



---

Beilage B1

---

19. Januar 2023

---

Bericht

# **Mobilitätskonzept Sondernutzungsplan Töbeli**

---

**Strittmatter Partner AG**

Vadianstrasse 37  
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43

F: +41 71 222 26 09

info@strittmatter-partner.ch

www.strittmatter-partner.ch

Projektleitung

**Hanspeter Woodtli**

dipl. Ing. FH SIA

Raumplaner FSU | REG A

Fachplanung

**Alessandra Visconti**

BSc FH Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

**Andrin Csiba**

MSc ETH Raumentwicklung & Infrastruktursysteme

Red\_final\_mk\_220629

433/543/300/360/PB\_Mobilitaetskon-  
zept\_220630.docx

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	Anlass	4
1.2	Auftrag	5
1.3	Zielsetzung	5
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>6</b>
2.1	Übergeordnete Verkehrsgrundlagen	6
2.2	Kommunale Verkehrsgrundlagen	7
<b>3</b>	<b>Analyse</b>	<b>9</b>
3.1	Übersicht	9
3.2	Motorisierter Verkehr (MIV)	9
3.3	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	15
3.4	Veloverkehr	17
3.5	Fussverkehr	21
3.6	Vorgesehene Massnahmen der Gemeinde	22
3.7	Mobilitätsverhalten	24
<b>4</b>	<b>Konzept / Massnahmen</b>	<b>27</b>
4.1	Erschliessung	27
4.2	Mobilitätsmassnahmen	28

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Anlass

Im Gebiet Töbeli östlich des Bahnhofs von Flawil betreibt die SFS AG einen Produktionsstandort. Die SFS möchte den Standort in Flawil ausbauen und erweitern. Zusammen mit RLC Architekten plant die SFS den Ausbau und die Erweiterung des bestehenden Werks.

Die Planung befindet sich in einem ortsbaulich sensiblen Gebiet in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof. Das Planungsgebiet wird durch die Dammstrasse, die Unterdorfstrasse, die Mühlegasse und das Goldbachtobel begrenzt. Südlich der Mühlegasse befindet sich die ursprüngliche Produktionsstätte der SFS (Werk 1). Nördlich steht das Werk 2, welches mit dem projektierten Neubau erweitert werden soll.

Abb. 1 Übersichtsplan (ohne Massstab),  
geoportal.ch, Januar 2022

 Lage des Planungsgebiets

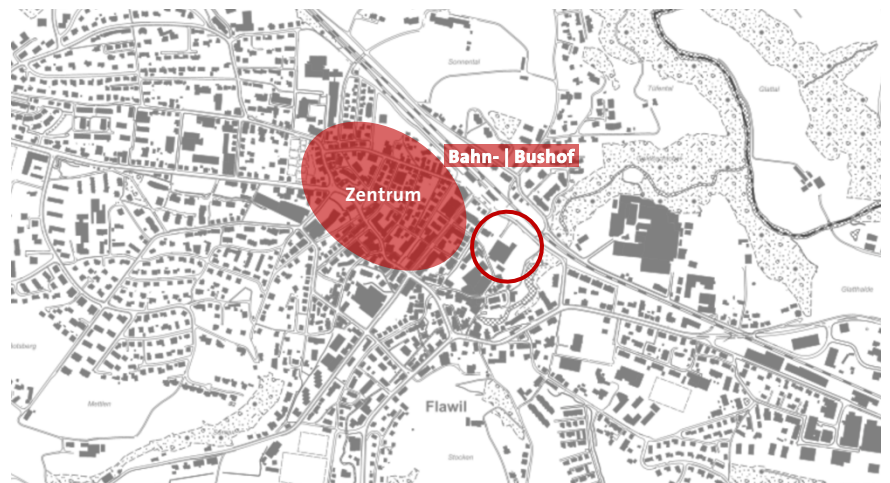


Abb. 2 Orthofoto mit Planungsgebiet (rot) (ohne  
Massstab), geoportal.ch, Januar 2022



---

## 1.2 Auftrag

Es wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das die Verkehrsbewegungen von An- und Ablieferung sowie die Bewegungen nach den einzelnen Verkehrsarten von Mitarbeitenden und Kunden aufzeigen soll. Die Einbindung ins bestehende Strassennetz ist zu überprüfen und es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie insbesondere der motorisierte Verkehr verträglich abgewickelt werden kann.

---

## 1.3 Zielsetzung

Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt das künftige Verkehrsaufkommen auf. Mit dem Mobilitätskonzept soll der generierte Mehrverkehr durch Mitarbeitende, die den Arbeitsweg mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bewältigen, eingedämmt werden. Ebenso soll der Schwerverkehr durch An- und Ablieferungen mit LKWs und Lieferwagen angemessen ins bestehende Strassensystem integriert werden.

Weiter soll aufgezeigt werden, welchen Einfluss der Mehrverkehr auf die bestehenden Strassen hat. Allenfalls kann ein Teil des prognostizierten MIVs durch geeignete Massnahmen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie öffentlicher Verkehr (ÖV) oder Fuss- und Veloverkehr (Pull-Strategie) gelenkt werden.

# 2 Grundlagen

---

## 2.1 Übergeordnete Verkehrsgrundlagen

### 2.1.1 Agglomerationsprogramme St. Gallen – Bodensee

Folgende Inhalte und Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen St. Gallen – Bodensee haben einen direkten oder indirekten Einfluss auf den, durch den Neubau erzeugten Mehrverkehr.

#### 3. Generation

- Das BGK Wilerstrasse wird im Agglomerationsprogramm mit Priorität A aufgeführt und soll den Verkehrsfluss verstetigen, den Zugang zum ÖV verbessern, die Bedingungen für Fuss- und Veloverkehr verbessern, Schwachstellen beheben und die Verkehrssicherheit erhöhen.
- Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Flawil wird im Agglomerationsprogramm ebenfalls mit Priorität A aufgeführt und wurde bereits umgesetzt. So wurde die Attraktivität des Bahnhofumfelds erhöht und ein Bushof auf dem Bahnhofplatz realisiert. Die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr inklusive der Zugänge zum ÖV wurden deutlich verbessert. Zudem wurde die Verkehrssicherheit erhöht und der öffentliche Raum aufgewertet.

#### 4. Generation (wird zurzeit vom Bund geprüft)

- Regionale Veloschnellverbindungen wie beispielsweise das Projekt Radwegverbindung Burgauerstrasse -Bahnhof, werden mit der Priorität A aufgeführt. Da der Veloverkehr ein grosses Potenzial für den Alltagsverkehr in den Agglomerationen aufweist, sollen die Nebenzentren mit sicheren Veloverbindungen vernetzt werden.

### 2.1.2 Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen (Stand August 2017)

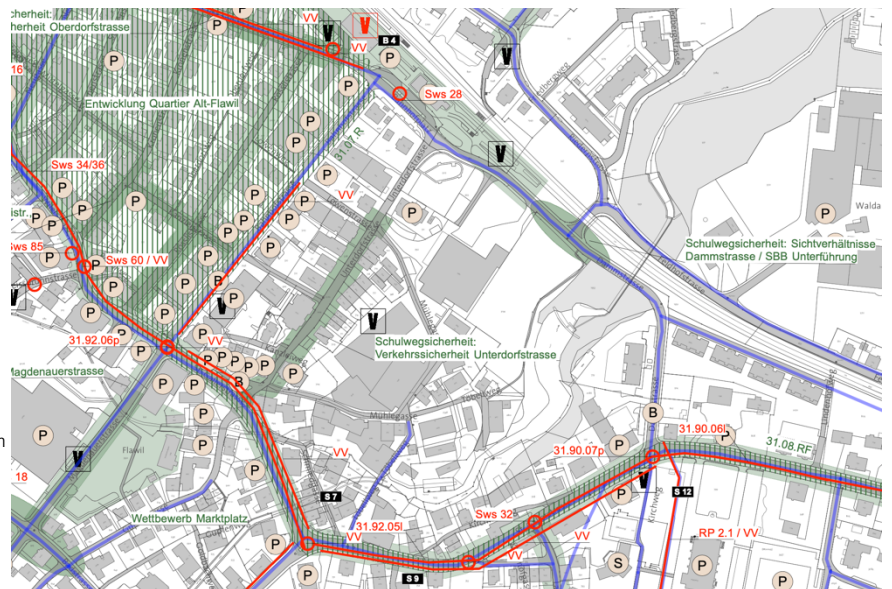
Die Gesamtverkehrsstrategie bildet die gemeinsame Grundlage für die Überarbeitung des kantonalen Richtplans (Teil Verkehr). Sie gibt Hinweise auf die langfristige Entwicklung des Verkehrssystems und legt Grundsätze für die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr fest. Folgende Aussagen gilt es zu beachten:

- Eine grenzüberschreitende Betrachtung in funktionalen Räumen ist erforderlich.
- Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen.

