



ASGO-Gebietsentwicklung 2050

Bericht

Realisierungsgemeinschaft ASGO

Datum: 30. April 2025

Version: Bericht_005_v26

Management Summary

Das ASGO-Gebiet ist ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arbeiten im Richtplan des Kantons St.Gallen und ein bedeutender Wirtschaftsstandort mit über 800 Firmen und rund 15'500 Arbeitsplätzen. Es umfasst wesentliche Flächen der Städte St.Gallen und Gossau sowie der Gemeinden Gaiserwald und Herisau. Als einer der grössten Produktions- und Logistikstandorte der Schweiz hat das Gebiet eine zentrale Rolle für die Grundversorgung. Ein Entwicklungsszenario schätzt in den kommenden 25 Jahren ein Bevölkerungswachstum von 14% (+850 Einwohnende) und ein deutlich stärkeres Beschäftigtenwachstum von 48% (+6'000 Vollzeitstellen) im ASGO-Gebiet.

Das übergeordnete Ziel ist, ein **nachhaltiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum** zu ermöglichen: Das Gebiet bietet grosses Wachstumspotenzial, das im Sinne der drei Nachhaltigkeitsdimensionen (Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt) genutzt werden soll. Die Gebietsentwicklung 2050 zielt auf Innenentwicklung und einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource «Boden» ab, um den wachsenden Nutzungsanforderungen an den begrenzten Raum und die Infrastruktur gerecht zu werden. Sie stärkt damit den Wirtschafts- und Lebensraum St.Gallen West – Gossau Ost mit moderner Infrastruktur, multimodalen, aufeinander abgestimmten Mobilitätsangeboten, nachhaltiger Energieversorgung, Sport- und Freizeiteinrichtungen, urbanen Freiräumen und abwechslungsreichen Naturräumen. Die Gebietsentwicklung sorgt für einen attraktiven Standort für Unternehmen, Mitarbeitende und die Bevölkerung.

Diese Entwicklung erfordert eine enge Abstimmung zwischen «Siedlung + Verkehr». Mehr Wohnraum, Arbeitsplätze und mehr beanspruchte Freizeitangebote erhöhen das Verkehrsaufkommen, weshalb das begrenzte Gut «Strasse + Schiene» optimal genutzt werden muss. Verbesserte Mobilitätsangebote sind essenziell, um einen Modalshift hin zu öffentlichem Verkehr (ÖV) und Fuss- und Veloverkehr (FVV) zu erreichen. Gleichzeitig braucht es Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsspitzen. Nur so kann ein möglichst flächen- und energieeffizientes Verkehrssystem erreicht werden, um mit der endlichen Strassenkapazität nachhaltig auszukommen.

Der **Zielzustand** für die Gebietsentwicklung 2050 entspricht einem Konsens zwischen Unternehmen, Grundeigentümern und der Politik. Die Zielformulierungen für die Gebietsentwicklung 2050 umfassen

- das Ermöglichen eines nachhaltigen Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums,
- die Abstimmung von Wachstum in «Siedlung + Verkehr»,
- das Freispielen von nutzbaren Flächen und Verdichtung,
- das optimale Nutzen des begrenzten Guts «Strasse + Schiene»,
- die Prüfung und optimale Integration neuer Anbindungen an nationale Netze von Schiene und Strasse,
- die Schaffung attraktiver Begegnungs- und Verbindungsräume,
- die Unterstützung von Massnahmen zur Klimaanpassung
- und die mit allen Beteiligten koordinierte Gebietsentwicklung.

Die im Bericht aufgeführten Massnahmen sind je nach Teilgebiet unterschiedlich und konkretisieren die Zielformulierungen. Sie sind als Komposition zu verstehen und dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden; teilweise bedingen sie sich gegenseitig, folgen aber keiner hierarchischen Ordnung.

Die auf den Bericht abgestützte **ASGO-Charta** bekräftigt den Willen der öffentlichen Hand und der Wirtschaftsvereinigungen, den Entwicklungsprozess aktiv mitzutragen. Das Erreichen des Zielzustands 2050 hängt ab von wirtschaftlichem und demografischem Wachstum, der Standortattraktivität, politischen Mehrheiten, finanziellen Mitteln und einer kooperativen Konsensfähigkeit.

Das **ASGO-Programm** dient als Leitfaden für eine effiziente und verantwortungsvolle Umsetzung der Massnahmen. Die Koordination und Führung der Gebietsentwicklung erfolgt durch die ASGO-Geschäftsstelle im Rahmen des Gebietsmanagements. Der Lenkungsausschuss steuert diesen Prozess.

All diese Komponenten schaffen die Voraussetzungen für ein koordiniertes, zielgerichtetes Handeln in den nächsten 25 Jahren, damit ein nachhaltiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum möglich wird.

Inhaltsverzeichnis

Editorial	4
1 Powerhouse	6
2 Gebietsentwicklung 2050	9
Zielformulierungen	10
Zielzustand 2050.....	12
Teilgebiete und Nutzungsschwerpunkte	14
3 Priorisierte Massnahmen	18
Wachstum «Siedlung + Verkehr» aufeinander abstimmen.....	18
Nutzbare Flächen freispielen mit Kooperationsprojekten und vertikaler Verdichtung	20
Begrenztes Gut «Strasse + Schiene» optimal nutzen	21
Neue Anbindungen an nationale Netze von Schiene und Strasse prüfen und optimal integrieren	28
Attraktive Begegnungs- und Verbindungsräume schaffen.....	30
Massnahmen zur Klimaanpassung unterstützen.....	33
Gebietsentwicklung mit allen Beteiligten koordinieren	34
4 Es geht gemeinsam weiter	35
Anhang 1: Hintergrundinformationen	37
Anhang 2: Verzeichnisse	39

Zäm Zuekunft gstatte

ASGO steht für das Areal St.Gallen West – Gossau Ost. ASGO ist gleichsam Synonym für ein starkes Wirtschaftsgebiet und einen Lebensraum, die beide miteinander weit über die Ostschweiz hinausstrahlen. Das Gebiet ist zentral für das künftige Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum der Region. Die ASGO-Gebietsentwicklung 2050 zeigt, wie sich der Perimeter im Jahr 2050 präsentiert und welche Massnahmen es dazu braucht.

Für einen starken Lebens- und Wirtschaftsraum St.Gallen West – Gossau Ost

Die Zukunft des Gebiets St.Gallen West – Gossau Ost bietet immense Chancen. Es liegt an uns allen, diese zu ergreifen und das Areal zu einem der attraktivsten und innovativsten Standorte der Ostschweiz zu entwickeln. Ein starkes Fundament ist gelegt, doch der Weg bis ins Jahr 2050 erfordert entschlossenes, koordiniertes Handeln.

Das ASGO-Gebiet hat das Potenzial, zu einem Vorbild für vernetzte Stadt- und Gemeindeplanung zu werden. Hier treffen Arbeitswelt, Lebensraum und Freizeit aufeinander – ein Raum, der verbindet. Dieses Gebiet verlangt gemeindeübergreifende Lösungen und einen dynamischen Ansatz.

Warum handeln?

Die Herausforderungen sind klar: Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, Bedarf an moderner Infrastruktur und nachhaltiger Mobilität erfordern kluge Antworten. Der technologische Fortschritt bietet neue Möglichkeiten, die wir nutzen sollten. Die kommenden Generationen, insbesondere die Generationen Alpha und Beta, werden in 25 Jahren die Entscheidungen treffen, die diesen Raum prägen. Deshalb ist es klug, sie heute schon zu berücksichtigen, ihre Bedürfnisse zu verstehen und sie, wo möglich, in die Planung einzubinden.

Mit der ASGO-Gebietsentwicklung 2050 wurde ein Zielzustand bestimmt, der den Konsens aller Beteiligten repräsentiert. Er konkretisiert die Vision eines vernetzten Wirtschafts- und Lebensraums und zeigt Herausforderungen und Handlungsfelder auf. Das Erreichen des Zielzustands bedingt gemeinsames Handeln.

Vier Eckpfeiler für den Erfolg

1. Gebiet als Einheit: Die Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand, den Unternehmen, den Grundeigentümern und der Gesellschaft ist essenziell. Mit heutigen und zukünftigen wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Interessen ist respektvoll umzugehen. Das Gebiet ist als Einheit mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Interessen zu verstehen, die aufeinander abzustimmen sind.

2. Synergien nutzen: Bestehende und geplante Projekte in der Umgebung ergeben Synergien, die es zu nutzen gilt.

3. Flexibilität und Offenheit: Zukunftsorientierte Entwicklung erfordert Offenheit für Veränderungen, neue Technologien und Erkenntnisse.

4. Gemeinsames Handeln: Alle Akteure legen ihre Interessen offen und treten in den Dialog mit dem Ziel, die Gebietsentwicklung zu ermöglichen. Konsens und Kompromisse erfordern Respekt, gegenseitiges Verständnis und Kooperationsbereitschaft.

ASGO 2050: Ein Versprechen für die Region

Mit dem Bericht zur ASGO-Gebietsentwicklung 2050 wurde ein Meilenstein erreicht. Er vereint Perspektiven von Nutzenden, Planenden und der öffentlichen Hand. Die klare Botschaft lautet: Die Zukunft des Gebiets ist machbar – gemeinsam.

Jetzt sind konkrete Schritte gefragt. Das ASGO-Programm zur Gebietsentwicklung wird Massnahmen, Verantwortlichkeiten und Ressourcen definieren. Es bildet die Grundlage für die Zukunftsgestaltung.

Dank und Appell an alle Beteiligten

Wir bedanken uns bei allen, die an den Inhalten dieses Berichts mitgearbeitet haben, sie geprüft, in Frage gestellt und weitergedacht haben. Wir bedanken uns beim Lenkungsausschuss für die Steuerung des Vorhabens und dem Kanton St.Gallen, den Städten Gossau und St.Gallen, der Gemeinde Gaiserwald und den Wirtschaftsvereinigungen HIG und IVW für die Finanzierung.

Die Aufgabe, das Gebiet in den nächsten 25 Jahren zu entwickeln, mag gross erscheinen, doch sie ist eine einzigartige Chance. Wir können ein Gebiet schaffen, das funktional, wirtschaftlich stark und nachhaltig ist. Dafür setzen wir uns ein. Lassen Sie uns die ASGO-Gebietsentwicklung 2050 gemeinsam Wirklichkeit werden lassen – mit Engagement, Mut und Zusammenhalt.

St.Gallen West – Gossau Ost wird ein Modell für zukunftsweisende Stadt- und Regionalentwicklung sein. Jetzt ist die Zeit vorwärtszugehen. Gemeinsam, zämä!

Andreas Schläpfer und Michael Näf
Gesamtprojektleitung Realisierungsgemeinschaft ASGO

Kapitel 1

Powerhouse!

Haben Sie gewusst? Im ASGO-Gebiet bieten mehr als 800 Firmen rund 15'500 Arbeitsplätze. ASGO ist von überragender Bedeutung und gehört zu den grössten Entwicklungsgebieten der Schweiz. Im Areal wohnen ebenfalls 6'000 Personen. Die Sport- und Freizeitveranstaltungen und Einkaufsmöglichkeiten sowie nahegelegene Natur sind wichtige Anziehungspunkte für die Bevölkerung in der Region. ASGO ist ein Powerhouse!

ASGO-Wirtschafts- und Lebensraum

ASGO ist ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arbeiten im Richtplan des Kantons St.Gallen, der sich über die Gemeindegrenzen von St.Gallen, Gossau, Gaiserwald und überkantonal nach Herisau erstreckt. Gemäss Definition handelt es sich um einen Standort mit besten Voraussetzungen für die Wirtschaft und mit grossen Nutzungsreserven. Im Perimeter sind heute über 800 Firmen domiziliert mit insgesamt rund 15'500 Arbeitsplätzen. ASGO ist auch einer der wichtigsten Güterumschlagplätze der Schweiz und hat eine zentrale Rolle für die Grundversorgung.



Abb. 1: ASGO Wirtschafts- und Lebensraum

Ebenso prägen publikumsintensive Einrichtungen, wie Grossmärkte, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen, das Stadion sowie die Industrie das Bild des Areals. Und rund um die Bahnhöfe Gossau und St.Gallen Winkeln finden sich Lebensräume mit Wohnzonen und Gewerbeflächen. Der Raum ist eingebettet in eine vielfältige Landschaft und bietet wertvolle Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten.

Das Gebiet liegt zwischen den Ortskernen von Gossau, Winkeln, Gaiserwald und grenzt an den Kanton Appenzell Ausserrhoden mit dem Gewerbe- und Industriestandort Herisau. Es ist ein Ost-West-Tal, umgeben von Kulturlandschaft und Waldgebieten. Im Osten bildet das Sittertobel eine prägnante Zäsur.

Historisch gewachsen

Das ASGO-Gebiet ist ein seit 100 Jahren gewachsenes Industrie-, Arbeits- und Siedlungsgebiet an der Hauptachse St.Gallen – Zürich. Die Bebauung des Gebiets hat sich topografisch und infrastrukturell ergeben. Aufgrund der unmittelbaren Erschliessung durch die Schiene (1856) und der nahegelegenen Autobahn (1970) wurde das Areal zur Drehscheibe und zum Umschlagplatz. Entsprechend stark vertreten sind die Lebensmittelindustrie, Grossverteiler sowie Logistik- und Industrieunternehmen. Die mit der Wirtschaft mitgewachsenen Wohnquartiere liegen in unmittelbarer Nähe.

