

Rhomberg Bau AG

Überbauung "Zentrum Bahnhof" Amriswil

Mobilitätskonzept Verkehr

08. Februar 2024

X47 / tb

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Auftrag	1
2	PROJEKT	2
2.1	Lage	2
2.2	Projektbeschreibung	3
2.2.1	Architektur	3
2.2.2	Geplante Nutzungen im Projekt	3
2.3	Nutzungen in der Umgebung	4
2.4	Erschliessung der Überbauung "Zentrum Bahnhof"	4
2.4.1	Motorisierter Individualverkehr	4
2.4.2	ÖV	4
2.4.3	Fuss- und Veloverkehr	5
3	PARKIERUNGSBEDARF UND -ANGEBOT	6
3.1	Personenwagen	6
3.2	Veloabstellplätze	10
4	AUSWIRKUNGEN EINER REDUZIERTEN ANZAHL PARKFELDER	11
5	MASSNAHMEN	13
5.1	Nutzungsmix (M1)	13
5.2	Veloabstellanlagen (M2)	13
5.3	Sharing-Angebote (M3 + M4)	13
5.4	Parkplatzbewirtschaftung (M5)	13
5.5	Parkraummanagement (M6)	14
5.6	Gute Erschliessung für zu Fuss Gehende und Velofahrer (M7)	14
5.7	Ausstattung Parkfelder mit Stromanschlüssen (M8)	14
5.8	Zusammenfassung Massnahmentabelle	15
6	FAZIT	16

1 EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Die Rhomberg AG St. Gallen plant auf den Parzellen Nr. 162, 636, 637, 760, 761, 797 und 852 im Zentrum von Amriswil an der Poststrasse – zwischen Bahnhofstrasse und Rennweg – eine neue Überbauung mit einer Mischnutzung (80 Wohnungen und ca. 2'400 m² Gewerbeflächen). Das Areal befindet sich direkt beim Bahnhof Amriswil.

1.2 AUFTRAG

Im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens für die Überbauung "Zentrum Bahnhof" Amriswil soll mit diesem Mobilitätskonzept die verkehrliche Erschliessung aufgezeigt und die Zweckmässigkeit einer Reduktion des Grundbedarfs an Parkfeldern erläutert werden. Mit der angestrebten Minimierung des Parkfelderangebots wird die Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität geschaffen. Zudem werden Massnahmen für das Projekt definiert, welche den Fuss- und Veloverkehr sowie die Nutzung des Öffentlichen Verkehr (ÖV) fördern und gleichzeitig dazu führen, dass der Bedarf an Parkfeldern von den Nutzern der neuen Überbauung reduziert wird. Die Rhomberg Bau AG hat unser Büro beauftragt, ein solches "Mobilitätskonzept" zu erarbeiten.

2 PROJEKT

2.1 LAGE

Die geplante Überbauung befindet sich im Zentrum von Amriswil, direkt gegenüber dem Bahnhof. Der Markplatz und das Stadthaus befinden sich in einer Distanz von rund 600 m.