## 2.2 Kommunale Verkehrsgrundlagen

Abb. 3 Ausschnitt Langsamverkehr Grundlagenkarte Veloverkehr, 12. Januar 2015

- S Schule
- K Kindergarten
- P Publikumsorientierte Zielpunkte
- B Bus- und Bahnhofstestellen
- Wichtige Radwege
- V Bestehende Veloabstellanlage
- Schwachstelle linear
- O Schwachstelle punktuell
- RP 2.4 Beschriftung Schwachstelle
- RP Kommunaler Richtplan
- 31.90.12 Aggloprogramm rollender LV
- Sws Schulwegsicherheit Problemstellen
- VV Verkehrs-/Verkehrsraumkonzept
- Planungen
- LV Massnahmen Agglo
- M7 Massnahme mit Nr. gemäss Liste Verkehrs-/Verkehrsraumkonzept



### 2.1.3 Merkblatt Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr

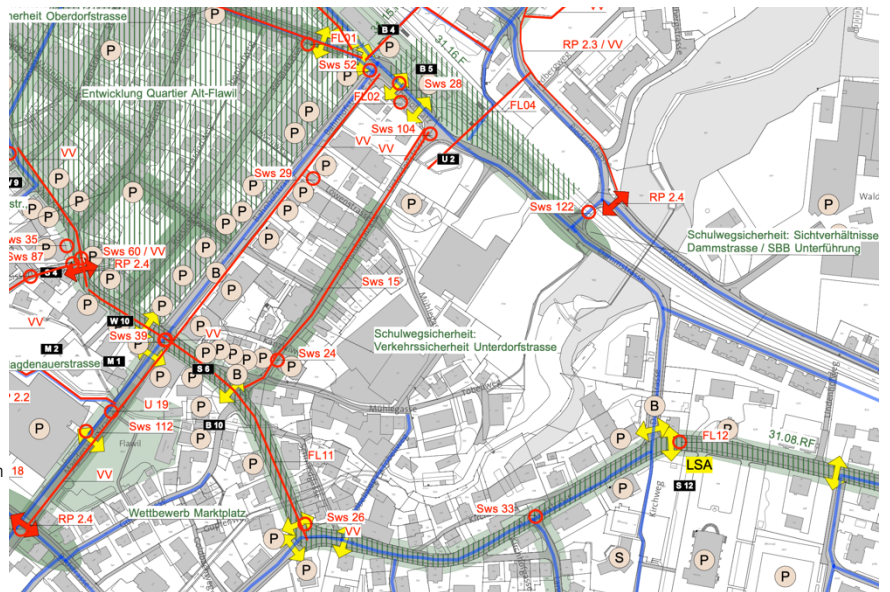
Eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen erfordert eine erhöhte Abstimmung und Koordination zwischen Siedlung und Verkehr auf allen Planungsstufen. Einen grossen Stellenwert hat dabei die Stärkung der Zentren mit guter Anbindung an den ÖV. Zusätzlicher Verkehr soll möglichst über den ÖV und den FVV (Fuss- und Veloverkehr) abgewickelt werden.

### 2.2.1 Langsamverkehr Grundlagenaufbereitung

Flawil hat im Jahr 2015 die bestehenden Grundlagen des Langsamverkehrs (Schwachstellen, bestehende Konzepte und Planungen, wichtige Langsamverkehrswege etc.) aufbereitet und in thematischen Karten sowie einer tabellarischen Übersicht zusammengetragen.

Abb. 4 Ausschnitt Langsamverkehr Grundlagenkarte Fussverkehr, 12. Januar 2015

- S Schule
- K Kindergarten
- P Publikumsorientierte Zielpunkte
- B Bus- und Bahnhaltstellen
- Wichtige Fusswege
- ↔ Fussgängerquerung
- Schwachstelle linear
- Schwachstelle punktuell
- ↔ Fehlende Fussgängerquerung
- RP 2.4 Beschriftung Schwachstelle
- RP Kommunalen Richtplan
- FL Aggloprogramm Fussverkehr
- Sws Schulwegsicherheit Problemstellen
- VV Verkehrs-/Verkehrsraumkonzept
- Planungen
- LV Massnahmen Agglo
- M 7 Massnahme mit Nr. gemäss Liste Verkehrs-/Verkehrsraumkonzept



### 2.2.2 Energiestadt

Seit 2011 trägt Flawil das Label Energiestadt, eine Auszeichnung für Städte und Gemeinden mit besonders vorbildlicher Energie- und Klimapolitik. So soll die Gemeinde unter anderem günstige Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für Fussgänger, den Veloverkehr und die Elektro- und Erdgas-mobilität schaffen.



# 3 Analyse

## 3.1 Übersicht

Der Produktionsstandort der SFS AG liegt in Flawil an zentraler Lage nur wenige Gehminuten östlich des Bahnhofs. Das Areal ist teilweise bebaut und es befinden sich bereits eine Produktionsstätte der SFS, eine Bäckerei sowie ein Kaffee innerhalb des Gebiets. Im Osten des Gebiets, entlang des Goldbachs, wird das Gebiet als Familiengarten genutzt. Südlich der Mühlegasse befindet sich eine weitere Produktionsstätte der SFS sowie weitere Gewerbebetriebe.

Die Lage des Planungsgebiets im Zentrum von Flawil bringt viele Vorteile für die Erschliessung und die Erreichbarkeit. Mit dem Bahnhof sowie dem Bus-hof besteht eine gute lokale und regionale Anbindung. Weiter befinden sich zahlreiche Dienstleistungsangebote im Zentrum von Flawil.

Abb. 5 Übersichtsplan mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab), geoportal.ch, Juni 2022



## 3.2 Motorisierter Verkehr (MIV)

Das Planungsgebiet grenzt im Norden an die Dammstrasse, im Westen an die Unterdorfstrasse und im Süden an die Mühlegasse. Dammstrasse und Unterdorfstrasse münden in die St. Gallerstrasse (Kantonstrasse), wodurch eine gute Erschliessung des MIV gegeben ist.

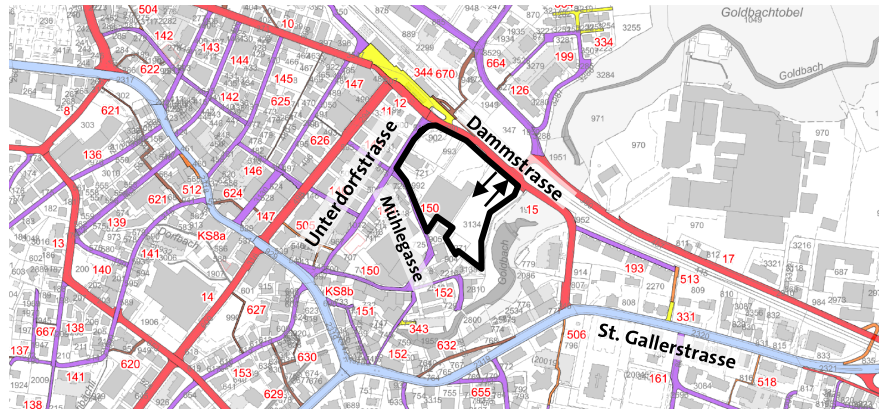
Die Dammstrasse ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse (rot). Dazu gehören auch Teile eines noch nicht realisierten Trottoirs auf der Südseite der Dammstrasse.

Die Unterdorfstrasse und die Mühlegasse sind Gemeindestrassen 2. Klasse (violett).

Die Erschliessung des Standorts der SFS wird künftig mehrheitlich über die Ein- und Ausfahrt zur Dammstrasse erfolgen und führt von dort in östlicher Richtung zur St. Gallerstrasse. Vom generierten Mehrverkehr (vgl. Kapitel 3.7) dürften besonders die Wohnbauten im Einmündungsbereich betroffen sein. Ein kleiner Anteil (insbesondere Lieferwagen für Entsorgung) wird auch künftig über die Unterdorfstrasse erfolgen.




