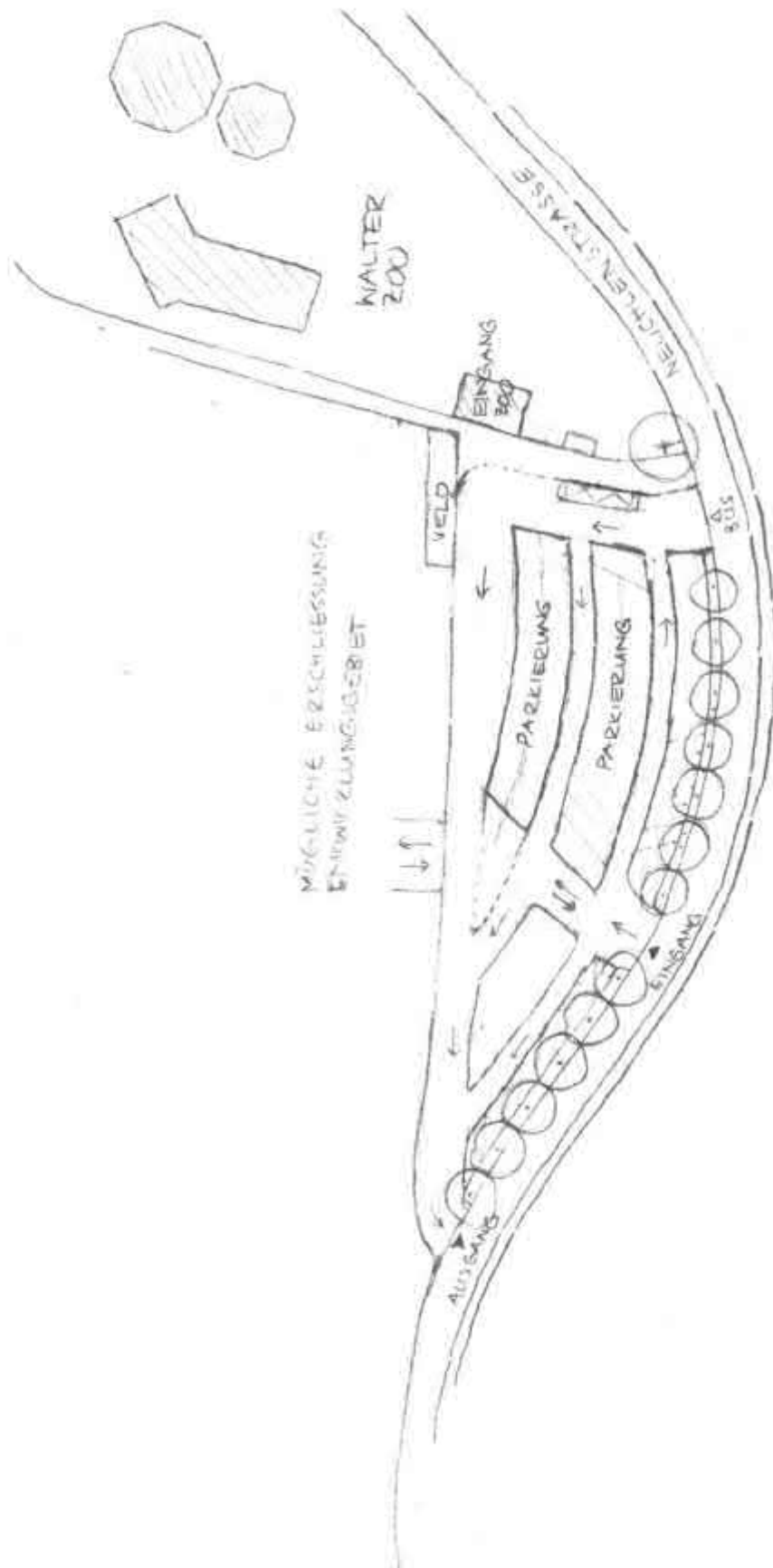
Erschliessung:

- Strassenführung
- Anpassungen Strassenprojekt Neuchlenstrasse
- Anpassung Geh- und Radweg entlang Neuchlenstrasse
- Evtl. Teilstrassenplan für Erschliessungsstrasse
- Klassierung der Erlebniswege
- Planung und Projektierung Fusswege Oberberg – Walter Zoo und 7-Bäch