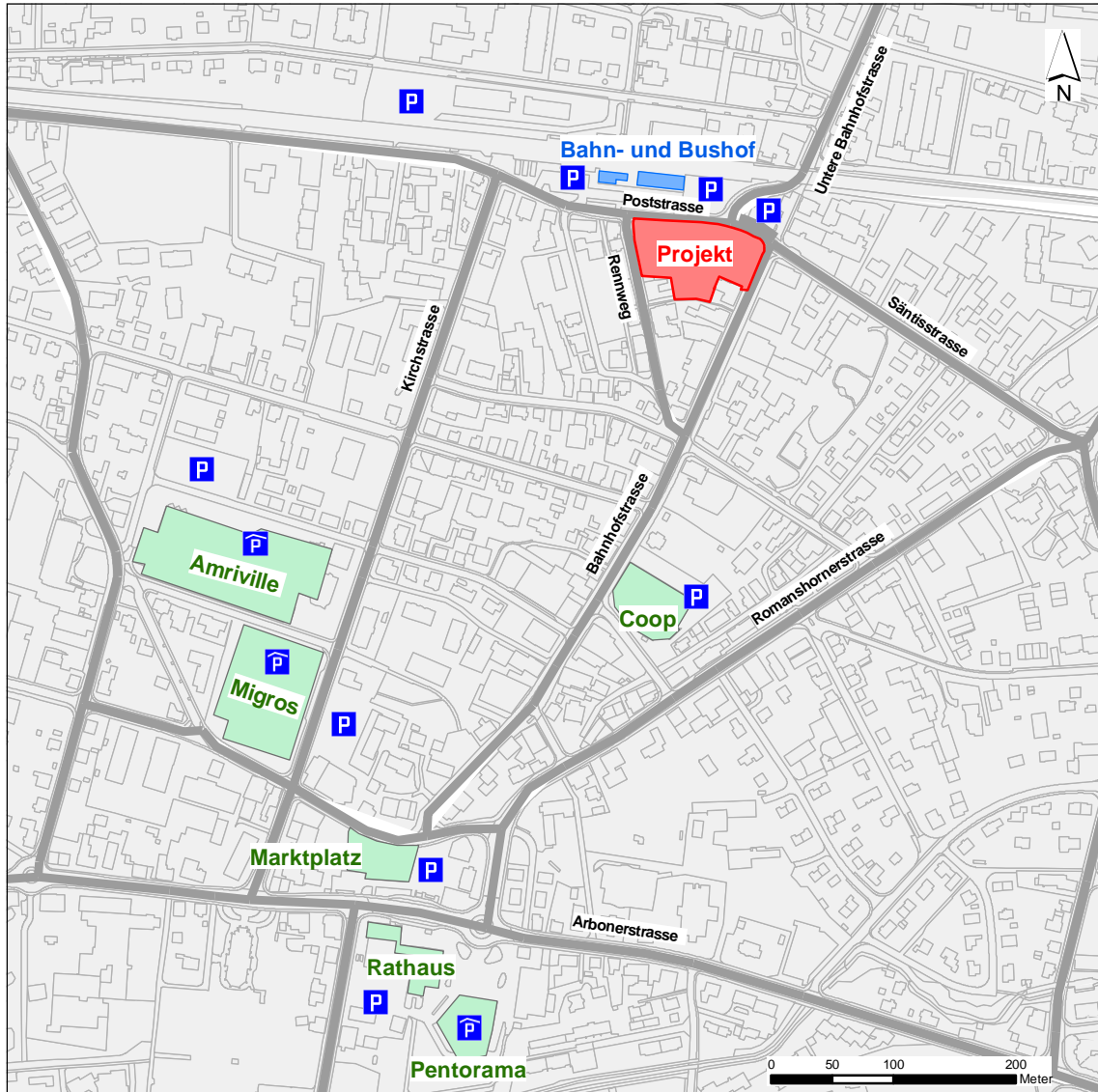


Abbildung 1: Situation mit Projekt und Nutzungen in der Umgebung

2.2 PROJEKTBE SCHREIBUNG

2.2.1 Architektur

Die neue Überbauung besteht aus mehreren Baukörpern südlich der Poststrasse, zwischen der Bahnhofstrasse und dem Rennweg.