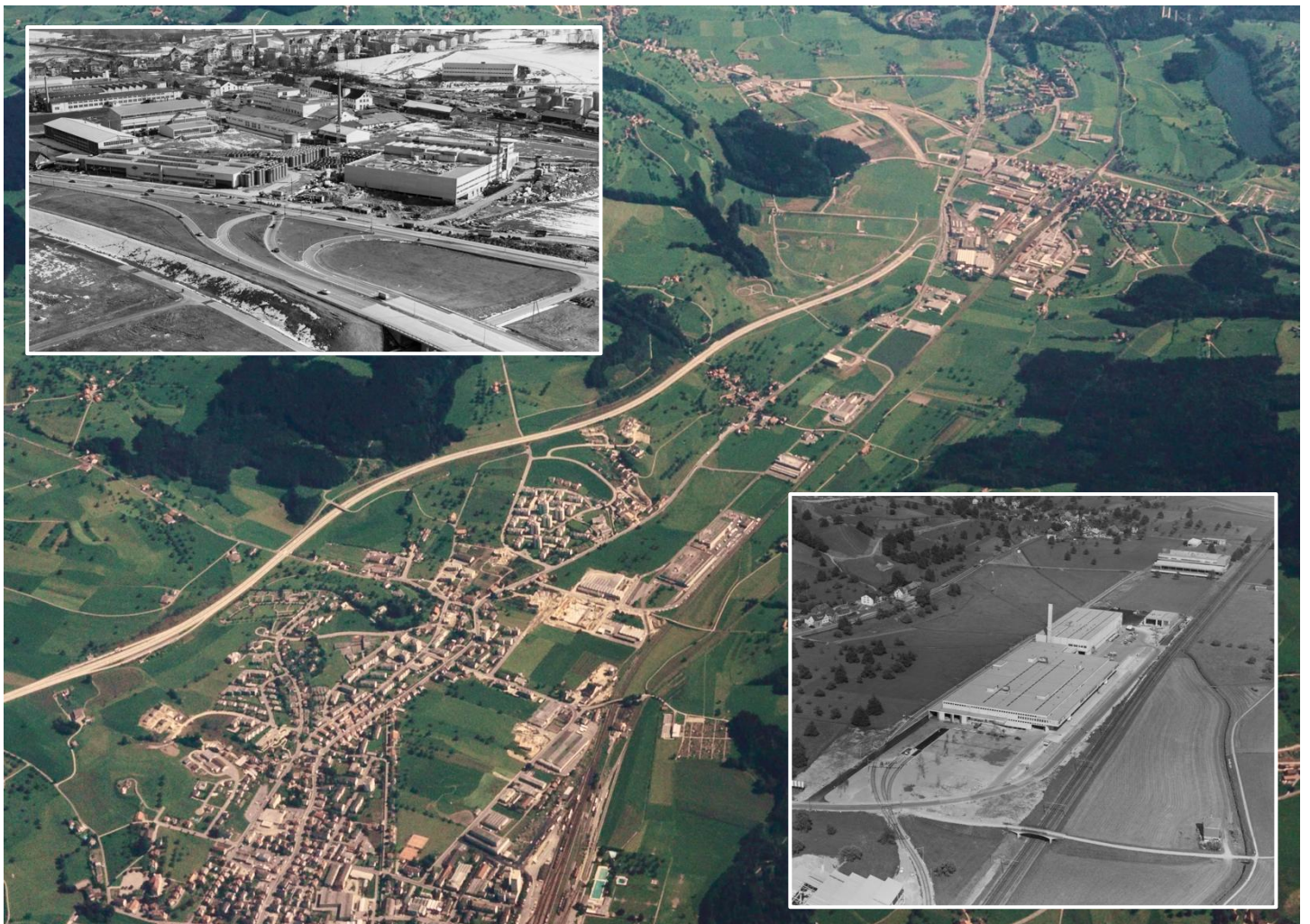


Abb. 2: ASGO-Gebiet 1979; Detailbilder: Winkeln, 1969 und Gossau Ost, 1967.

Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz/LBS_R1-793632

Überragende wirtschaftliche Bedeutung heute

Ansässig sind Unternehmen von schweizweiter bis internationaler Ausstrahlung aus den Branchen Maschinen-, Elektro- und Metall- Industrie (MEM), Unternehmen der Bauwirtschaft und Bauzulieferer, Handel/Reparatur von Motorfahrzeugen sowie in der Nähe der Zentren Winkeln und Gossau verstärkt unternehmensbezogene Dienstleistungen. Zudem ist das Areal Standort für innovatives Gewerbe und dient der Region als ein Zentrum für Einkauf, Freizeit, Sport und Veranstaltungen.

Versorgungsrelevanz und nationale Bedeutung

ASGO hat weit über seinen Perimeter hinaus eine wichtige Rolle für die Belieferung und Versorgung der Ostschweiz, sowie teilweise auch der Südost- und der Südschweiz mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs. Der Standort ist wesentlich für die Versorgungssicherheit in der Schweiz und hat dadurch eine nationale volkswirtschaftliche Bedeutung (Firmenreihenfolge alphabetisch).

- Bell Schweiz AG produziert in Gossau sämtliche (Olma-) Bratwürste und Fleischkäse für Coop.
- Coop Genossenschaft, Logistikregion Ostschweiz-Ticino, schlägt in Gossau täglich 4'000 Paletten um und belädt jährlich 8'000 Bahnwagen. Das Versorgungsgebiet reicht bis Schaffhausen, Zürich und in die Kantone Graubünden und Tessin.
- Ernst Sutter AG bewegt 17'000 Tonnen Produkte pro Jahr. Das entspricht 40 Millionen Packungen.
- Genossenschaft Migros Ostschweiz versorgt von Gossau aus ihr Filialnetz von Schaffhausen bis ins Engadin. Jährlich werden 12'000 Bahnwagen und 4'000 Wechselbehälter verarbeitet, täglich 8'800 Paletten mit 200 Lastwagen geliefert.
- Schweizerische Post verarbeitet am drittgrössten Standort der Schweiz jährlich 90 Millionen Sendungen, vorwiegend per Schiene.
- SPAR Handels AG verteilt täglich mit über 50 Touren 2'000 bis 3'000 Rollcontainer von St.Gallen aus landesweit.

Wohn-, Naherholungsgebiet und Naturraum

Wohnen, Sport, Freizeit und Naherholung

Im Gebiet wird nicht nur gearbeitet, sondern auch gewohnt. Rund 6'000 Einwohner/innen und Einwohner leben im Areal, vorwiegend im Umfeld der Bahnhöfe Gossau und St.Gallen Winkeln. Diese Gebiete zeichnen sich durch Wohnzonen aus und bieten ebenfalls Platz für Mischnutzungen von Wohnen und Gewerbe.

ASGO ist zugleich ein grosses Naherholungsgebiet mit wertvollen und beliebten Natur- und Erholungsräumen: Die Sport- und Freizeitanlagen Buechenwald und Gründenmoos, die Naturräume Bildweiher, Gübsensee und das Sittertobel. Ausflugsziele (Walter Zoo, Schloss Oberberg) befinden sich im Norden, Einkaufs- und Erlebnisstätten (Säntispark) von regionaler Bedeutung ergänzen das Angebot. Auf dem Waffenplatz Breitfeld ist eine einzigartige ökologisch wertvolle Landschaft entstanden, die auch öffentlich zugänglich ist.

Im ASGO-Gebiet befinden sich mehrere Grundwasserschutzzonen: die Mooswies in Gossau, das Ried im Breitfeld und ein weiteres zwischen dem Oberdorf und Bruggwies.

Gebietsentwicklung 2050

Die Gebietsentwicklung 2050 zielt darauf ab, den Wirtschafts- und Lebensraum St.Gallen West – Gossau Ost nachhaltig zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten. Es soll ein attraktiver Standort werden für ansässige und neue Unternehmen, deren Mitarbeitende und die Wohnbevölkerung. Das Gebiet bleibt wandlungsfähig, verfügt über eine moderne Infrastruktur, ein leistungsfähiges, multimodales Verkehrssystem, eine nachhaltige Energieversorgung, Sport- und Freizeitangebote mit Ausstrahlungskraft und vielfältige naturräumliche Strukturen.

Wachstumspotential

In den kommenden 25 Jahren wird im ASGO-Gebiet mit einem Bevölkerungswachstum von 14% (+850 Einwohner) gerechnet. Deutlich stärker ist das potenzielle Beschäftigtenwachstum im selben Zeitraum mit rund 48% (+6'000 Vollzeitstellen). Grundlage für diese Berechnungen bilden eine Umfrage der Fachhochschule Ost bei den im Areal ansässigen Unternehmen, eine Studie von Wüest Partner sowie Abschätzungen gemäss der bestehenden Bauzonenreserve und einer gebräuchlichen Arbeitsplatzdichte. In diesem **Entwicklungsszenario** zur Siedlungs- und Arealentwicklung sind alle bekannten konkreten Entwicklungsabsichten und bestehenden Entwicklungsmöglichkeiten der kommenden Jahre abgebildet und grob quantifiziert.

	Stand 2021	Potential 2050	Wachstum	Wachstum (%)
Einwohnende	6'000	6'850	+850	+14%
Arbeitsplätze	15'500	23'000	+7'500	+48%
Vollzeitäquivalent	12'400	18'400	+6'000	+48%

Abb. 3: Potenzielles Beschäftigungs- und Bevölkerungswachstum bis 2050

Das dargestellte Wachstum entspricht der Einschätzung des heutigen Kenntnisstands und ist nicht in Stein gemeisselt. Das Gebiet verändert sich auch nicht von heute auf morgen. Die Tatsache, dass der Zeithorizont auf gut 25 Jahre gelegt ist, heisst, dass Entwicklung und Wachstum antizipierbar und Massnahmen vorausschauend planbar werden.

**Mehr Siedlung
bedeutet mehr Verkehr**

Die Abstimmung von **Siedlungs- und Verkehrsentwicklung** ist von zentraler Bedeutung. Mehr Wohnraum, Arbeitsplätze und Freizeitangebote führen zwangsläufig zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf den bestehenden Verkehrsträgern. Angesichts der angestrebten Siedlungsentwicklung und des derzeit stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichteten Modal Splits stösst das Verkehrsnetz zunehmend an seine Grenzen. Aktuell hat die Strasse nur noch rund 10% Kapazitätsreserve zu den Spitzenzeiten.

Um Wachstum zu ermöglichen, ist das begrenzte Gut «Strasse + Schiene» optimaler zu nutzen. Dies erfordert attraktive Alternativen zum MIV, insbesondere durch verbesserte

öffentliche Mobilitätsangebote und gleichzeitig Massnahmen von Arbeitgebenden zur Verlagerung der Verkehrsspitzen am Abend. So können die bestehenden Kapazitäten effizienter auf mehr Nutzende verteilt werden. Damit die Region weiterhin entwickelt werden kann, ist ein Modalshift hin zum öffentlichen Verkehr (öV) sowie zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) essenziell. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine kontinuierliche Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr unerlässlich.

Zielformulierungen

Das übergeordnete Ziel ist, ein nachhaltiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum zu ermöglichen. Damit dieser Zielzustand erreicht wird, arbeiten wir mit sieben Teilzielen. Sie sind als Komposition zu verstehen und nicht gegeneinander auszuspielen; vielmehr bedingen sie sich gegenseitig und folgen keiner hierarchischen Ordnung. Die Wirkung erfolgt in einem aufeinander abgestimmten Zusammenspiel¹, sei es inhaltlich oder zeitlich über die nächsten 25 Jahre bis 2050.

Konkret dargestellt sind die Massnahmen zur Erreichung der Zielformulierungen in Kapitel 3 «Priorisierte Massnahmen».

Übergeordnetes Ziel

Nachhaltiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum ermöglichen: Das Gebiet verfügt über ein grosses Wachstumspotenzial, das im Sinne der drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt genutzt werden soll. Die Gebietsentwicklung 2050 zielt auf die Innenentwicklung und einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource «Boden» ab, um den wachsenden Nutzungsanforderungen an den begrenzten Raum und die Infrastruktur gerecht zu werden. Die Ziele für die Themen «Energie und Klima» sind im Leitbild der Energie-Region GSG verankert, das die Gemeindegebiete von Gossau, St.Gallen und Gaiserwald umfasst. Die Gebietsentwicklung stärkt den Wirtschafts- und Lebensraum St.Gallen West – Gossau Ost mit moderner Infrastruktur, multimodalen, aufeinander abgestimmten Mobilitätsangeboten, nachhaltiger Energieversorgung, Sport- und Freizeiteinrichtungen, urbanen Freiräumen und abwechslungsreichen Naturräumen in der Nähe. Sie ermöglicht einen attraktiven Standort für Unternehmen, Mitarbeitende und die Bevölkerung.

¹ Dieses Zusammenspiel wird im ASGO-Programm (Umsetzungsprogramm mit Verantwortlichkeiten, Zeitdauer) beschrieben.