Abb. 6 Ausschnitt Strassenklassierung mit Planungsgebiet und künftiger Erschliessung (schwarz) (ohne Massstab), geoportal.ch, Januar 2022

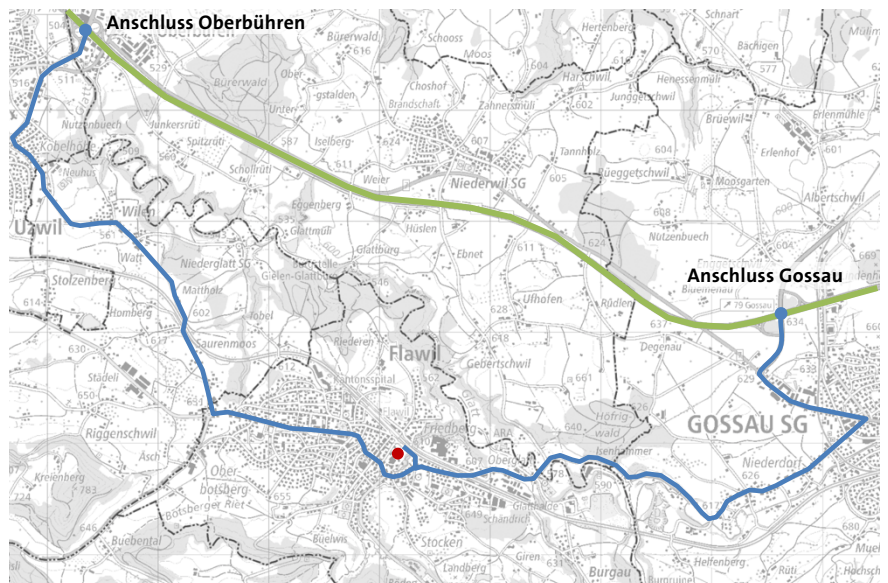
-  Kantonsstrasse
-  Gemeindestrasse 1. Klasse
-  Gemeindestrasse 2. Klasse
-  Gemeindestrasse 3. Klasse
-  Weg 1. Klasse
-  Künftige Erschliessung



Ab der Einmündung in die St. Gallerstrasse kann die Autobahn A1 in östlicher Richtung in Gossau SG (5.90 km, ca. 8 min Fahrzeit) und in westlicher Richtung in Oberbüren (6.60 km, ca. 10 min Fahrzeit) erreicht werden. Dabei ist der Zugang in Oberbüren namentlich für den Schwerverkehr geeigneter.

Abb. 7 Haupterschliessung zur Autobahn A1, geoportal.ch, Januar 2022

-  Planungsgebiet
-  Zubringer Autobahn
-  Autobahn



### 3.2.1 Verkehrsaufkommen | Geschwindigkeiten

Für das vorliegende Konzept wurde eine Verkehrszählung vom 21. Januar bis zum 1. Februar 2022 mit dem Radargerät «Viacount II» durchgeführt. Nachfolgend sind die wichtigsten Kennwerte der Zählung aufgelistet.

Abb. 8 Standort der Verkehrszählung



Kommende Richtung: In Richtung Zentrum / Bahnhof  
 Gehende Richtung: Aus Richtung Zentrum / Bahnhof

#### Auswertung

Verkehrsaufkommen vom 24. Januar bis 1. Februar 2022 (1 Woche)

	Zweirad		Auto		Transporter		Lastwagen		Total absolut
	absolut	[%]	absolut	[%]	absolut	[%]	absolut	[%]	
<b>kommende Richtung</b>	668	12.5	3465	65.0	887	16.7	308	5.8	<b>5'328</b>
<b>gehende Richtung</b>	312	3.7	4693	54.4	2153	25.5	1386	16.4	<b>8'444</b>
<b>beide Richtungen</b>	980	7.1	8158	59.2	3040	22.1	1694	12.3	<b>13'772</b>

Durchschnittliches Verkehrsaufkommen (alle Fahrzeugdaten)

	DTV	Abendspitzenstunde (17 – 18 Uhr)	
		absolut	Anteil am DTV [%]
<b>kommende Richtung</b>	761	205	10.4
<b>gehende Richtung</b>	1207	274	13.9
<b>beide Richtungen</b>	1968	479	24.3

Geschwindigkeiten

	Vd	Vmax	V85
<b>kommende Richtung</b>	27 km/h	49 km/h	33 km/h
<b>gehende Richtung</b>	32 km/h	85 km/h	39 km/h
<b>beide Richtungen</b>	29 km/h	85 km/h	37 km/h

### Kennzahlen

Die durchschnittliche Geschwindigkeit (Vd) aller Verkehrsteilnehmenden liegt bei 29 km/h. Die durchschnittliche Geschwindigkeit (V85), welche bei 85 % der Verkehrsteilnehmenden ermittelt wurde, liegt bei 37 km/h. So werden die ermittelten Werte nicht von den beidseitigen Ausreissern beeinflusst. Die maximale gemessene Geschwindigkeit (Vmax) beträgt 85 km/h. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt 1'968 Fahrzeuge, wobei in den Spitzenstunden durchschnittlich 479 Fahrzeuge unterwegs sind.

Tab. 1 Kennzahlen aus den Verkehrsmessungen

Geschwindigkeit Vd	Geschwindigkeit V85	Geschwindigkeit Vmax	Tagesverkehr DTV	Spitzenstundenverkehr ASP	Anteil LKW-Verkehr	Anteil Zweiradverkehr
29 km/h	37 km/h	85 km/h	1'968 Fz	479 Fz	12.3 %	7.1 %

### Beurteilung

Die Verkehrszählungen wurden auf der Dammstrasse durchgeführt, unmittelbar nach dem Bahnhofplatz. Aufgrund der geraden und leicht geneigten Strassenführung ist davon auszugehen, dass die Fahrgeschwindigkeiten in Richtung St. Gallerstrasse vor der Kurve eher höher sind. Die Aufnahmen wurden im Winter bei guten Strassenbedingungen (kein Schneefall) erhoben.

Das Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Dies ist ein gut nutzbarer Indikator, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird, da die schnellen Fahrzeuge ausser Betracht gelassen werden.

Der Anteil des Zweiradverkehrs ist aufgrund der Bahnhofnähe vermutlich über das ganze Jahr konstant.

Weiterführende Daten sowie Abbildungen zur Situation sind dem Anhang A2 zu entnehmen.

### 3.2.2 Erschliessungsqualität

#### Ausbaustandard Strassen

Auf der Dammstrasse und der Unterdorfstrasse gilt das Tempolimit – innerorts von 50 km/h, wie auch auf der St. Gallerstrasse (Kantonsstrasse). Die Dammstrasse weist heute im Abschnitt zwischen der künftigen Erschliessung des Neubaustandortes und der Einmündung in die St. Gallerstrasse eine Fahrbahnbreite von ca. 6.30 m auf.

Die Unterdorfstrasse weist heute im Durchschnitt eine Fahrbahnbreite von ca. 5.60 m bis 5.80 m auf. An ihrer engsten Stelle misst die Fahrbahnbreite nur 4.10 m.

Für den Begegnungsfall LKW/LKW ist bei 50 km/h eine Fahrbahnbreite von 6.70 m gefordert (Anforderung nach VSS 40 201), was in der jetzigen Ausgangslage auf beiden Strassenabschnitten nicht erfüllt wird.

Abb. 9 Theoretischer Ausbaustandard Fahrbahn- und Lichtraumbreite LKW/LKW bis 50 km/h (eigene Darstellung)

	Lastwagen		Lastwagen	
<b>Grundabmessung</b>	2.50		2.50	
<b>Bewegungsspielraum</b>	0.20	0.20	0.20	0.20
<b>Sicherheitszuschlag</b>	0.30	0.30	0.30	0.30
<b>Gegenverkehrszuschlag</b>			0.30	
<b>Fahrbahn</b>	<b>6.70</b>			
<b>Lichtraum</b>	<b>7.30</b>			

Abb. 10 Theoretischer Ausbaustandard Fahrbahn- und Lichtraumbreite LKW/PW bis 50 km/h (eigene Darstellung)

	Lastwagen		Personenwagen	
<b>Grundabmessung</b>	2.50		1.80	
<b>Bewegungsspielraum</b>	0.20	0.20	0.20	0.20
<b>Sicherheitszuschlag</b>	0.30	0.30	0.20	0.20
<b>Gegenverkehrszuschlag</b>			0.30	
<b>Fahrbahn</b>	<b>5.90</b>			
<b>Lichtraum</b>	<b>6.40</b>			

Abb. 11 Theoretischer Ausbaustandard Fahrbahn- und Lichtraumbreite LKW/LKW bis 30 km/h (eigene Darstellung)

	Lastwagen		Lastwagen	
<b>Grundabmessung</b>	2.50		2.50	
<b>Bewegungsspielraum</b>	0.10	0.10	0.10	0.10
<b>Sicherheitszuschlag</b>	0.30	0.30	0.30	0.30
<b>Gegenverkehrszuschlag</b>			0.00	
<b>Fahrbahn</b>	<b>6.00</b>			
<b>Lichtraum</b>	<b>6.60</b>			

### Ist-Zustand Trottoir

Das Trottoir entlang der Dammstrasse verläuft heute vom Bahnhof bis zur Strasseneinmündung der Feldhofstrasse (Unterführung SBB) beidseitig und weist eine Breite von 2.00 m auf. Im weiteren Verlauf wird es einseitig entlang der Gleise geführt. Im Bereich der Unterführung wird es kurzzeitig unterbrochen. Die Unterdorfstrasse weist heute nur auf der südlichen Seite entlang des Parks ein Trottoir im Mischverkehr auf, welches bei den Parkfeldern endet. Die Wegführung verläuft danach auf der Strasse durch die Kernzone.