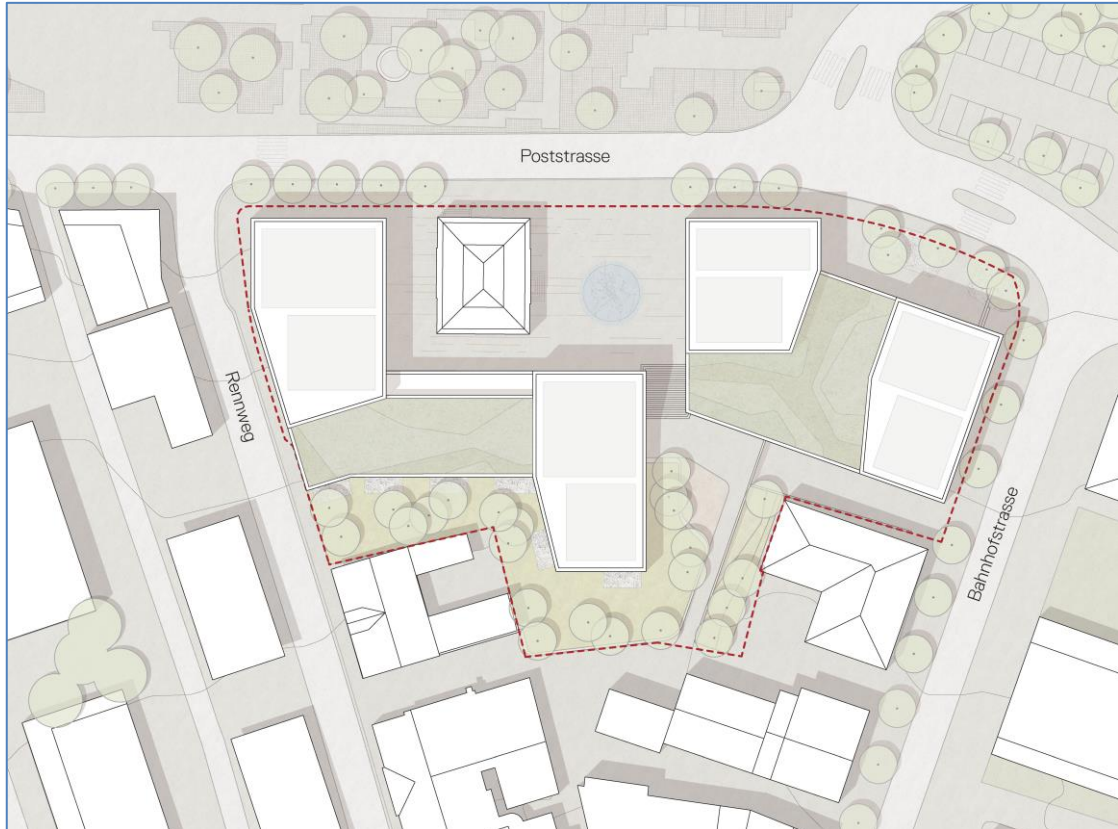


Abbildung 2: Situation Überbauung Zentrum Bahnhof Amriswil

2.2.2 Geplante Nutzungen im Projekt

Für die Überbauung "Zentrum Bahnhof" ist als Nutzung ein Mix von Wohnungen und Gewerbeflächen geplant. Insgesamt sind 80 Wohnungen unterschiedlicher Grösse (2.5 Zimmer bis 4.5 Zimmer) mit einer Gesamtfläche von ca. 7'900 m² vorgesehen. Bei den Gewerbeflächen handelt es sich einerseits um Büroflächen für Dienstleistungsbetriebe (ca. 940 m² BGF) und um kleinere Verkaufsläden (ca. 1'450 m² Verkaufsfläche). Diese Nutzungen werden aufgrund des beschränkten Flächenangebots (z.B. keine zusammenhängende Verkaufsflächen grösser als 630 m²) und der Art der Überbauung wenig kundenintensiv resp. nicht verkehrsintensiv bezüglich des motorisierten Verkehrs sein.

Der Wohnungsspiegel beinhaltet 43 2.5-Zi-Wohnungen, 27 3-Zi-Wohnungen und 10 4.5-Zi-Wohnungen. Dieser Mix mit vielen kleineren Wohnungen und einer Maximalgrösse von 4.5 Zimmern sowie die zentrale Lage mit sehr guter Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr werden dazu führen, dass in erster Linie jüngere Singles, Senioren und Paare ohne Kinder in der Überbauung wohnen werden. Familien mit Kindern, welche in der Regel einen höheren Autobesitz haben und mehr Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) durchführen, werden weniger stark vertreten sein. Die Zentrumsüberbauung wird sehr attraktiv sein für Menschen ohne Autobesitz.

2.3 NUTZUNGEN IN DER UMGEBUNG

Aufgrund der Lage im Zentrum von Amriswil befinden sich alle möglichen Angebote, wie z.B. Einkaufsläden für den täglichen Bedarf, Restaurants, Dienstleistungen für Gesundheit, Banken, Freizeit- und Kultureinrichtungen, Schulen etc. in der nahen Umgebung. Wichtige Einrichtungen wie z.B. der Bahnhof, Einkaufszentren, Pentorama (siehe Abbildung 1) sind mit dem Velo oder zu Fuss innert kurzer Zeit (maximal 10 Minuten zu Fuss) erreichbar.

2.4 ERSCHLIESSUNG DER ÜBERBAUUNG "ZENTRUM BAHNHOF"

2.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Zentrumsüberbauung ist mit der Tiefgaragenzufahrt an die Bahnhofstrasse erschlossen. Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) führen in alle wesentlichen Richtungen (Romanshorn, Arbon, St. Gallen, etc.) über das übergeordnete Strassennetz (Quartiersammelstrassen, Regionalverbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen).

In der direkten Umgebung der Überbauung befinden sich diverse öffentlich zugängliche Parkplätze (siehe Abbildung 1) sowie diverse Parkfelder in der blauen Zone entlang der umliegenden Strassen. Etwas weiter weg, aber immer noch in Gehdistanz befinden sich die grösseren Parkplätze resp. Tiefgaragen von Coop und Migros resp. Amriville.