Teilziele

Wachstum «Siedlung + Verkehr» aufeinander abstimmen

- Ermöglichung nachhaltigen Wachstums durch Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen, örtlich, nutzungsmässig und zeitlich bis 2050
- Stärkung der multimodalen Mobilität, um effizient von A nach B zu kommen
- Verbesserung des Verkehrsdurchflusses auf der Strasse für eine bessere Erreichbarkeit sowie höhere Arbeitsplatz- und Lebensqualität

Nutzbare Flächen freispielen mit Kooperationsprojekten & vertikaler Verdichtung

- Effiziente Nutzung der Flächen durch Kooperationsprojekte zwischen Grundeigentümern. Beispielsweise Zusammenführung flächenintensiver Nutzungen, wie verteilte Parkierungsflächen, in Sammelgaragen an wichtigen Orten wie Mobilitätshubs
- Ermöglichung von punktueller Verdichtung und gemischten Nutzungen, z.B. durch Stapelung von gewerblichen Nutzungen und gemeinsame Gebäudeinfrastrukturen

Begrenztes Gut «Strasse + Schiene» optimal nutzen

- Integrierter Ansatz praktizieren zur Ermöglichung nachhaltiger Mobilität
- Verbindungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) weiter verbessern: häufiger, anschlussicherer und verlustzeitfreier
- Ausbau der Bahnhöfe Gossau und St.Gallen Winkeln zu Mobilitätshubs
- Durchgängige Erreichbarkeit und sichere Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) schaffen
- Massgeschneiderte und individuelle Mobilitätsmanagementmassnahmen mit ASGO-Unternehmen aufbauen und umsetzen (z.B. Mobalt App, Mobilitätsallianz Ostschweiz)
- Punktuelle Ausbauten von Verkehrsknoten zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Strasse und Priorisierung ÖV

Auswirkungen neuer Anbindungen an nationale Netze prüfen und optimale Integration weiterverfolgen

- Zentrale Rolle des Areals für Logistik und Grundversorgung der Ost- und Südschweiz sicherstellen
- Prüfung der Auswirkungen und des Nutzens der verschiedenen Grossprojekte Cargo sous terrain (CST), Freiverlad, verlegter KV-Terminal und neuer A1-Autobahnanschluss
 - Falls Prüfung positiv: Optimale Integration der verschiedenen Grossprojekte proaktiv weiterverfolgen mit Ausarbeitung und Eingabe der Vorhaben durch die Stadt Gossau und den Kanton St.Gallen auf nationaler Ebene
 - Falls Prüfung negativ bei einem oder mehreren Grossprojekt/en: rechtzeitige Ausarbeitung Plan B für den Güterverkehr und das Stadtzentrum Gossau

Attraktive Begegnungs- und Verbindungsräume schaffen

- Attraktive Aufenthaltsräume im Freien schaffen für die Arbeitnehmenden und die Wohnbevölkerung
- Wichtige bestehende Nord-Süd-Querverbindungen für den FVV stärken in Kombination mit begleitender Begrünung

Massnahmen zur Klimaanpassung unterstützen

- Durchlässigkeit für Kaltluftströme bei Neu- und Umbauten berücksichtigen
- Begrünte, versickerungsfähige Retentionsflächen, wo immer möglich, bei baulichen Veränderungen realisieren
- Naturnahe Gestaltung von Freiflächen und Bachläufen in Verbindung mit Bauvorhaben ermöglichen
- Leitbild der Energie-Region GSG unterstützen

Gebietsentwicklung mit allen Beteiligten koordinieren

- Im Rahmen des Gebietsmanagements Koordination und Führung der Abstimmung «Siedlung + Verkehr» durch ASGO-Geschäftsstelle, im Einverständnis der öffentlichen Hand und der Wirtschaft
- Begleitung und Review der Umsetzung des ASGO-Programms und Arealtransformationen sowie der laufenden Planungs- und Entscheidungsprozesse in Bezug auf die ASGO-Gebietsentwicklung 2050
- Koordination und Begleitung von weiteren Aufgaben, bei welchen die Unternehmen und die öffentliche Hand eine vermittelnde Stelle benötigen

Zielzustand 2050

Der Zielzustand 2050 ergibt sich aus der Summe der realisierten Massnahmen der sieben Teilziele. Aus heutiger Sicht zeigt sich, welche Massnahmen eine hohe Wichtigkeit und Dringlichkeit oder eine hohe bzw. niedrige Realisierungschance haben. Diese Einschätzung ist wichtig, um die relevanten Prioritäten zu setzen und Massnahmen aufeinander abzustimmen.

Die Inhalte des Zielzustands 2050 umfassen Aussagen zu den Siedlungsflächen, der Verkehrserschliessung, den naturräumlichen Strukturen und basieren auf der heute geltenden Bau- und Zonenordnung sowie dem kantonalen Richtplan. Zudem werden die heute bekannten Grossprojekte KV-Terminal, Freiverlad, Cargo sous terrain und der A1-Autobahnanschluss berücksichtigt, auch wenn deren Realisierung nach 2050 erwartet wird.

Im Jahr 2050 ist das Teilgebiet «Produktion und Logistik Gossau Ost» weiter gestärkt. Die Gebiete «Gossau Bahnhofquartier Ost» und «Winkeln» entwickeln sich neben bestehender Produktion zu urbanen Wohn-, Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten. Das «Geissbergareal» wird zu einem Ort für Freizeit, Sport, Veranstaltungen und Einkaufen mit vielfältigen Nutzungen, während der Bereich «Nordhalde, nordöstlicher Raum Herisau» ein bedeutendes Gewerbegebiet mit hohem Beschäftigungspotenzial wird.

Alle Gebiete sind bedarfsgerecht erschlossen, um ein multimodales Verkehrssystem zu ermöglichen, das einen Modalshift hin zu mehr öffentlichem Verkehr (öV) und Fuss- und Veloverkehr (FVV) sicherstellt. Bis 2050 soll ein bedeutender Anteil des Verkehrsauf-

kommens durch öV sowie FVV bewältigt werden. In Eigenverantwortung fördern Unternehmen diese Entwicklung mit passenden Mobilitätsmanagementmassnahmen.



Verbindlichkeit priorisierte Massnahmen

Die in Kapitel 3 priorisierten Massnahmen sind eine wesentliche Grundlage für die weiteren Planungsschritte, wie Ortsplanungsrevision sowie Areal-Infrastrukturentwicklungen. Sie sind jedoch weder behörden- noch rechtsverbindlich im Rahmen der Bau- und Zonenordnung und auch für die Grundeigentümer nicht verbindlich.

Als gemeinsamer Nenner zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaft bilden sie die Basis für die Charta «Gebietsentwicklung 2050» und das ASGO-Programm. Dieses Programm legt die aus heutiger Sicht notwendigen Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten fest, um den Zielzustand 2050 zu erreichen. Die Inhalte des Zielzustandes bleiben anpassungsfähig und können auf Basis neuer Erkenntnisse überarbeitet werden.

Teilgebiete und Nutzungsschwerpunkte

Die verschiedenen Teilgebiete im ASGO-Perimeter orientieren sich an unterschiedlichen Nutzungsbedürfnissen und haben sich bereits in Vergangenheit entsprechend entwickelt. Im Folgenden sind die Nutzungsschwerpunkte der einzelnen Teilgebiete beschrieben, wie diese sich im Jahr 2050 präsentieren. Die Massnahmen auf dem Weg dahin finden sich im nachfolgenden Kapitel 3.



Abb. 4: Übersicht Teilgebiete und Nutzungsschwerpunkte

«Produktion und Logistik Gossau Ost»

Flourierender Wirtschaftsstandort: Der mittlere Teil des Areals Gossau Ost – St.Gallen West ist das Kernstück des Perimeters. Hier wird ausschliesslich gearbeitet und produziert. Dieses Gebiet ist als führender Wirtschaftsstandort für Grosshandel und Produktion etabliert. Die Infrastruktur ist auf die Bedürfnisse dieser Bereiche ausgerichtet und entsprechend ausgebaut.

Attraktives Verkehrssystem: Die Auswirkungen eines allfälligen A1-Autobahnan-schlusses, KV-Terminals, Freiverlads und CST-Hubs sind geprüft. Falls positiv sind diese Grossvorhaben auf nationaler Ebene in Planung oder ein Plan B wurde als Alternative gemeinsam von der öffentlichen Hand und der Wirtschaft ausgearbeitet mit dem Ziel, den Güterverkehr optimal abzustimmen und das Stadtzentrum von Gossau zu entlasten. Mitarbeitende pendeln vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr (öV) oder für Nahdistanzen mit dem Velo zur Arbeit. Dies funktioniert dank Attraktivitätssteigerungen des öV, einem durchgängigen Fuss- und Veloverkehrsnetz (FVV) sowie betrieblichen Mobilitäts-

managementmassnahmen. Ebenfalls besteht eine sichere und attraktive Anbindung an das übergeordnete Velonetz mit geeigneter Veloinfrastruktur.

Vernetzte Grün- und Freiraumstrukturen: Im zentralen Mittelteil des Perimeters liegt der Fokus unvermindert darauf, zusammenhängende Bauflächen beizubehalten. Darauf abgestützt, bestehen sichere Querverbindungen für FVV, sogenannte «Sprossen», die Güterverkehr und FVV entflechten und bereits existierenden Wegbeziehungen sowie öffentlichen Gewässern folgen. Attraktive und klimaangepasste Aussenräume sind entstanden durch private Initiativen von Unternehmen und Grundeigentümern.

«Gossau Bahnhofquartier Ost»

Florierendes Wirtschaftsgebiet und vielfältiger Lebensraum: Das Bahnhofquartier Gossau liegt an der Schnittstelle zum nördlichen Gründerquartier mit den Verbindungen zum historischen Kern, zur gewerblichen Nutzung im Osten sowie zur Grünfläche Mooswies und wird geprägt durch die Silo- und Bahnhofbauten mit Busbahnhof.

Die im Stadtentwicklungskonzept vorgesehene Transformation und städtebauliche Aufwertung des Bahnhofumfeldes ist realisiert. Die weiterbestehenden Produktionsstätten und das Wohnen sind weiterhin entflochten. Im Transformationsgebiet ist ein dicht bebauter, urbaner Wohn- und Arbeitsstandort entstanden.

Attraktives Verkehrssystem: Das Gebiet profitiert von seiner optimierten öffentlichen Verkehrsanbindung. Die neue urbane Adresse ist durch einen attraktiven Strassenraum für den FVV mit dem Bahnhof verbunden. Eine neue Buslinie sowie direkte FVV-Verbindungen nördlich der Gleise schaffen eine unmittelbare Verbindung mit dem zentralen Arbeitsplatzgebiet «Produktion und Logistik Gossau Ost».

Vernetzte Grün- und Freiraumstrukturen: Die Allmend Mooswies und die Sport- und Freizeitanlage Buechenwald sind grossflächige, attraktive Freiraumstrukturen und aus dem Arbeitsplatzgebiet direkt mit dem Velo und zu Fuss erreichbar. Neue Freiraumtypologien, die im «Gossau Bahnhofquartier Ost» entstehen, ergänzen das bestehende Nutzungsangebot.



Im Jahr 2024 hat die Stadt Gossau zusammen mit den Grundeigentümern eine Gebietsentwicklung gestartet, bei der die Rahmenbedingungen für einzelne Arealentwicklungen im Gebiet geklärt werden. Ziel ist die Priorisierung der notwendigen Massnahmen zur Entwicklung des Stadtteils, das Erarbeiten von tragfähigen Lösungsvorschlägen und das Schaffen von Planungssicherheit. Beteiligt sind die Grundeigentümer, inkl. SBB, die Stadt Gossau, der Kanton St.Gallen sowie ASGO.

«Winkeln»

Florierender Wirtschaftsstandort und vielfältiger Lebensraum: Winkeln bleibt ein Arbeits- und Wohnstandort und entwickelt sich in unterschiedlichen Facetten. Der überwiegende Teil des Arbeitsgebiets hat eine grossmassstäbliche industrielle Prägung. Produktionsstätten und Wohnen sind weiterhin entflochten. Gezielt werden, v.a. entlang

der Zürcher Strasse und in Bahnhofsnähe, Möglichkeiten für verdichtete Gewerbe- und Dienstleistungsneubauten geschaffen. Im Konservenareal mit seiner bestehenden kleinteiligen Unternehmensstruktur treffen zusätzlich Pionier-/Kreativnutzungen und experimentelles Arbeiten einen guten Nährboden an.

Wohnen wird insbesondere beidseits um den Bahnhof und entlang der Herisauer Strasse sowie rückwärtig daran angeordnet. Es knüpft damit an vorhandenes Wohnen an, und verdichtet und erweitert dieses. Entlang der Herisauer Strasse sollen im Zuge der Verdichtung Kleingewerbe und Dienstleistungen in den Erdgeschossen ermöglicht werden, um die Strasse in ihrer Präsenz und ihrem Charakter zu stärken. Zudem werden Sonderformen des Wohnens, wie Hotelwohnen, Alterswohnen, Studentenwohnen, Loftwohnen etc., an besonderen Lagen ermöglicht, z.B. entlang der Zürcher Strasse und auf dem Lobeckareal.

Attraktives Verkehrssystem: Der neue, gut zugängliche Mobilitätshub und der optimierte öV sorgen für die gute Erreichbarkeit und bieten die Basis für bauliche Dichte. Der Mobilitätshub dient hauptsächlich dem Umstieg von «öV zu öV» und «öV zu FVV». Nach Westen ist die Erreichbarkeit des nahegelegenen Gewerbe- und Industriegebiets mit FVV nördlich und südlich der Bahngleise sichergestellt. Nach Norden sind das Stadion und die Sport- und Naherholungsräume des Gründenmoos und der Bildweiher im Osten gut angebunden. Die Querungen unter den Gleisen und bei der Zürcher Strasse sind grosszügig. Der FVV ist von der Brücke am Autobahnknoten entflochten. Die FVV-Verbindungen zwischen Stadion, Gründenmoos und Abtwil sind ausgebaut.

Vernetzte Grün- und Freiraumstrukturen: Eine neue Freiraumachse bietet neue Räume für Aufenthalt, Bewegung und Erholung. Sie hat sich schrittweise im Rahmen von Nutzungsänderungen und Neubauten entwickelt, bringt die Quartiere zusammen und schafft einen Puffer zwischen Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen.



Im Jahr 2024 hat die Stadt St.Gallen eine Testplanung durchgeführt und einen Synthesebericht zur Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung erarbeitet. Im Jahr 2025 folgt ein Rahmenplan, bei dem die Rahmenbedingungen für einzelne Arealentwicklungen in Winkeln geklärt werden. Ziel ist die Priorisierung der notwendigen Massnahmen zur Entwicklung des Stadtteils, das Erarbeiten von tragfähigen Lösungsvorschlägen und das Schaffen von Planungssicherheit. Eingebunden sind die Grundeigentümer, inkl. SBB, die Stadt und der Kanton St.Gallen sowie ASGO.

«Geissbergareal»

Etablierte Mischnutzung: Das Geissbergareal ist als Gewerbestandort mit sehr guter Anbindung etabliert. Entsprechend bilden Stadion, Einkaufszentren, Sport- und Freizeiteinrichtungen einen Anziehungspunkt von regionaler Strahlkraft. Umfangreiche Siedlungsentwicklungspotenziale sind verwirklicht.