Abb. 12 Dammstrasse Orthofoto, geoportal.ch, Februar 2022



-  Blickrichtung Abb. 7 links
-  Blickrichtung Abb. 7 rechts



Abb. 13 Links: Dammstrasse mit Blick Richtung Osten | Rechts: Unterdorfstrasse mit Blick Richtung Süden



#### Sicherheitsdefizit Dammstrasse

- Strassenbreite bei 50 km/h für Begegnungsfall LKW/LKW nicht ausreichend

#### Sicherheitsdefizite Unterdorfstrasse

- Diverse unübersichtliche Grundstückszufahrten und Hauseingänge aufgrund von Parkierungen führen zu eingeschränkten Sichtweiten;
- Enge, unübersichtliche Strassenabschnitte im Kernbereich;
- Keine sichere Fussgängerführung im Kernbereich.

#### Handlungsbedarf

Um die Erschliessung für den LKW-Verkehr zu gewährleisten, ist auf der Dammstrasse eine Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h anzustreben. Da die Unterdorfstrasse durch eine Kernzone mit belebten Einrichtungen verläuft, ist eine Anlieferung mit LKWs über diese Strasse nicht erwünscht.




Um die Sicherheitsdefizite der Unterdorfstrasse zu beseitigen, strebt die Gemeinde eine Einbahnführung des Verkehrs in Fahrtrichtung Süd an. Zudem soll der Strassenraum neugestaltet werden.

---

### 3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

---

Abb. 14 Ausschnitt ÖV-Güteklassen mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab), geoportal.ch, Januar 2022

-  Klasse B: gute Erschliessung
-  Klasse C: mittelmässige Erschliessung
-  Klasse D: geringe Erschliessung

Das Planungsgebiet ist mit einer Entfernung von rund 150 m zum Bahnhof Flawil gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Gemäss Plan der ÖV-Güteklassen befindet sich das Areal in der ÖV-Gütekategorie B, was einer guten Erschliessung entspricht.



#### 3.3.1 Zugverbindungen

Innerhalb von 3 Minuten ist der Bahnhof Flawil zu Fuss zu erreichen. Die S-Bahn S1 verkehrt im Halbstundentakt nach St. Gallen – Schaffhausen sowie nach Wil SG. Die Fernverkehrszüge IC1 und IR13 verkehren jeweils stündlich in beide Richtungen. Der IC1 verkehrt nach St. Gallen und nach Winterthur – Zürich – Bern – Genf und der IR13 nach St. Gallen – Chur und nach Winterthur – Zürich. Durch die hervorragende Lage ist das Planungsgebiet sowohl regional als auch überregional gut erschlossen.

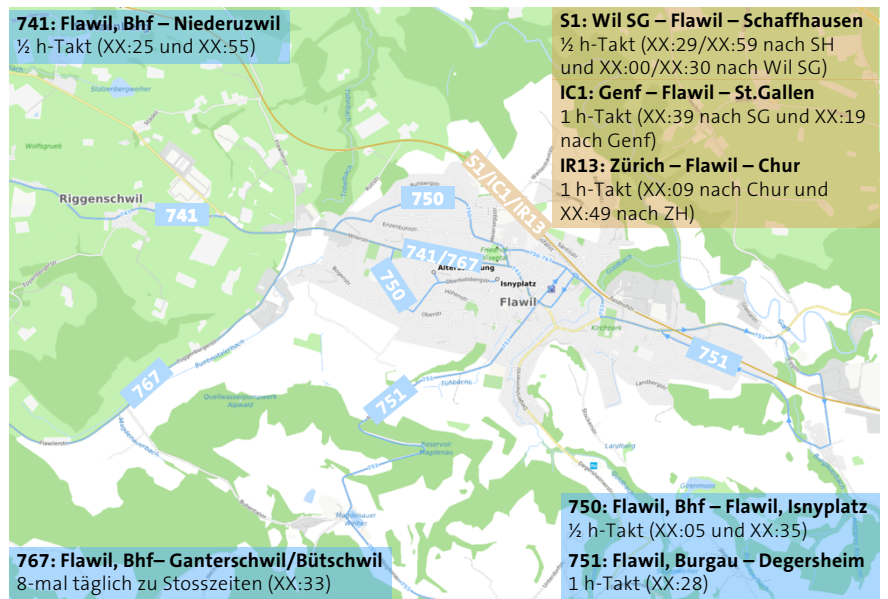
#### 3.3.2 Busverbindungen regional

Die Linien 741, 750, 751 und 767 verkehren ab dem Bahnhof Flawil und ermöglichen Verbindungen zu den benachbarten Dörfern (vgl. Abb. 15 und Abb. 16).

Die Taktung der Verbindungen und deren Abfahrtszeiten ist der Abb. 15 zu entnehmen.

Abb. 15 Ausschnitt Übersicht ÖV-Netz, fastfinder.ch, Januar 2022

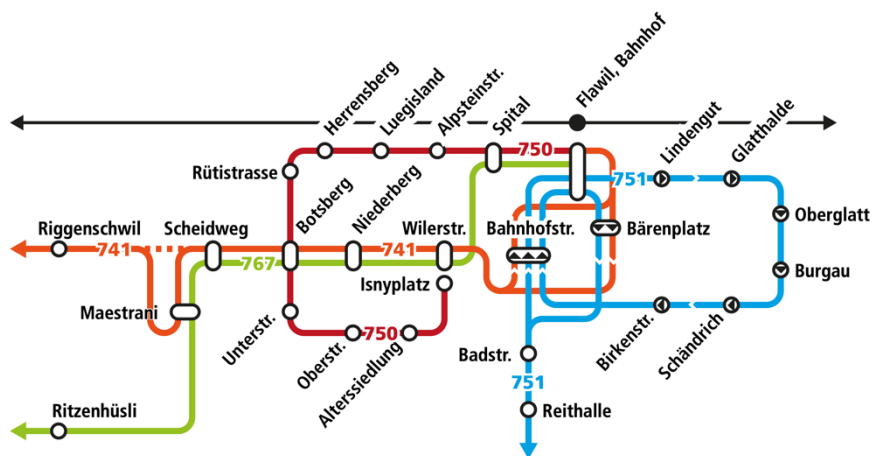
braun Bahnverbindungen  
 blau Postauto- / Busverbindungen



### Ortsbus Flawil

Im Jahr 2014 hat Flawil in einem Konzept verschiedene Varianten von Linienführungen zur Implementierung eines Ortsbusses erarbeitet. Heute verkehrt der Ortsbus mit der Nr. 750 als Kollektor innerhalb des Gemeindegebiets und ermöglicht Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr am Bahnhof Flawil.

Abb. 16 Buslinien in Flawil, flawil.ch, Januar 2022





## 3.4 Veloverkehr

### 3.4.1 Velonetz

Flawil weist ein dichtes und attraktives Velonetz auf. Entlang des Planungsgebiets verläuft ein kantonaler Veloweg in westlicher Richtung entlang der Dammstrasse, der Oberdorfstrasse und der Enzenbühlstrasse und in östlicher Richtung entlang der Dammstrasse, der St. Gallerstrasse und der Burgauerstrasse. Mit dieser ausgeschilderten Velowegführung wird die Hauptverkehrsachse (Wilerstrasse / St. Gallerstrasse) weitestgehend vermieden.




Regionale Velowege verlaufen auf der Wiler- / St. Gallerstrasse (Ost-West-Achse) und auf der Magdenauerstrasse (Nord-Süd-Achse). Auf dem Abschnitt der Wilerstrasse besteht ein markierter Velostreifen auf dem Abschnitt zwischen dem Isnyplatz und dem Kreisel am Ortsein- / Ortsausgang.

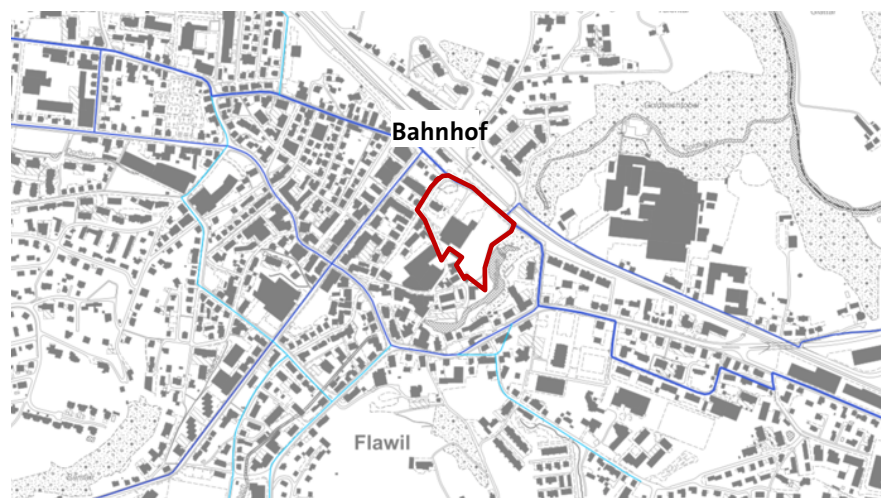
Lokale Velowege finden sich auf der Bogen- / Unterstrasse, der Schul- / Oberdorf- / Enzenbühl- / Halden- / Badstrasse, der Au- / Gehrenstrasse, der Degersheimerstrasse und der Landbergstrasse.