2.4.2 ÖV

Die Überbauung liegt unmittelbar beim Bahnhof resp. Bushof Amriswil. Dort gibt es folgende Angebote des öffentlichen Verkehrs:

▪ IC:	Romanshorn – Frauenfeld – Zürich ¹	1h-Takt
▪ S10/7:	Rorschach/Romanshorn – Weinfelden	1/2h-Takt
▪ Bus 931:	Münsterlingen	1h-Takt
▪ Bus 940:	Romanshorn – Arbon	1/2h-Takt
▪ Bus 941:	Arbon	1/2h-Takt
▪ Bus 942:	Amriswil, Strassenverkehrsamt – Muolen	1h-Takt
▪ Bus 943:	Bischofszell	1/2h-Takt
▪ Bus 944:	Sommeri / Obersommeri	1h-Takt

Mit den diversen Busangeboten ist auch die ÖV-Erschliessung zwischen der neuen Überbauung und dem grössten Teil des Stadtgebietes von Amriswil gewährleistet.

Die ÖV-Gütekategorie ist gemäss Definition des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) Klasse B (siehe auch folgende Abbildung). D.h. es besteht eine gute Erschliessung mit dem ÖV.

¹ Mit der S7 und dem Interregio (Umstieg in Weinfelden) gibt es 1-mal pro Stunde eine weitere attraktive und schnelle Verbindung von/nach Zürich, was mit dem IC einen 1/2h-Takt ergibt.

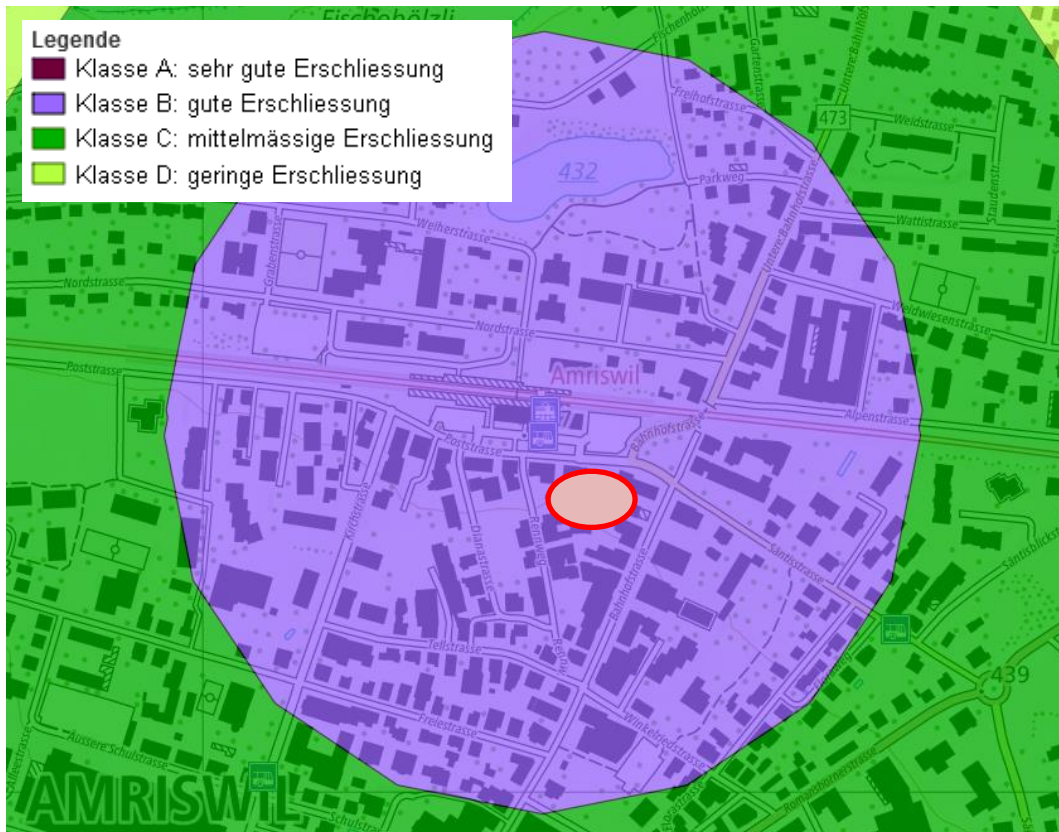


Abbildung 3: ÖV-Güteklassen gemäss Definition ARE

2.4.3 Fuss- und Veloverkehr

Durch die Zentrumslage gibt es in der Umgebung ein fein gegliedertes Fussweg- und Veloverkehrsnetz. Mit Ausnahme der Poststrasse sind alle umliegenden Strassen in der Tempo-30-Zone. Einige Strassen wie die Bahnhofstrasse sind verkehrsberuhigt gestaltet. Der Bahnhof und die Poststrasse soll in naher Zukunft umgestaltet und attraktiver für den Fuss- und Veloverkehr gemacht werden.