Attraktives Verkehrssystem: Die internen Wegverbindungen für die Arbeitnehmenden und das Publikum haben sich verbessert. Es besteht ein attraktives übergeordnetes Fusswegsystem, welches einen eng getakteten Shuttle-Service zwischen den Attraktionen und den öV-Knoten ergänzt. Die sehr gute Anbindung des Güterverkehrs an das übergeordnete Strassennetz ist gewährleistet. Das Gebiet ist gut mit dem öV erreichbar und die Veloverbindung entlang der Geissbergstrasse ist sicher und attraktiv.

Vernetzte Grün- und Freiraumstrukturen: Gebietsintern sind Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten geschaffen, die anziehend sind für die verschiedenen Nutzungen. Es besteht eine Querverbindung, die das Gebiet an bestehende Strukturen anbindet.

«Nordhalde, nordöstlicher Raum Herisau»

Florierender Wirtschaftsstandort: Der Gewerbestandort Nordhalde verfügt auf einer Fläche von ca. 30'000 m² über ein hohes Beschäftigungspotenzial. Die Nordhalde ist ein wichtiger Arbeitsstandort für Herisau mit regionaler Ausstrahlung.

Attraktives Verkehrssystem: Das bis anhin unbebaute Land ist durch eine neue Stichstrasse erschlossen. Das Gebiet wird auf zwei Seiten durch eine Ortsbus- sowie eine Regionalbuslinie tangiert. Eine Haltestelle direkt im Baugebiet ist realisiert. Das Gebiet ist für öV, Velo und MIV gut erreichbar. Der Bahnhof Herisau bietet als neugestalteter multimodaler Verkehrshub attraktive Anschlüsse an örtliche, regionale und nationale Verbindungen.

Vernetzte Grün- und Freiraumstrukturen: Die Nordhalde liegt nah an attraktiven Naherholungs- und Freizeiträumen, wie Gübsensee, Herisau-Ost sowie dem Sportzentrum Herisau.



Die Gemeinde Herisau unterstützt von der Standortförderung des Kantons Appenzell Ausserrhoden, entwickelt ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet in der Nordhalde. Der Einbezug dieser Entwicklung in die ASGO-Gebietsentwicklung 2050 ergibt sich aus den vielfältigen Nahtstellen, wie beispielsweise der Verkehrserschliessung und der Anbindung an den Mobilitätshub Winkeln sowie das nationale Strassennetz.

Priorisierte Massnahmen

Die Massnahmen für die nächsten 25 Jahre basieren auf Fachstudien und einer koordinierten Zusammenarbeit sowie einer gemeinsamen Priorisierung von öffentlicher Hand, Grundeigentümern, Unternehmen und den Wirtschaftsvereinigungen. Übergeordnetes Ziel ist ein zukunftsorientiertes, nachhaltiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum.

Die Massnahmen konkretisieren die Zielformulierungen und basieren auf den fachlichen Studienergebnissen der Entwicklungsplanung 2021-2023. Dazu beigetragen haben Expertinnen und Experten aus den Bereichen Standortförderung, Städtebau und Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilitätsverhalten sowie Freiraum. Sie wurden unterstützt von den Dienststellen der öffentlichen Hand und den Wirtschaftsvereinigungen.

Aufgrund der zeitlichen Dimension bis ins Jahr 2050 sowie der bestehenden räumlichen Herausforderungen und Eigentumsverhältnisse haben nicht alle vorgeschlagenen Massnahmen dieselbe Wichtigkeit und Dringlichkeit sowie dieselben Realisierungschancen. Die ASGO-Gebietsentwicklung bezweckt, auch herausfordernde Massnahmen sachlich anzugehen und die bestmögliche Lösung zu erreichen. Dazu legen die Akteure ihre Interessen offen, treten in den Dialog und arbeiten punktuell in Arbeitsteams mit, um das Ziel einer nachhaltigen Gebietsentwicklung zu erreichen.

Wachstum «Siedlung + Verkehr» aufeinander abstimmen

Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stellt die Erreichbarkeit und den Verkehrsfluss mit der geplanten Siedlungsentwicklung sicher. Sie fördert nachhaltiges Wachstum, multimodale Mobilität und verbessert die Lebensqualität.

Der Schlüssel für **nachhaltiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum** liegt in der kontinuierlichen Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Herausforderung besteht darin, die Auswirkungen verschiedener Entwicklungen, wie das Arbeitsplatzwachstum, den Ausbau des Wohnraums oder die vermehrte Nutzung von Sport- und Freizeitangeboten, frühzeitig zu antizipieren und in Bezug zu den jeweils verfügbaren Kapazitäten von «Strasse + Schiene» zu setzen. Diese Kapazitäten sind jedoch endlich und somit ein begrenztes Gut.

In den nächsten 25 Jahren ist es notwendig, einen **Modalshift** hin zu mehr öffentlichem Verkehr (öV) und Fuss- und Veloverbindungen (FVV) zu erreichen. Dies erfordert nicht nur attraktivere Angebote beim öV und FVV, sondern auch den Ausbau von Mobilitätshubs an den Bahnhöfen Gossau und St.Gallen Winkeln sowie gezielte Massnahmen zur Optimierung der Strasseninfrastruktur und des Verkehrsflusses. Arbeitgeber nehmen mit massgeschneiderten und individuellen betrieblichen Mobilitätsmanagementmassnahmen direkt Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden und das Verkehrsaufkommen während der Abendspitzenzeiten. Zusätzlich ist für die Abstimmung von «Siedlung + Verkehr» ein regelmässiges Monitoring der Entwicklungen notwendig, dessen Resultate gemeinsam mit der öffentlichen Hand, den Wirtschaftsvereinigungen, Wohnbauträgern und Grundeigentümern besprochen und Massnahmen davon abgeleitet werden. Damit ermöglichen wir ein abgestimmtes, nachhaltiges Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum.



Geändertes Mobilitätsverhalten – Strassenkapazität besser nutzen – Glättung Abendspitzenstunde

Die Bemessungsgrundlage für die Qualität der Verkehrsknoten ist die Abendspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr. Dann ist das Strassennetz am stärksten ausgelastet. Die Morgenspitze kann je nach Standort ähnlich kritisch sein. In den übrigen Zeiten verfügt die Strasseninfrastruktur im ASGO-Gebiet, mit Ausnahme der Samstagsspitzenstunde (Einkaufsverkehr) und Anlässen im kybunpark (Freizeitverkehr), über beträchtliche Kapazitätsreserven, was der allgemeinen Wahrnehmung der Nutzenden entspricht.

Damit eine relevante Entwicklung kurz- und mittelfristig möglich wird, ist die verfügbare Strassenkapazität besser zu nutzen. Wer zwingend in Spitzenzeiten fahren muss, soll flüssig fahren können. Wer es zeitlich richten kann, fährt ausserhalb der Spitzenzeiten und entlastet das System. Wer attraktive Alternativen zum MIV hat, nutzt den öV oder für Nahdistanzen das Velo.

Nutzbare Flächen freispielen mit Kooperationsprojekten und vertikaler Verdichtung

Mit Kooperationsprojekten zwischen Grundeigentümern können Flächen mit gleichartigen Verwendungen effizienter genutzt werden, etwa mit Sammelgaragen bei nahen Mobilitätshubs, um verteilte Parkierungsflächen zusammenzuführen. Denkbar wären auch punktuelle Verdichtungen und gemischte Nutzungen, z.B. durch Stapelung von gewerblichen Nutzungen und gemeinsame Gebäudeinfrastrukturen. Die Idee ist nicht neu: Ein Kooperationsprojekt führte 1973 zur Gründung der Kühlhaus Neuhaus AG.

Es stehen noch freie Flächen zur Entwicklung auf bereits genutzten sowie ungenutzten Grundstücken zur Verfügung – sei es für bestehende oder neue Unternehmen oder für Wohnraum. Aufgrund der Zonenplanung können diese Flächen als begrenztes Gut betrachtet werden. Ein entscheidender Faktor für die Entwicklung unbebauter Flächen ist ausserdem, ob das angrenzende Verkehrssystem ausreichend Kapazität für die beabsichtigte Nutzung hat (hinreichende Erschliessung). Die Nutzbarkeit der Flächen kann mit Kooperationsprojekten unter den Grundeigentümern verbessert werden. So könnten beispielsweise oberflächenintensive Nutzungen, wie Parkierungsflächen, durch den Bau von Sammelgaragen zusammengeführt werden. Diese könnten strategisch in der Nähe von Mobilitätshubs oder auf geeigneten Grundstücken im ASGO-Perimeter platziert werden. Diese Zielsetzung basiert auf einer ähnlichen Idee, die 1973 zur Gründung der Kühlhaus Neuhaus AG führte.

Begrenztes Gut «Strasse + Schiene» optimal nutzen

«Strasse + Schiene» sind ein begrenztes Gut. Daher wird ein integrierter Ansatz verfolgt, der alle Verkehrsträger berücksichtigt, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Ein Wandel hin zu flächeneffizienten Verkehrsmitteln, wie öV und FVV, ist nötig. Dazu müssen der öV attraktiv, häufig, anschlussicher und verlustzeitfrei, und FVV-Wege sicher und gut vernetzt sein. Ausbauten, wie Mobilitätshubs an den Bahnhöfen St.Gallen Winkeln und Gossau, Mobilitätsmanagementmassnahmen in Unternehmen und punktuelle Verkehrsknotenausbauten, erhöhen die Systemeffizienz sowie Sicherheit und ermöglichen mehr Entwicklung.

Folgende Massnahmenpakete bezüglich Busangebot und S-Bahn, Fuss- und Veloverkehr, Mobilitätsmanagementmassnahmen in Unternehmen und punktuellen Ausbauten der Strasseninfrastruktur ermöglichen es, die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen und weitere zu schaffen.

Busangebot und S-Bahn

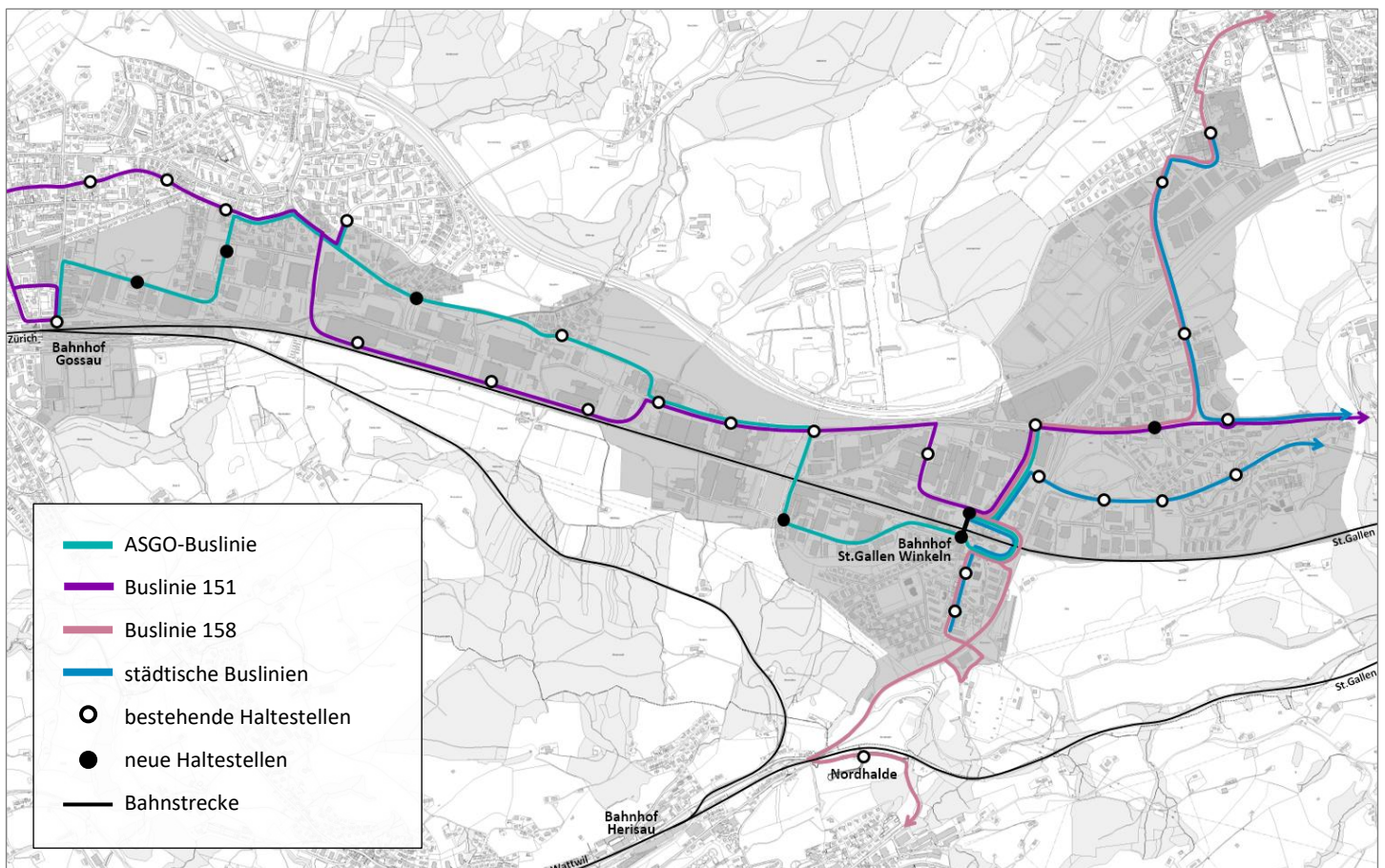


Abb. 5: Massnahmen bei Busangebot und S-Bahn

Massnahmen Busangebot

- 1) Die bestehende **Buslinie 151** fährt weiterhin im 10-Minuten-Takt. Neu verkehrt sie jedoch via Bahnhof St.Gallen Winkeln. In Fahrtrichtung St.Gallen kann dies mit der

bestehenden Infrastruktur realisiert werden. In die Gegenrichtung bedarf es zusätzlicher Massnahmen.