Zusätzlich zu den lokalen und regionalen Velowegen können auch die übrigen Strassen mit dem Velo befahren werden. So können in Flawil die wichtigsten Lokalitäten innerhalb von rund 6 min erreicht werden.

Mit der anstehenden Neugestaltung der Wilerstrasse wird auch eine Hauptverkehrsachse in Flawil für den Veloverkehr sicherer und attraktiver. Zudem ist eine Radverbindung von der Burgauerstrasse bis zum Bahnhof geplant.

Abb. 17 Ausschnitt rollender Langsamverkehr mit Planungsgebiet (rot) (ohne Massstab), geoportal.ch, Januar 2022

-  Velowege kantonal
-  Velowege regional
-  Velowege lokal



### 3.4.2 Unfallstatistik

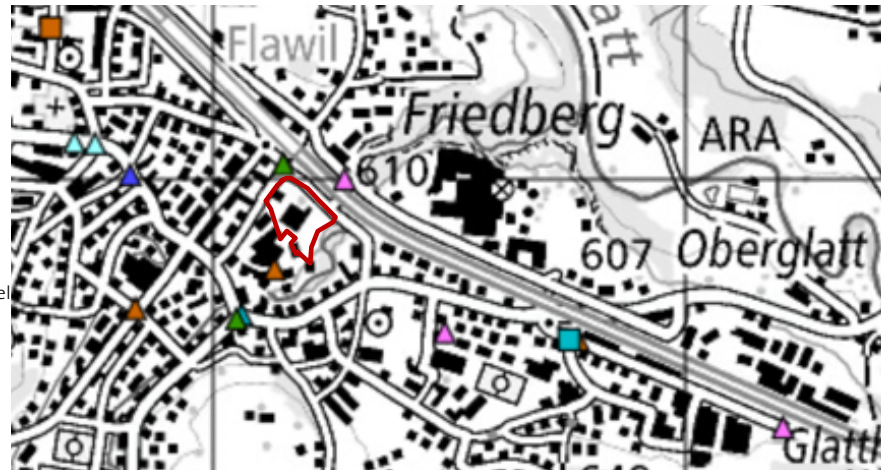
Ein Blick auf die Unfallstatistik mit Beteiligung von Fahrrädern zeigt in Flawil eine Konzentration der Unfälle entlang der Wilerstrasse beziehungsweise der St. Gallerstrasse. Es ist eine Häufung von Abbiege-, Einbiege-, Überhol- und

Auffahrunfällen auf dem zentralen Abschnitt der Wilerstrasse / St. Gallerstrasse auszumachen. Auf diesem Stück der Wilerstrasse /St. Gallerstrasse fehlt ein markierter Velostreifen, was vermehrt zu Konflikten führt.

Mit dem bereits erwähnten BGK Wilerstrasse sollen die Bedingungen für den Veloverkehr verbessert, Schwachstellen behoben und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Abb. 18 Ausschnitt Unfälle mit Fahrradbeteiligung mit Planungsgebiet (rot), map.geo.admin.ch, Januar 2022

- ⊞ Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- △ Unfall mit Leichtverletzten
- ⊞ ▲ Schleuder- oder Selbstunfall
- ⊞ ▲ Überholunfall, Fahrstreifenwechsel
- ⊞ ▲ Auffahrunfall
- ⊞ ▲ Abbiegeunfall
- ⊞ ▲ Einbiegeunfall
- ⊞ ▲ Überqueren der Fahrbahn



In Abb. 19 sind lineare und punktuelle Schwachstellen des Veloverkehrs in Flawil verortet. In Tab. 2 werden die Schwachstellen beschrieben sowie Lösungsvorschläge formuliert.

Abb. 19 Ausschnitt Schwachstellenanalyse Rad, geoportal.ch, Februar 2022

- Veloweg kantonal
- Veloweg regional
- Veloweg lokal
- Neubau Veloweg kantonal
- Neubau Veloweg regional
- Neubau Veloweg lokal
- lineare Schwachstellen
- punktuelle Schwachstellen



Tab. 2 Schwachstellenanalyse Rad,  
TBA Kanton St. Gallen, Februar 2022


Nr.	Schwachstellenbeschreibung	Lösungsvorschlag / Bemerkung
1	Schnelle Strassengeometrie, verkehrsorientierter Ausbau, Abbiegehilfe fehlt, Signalisationsdefizit	Knotengestaltung optimieren, Signalisation anpassen
2	Radverkehrsanlage fehlt, schnelle Strassengeometrie, verkehrsorientierter Ausbau, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV	Knotengestaltung optimieren, geschützte Querungshilfe erstellen
3	Radverkehrsführung unklar, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich	Strassenraumgestaltung optimieren (Koexistenz)
4	Radverkehrsanlage fehlt teilweise, mangelnde Verkehrssicherheit	Velopiktogramm mit Richtungspfeilen ergänzen / anbringen
5	Radverkehrsanlage fehlt, verkehrsorientierter Ausbau, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich	Strassenraumgestaltung optimieren (Koexistenz)
6	Radverkehrsanlage fehlt teilweise, Abbiegehilfe fehlt, Querungshilfe fehlt, Radverkehrsführung unklar, fehlende LSA für rLV, Signalisationsdefizit, hoher DTV, mangelnde Verkehrssicherheit, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich	Geschützte Querungshilfe erstellen, Signalisation ergänzen, LSA für rLV erstellen
7	Radverkehrsanlage fehlt, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich	Kernfahrbahn
8	Radverkehrsanlage fehlt, verkehrsorientierter Ausbau, DTV > 9000, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich	Strassenraumgestaltung optimieren (Koexistenz)

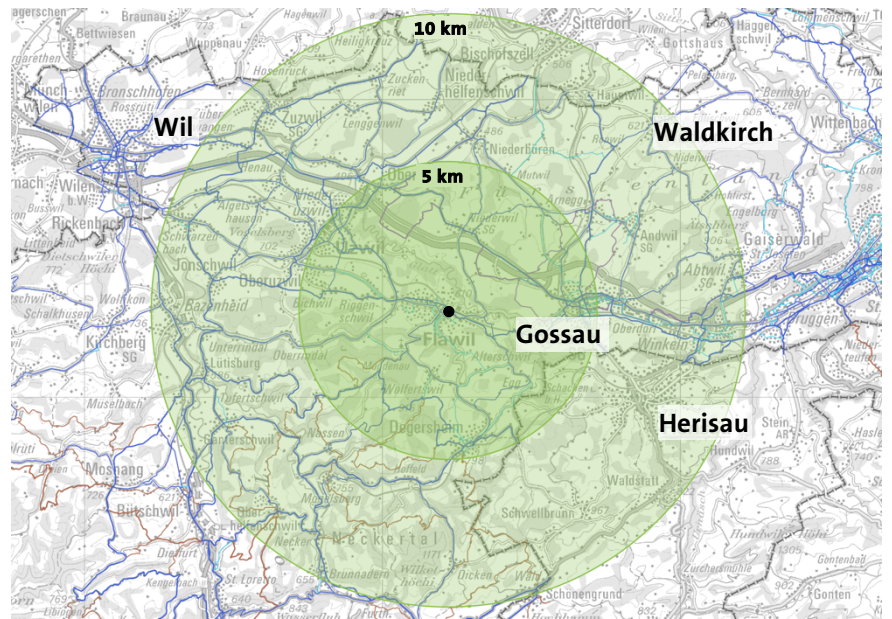
### 3.4.3 Potenzial

Es wird davon ausgegangen, dass mit dem Velo im Alltagsverkehr Distanzen von maximal 5 km (vgl. Abb. 20) gefahren werden. Somit liegen die Gemeinden Oberbüren, Uzwil, Gossau und Degersheim im potenziellen Einzugsgebiet für den Veloverkehr.

Gemäss Grundlagen des Mobilitätskonzeptes bestreiten bereits heute 40 % der Arbeitnehmenden den Arbeitsweg mit dem Velo. Mit der zunehmenden Nutzung von E-Bikes können auch Distanzen von bis zu 10 km zurückgelegt werden, was das Einzugsgebiet vergrössert und weitere Ortschaften miteinschliesst. Bei E-Bikes fällt auch die Topographie nicht ins Gewicht.