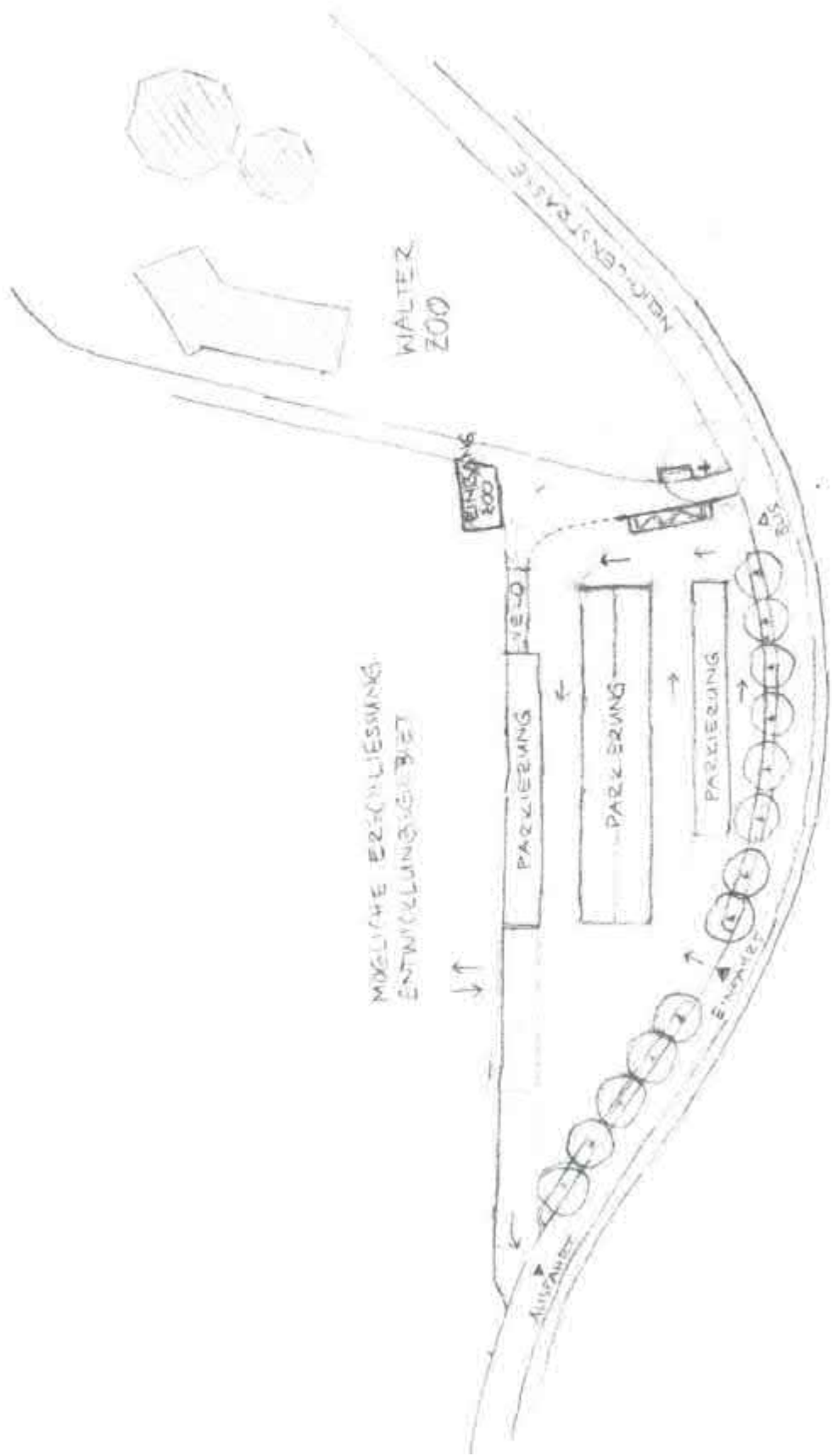
## 6 ANHANG

### 6.1 Variantenskizzen Erschliessung 2018

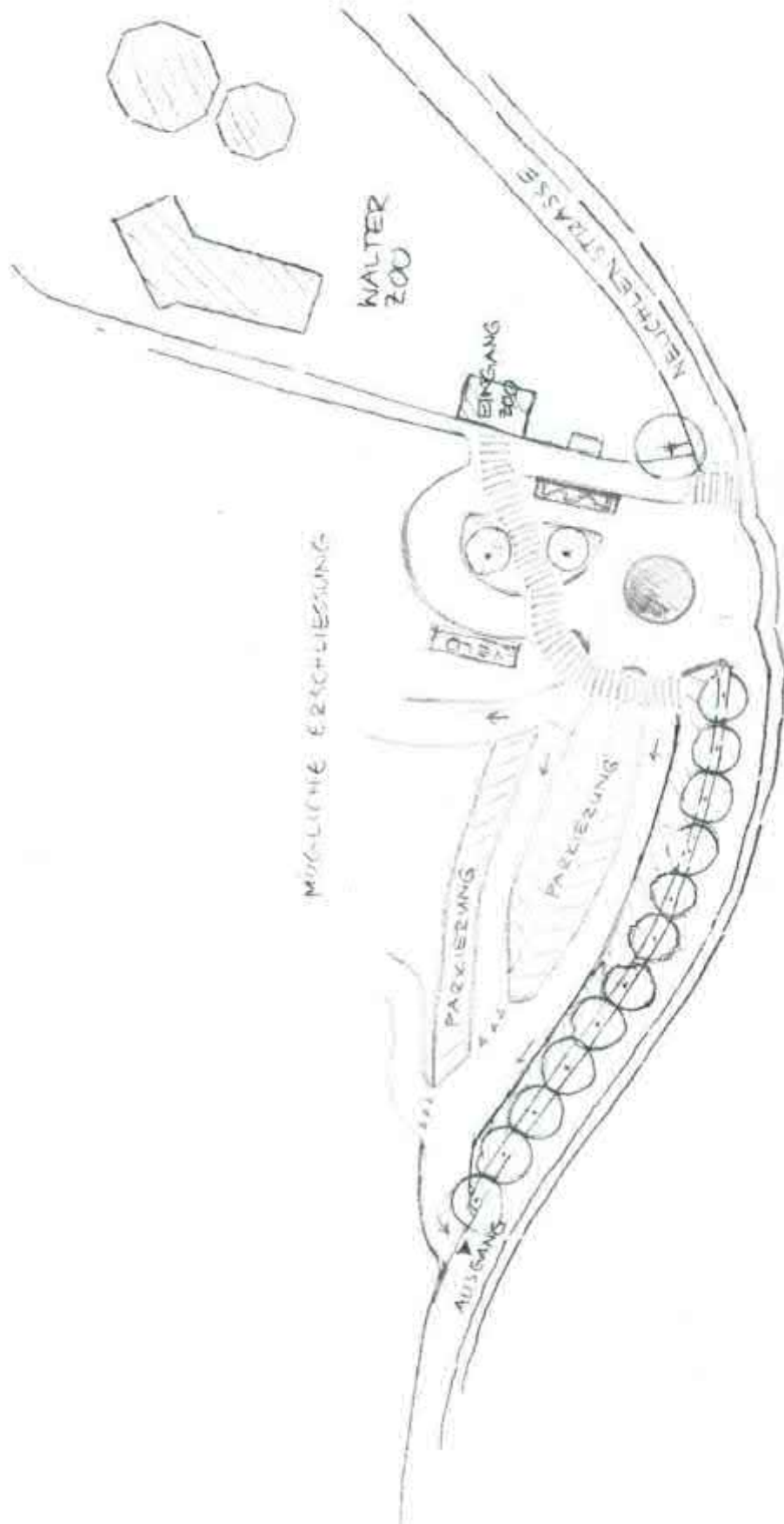
ERSCHLIESSUNGS-  
SITUATION V  
WALTER ZOO GOSSAU SG



ERSCHLIESSUNGS-  
SITUATION V  
WALTERZOO GOSAU SG.