- 2) Die **Linie 158 Herisau-Abtwil** wird zwischen Herisau, Arena und Säntispark zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Damit wird eine Verbesserung der Anbindung von Herisau an das ASGO-Gebiet erreicht.
- 3) Zusätzlich sollen mit einer neuen **«ASGO-Linie»** die vorhandenen Lücken im Bereich Mooswies und Schoretshueb geschlossen werden. In diesem Zusammenhang sind neue Bushaltestellen vorgesehen. Die neue Linie soll mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren.
- 4) Nebst der «Bus-Spange» zwischen der Strasse Im Feld und der Schlachthofstrasse sind in Sachen öV-Priorisierung weitere Massnahmen geplant:
 - **Knoten Industrie-/Herisauerstrasse:** Bus-Priorisierung mittels LSA
 - **Knoten Russen:** Realisierung einer neuen Busspur und Verlängerung bestehender Busspuren sowie Schaffung einer zusätzlichen Abbiegespur, die den Verkehrsfluss für alle strassengebundenen Verkehrsmittel verbessert
 - **Knoten Industriestrasse/Zürcher Strasse:** Möglichkeit der Busbevorzugung aus der Industriestrasse auf die Zürcher Strasse in Fahrtrichtung Gossau
 - Je nach Verkehrsentwicklung sind bedarfsweise weitere Busspuren erforderlich.
- 5) Langfristig sollen im **Geissbergareal** umfangreiche Siedlungsentwicklungspotenziale aktiviert werden. Auch seitens Strasse bestehen bei der Nutzung des vorhandenen und zukünftigen Siedlungsentwicklungspotenzials Defizite. In der weiteren Planung und Entwicklung des öV-Angebots ist deshalb eine sinnvolle Lösung für eine verbesserte öV-Erschliessung dieser Entwicklungsareale zu konzipieren.

Massnahmen S-Bahn

- 6) Der Kanton St.Gallen strebt eine **Verdichtung des S-Bahn-Takts** zwischen St.Gallen, St.Gallen Winkeln und Gossau zu einem 15-Minuten-Takt an. Hierfür wird jedoch zwischen Gossau und St.Gallen ein drittes Gleis benötigt. Der Kanton gibt das Begehren im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes des Bundes (STEP) ein. Über die Realisierung entscheidet das Bundesparlament. Frühestmöglicher Termin für die Inbetriebnahme ist 2045.

Die S-Bahn Wil – St.Gallen wird neu Richtung Rorschach durchgebunden, statt wie bisher bis Romanshorn. Die Erreichbarkeit des Gebiets aus Rorschach und Goldach wird damit deutlich verbessert. Von Romanshorn in Richtung Wittenbach bleibt das Gebiet weiterhin mit der gleichen Reisezeit erreichbar, in St.Gallen muss allerdings neu umgestiegen werden.

Hinweis: Mittel- bis längerfristig, insbesondere bei der Realisierung eines regelmässigen 15-Minuten-Takts auf der S-Bahn, ist eine **Harmonisierung** der Takte sämtlicher Buslinien zu prüfen. Diese Takt-Harmonisierung würde insbesondere Vorteile bei den Umsteigebeziehungen bringen.

- 7) Die beiden **Bahnhöfe Gossau und St.Gallen Winkeln** sind die beiden zentralen Umsteigeknoten von der Bahn auf den Bus. Gossau übernimmt aufgrund der Fernverkehrsbindung bereits heute eine bedeutende «Mobilitätshub-Funktion». Zeitnah ist geplant, den Bahnhofplatz inkl. Busbahnhof umzugestalten. Das Bahnhofsgebiet Winkeln wird zum Mobilitätshub ausgebaut. Der Bahnhof St.Gallen Winkeln wird durch den Busangebotsausbau und künftig durch den Ausbau der S-Bahn deutlich an Bedeutung gewinnen. Als längerfristige Option sind die

Anordnung einer Tramabstellanlage und eines Fernbusterminals im Umfeld des Bahnhofs St.Gallen Winkeln zu prüfen und, falls positiv, weiterzuverfolgen.

Fuss- und Veloverkehr

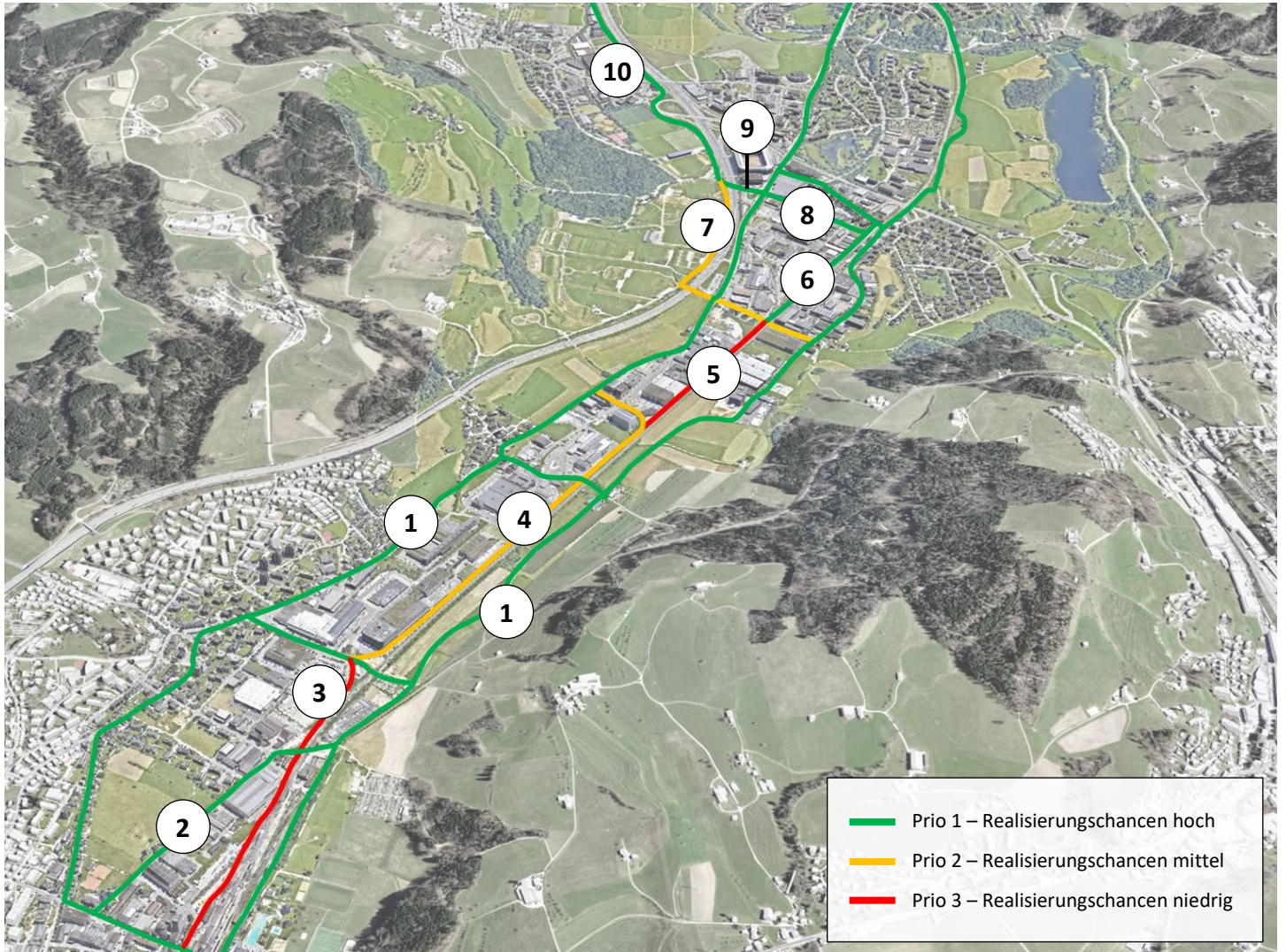


Abb. 6: Fuss- und Veloverkehrsnetz

Die Umsetzung der Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen wird in den meisten Fällen zusammen erfolgen. Die künftigen Netzergänzungen für den Fussverkehr sind heute als Ideallinien zu verstehen, welche bei Umnutzungen von Arealen berücksichtigt werden sollen. Diese Ergänzungen schliessen Lücken zwischen bereits geplanten oder vorgesehenen Routenverbesserungen.

Massnahmen

- 1. Veloachsen im Norden und Süden (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):** Im Norden der Gleise, auf der Zürcher Strasse/St.Gallerstrasse, und im Süden sind die Veloachsen möglichst schnell zu realisieren.
- 2. Bahnhof Gossau – Industrie und Produktion Gossau Ost (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):** Direkte Fuss- und Veloverbindung

3. **Bahnhof Gossau-Industriestrasse – (Prio 3 – Realisierungschancen niedrig):**
Direkte Fuss- und Veloverbindung entlang SBB-Gleis
4. **Industriestrasse (Prio 2 – Realisierungschancen mittel):**
 - **Entflechtung Veloverkehr vom Güterverkehr:** Im Bereich der Industriestrasse ist mit den Grundeigentümern und der SBB eine Vereinbarung zu treffen, da Land benötigt wird für die sichere Führung und Trennung des Velowegs vom Güterverkehr.
 - **Optimierung der Bushaltestellen:** Wartebereiche und Querungen, Abstimmung mit Fusswegen, vollwertiges und durchgehendes Trottoir entlang Industriestrasse
5. **Industriestrasse-Schoretshuebbrücke – (Prio 3 – Realisierungschancen niedrig):**
Direkte Fuss- und Veloverbindung entlang SBB-Gleis
6. **Schoretshuebbrücke-Bahnhof Winkeln (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):**
Direkte Fuss- und Veloverbindung entlang SBB-Gleis
7. **Schoretshuebbrücke-Waffenplatz-Abtwil (Prio 2 – Realisierungschancen mittel):**
Fuss- und Veloverbindung Schoretshuebbrücke-Waffenplatz-Gründenmoos
8. **Mobilitätshub Winkeln-Arena (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):**
Direkte Fuss- und Veloverbindung gemäss Gebietsentwicklung Winkeln;
Vereinbarungen mit Grundeigentümern sind notwendig
9. **Autobahnquerung Arena-Hafnersberg (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):**
Direkte und komfortable Anbindung für den FVV an den Stadtraum Winkeln
10. **Gründenmoos-Gaiserwaldstrasse: (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):**
Direkte Fuss- und Veloverbindung entlang Autobahn

Weitere Querverbindungen für gutes Fuss- und Velonetz (laufend): Sogenannte Sprossen dienen der Erschliessung durch den FVV und helfen, den Güterverkehr und FVV, wo möglich, zu entflechten. Die räumliche Situation bedingt an einigen Stellen Verbreiterungen der öffentlichen Wege auf private Grundstücke. Als Voraussetzung braucht es grundsätzlich realisierbare Ideen und Realisierungskonzepte zwischen der öffentlichen Hand und den Grundeigentümern.



Ein sicheres und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr ist ein wichtiger und erforderlicher Baustein der ASGO-Gebietsentwicklung. Dazu wurden im ASGO-Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr umfangreiche Abklärungen vorgenommen. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept bildet den Ausgangspunkt für die Verständigungsprozesse zwischen privaten Grundeigentümern und der öffentlichen Hand. Dies betrifft insbesondere die Industriestrasse in Gossau, Verbindungen entlang der Grundstücke der SBB und Armasuisse sowie einzelne Querverbindungen.

Mobilitätsmanagement in Unternehmen

In Eigenverantwortung steuern die Unternehmen mit Mobilitätsmanagementmassnahmen, wie und wann ihre Mitarbeitenden zur Arbeit und wieder nach Hause pendeln. Es sind bewährte Massnahmen, die einen Modalshift (MIV zu öV und FVV) und eine zeitliche Verteilung des MIV bewirken und so zu einer Entlastung der Strasse zur **Morgen- und Abendspitzenstunde** führen. Werden sie angewandt, verteilt sich der Verkehr besser über den Tag, die Verkehrsknoten werden entlastet und der Verkehr wird flüssiger.

Folgende Massnahmen sind freiwillig und auf die konkrete Situation der Unternehmung abzustimmen. Die Fachgruppe «Pendlermobilität + Güterverkehr» des Vereins ASGO bietet den Unternehmen die Möglichkeit, Erfahrungen auszutauschen und gemeinsame Lösungen zu finden.

Massnahmenkatalog

- Flexibilisierung der **Arbeitszeiten**: Nicht alle Mitarbeitenden müssen zwingend zwischen 7 und 8 Uhr am Arbeitsplatz sein und diesen zwischen 17 und 18 Uhr wieder verlassen
- Flexibilisierung des **Arbeitsorts** z.B. mittels Home-Office oder Arbeiten im Zug: Nicht alle Mitarbeitenden müssen zwingend jeden Tag vor Ort arbeiten
- Angebot **öV-Jobticket** in Zusammenarbeit mit öV-Anbietern (Partnerverträge mit OSTWIND, Z-Pass) und weitere **Anreize** für die Nutzung flächeneffizienter Verkehrsmittel (z.B. Firmenshuttle gemeinsam mit anderen Firmen)
- **Infrastrukturen für Veloverkehr** optimieren (Abstellanlagen, Lademöglichkeiten für E-Bikes, Garderoben etc.)
- **Parkplatzbewirtschaftung** (Bepreisung oder Verknappung des Angebots)
- Gemeinsame **zentralisierte Parkhäuser oder Tiefgaragen**, um Flächen für andere Nutzungen freizuspielen
- **«Letzte-Meile-Massnahmen»** wie geeignete Abstellflächen für E-Scooter, E-Bike und Velo sowie Ladestationen etc.
- Gemeinsame **Pilotprojekte** und **Angebote** mit ASGO-Mitgliedfirmen



Bereits bestehende Angebote für Firmen

ASGO-Pendlermobilität: Bis Ende 2025 führt die Fachgruppe Pendlermobilität + Güterverkehr mit finanzieller Unterstützung des Kantons St.Gallen ein Pilot- und Demonstrationsprojekt durch zur Einführung eines App-basierten Mobilitätstools (Mobalt App) für die ASGO-Mitgliedfirmen.