Abb. 20 Einzugsgebiet Veloverkehr von Planungsgebiet (schwarz) (ohne Massstab), geoportal.ch, Januar 2022

 Diverse Velo-, Mountainbike- und Skatingwege



### Abstellplätze

Für die Attraktivität des Veloverkehrs ist es wichtig, dass innerhalb des Planungsgebiets ein bedarfsgerechtes Angebot an Kurzzeit- sowie Langzeitabstellplätzen vorhanden ist. Die Veloparkierung soll sich in der Nähe der Eingänge befinden und fahrbar zu erreichen sein. Weiter sind eine gute Beleuchtung und Überdeckung sowie Abschlüsseinrichtungen erwünscht.


## 3.5 Fussverkehr

### 3.5.1 Wegnetz

Das Planungsgebiet ist in ein zusammenhängendes und dichtes Fusswegnetz eingebettet. In Richtung Zentrum sowie zum Bahnhof Flawil bestehen direkte Fusswegverbindungen. In der Abb. 21 sind zwei bestehende Unterführungen am Bahnhof noch nicht dargestellt. Diese Querungen ermöglichen zusätzlich einen besseren Anschluss des nördlich der Bahngleise liegenden Gemeindegebiets.

Im Alltagsverkehr wird angenommen, dass Wege, die ausschliesslich zu Fuss zurückgelegt werden, eine Distanz von maximal einem Kilometer aufweisen sollen. Das Zentrum sowie der Bahnhof sind somit ohne Probleme zu Fuss erreichbar.

Abb. 21 Einzugsgebiet Fussverkehr von Planungsgebiet (schwarz) (ohne Massstab), geoportal.ch, Januar 2022

 Diverse Fuss-, Wander- und Radwege



### 3.5.2 Unfallstatistik

Ein Blick auf die Unfallstatistik mit Beteiligung von Fussgängern zeigt in Flawil eine Konzentration der Unfälle entlang der Wilerstrasse beziehungsweise der St. Gallerstrasse sowie der Unterdorfstrasse.

Mit dem BGK Wilerstrasse sollen auch betreffend Fussverkehr Schwachstellen behoben und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Für Flawil existiert ein Problemstellenkataster für den Fussverkehr aus dem Jahr 2010. Viele der dort beschriebenen Problemstellen wurden in der Zwischenzeit bereits behoben. Weiter besteht jedoch ein mangelhafter Anschluss des Bahnhofs mit dem Nordbereich von Flawil, da dieser nur über die östliche SBB Unterführung erschlossen ist. Diese ist jedoch eng und niedrig, was ein Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr verunmöglicht. Zudem existiert als Zugang zu den Gleisen nur eine Treppe.

Abb. 22 Ausschnitt Karte Unfälle mit Fussgängerbeteiligung, map.geo.admin.ch, Januar 2022

- ⊞ Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- △ Unfall mit Leichtverletzten
- ⊞ □ △ Fussgängerunfall



### 3.6 Vorgesehene Massnahmen der Gemeinde

#### 3.6.1 Lichtsignalanlage St. Gallerstrasse / Dammstrasse (3. Phase)

Der öffentliche Verkehr ist mit dem Taktfahrplan darauf angewiesen, die Kreuzung St. Gallerstrasse / Dammstrasse rasch und ohne Wartezeiten befahren zu können. Im Hinblick auf den Neubau des Produktionsstandortes der SFS im Gebiet «Töbeli» werden zudem die Zu- und Anlieferung mittels LKW ausschliesslich über die Dammstrasse abgewickelt. Entsprechend ist mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Aus diesem Grund ist die bestehende Lichtsignalanlage mit einer 3. Phase zu ergänzen. In Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen ist zudem eine Buspriorisierung zu prüfen. Dieses Projekt ist im 18. Strassenbauprogramm des Kantons angemeldet.

#### 3.6.2 LSA Massnahmen Dammstrasse (Agglo 31.36.RF)

In Ergänzung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Wilerstrasse / St. Gallerstrasse (Abschnitt Isnyplatz bis Landbergstrasse) soll mit der Massnahme Nr. 31.36. RF im Agglomerationsprogramm der 4. Generation des Bundes die

Verkehrssicherheit insbesondere im Kreuzungsbereich St. Gallerstrasse / Dammstrasse und entlang der St. Gallerstrasse erhöht werden.

Gemäss Vorschlag der Wälli AG Ingenieure (Situationsplan M. 1:500, 02. März 2016) sind im Bereich des bestehenden Fussgängerstreifens Verbreiterungen des Trottoirs vorgesehen.

Weiter soll mit einem Ausbau zu einem kombinierten Geh- und Radweg entlang der südlichen Strassenseite entlang der St. Gallerstrasse zwischen Kreuzung und Einlenker Lindenstrasse die Verkehrssicherheit insbesondere für die Schüler erhöht werden.

Dieses Projekt ist im 18. Strassenbauprogramm des Kantons angemeldet.

### **3.6.3 Radweg Bahnhof – Burgauerstrasse mit Querung St. Gallerstrasse (AP 31.30.R)**

Die Infrastrukturmassnahme Netzergänzung "Radweg Bahnhof-Burgauerstrasse (31.30.R) ist Bestandteil des Massnahmenblattes 5.3.1 Fuss- und Velowegnetz-A, wird dort jedoch nicht einzeln erwähnt. Die Massnahme ist in der kommunalen Massnahmenliste mit Umsetzungshorizont A aufgeführt.

Der Gemeinderat wünscht sich eine rasche bauliche Umsetzung des Projekts und hat zu diesem Zweck in die Investitionsplanung 2022 einen Projektierungskredit von 400'000 Franken aufgenommen.

Eine Vorprojekt liegt vor. Ziel des Radwegprojekts ist es, zwischen dem Bahnhof Flawil und der Burgauerstrasse eine attraktive Radwegverbindung mit Anschluss an den Fürstenlandradweg zu schaffen. Dabei wird der geplante Radweg im Bereich des Grundstücks Nr. 828 (Eigentümer Kanton St. Gallen) die St. Gallerstrasse queren.

### **3.6.4 BGK Unterdorfstrasse**

Die zuständige Bau- und Infrastrukturkommission der Gemeinde Flawil hat ein entsprechendes Vorprojekt in Auftrag gegeben. Vorerst soll eine noch durchzuführende Informationsveranstaltung für die Anwohner der Unterdorfstrasse abgewartet werden.

Mit der geplanten Überbauung Töbeli könnten sich für das BGK allenfalls gute Argumente ergeben (Unterdorfstrasse als Einbahnstrasse, Verkehr SFS ausschliesslich über Dammstrasse).

## 3.7 Mobilitätsverhalten

Das heutige Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmenden von SFS am Standort Flawil für das Jahr 2021 wurde von Weber und Partner AG erhoben. Mit dem Neubau, welcher bis zum Jahr 2025 fertiggestellt werden soll, entstehen etappenweise rund 40 neue Arbeitsplätze. Zudem nehmen mit der Betriebserweiterung auch die An- und Ablieferungen durch den Schwerverkehr zu. Im Folgenden werden der Modalsplit der Arbeitnehmenden, die Anzahl verfügbarer Autoabstellplätze sowie die Fahrtenzahlen des Lastwagenverkehrs jeweils für das Jahr 2021 (Ist-Zustand) und das Jahr 2025 (Soll-Zustand) beschrieben. Die Fahrtenzahlen der Arbeitnehmenden und der An- / Ablieferung sowie die verfügbaren Abstellplätze von Weber und Partner AG lauten:

Tab. 3 Fahrtenzahlen der Arbeitnehmenden und der An- / Ablieferungen, Weber und Partner AG, Dezember 2021

	2021	2025*
<b>Anzahl Mitarbeitende</b>	110	150
<b>Anteil Arbeitsweg MIV [%]</b>	60	60
<b>Anteil Arbeitsweg ÖV/LV [%]</b>	40	40
<b>Durchschnittliche Anzahl LKW-Fahrten pro Tag</b>	12 – 15	20 – 25
<b>Durchschnittliche Anzahl Lieferwagen-Fahrten pro Tag</b>	2 – 5	4 – 8
<b>Maximale Anzahl LKW-Fahrten pro Tag</b>	20	33
<b>Maximale Anzahl Lieferwagen-Fahrten pro Tag</b>	5	8

\* gemäss Angaben SFS Group Schweiz AG

### 3.7.1 Modal-Split

Als Modal-Split wird die Aufteilung der zurückgelegten Wege auf die einzelnen Verkehrsmittel bezeichnet. In Tab. 4 wird der Ist-Zustand im Jahr 2021 sowie der Soll-Zustand im Jahr 2025 in absoluten Zahlen und in Prozent dargestellt. Mit der Betriebserweiterung von SFS wird sich die Verteilung des Transportaufkommens auf die dargestellten Verkehrsträger nicht verändern. Nur die absoluten Zahlen werden von aktuell 110 Arbeitnehmenden im Jahr 2021 auf prognostizierte 150 Arbeitnehmende im Jahr 2025 steigen.