ERSCHLIESSUNGS-  
SITUATION V  
WALTER ZOO GROSSAU SG



Varianten Erschliessungssituation mit neuem Eingangsbereich Walter Zoo

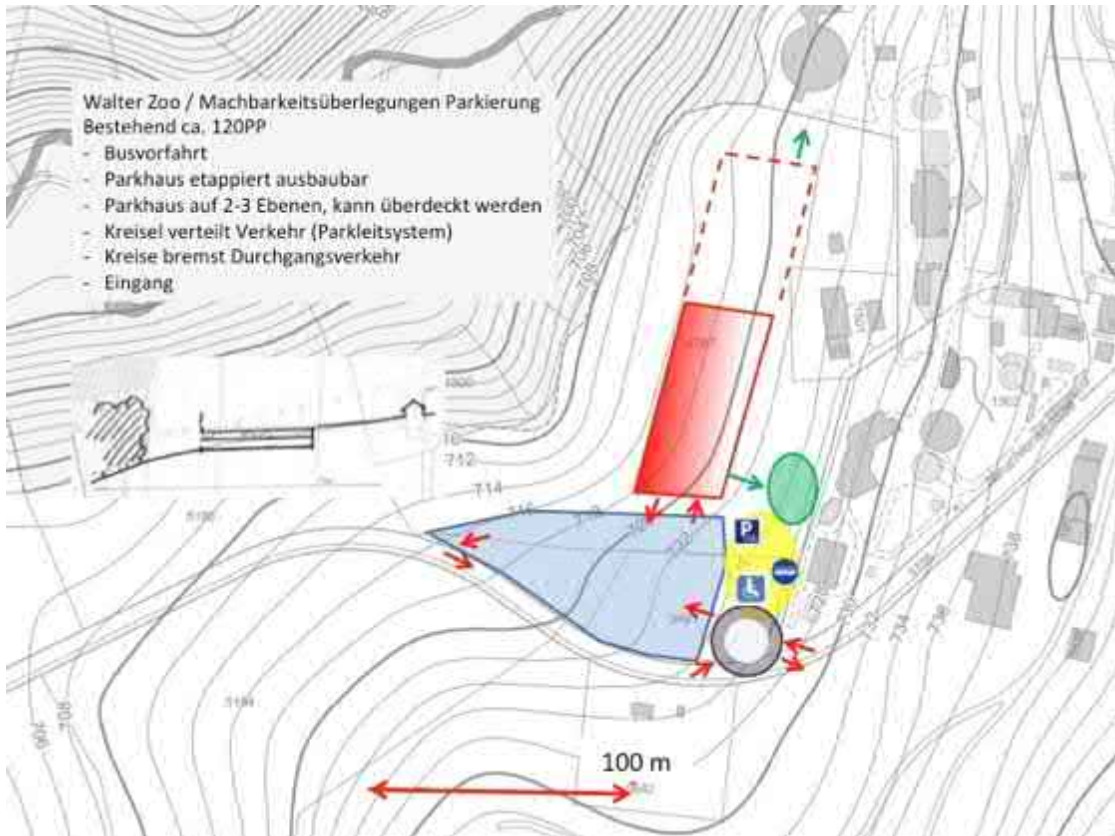
## 6.2 weitere Grundlagen 2018



Masterplan 2040 mit Themenbereichen (Walter Zoo, 2018)



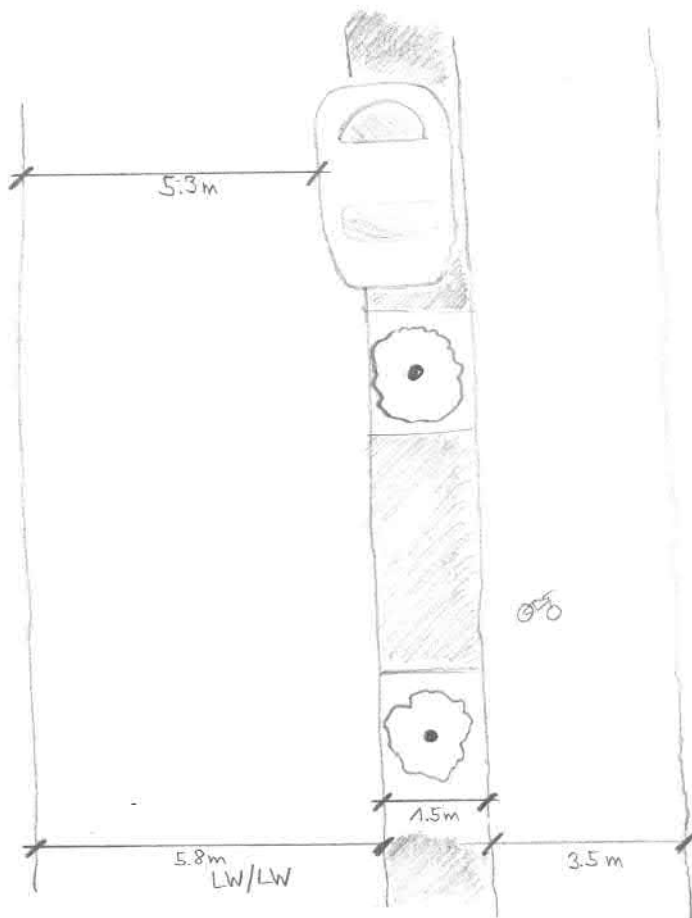
Übersicht über die Erweiterungsflächen Sondernutzungsplan (Entwurf SNP err)



Machbarkeitsüberlegungen Parkierung Walter Zoo (2018)



Visualisierung zukünftige Situation Eingangsbereich und Parkierung (R. Haefeli, 2018)



Variante Neuchlenstrasse mit zukünftigem Rad-/Gehweg, Baum- und Beleuchtungsband und möglichem Zusatz-Parkierungsangebot auf Grünstreifen (zB. Schotterrasen) (2018)