Mobilitätsallianz Ostschweiz: Der Tarifverbund OSTWIND, die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Thurgau sowie öV42 bauen gemeinsam mit Unternehmen die Mobilitätsallianz Ostschweiz auf. Die Beteiligten unterstützen sich gegenseitig zur Verringerung des MIV-Aufkommens zur Abendspitzenstunde. OSTWIND bietet attraktive Preismodelle für Abonnemente an, der Kanton St.Gallen finanziert die Analysephase, die von öV42 durchgeführt wird.

Punktueller Ausbau der Strasseninfrastruktur

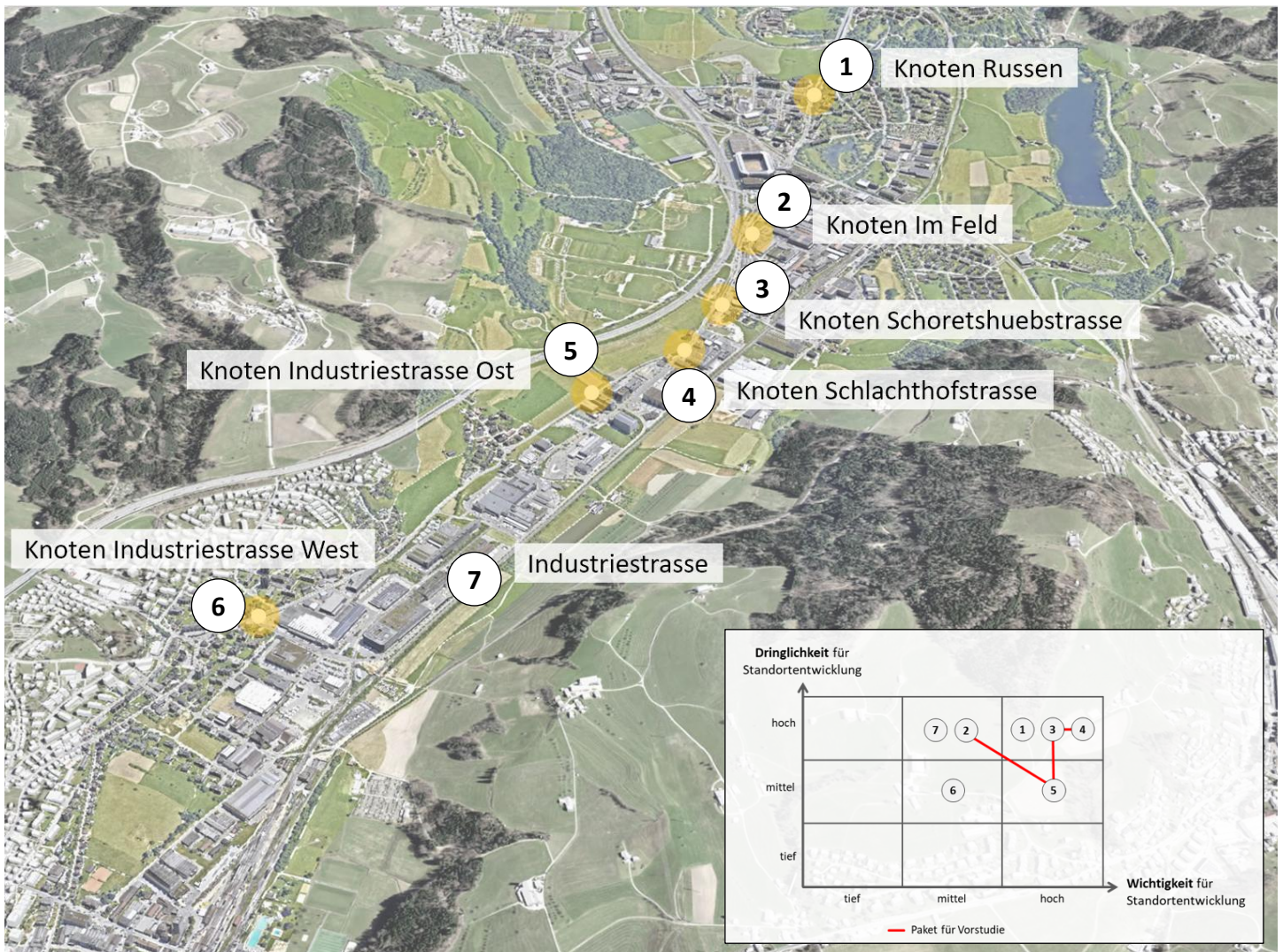


Abb. 7: Massnahmen bei der Strasseninfrastruktur

Die öffentliche Hand hat diverse Massnahmen für das übergeordnete Strassennetz identifiziert. Die Realisierung hängt von den kommunalen und kantonalen Entscheidungen ab sowie von der Zusammenarbeit mit Grundeigentümern und Investoren, die teilweise unmittelbar von einer Massnahme profitieren und betroffen sind. Eine kombinierte Detailstudie für die Knoten 2, 3, 4 und 5 ist wichtig und dringend.

Massnahmen

- 1) Der **Knoten Russen** (Wichtigkeit hoch / Dringlichkeit hoch) ist der leistungsbestimmende Knoten im Strassennetz des ASGO-Gebiets. Mit einer zusätzlichen Linksabbiegespur von der Zürcher Strasse in die Geissbergstrasse kann die Kapazität erhöht und gleichzeitig die Busbevorzugung verbessert werden. Hinweis: Gegen das vorliegende Auflageprojekt sind Einsprachen hängig (Stand 2024).
- 2) Der **Knoten Im Feld** (Wichtigkeit mittel / Dringlichkeit hoch) muss saniert werden. Die Notwendigkeit weiterer Massnahmen an diesem Knoten hängt von der Führung der Busse ab. Damit der Bus 151 von Gossau kommend direkt an den Bahnhof St.Gallen

Winkeln fahren kann, ist eine LSA notwendig. Die Massnahme wird koordiniert mit einer langfristigen Anbindung der Kunklerstrasse an die Im Feld Strasse, die aktuell im Rahmen der Gebietsentwicklung Winkeln geprüft wird.

- 3) Der **Knoten Schoretshuebstrasse** (Wichtigkeit hoch / Dringlichkeit hoch) ist bereits heute in den Spitzenstunden überlastet. Die gegenwärtige Knotenqualität behindert eine rasche Nutzung der angrenzenden bebaubaren Flächen. Verschiedene Optimierungsansätze wurden in der Verkehrsanalyse aufgezeigt. Aufgrund der Komplexität des Knotens ist eine detaillierte Knotenstudie erforderlich, die den Variantenfächer nochmals öffnen soll, damit eine bauliche Umsetzung respektive Entwicklung der Grundstücke erfolgen kann.
- 4) Der Knoten **Schlachthofstrasse** (Wichtigkeit hoch / Dringlichkeit hoch) ist im Zusammenhang mit der kombinierten Detailstudie der Knoten 2, 3 und 5 zu klären.
- 5) Bei der **östlichen Einmündung der Industriestrasse** (Wichtigkeit hoch / Dringlichkeit mittel) in die St.Gallerstrasse wird eine LSA benötigt, um den Verkehrsfluss in den Spitzenstunden aufrecht zu erhalten. Mit einer entsprechenden LSA können auch Busse bevorzugt und der MIV in Fahrtrichtung Gossau bei Bedarf dosiert werden.
- 6) Der Knoten bei der **westlichen Einmündung der Industriestrasse** (Wichtigkeit mittel / Dringlichkeit mittel) in die St.Gallerstrasse ist noch genügend leistungsfähig, Wartezeiten und Rückstaulängen sind gemäss Verkehrsflusssimulation jedoch eher gross. Es ist deshalb zu prüfen, ob die beiden dreiarmigen Knoten (Industrie-/St.Gallerstrasse sowie Neuchlen-/St.Gallerstrasse) zu einem vierarmigen Knoten zusammengelegt oder anderweitig optimiert werden können.
- 7) Die **Industriestrasse** (Wichtigkeit mittel / Dringlichkeit hoch) im Gebiet Coop Ostschweiz-Ticino und Genossenschaft Migros Ostschweiz ist zu schmal, um den Güter-, Bus- und Veloverkehr sicher abzuwickeln. Der Veloverkehr ist vom Güterverkehr zu trennen resp. auf einer separaten Fahrspur zu führen (siehe auch Massnahmen FVV).

Neue Anbindungen an nationale Netze von Schiene und Strasse prüfen und optimal integrieren

Das Areal ist zentral für die Grundversorgung der Ost- und Südschweiz. Unternehmen, wie Coop, Ernst Sutter AG, Migros, die Post und Spar, leisten wichtige Logistik- und Produktionsarbeiten. Der Standort ist Teil der Ausbaustrategien von SBB Cargo und Cargo sous terrain (CST). Ein neuer A1-Anschluss sowie ein verlegter KV-Terminal und Freiverlad können den Industrieverkehr verbessern und den Transit-Lastwagen-verkehr durch Gossau, Andwil und Arnegg reduzieren. Die optimale Integration dieser Grossprojekte ist für deren Wirkung im Gesamtverkehrssystem ausschlaggebend. Die Umsetzung hängt jedoch von politischen Entscheidungen ab, weshalb ein Plan B für den Güterverkehr und die Stadt Gossau notwendig sind. Diese Grossvorhaben werden erst nach 2050 realisiert werden, falls die politische Zustimmung vorhanden ist.

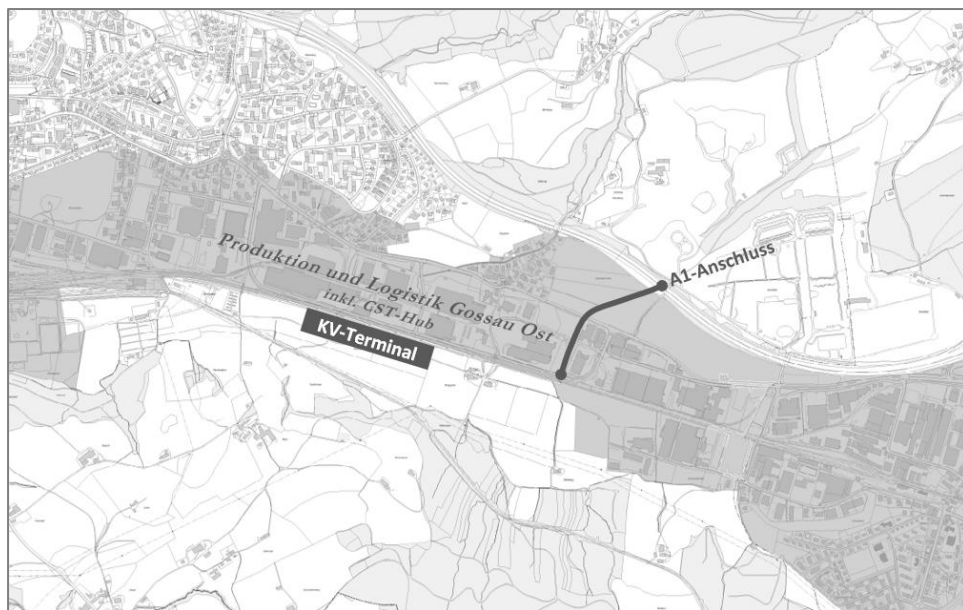


Abb. 8: Massnahmen für den Güterverkehr (Schiene + Strasse)

Massnahmen

- 1) Die Auswirkungen der **Grossvorhaben** auf das Verkehrsaufkommen von heute und morgen sind zu prüfen. Im kantonalen Richtplan wird aufgezeigt, wie ein sicherer und effizienter Güterumschlag optimal integriert und das Stadtzentrum von Gossau verkehrlich entlastet werden kann. Die optimale Integration und Zentrumsentlastung sind grundlegende Anforderungen für die Realisierung des KV-Terminals und CST-Hubs. Die Flächen für das KV-Terminal², den Freiverlad und den CST-Hub sowie die dazu erforderlichen Strassenerschliessungen (neuer A1-Autobahnanschluss oder Anschluss über Winkeln) sind zu sichern. Der neue A1-Autobahnanschluss, KV-Terminal und CST-Hub sind für den Güterverkehr optimal miteinander abgestimmt.

² KV-Terminal: Verladeterminale für den kombinierten Verkehr von Strasse + Schiene

- 2) Mit einem neuen KV-Terminal werden im Zeitraum 2030-2035 die zentral gelegenen Flächen des heutigen KV-Terminals und des Freiverlads beim Bahnhof Gossau für die städtebaulichen Nutzungen frei.
- 3) Die Entscheidung zur Realisierung dieser Grossprojekte liegt nicht in der Kompetenz der beteiligten Kantone, Gemeinden und Unternehmungen. Deshalb ist rechtzeitig ein «**Plan B**» auszuarbeiten, um den Güterverkehr zu gewährleisten und das Zentrum der Stadt Gossau zu entlasten.

Attraktive Begegnungs- und Verbindungsräume schaffen

Im ASGO-Gebiet gibt es wertvolle, oft getrennte Freiraumfragmente. Naherholungsräume und Freizeitmöglichkeiten sind vorhanden, aber unattraktiv erreichbar. Die Betriebsflächen sind auf Arbeit fokussiert und Aufenthaltsmöglichkeiten gibt es wenige. Mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum reichen die bestehenden Begegnungsräume nicht aus. Die Attraktivität des Areals, insbesondere für Arbeitnehmende, hängt von guten, erreichbaren Begegnungs- und Verbindungsräumen ab. Diese Verbindungsräume dienen auch der Verbesserung des FVV auf den bestehenden Nord-Süd-Querverbindungen.