Der prognostizierte Modalsplit für das Jahr 2025 ist unter Berücksichtigung der guten ÖV-Erschliessung sehr konservativ. Aufgrund des idealen Standortes an zentraler Lage in Flawil sollte ein geringerer MIV-Anteil angestrebt werden. Die zusätzlichen 40 Arbeitnehmenden sollen motiviert werden, den ÖV zu benutzen, falls dies aufgrund der Arbeitszeiten möglich ist. Somit könnte auch die Dimensionierung der Tiefgarage verringert werden.

Gemäss dem Merkblatt «Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr» des Kantons St. Gallen wird für ein Gebiet mit ÖV-Güteklasse B ein Modal-Split von 10 – 25 % MIV und 75 – 90 % ÖV/FVV formuliert. Aufgrund der Nutzungserweiterung als Arbeitsgebiet mit Schichtarbeit erscheint dieser



Modal-Split nicht zweckmässig. Dennoch sollte der Modal-Split nach Möglichkeit etappenweise angepasst werden, sodass sich der Anteil von ÖV/FVV erhöht.

Tab. 4 Modal-Split der Arbeitnehmenden [%] und absolute Anzahl der Arbeitnehmenden für 2021 und 2025

	2021		2025	
	absolut	%	absolut	%
<b>MIV</b>	66	60	90	60
<b>ÖV/LV</b>	44	40	60	40
<b>Total</b>	110	100	150	100

### 3.7.2 Autoabstellplätze

Von den bestehenden 95 Parkplätzen werden für die Arbeitnehmenden, die mit dem MIV anreisen, insgesamt 65 zur Verfügung gestellt. 26 der Abstellplätze werden extern vermietet, 7 davon an den Untermieter Lüdi Swiss und 16 an Fremdfirmen oder externe Personen.

Mit der Betriebserweiterung und dem prognostizierten Modalsplit im Jahr 2025, werden 90 Abstellplätze für die Arbeitnehmenden zur Verfügung gestellt und keine Abstellplätze mehr extern vermietet.

Die Abstellplätze für Kunden und Besucher bleiben mit jeweils 4 für das Jahr 2021 und 2025 unverändert.

#### Anforderung gemäss Baureglement

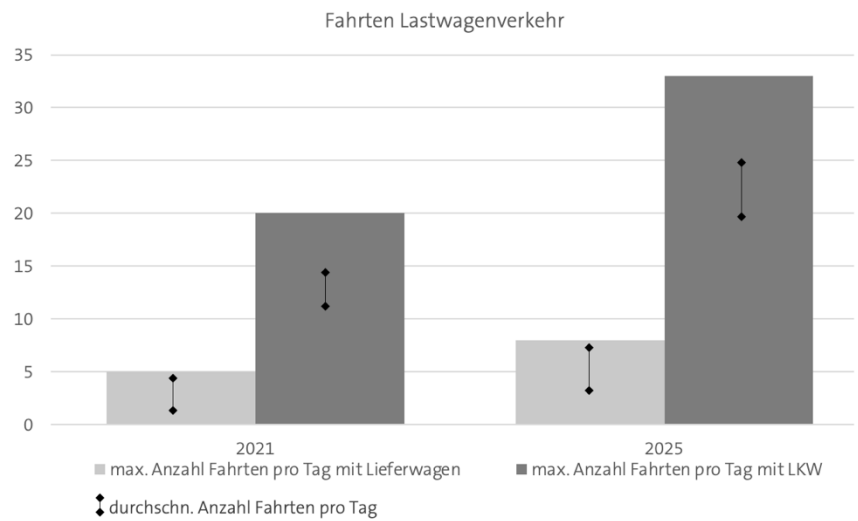
Im aktuell rechtskräftigen Baureglement der Gemeinde Flawil vom 28. April 2014 besteht mit Art. 44 bereits die Möglichkeit, von der Pflichtzahl an Abstellplätzen abzuweichen. Dies soll im vorliegenden Fall aufgrund der Bahnhofsnähe umgesetzt werden.

### 3.7.3 Fahrten Lastwagenverkehr

Die folgende Abbildung zeigt jeweils die maximale Anzahl von Fahrten (Zu- und Wegfahrt) für Lieferwagen und LKWs für die Jahre 2021 und 2025. Weiter wird die durchschnittliche Anzahl Fahrten pro Tag mit einem Bereich dargestellt.

Die maximale Anzahl Fahrten pro Tag mit Lieferwagen steigt mit der Betriebserweiterung von 5 auf 8, jene mit LKWs von 20 auf 33. Die externen Logistikdienstleister werden angewiesen, via Dammstrasse auf das Areal zu gelangen.

Abb. 23 Anzahl Fahrten Lastwagenverkehr pro Tag für 2021 und 2025



### 3.7.4 Mengengerüst und Anreiseweg

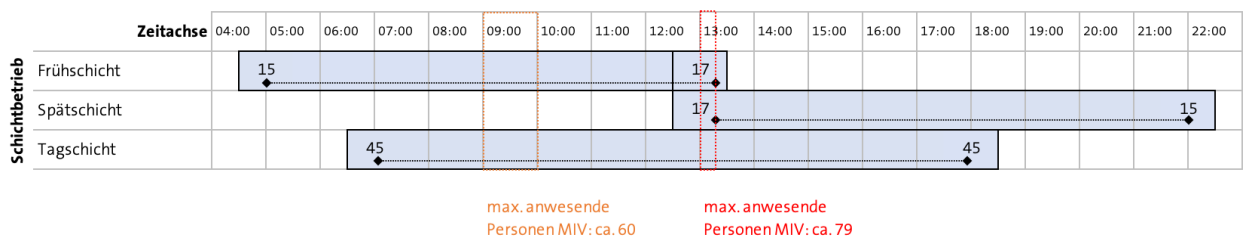
Das Mengengerüst zeigt auf, wie viele Personen durchschnittlich (aufgegliedert nach Arbeitsschicht) zu welcher Tageszeit anwesend sind.

Im bestehenden Betrieb arbeiten 112 Personen (Stand: Februar 2022), wovon 36 in Flawil wohnhaft sind. Von diesen lokal ansässigen Personen nutzen 25 % den MIV für den Arbeitsweg. Für die ausserorts wohnhaften Arbeitnehmenden bestehen keine Daten über die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg. Die Mehrheit des MIV nutzt den Autobahnanschluss in Oberbüren, weshalb eine erhöhte Anzahl Zufahrten aus westlicher Richtung kommt.

Abb. 24 zeigt den Schichtarbeitsbetrieb und die jeweils anwesenden Personen, welche den MIV für den Arbeitsweg nutzen. Bei der Schichtübergabe um 13.15 Uhr sind 79 Personen anwesend.

Um den Anteil des ÖV/FVV am Modal-Split zu erhöhen, sollen vermehrt Mitarbeitende der Tagesschicht mit dem ÖV anreisen.

Abb. 24 Anzahl der anwesenden Arbeitnehmenden mit MIV



# 4 Konzept / Massnahmen

---

## 4.1 Erschliessung

### 4.1.1 Gesamtverkehr

#### **Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dammstrasse**

Die Hauptzufahrt des motorisierten Verkehrs zum SFS Areal soll vom Knoten St. Gallerstrasse / Dammstrasse über die Dammstrasse erfolgen. Auf der Unterdorfstrasse soll mit Ausnahme des öffentlichen Verkehrs sowie Zubringerdienst und Lieferwagen kein Lastwagenverkehr abgewickelt werden. Auf der Dammstrasse soll für eine erhöhte Sicherheit eine Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h angestrebt werden. Ein durchgehender Ausbau ist nicht notwendig und würde die Fahrgeschwindigkeiten des Autoverkehrs erhöhen. Für eine quartierverträgliche Lösung soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) entwickelt werden, das zeitnah in Angriff genommen werden soll.

Die zahlreichen verkehrlichen Ansprüche (z. B. Schulweg / Bahnhofplatz / Zentrum) und die gestalterischen und ortsbaulichen Aspekte sind darin angemessen zu berücksichtigen. Der Einbezug der Anwohner in die Planung wird als wichtig erachtet.

### 4.1.2 Fuss- und Veloverkehr

Aufgrund der zentralen Lage soll im Richtprojekt die Anzahl an Veloabstellplätzen ausgebaut werden (entsprechend VSS 40 065). Für 150 Mitarbeitende im Jahr 2025 sind mindestens 30 Abstellplätze für Mitarbeitende und 8 Abstellplätze für Kunden und Besucher vorzusehen. Um den Langsamverkehr zu fördern, ist eine höhere Anzahl an Abstellplätzen anzustreben.

#### **Lage und Zufahrt**

Die Veloabstellplätze sollen fahrend erreichbar, überdacht und in der Nähe der Eingänge / Garderoben angeordnet sein. Mit kleineren, dezentral angeordneten Parkieranlagen können die Gehdistanzen zu den Zielorten verkürzt werden.