Im ASGO-Gebiet wird auf zwei Freiraumtypen fokussiert: Begegnungsräume, die als Fugen dienen und Verbindungsräume, die als Sprossen bezeichnet werden.

Fugen als Begegnungsräume

In Eigenverantwortung entstehen bei Bauvorhaben Fugen als privat initiierte Grün- und Freiräume auf Grundstücken von Unternehmen oder der öffentlichen Hand. Als klimarelevante und ökologische Massnahmen tragen sie wesentlich zur **Aufenthaltsqualität** und Begegnungskultur im Arbeitsplatzgebiet und den öffentlichen Zonen bei. Für Mitarbeitende dienen Fugen als Aufenthaltszonen, wie beispielsweise begrünte Innenhöfe oder Dachterrassen. Für die Öffentlichkeit entstehen Fugen beispielsweise auf stillgelegten Gleisanlagen und neugeschaffenen Grün- und Parkflächen.

Angestossen werden die Massnahmen über bauliche Entwicklungsprozesse oder räumliche Umnutzungsabsichten auf privaten Arealen.

- 1) In den beiden Teilgebieten «Winkeln» und «Gossau Bahnhofquartier Ost» wird ein Transformationsprozess stattfinden. Im Rahmen von Testplanungen und Gebietsentwicklungsprozessen, die von den beiden Städten und den Grundeigentümern angestossen worden sind, werden die Umnutzungsabsichten geprüft hinsichtlich der städtebaulichen Möglichkeiten und Nutzungen. Diese Prozesse bilden eine grosse Chance für die Entwicklung von attraktiven Freiräumen. Es können Orte entstehen, die künftig die verschiedenen Arbeitswelten vernetzen und Bedürfnisse der weiter wachsenden Anzahl von Arbeitnehmenden und der Wohnbevölkerung abdecken. Wichtig ist, dass diese Freiräume zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar sind.
- 2) Auf den Betriebsgeländen sind es die Unternehmen, welche attraktive Aufenthaltsräume und Angebote für ihre Mitarbeitenden schaffen. Je nach Möglichkeit liegen diese Flächen im Freien oder auch auf Dachterrassen.

Sprossen als Verbindungsräume

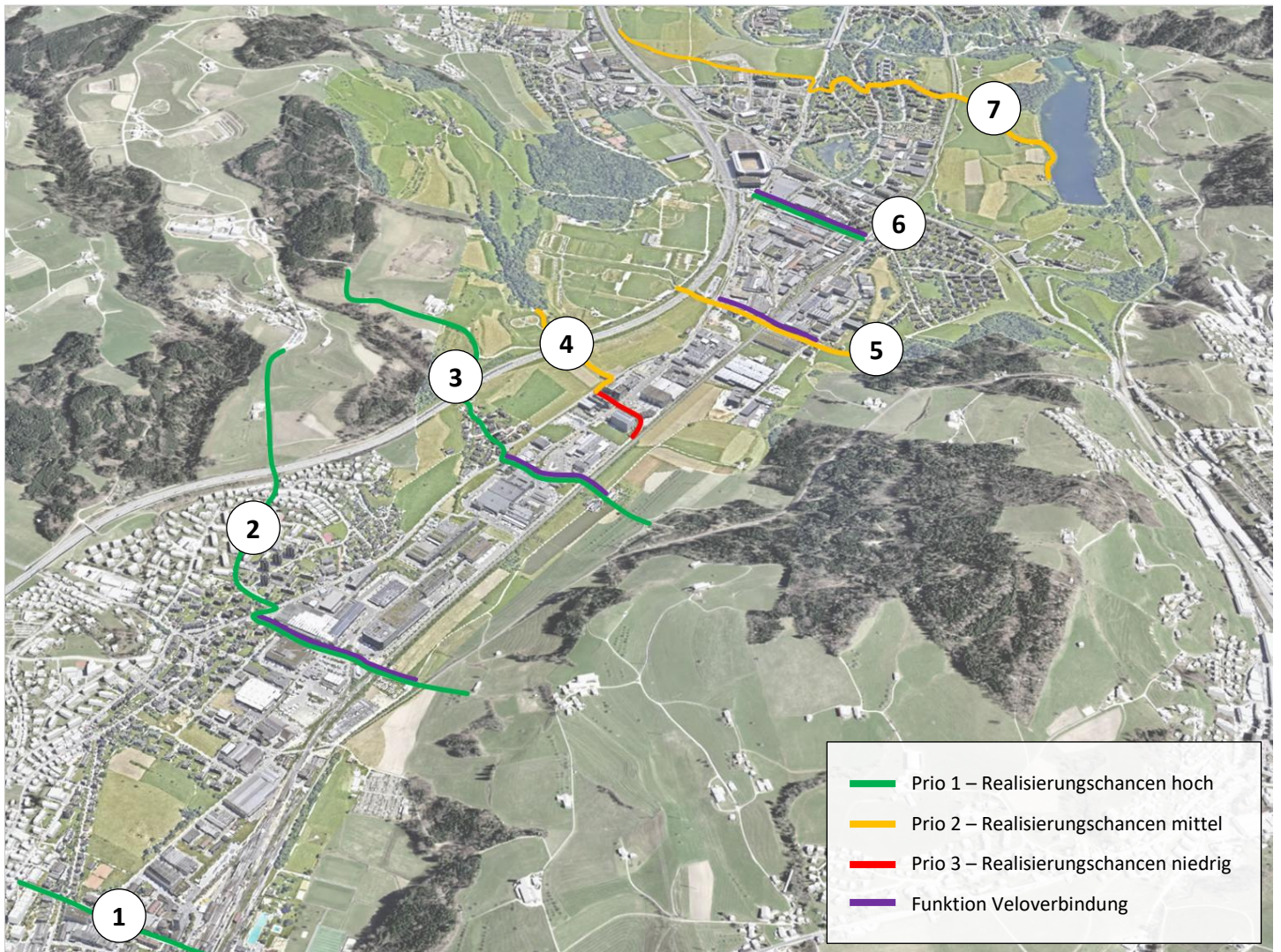


Abb. 9: Sprossen als wichtige Querverbindungen

Sprossen sind zentrale Elemente des Landschaftsraumgerüsts im ASGO-Gebiet, die eine vielseitige **Vernetzungsfunktion** erfüllen. Sie verbinden die Landschaft in Nord-Süd-Richtung und folgen bereits existierenden Wegbeziehungen und öffentlichen Gewässern. Neben sicheren Velo- und Fussgängerwegen bieten sie einen klimatischen und ökologischen Nutzen, fördern die Kühlung und strukturieren das Gebiet in gut erschlossene Teilräume.

Die einzelnen Sprossen unterscheiden sich in ihrem Charakter, der durch ihre Lage und Funktion bestimmt wird. Die Realisierung der Sprossen erfolgt in Kombination mit Strasseninfrastrukturprojekten, dem Ausbau der Velorouten oder Bauprojekten. Aufgrund der unterschiedlichen Umsetzbarkeit ergeben sich Prioritäten bei ihrer Realisierung.

Massnahmen

1. **Sprosse Gossau (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):** Die gewachsene und aufgewertete Bahnhofsachse verbindet das Zentrum um den Bahnhof Gossau mit den angrenzenden Quartieren und Naherholungsgebieten südlich des Bahnhofs.

2. **Sprosse Mettendorf (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):** Walter Zoo und Mettendorf sind für den FVV sicher und attraktiv verbunden mit der Veloschnellroute und Spazierwegen südlich der Bahn.
3. **Sprosse Oberdorf (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):** Schloss Oberberg, respektive der Dorfkern Oberdorf sind für den FVV attraktiv verbunden mit dem Fussweg und der Veloschnellroute südlich der Gleise.
4. **Sprosse Waldegg (Prio 3 – Realisierungschancen mittel):** Bestehende Fliessgewässer sind in Verbindung mit Bauvorhaben aufgewertet. Die Verbindung zwischen Breitfeld und Industriestrasse ist für den FVV verbessert.
5. **Sprosse Breitfeld (Prio 2 – Realisierungschancen mittel):** Die Verbindung zwischen Breitfeld, Schoretshueb und Kreuzbühl ist für den FVV verbessert.
6. **Sprosse Winkeln (Prio 1 – Realisierungschancen hoch):** Eine grüne, urbane Achse verbindet das Fussballstadion, den Bahnhof St.Gallen Winkeln und das Wohnquartier Kreuzbühl für den FVV.
7. **Sprosse Gübsensee (Prio 2 – Realisierungschancen mittel):** Wertvolle Naherholungsräume werden zwischen dem Gübsensee und dem Ortszentrum Abtwil miteinander verbunden.



Die Sprossen befinden sich mehrheitlich auf öffentlichem Grund. Sie werden je nach Lage von der öffentlichen Hand erstellt oder, wo private Flächen notwendig sind in Kombination mit privaten Bauvorhaben. Falls Land von Privaten benötigt wird, braucht es Realisierungskonzepte zwischen der öffentlichen Hand und den betroffenen Grundeigentümern. Die genaue Lage, Gestaltung und Ausführung werden im Rahmen der Umsetzung des ASGO-Programms detailliert geprüft und mit den Vorhaben der Grundeigentümer abgeglichen.

Massnahmen zur Klimaanpassung unterstützen

Die grossen Baumassen und versiegelten Flächen im Arbeitsgebiet verursachen im Sommer hohe Wärmebelastungen. Ein tagsüber angenehmes Aussenraumklima hängt von funktionalen Grün- und Freiräumen ab. Anpassungsstrategien an die Klimaveränderung zur Verringerung von Hitzeinseleffekten und Reduktion der Auswirkungen von Extremwetterereignissen werden bei Bauvorhaben immer wichtiger. Die Setzung der Baukörper, die Wahl der Bau- und Oberflächenmaterialien und die Schaffung von Grünflächen sind Anpassungsmassnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität.

Die Bildung von Hitzeinseln findet nicht nur im grossflächig versiegelten Industriegebiet, sondern auch in der dicht bebauten Innenstadt und den Wohnquartieren statt. Es ist eine Herausforderung, die sowohl die Stadt, wie auch die Grundeigentümer betrifft. Die Auswirkungen der sich weiter verstärkenden Hitzeinseleffekte und Extremwetterereignisse lassen sich baulich mit folgenden Zielen und Massnahmen beeinflussen:

Massnahmenkatalog

1) Hitzeminderung

- Bei Um- und Neubauten Durchlässigkeit von Kaltluftströmen beachten
- Nicht nutzbare Bodenflächen und Parkierungsflächen angemessen entsiegeln
- Zum Generieren von Verdunstungskühle ausreichend Raum für Vegetation und (temporäre) Wasserflächen vorsehen

2) Optimierung der Wasserspeicherfähigkeit

- Nicht nutzbare Bodenflächen und Parkierungsflächen angemessen entsiegeln
- Innovatives Regenwassermanagement: Zwischenspeicherung von Wasser auf Dachflächen, in Bodenmulden und Retentionsflächen
- Bei Neubau von Strassen- und Platzflächen: sickerfähige Bodenmaterialien nutzen, wo nutzungsmässig sinnvoll
- Vorhandene Bachläufe und Gewässerräume nutzen – in Verbindung mit der Schaffung neuer bzw. Vernetzung bestehender Biotopräume

3) Förderung der Biodiversität

- Ökologische Vernetzung der bestehenden Landschafts- und Grünstrukturen
- Maximale Begrünung von nicht- oder extensiv genutzten Bodenflächen, Terrassen und Dächern
- Dachflächenbegrünungen, um weitere ökologische Trittsteine zu schaffen
- Naturnahe Gestaltung der vorhandenen Bachläufe und Gewässerräume

Gebietsentwicklung mit allen Beteiligten koordinieren

Die ASGO-Geschäftsstelle koordiniert die Kooperation zwischen Wirtschaft und öffentlicher Hand. Sie begleitet im Rahmen des Gebietsmanagements die Umsetzung des ASGO-Programms aktiv und führt regelmässige Reviews durch. Sie unterstützt die Beteiligten, damit die definierten Ziele erreicht und Anpassungen rechtzeitig vorgenommen werden können. Bei Arealtransformationen sowie in laufenden Planungs- und Entscheidungsprozessen begleitet die Geschäftsstelle die Beteiligten in Bezug auf die ASGO-Gebietsentwicklung 2050. Dies umfasst strategische, als auch fachliche Inputs, um eine nachhaltige, zukunftsorientierte Entwicklung zu unterstützen.

Die Stärke der ASGO-Gebietsentwicklung liegt in der gemeinsamen Vision und kooperativen Lösungsfindung für die Entwicklung des Gebiets in den nächsten 25 Jahren. Diese anspruchsvolle Aufgabe erfordert die Einbindung und Abstimmung zwischen der kommunalen und kantonalen Ebene, den lokalen Wirtschaftsvereinigungen, Unternehmen und den Grundeigentümern. Neben fachlichen Aspekten gilt es, politische und unternehmerische Aspekte ebenso in die Arbeit miteinzubeziehen.

Die **Koordination** und **Führung** der Abstimmung «Siedlung + Verkehr» wird von der ASGO-Geschäftsstelle im Rahmen des Gebietsmanagements gewährleistet. Im Einverständnis der öffentlichen Hand und der Wirtschaft. Die Geschäftsstelle sorgt dafür, dass die Anliegen und Strategien der Beteiligten berücksichtigt und kooperativ aufeinander abgestimmt werden, um nachhaltige und zukunftsorientierte Lösungen zu entwickeln. Je nach Bedarf, verfügbaren Mitteln und Ressourcen kann die Geschäftsstelle auch Innovations- und Standortförderungsvorhaben unterstützen. Als Handlungsleitfaden dient das **ASGO-Programm**. Es dokumentiert die erforderlichen Prozessschritte, Zuständigkeiten, Zeitpläne und Kostenschätzungen auf kommunaler, kantonalen und Grundeigentümerebene.

Die ASGO-Geschäftsstelle ist verantwortlich für die regelmässige **Überprüfung** der Umsetzung und Wirkung der Massnahmen des ASGO-Programms. Zuhanden des Lenkungsausschusses wird jährlich ein internes Review durchgeführt. Über Anpassungen der Zielformulierungen und Massnahmen entscheidet der Lenkungsausschuss. Die Öffentlichkeit wird erstmals im Jahr 2030 und anschliessend alle drei Jahre über die Zielerreichung, Massnahmenumsetzung und allfällige Anpassungen informiert. Projektspezifische Informationen werden bei Bedarf kommuniziert. Damit unterstützt die ASGO-Geschäftsstelle auf der übergeordneten Ebene die erfolgreiche Umsetzung der ASGO-Gebietsentwicklung 2050.

Es geht gemeinsam weiter

Der Bericht der ASGO-Gebietsentwicklung 2050 legt die Basis für die weitere Arbeit. Das Ziel ist die nachhaltige Entwicklung des Wirtschafts- und Lebensraums. Nun geht es um die schrittweise Planung und Umsetzung der Massnahmen, an der die öffentliche Hand, die Unternehmen und Grundeigentümer gemeinsam ihren Anteil leisten.

Gemeinsame Gebietsentwicklung bis 2050

Der vorliegende Bericht zeigt mit klaren Zielformulierungen und Massnahmen auf, wie eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung des ASGO-Gebiets in den nächsten 25 Jahren ermöglicht werden kann. Nicht alle Massnahmen haben dieselben Prioritäten und Realisierungschancen.

Zielerreichung hängt von verschiedenen Faktoren ab

Ob die **ASGO-Gebietsentwicklung 2050** in der geplanten Form erreicht wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab: dem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, der Standortattraktivität, den politischen Mehrheiten, finanziellen Ressourcen, dem gemeinsamen Willen zur Zusammenarbeit sowie der Konsensfähigkeit aller Akteure. Entscheidend ist eine Kombination all dieser Elemente.

Dabei ist es essenziell, alternative Szenarien zu berücksichtigen und nicht allein auf eine Strategie zu setzen. Beispielsweise ist es notwendig und wichtig, auf die Grossprojekte Cargo sous terrain, den verlegten KV-Terminal und einen neuen A1-Autobahnanschluss zu fokussieren. Sollte sich jedoch abzeichnen, dass die Wirkung begrenzt bleibt, der politische Wille fehlt oder sich Realisierungszeiträume weit über das Jahr 2050 hinaus erstrecken, ist rechtzeitig ein Plan B erforderlich. Die Ziele werden konsequent verfolgt, doch falls sie nicht erreichbar sind, müssen sie qualifiziert verworfen werden. Dieser flexible Ansatz bewahrt den Handlungsspielraum für innovative und schnellere Lösungen, die erforderlich sind, um die Herausforderungen der Gebietsentwicklung zu bewältigen.

ASGO-Charta bekräftigt gemeinsamen Willen

Die gemeinsam unterzeichnete **Charta** bekräftigt den Willen von öffentlicher Hand und Wirtschaft, den Entwicklungsprozess des Perimeters aktiv zu unterstützen und die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen. Dabei ist klar, dass dies von politischen und unternehmerischen Entscheidungen sowie verfügbaren Finanzen und Ressourcen abhängig ist.

Das **ASGO-Programm** dient als Leitfaden, um den gemeinsamen Weg effizient und verantwortungsvoll zu gestalten. Die ASGO-Geschäftsstelle wird zusammen mit dem Lenkungsausschuss den Prozess steuern und überwachen. Damit sind die Grundvoraussetzungen geschaffen, um in den nächsten 25 Jahren koordiniert und zielgerichtet zu handeln.

Impressum

Personen sind in alphabetischer Reihenfolge geordnet.

Auftraggeberin Realisierungsgemeinschaft ASGO

Gesamtprojektleitung - Michael Näf, Verein ASGO
- Andreas Schläpfer, Verein ASGO

Fachlich inhaltliche Unterstützung - Bettina Anderau-Latzer, Stadtentwicklung Gossau
- Mario Bruderer, Präsident Industrie- und Gewerbeverein St.Gallen-West, IVW
- Claudio Cavelti, Präsident Handels- und Industrievereinigung Gossau, HIG
- Laura Cortese, Standortförderung Stadt St.Gallen
- Max Eugster, Gemeindepräsident Herisau
- Martin Geiser, Leiter Abteilung Standortförderung Kanton Appenzell Ausserrhoden
- René Haefeli, Stadtentwicklung Gossau
- Christian Hasler, Tiefbauamt Stadt St.Gallen
- Pascal Hinder, Tiefbauamt Kanton St.Gallen
- Florian Kessler, Leiter Stadtplanung St.Gallen
- Daniel Lehmann, Leiter Amt für Wirtschaft und Arbeit Kanton Appenzell Ausserrhoden
- Matthias Loepfe, Stadtplanung Stadt St.Gallen
- Stefan Pfiffner, Tiefbauamt Stadt St.Gallen
- Markus Schait, Amt für Öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen
- Markus Schmid, Standortförderung Kanton St.Gallen
- Tobias Winiger, Agglomerationsprogramm Agglo St.Gallen – Bodensee
- Samuel Zuberbühler, Leiter Standortförderung Stadt St.Gallen

Fachliche Aufbereitung - Gian Fenner, Yellow Z Urbanism Architecture AG, Basel
- Andreas Nütten, Yellow Z Urbanism Architecture AG, Basel
- Benno Singer, Lajo AG, Zürich

Redaktionelle Unterstützung - Stefan Hugentobler, sh. Kommunikation, Zürich
- Boris Tschirky, Gemeindepräsident Gaiserwald

Redaktion - Michael Näf, Verein ASGO
- Andreas Schläpfer, Verein ASGO

Auftragnehmende Teilkonzepte *Nutzungsvision*
- IVO Innenentwicklung, Luzern und Zürich
- OST – Ostschweizer Fachhochschule, Campus St.Gallen
- Wüest Partner AG, Zürich

Öffentliche Freiräume und Naherholung
- Yellow Z Urbanism Architecture AG, Basel
- Westpol Landschaftsarchitektur GmbH, Basel

Siedlungs- und Arealentwicklung
- Salewski Nater Kretz AG, Zürich

S-Bahn und Busangebot
- Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St.Gallen
- Lajo AG, Zürich

Verkehrssysteme und Mobilitätsverhalten
- Nagel+Steiner GmbH, St.Gallen
- Kontextplan AG, Zürich
- Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Muttenz

Fuss- und Veloverkehr
- asa AG, Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur, Rapperswil

Anhang 1: Hintergrundinformationen

Die Inhalte der Gebietsentwicklung 2050 stützen sich ab auf die Erkenntnisse aus den Teilprojekten der Massnahmenbündel «M2 Öffentliche Freiräume und Naherholung», «M3 Siedlungs- und Arealentwicklung», «M4 S-Bahn und Busangebot», «M5 Verkehrssystem und Mobilitätsverhalten» und «M7 Fuss- und Veloverkehr».

Folgende Hintergrundinformationen basieren auf diesen Erkenntnissen und helfen, die aktuelle Situation besser nachvollziehen zu können:

M2 Öffentliche Freiräume und Naherholung

Im ASGO-Gebiet überlagern sich wertvolle Naturräume und bedeutsame infrastrukturelle Verbindungslinien. Übergeordnete und häufig zum Talraum quer gerichtete Landschaftsverbindungen treffen auf die längs gerichtete Verkehrsinfrastruktur und die grossflächigen, baulichen Strukturen des Arbeitsplatzgebiets. Diese Überlagerung führt zu landschaftsräumlichen Zerschneidungen und Verinselungen.

An den Produktions- und Logistikstandorten werden die Aussenflächen als Verkehrs-, Logistik- und Stellflächen genutzt. Diese Flächen dienen der Sicherstellung der betrieblichen Abläufe, weisen jedoch einen hohen Versiegelungsgrad, mit wenig bis gar keinen Grünflächen auf.

Im unmittelbaren Umfeld der Teilgebiete liegen Erholungsräume sowie Sport- und Freizeitanlagen in den Gebieten Buechenwald und Gründenmoos.

Die Umgebung des ASGO-Gebiets weist ökologisch wertvolle und intakte Naturräume auf, wie beispielsweise Feuchtbiootope Breitfeld/Gründenwald, das Oberbergfeldmoos innerhalb der Militäranlage Breitfeld, den Tobelweiher und weitere Biotopstandorte im Sittertobel, den Bildweiher und Gübsensee sowie zahlreiche Bachläufe in den beidseits flankierenden Wäldern Mattenwald, Wissholz und Roserwald.

M4 S-Bahn und Busangebot

Zwischen den Bahnhöfen Gossau und St.Gallen Winkeln sowie der Stadt St.Gallen verkehren die beiden S-Bahnlinien S1 und S5 jeweils im Halbstundentakt. Die beiden S-Bahnen verkehren jedoch fast gleichzeitig (Hinketakt mit 5-Minuten- resp. 7-Minuten-Differenz). Der Bahnhof Gossau wird auch von den Intercity- und Interregio-Zügen auf der Linie Zürich – St.Gallen bedient. Beim öV sind im heutigen Zustand in der Spitzenstunde noch Kapazitätsreserven in den S-Bahnen, wie auch in den Bussen, ausser bei der Linie 158, vorhanden.

Das Problem liegt somit aktuell nicht bei der öV-Kapazität, sondern bei der Qualität des Angebots in der Spitzenzeit. Die Pünktlichkeit der Busse im Abendverkehr ist unbefriedigend, denn 70% der Busse sind mehr als 4 Minuten zu spät. Entsprechend gross ist für die Reisenden das Risiko von Anschlussbrüchen zwischen Bus und Bahn. Bei einer weiteren Zunahme des MIV wird sich die öV-Qualität durch ansteigende Verlustzeiten nochmals markant verschlechtern.

M5 Verkehrssysteme und Mobilitätsverhalten: Heutiges Mobilitätsverhalten

Von den Einwohnerinnen und Einwohnern und den Beschäftigten werden werktags rund 115'000 Wege zurückgelegt. Hinzu kommt der schwere Güterverkehr. Der MIV ist der grösste Verkehrsträger mit täglich rund 82'000 Bewegungen (72%). Der öV verzeichnet rund 13'000 Bewegungen (13%). Der FVV kommt auf einen Anteil von 15%.

Gemäss Datenerhebung wohnen 29% der Arbeitnehmenden im Umkreis von fünf Kilometern ihres Arbeitsplatzes.

Wenn das heutige Mobilitätsverhalten, wie auch die heutige Auslegung des Begriffs der hinreichenden Erschliessung als gegeben betrachtet werden und die Kapazität des Strassensystems nur punktuell weiter gesteigert wird, kann die weitere Entwicklung des ASGO-Gebiets nur klein sein, das heisst etwa 10% zusätzliche Wohn- und Arbeitsplätze. Selbst bereits ansässige Unternehmen können so kaum wachsen und freie Flächen können nicht genutzt werden.

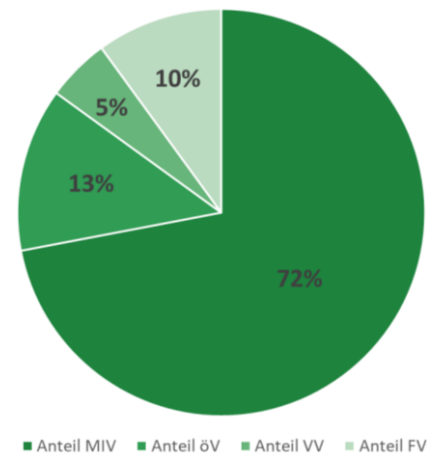


Abb. 10: Aktueller Modalsplit

M7 Fuss- und Veloverkehr

Obwohl das Veloverkehrsnetz auf den ersten Blick recht dicht scheint, gibt es keine durchgängig attraktive und sichere Veloinfrastruktur. Beim heutigen Velonetz existiert oft keine separate Infrastruktur und das Velo wird im Mischverkehr geführt, teilweise sogar bei Geschwindigkeiten über 50 km/h.

Das Fusswegnetz um den Bahnhof Gossau sowie den südlichen Teil des Bahnhofs St.Gallen Winkeln ist dicht. Gleiches gilt für das Gemeindegebiet von Abtwil. Nördlich des Bahnhofs St.Gallen Winkeln und im gesamten Industrie- und Gewerbebereich bis Gossau ist die Maschenweite jedoch zu gross. Zudem sind viele der vorhandenen Wege nicht öffentlich und stellenweise fehlen direkte Verbindungen.

Qualität und Attraktivität der Fussverkehr-Infrastruktur überzeugen nicht. Haltestellen des öV sind wichtige Ausgangspunkte für den Fussverkehr, wobei die Zugänglichkeit und Ausgestaltung der Haltestellen vielfach verbesserungswürdig ist.

Anhang 2: Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: ASGO Wirtschafts- und Lebensraum	6
Abb. 2: ASGO-Gebiet 1979; Detailbilder: Winkeln, 1969 und Gossau Ost, 1967.....	7
Abb. 3: Potenzielles Beschäftigungs- und Bevölkerungswachstum bis 2050.....	9
Abb. 4: Übersicht Teilgebiete und Nutzungsschwerpunkte.....	14
Abb. 5: Massnahmen bei Busangebot und S-Bahn	21
Abb. 6: Fuss- und Veloverkehrsnetz.....	23
Abb. 7: Massnahmen bei der Strasseninfrastruktur	26
Abb. 8: Massnahmen für den Güterverkehr (Schiene + Strasse)	28
Abb. 9: Sprossen als wichtige Querverbindungen	31
Abb. 10: Aktueller Modalsplit	38