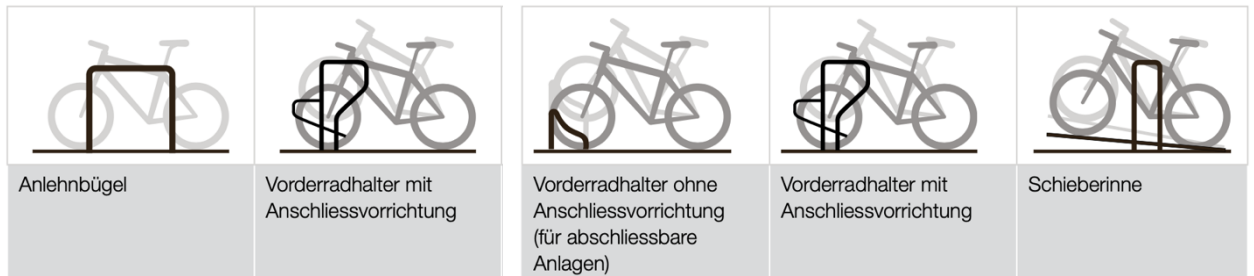
Die Distanz zu den Eingängen soll höchstens 30 m (Kurzzeit-PP) bzw. 100 m (Langzeit-PP) betragen. Im Übrigen gelten die Anforderungen des Merkblatts «Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf» des kantonalen Tiefbauamtes.

#### **Ausstattung**

Parkiersysteme sind Vorrichtungen zum Parkieren von Velos. Für die vorliegende Nutzung sind vor allem die nachfolgend aufgeführten Systeme geeignet. Der Anlehnbügel und die Vorderradhaltung sind aufgrund des anschliessbaren Velorahmens für die Kurzzeitparkierung gedacht, die übrigen Systeme für die Langzeitparkierung.

Für den Veloverkehr sind neben der Grundinfrastruktur weitere Angebote wie Ladestationen für E-Velos bereitzustellen (vgl. Kap.4.2.3).

Abb. 25 Geeignete PP-Systeme: links für die Kurzzeit-PP, rechts für die Langzeit-PP (Merkblatt Kt. SG)



### 4.1.3 Motorisierter Individualverkehr

#### Anlieferungsverkehr

Die Zufahrt für den Anlieferungsverkehr soll ausschliesslich von der Dammstrasse her erfolgen. Hierzu wird im Sondernutzungsplan ein Linksabbiegeverbot bei der Wegfahrt auf die Dammstrasse festgehalten. Die Ausfahrt ist baulich entsprechend zu gestalten.

#### Parkplatzreduktion und Parkplatzbewirtschaftung

Um den Anteil von ÖV/FVV am künftigen Modal-Split zu erhöhen, ist eine Reduktion der projektierten Autoabstellplätze anzustreben.

## 4.2 Mobilitätsmassnahmen

### 4.2.1 Allgemeines

Mit Mobilitätsmassnahmen soll das Verhältnis von MIV und ÖV/FVV am künftigen Modal-Split angepasst werden. Ziel ist es, die Anteile des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen gegenüber heute spürbar zu erhöhen. Dies soll etappenweise geschehen und kontinuierlich überprüft werden, um sicherzustellen, dass der Anteil des ÖVs/FVVs erhöht wird. Nachfolgend werden die Massnahmen aufgeführt. Die Massnahmen sind regelmässig auf ihre Wirkung und Nachfrage hin zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Das Mobilitätsmanagement ist als laufender Prozess zu verstehen.

#### **4.2.2 Stärkung bestehender Mobilitätsmassnahmen**

Im Jahr 2017 hat SFS das Projekt «mobility@SFS» lanciert, um die Unternehmensmobilität umweltschonender zu gestalten und Mitarbeitende zu unterstützen, die diesen Ansatz mittragen möchten.

Mit einem Anreizsystem zur Verbesserung des Pendlerverhaltens können Mitarbeitende, die mit dem ÖV, dem Velo oder mit Fahrgemeinschaften zum Arbeitsort pendeln, Punkte sammeln, welche dann in Gutscheine umgewandelt werden können. Für die Punktevergabe werden die Distanz des Arbeitsweges sowie der Einfluss der genutzten Verkehrsmittel auf die Umwelt berücksichtigt.

Folgende Ziele sollen mit «mobility@SFS» erreicht werden:

- Optimierung des Pendlerverhaltens
- Förderung der Motivation, Zufriedenheit und Gesundheit der Mitarbeitenden
- Schonung der Umwelt
- Effiziente Nutzung der Firmenfahrzeuge und Parkplätze

Weiter wurden folgende Initiativen festgelegt, um die definierten Ziele erreichen zu können:

- Förderung der Velonutzung durch ein attraktives E-Bike Angebot
- Förderung von Fahrgemeinschaften durch das Zusammenbringen von interessierten Mitarbeitenden
- Förderung der ÖV-Nutzung mittels attraktiver Angebote

Mit der Förderung dieser bestehenden Massnahmen werden bereits einige der nachfolgend formulierten Mobilitätsmassnahmen aufgenommen.

#### **Monitoring**

Damit überprüft werden kann, ob die Ziele des Mobilitätskonzepts (Modal-Split) erreicht werden, sind regelmässig und systematisch geeignete Messindikatoren zu erheben. Folgende Indikatoren gelten vorliegend als geeignet:

- Benutzung der Parkplätze (manuelle Zählung);
- Nutzen der ÖV-Ermässigungen;
- Nutzen der Anreize von «mobility@SFS»
- Benutzung der Veloabstellplätze (manuelle Zählung)

#### **Controlling**

Falls sich zeigen sollte, dass die Ziele (wiederholt) nicht eingehalten wurden, soll das Massnahmenpaket angepasst oder ergänzt werden. Anpassungen am Massnahmenpaket sollen bei Bedarf mit der Gemeinde abgesprochen werden.

### **Mobilitätsverantwortlicher**

Innerhalb des Betriebs soll eine Person bezeichnet werden, die für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts verantwortlich ist und auch als Ansprechperson für Nutzergruppen, Behörden und Dritte zu allen Fragen und Anliegen der Mobilität dient. Ihre wesentlichen Aufgaben sind nachfolgend zusammengefasst:

- Aufbau und Betrieb der Massnahmen des Mobilitätskonzepts
- Koordination des Monitorings
- Anlaufstelle zu allen Fragen und Anliegen im Zusammenhang mit dem Aufbau und dem Betrieb der Massnahmen
- Bei Bedarf: Initiierung und Umsetzung von weitergehenden Massnahmen

### **4.2.3 Umsetzung neuer Massnahmen**

Mit den nachfolgend aufgeführten Massnahmen soll das Mobilitätsverhalten zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs beeinflusst werden.

#### **Veloparkierung**

Das künftige Angebot an Veloabstellplätzen soll für 90 bis 150 Arbeitsplätze dimensioniert werden, was ein Minimum von 38 Abstellplätzen bedeutet. Die Standorte der Veloabstellplätze sind in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Nutzung und nahe den Garderoben anzuordnen. Weiter sind mindestens bei 30 % der Abstellplätze Lademöglichkeiten für E-Bikes anzubieten, um die Attraktivität dieses Verkehrsmittels zu erhöhen.

Diese Massnahmen sind direkt in den besonderen Vorschriften des Sondernutzungsplans implementiert.

#### **Anreiz und Mobilitätsbeitrag**

Mit den zuvor beschriebenen Mobilitätsbeiträgen von «mobility@SFS» werden bereits Anreize geschaffen, um mit dem ÖV oder dem Velo zur Arbeit zu fahren. Ein besonders attraktives und sinnvolles Angebot für den ÖV ist das Ostwind-Firmenabo. Bei diesem Abonnement erhalten Personen im Anstellungsverhältnis ein Ostwind-Jahresabonnement zum ermässigten Preis (Differenz wird durch den Arbeitgeber bezahlt). Zugleich profitieren sie von einem grösseren Gültigkeitsbereich als üblich (alle Zonen anstatt nur Zonen des Arbeitswegs).

#### **Ladestation für Elektrofahrzeuge**

Der Anteil an Elektroautos wird künftig steigen. Daher empfiehlt es sich, zu Beginn mindestens 10 % der Parkfelder mit Ladestationen auszustatten.

Diese Massnahme sowie die Pflicht zur Erstellung von Leerrohrkanälen in der gesamten Sammelgarage werden direkt in den besonderen Vorschriften des Sondernutzungsplans implementiert.

**Information und Kommunikation**

Die Absichten des Mobilitätskonzeptes sollen den Arbeitnehmenden kommuniziert werden. Dadurch sollen sie für das Thema sensibilisiert werden, was die Umsetzung der Massnahmen und Ziele erleichtert.