Für Velofahrer führen kantonale Routen des Alltags- und Freizeitverkehrs an der Zentrumsüberbauung vorbei. Gemäss Verkehrsrichtplan der Stadt Amriswil sind alle umliegenden Strassen Teil des lokalen oder überregionalen Radwegenetzes.

3 PARKIERUNGSBEDARF UND -ANGEBOT

3.1 PERSONENWAGEN

Der Bedarf an Parkfeldern für Personenwagen wird für die Wohnnutzungen gemäss dem Baureglement der Stadt Amriswil und für Gewerbenutzungen gemäss der aktuell gültigen Norm VSS 40 281, wie dies im Baureglement vorgesehen ist, berechnet. Im Folgenden werden die Berechnungen des Grundbedarfs und die zur Anwendung kommenden Reduktionsfaktoren zusammengestellt, unterschieden zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen. Bei der Wohnnutzung wird als Vergleich zusätzlich die Berechnung nach VSS-Norm durchgeführt.

a) Wohnnutzungen

Baureglement

Gemäss Baureglement der Stadt Amriswil ergibt sich folgender Grundbedarf.

Wohnungen	Anzahl	Bewohner		Besucher		Total
		Richtwert	Grundbedarf	Richtwert	Grundbedarf	
unter 3 Zimmer	43	1.0	43	0.25	10.75	53.75
ab 3 Zimmer	37	1.5	55.5	0.25	9.25	64.75
Total			98.5		20.0	118.5

Gemäss Baureglement kann der Grundbedarf der Autoabstellplätze von 119 Parkfeldern um 40 % auf **71.4² Parkfelder** reduziert werden, wenn die ÖV-Güteklasse B gemäss Definition des Bundesamts für Raumentwicklung ARE erreicht wird, wie dies bei der neuen Überbauung klar der Fall ist.

VSS-Norm

Gemäss VSS-Norm sollten bei Wohnnutzungen im Normalfall die folgenden Richtwerte angewendet werden:

- Für Bewohner: 1 Parkfeld pro Wohnung
- Für Besucher: 10 % der Bewohnerparkfelder

Demnach würde der Grundbedarf für die 80 Wohnungen im Normalfall 88 Parkfelder betragen.

Gemäss VSS-Norm kann auch bei Wohnnutzungen unter Berücksichtigung spezieller örtlicher Verhältnisse oder spezieller Wohnformen eine Reduktion der Anzahl Parkfelder angezeigt sein und von den obigen Richtwerten abgewichen werden.

Reduziert man den Grundbedarf der Autoabstellplätze um 40 % wie beim Baureglement, ergibt dies gemäss VSS-Norm einen Bedarf von **52.8 Parkfeldern**.

Der Bedarf an Parkfeldern für die geplanten Wohnnutzungen ist demnach gemäss VSS-Norm deutlich tiefer als der massgebende Wert gemäss Baureglement, und zwar um fast 20 Parkfelder.

² Die Rundung erfolgt dann am Schluss bei der Summenbildung der einzelnen Nutzungen

b) Verkauf

Gemäss VSS-Norm werden bei nicht kundenintensiven Verkaufsnutzungen im Normalfall folgenden Richtwerte angewendet:

- Für Personal: 1.5 Parkfelder pro 100 m² Verkaufsfläche
- Für Besucher: 3.5 Parkfelder pro 100 m² Verkaufsfläche

Der Grundbedarf für rund 1'450 m² Verkaufsfläche läge also bei 72.4 Parkfeldern. Die Reduktion beim Standorttyp B (mehr als 4 Haltestellenabfahrten pro Stunde und Anteil Langsamverkehr zwischen 25 % und 50 %) ³ soll gemäss Norm zwischen 40 % (Minimum) und 60 % (Maximum) betragen. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die Anzahl Parkfelder für die die Verkaufseinrichtungen auf ein Minimum von **29 Parkfeldern** zu reduzieren.

c) Büro

Gemäss VSS-Norm werden bei nicht kundenintensiven Dienstleistungs- und Büronutzungen im Normalfall folgenden Richtwerte angewendet:

- Für Personal: 2.0 Parkfelder pro 100 m² BGF
- Für Besucher: 0.5 Parkfelder pro 100 m² BGF

Der Grundbedarf für rund 940 m² BGF läge also bei 23.4 Parkfeldern. Die Reduktion beim Standorttyp B soll gemäss Norm zwischen 40 % (Minimum) und 60 % (Maximum) betragen. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die Anzahl Parkfelder für die Büronutzungen auf ein Minimum von **9.4 Parkfeldern** zu reduzieren.

d) Gesamte Überbauung

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Berechnungen des Bedarfs an Parkfeldern - basierend einerseits für die Wohnnutzung auf dem Baureglement und andererseits für die Gewerbenutzungen auf der VSS-Norm - zusammengestellt:

	Anzahl	Einheit	Grundbedarf	Reduktion	red. Bedarf
Wohnungen	80	Whg	119.0	40%	71.4
Verkauf	1447	m ²	72.4	60%	28.9
Büro	937	m ²	23.4	60%	9.4
Total					109.7

Unter Berücksichtigung der beschriebenen zulässigen Reduktionsfaktoren würde sich ein Bedarf an Parkfeldern für die gesamte Überbauung von 109.7 resp. aufgerundet von **110 Parkfeldern**, ergeben.

³ Die Überbauung befindet sich im Zentrum von Amriswil direkt beim Bahnhof. Entsprechend hoch dürfte der Modal Split des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs sein.

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Berechnungen des Bedarfs an Parkfeldern basierend nur auf der VSS-Norm zusammengestellt:

	Anzahl	Einheit	Grundbedarf	Reduktion	red. Bedarf
Wohnungen	80	Whg	88.0	40%	52.8
Verkauf	1447	m ²	72.4	60%	28.9
Büro	937	m ²	23.4	60%	9.4
Total					91.1

Unter Berücksichtigung der beschriebenen zulässigen Reduktionsfaktoren würde sich ein Bedarf an Parkfeldern für die gesamte Überbauung von 91.1 resp. aufgerundet von **92 Parkfeldern**, ergeben.

Das Parkierungsangebot beträgt gemäss dem aktuellen Stand des Projekts⁴ 96 Parkfelder in der Tiefgarage. Dabei wird in der Tiefgarage ein spezielles System (z.B. Wöhr Parkplatte) bei rund 40 Parkfeldern (Wohnnutzung) verwendet, bei welchem zwei Fahrzeuge direkt hintereinander ohne weiteren Zwischenraum für das Manövrieren parkiert werden können. Das Angebot an Parkfeldern liegt also um 14 Parkfelder unter der erforderlichen Anzahl gemäss Baureglement und VSS-Norm, was in etwa der Anzahl der für Besucher der Wohnungen vorgesehenen Parkfelder entspricht. Wird die VSS-Norm auch für die Wohnnutzung angewendet, so liegt das Parkierungsangebot sogar über dem erforderlichen reduzierten Bedarfswert.

Bei Projekten mit verschiedenen Nutzungsarten kann gemäss VSS-Norm die Summe der für die einzelnen Nutzungen erforderlichen Parkfelder durch die zeitliche Staffelung noch weiter reduziert werden. So dürften am Morgen, wenn das Personal der Verkaufsgeschäfte und der Büros zur Arbeit kommt resp. Kunden ein Parkfeld benötigen, ein Grossteil der Bewohner bereits mit dem Auto weg sein, so dass für Personal und Kunden genügend Platz vorhanden sein wird. Am Abend spielt es sich dann umgekehrt ab⁵.

Zudem verkehren die Besucher der Wohnungen mehrheitlich am Abend oder am Wochenende (Samstagabend und Sonntag), wenn kein oder nur wenig Bedarf an Parkfeldern für die Gewerbenutzungen vorhanden ist. Gemäss Baureglement werden für Besucher von Wohnungen 20 Parkfelder resp. reduziert 12 Parkfelder verlangt. Für diese Besucher stehen dann die 38 Parkfelder der Gewerbenutzungen zur Verfügung⁶. Sollten einzelne Besucher der Wohnungen (z.B. Handwerker) an Werktagen im Verlaufe des Tages Bedarf haben, so stehen freie Parkfelder der Bewohner zur Verfügung.

⁴ Stand Architektenpläne vom 13.12.2023

⁵ siehe Tagesganglinien für die einzelnen Nutzungen

⁶ 58 Parkfelder für Bewohner + 29 Parkfelder für Verkauf und 9 Parkfelder für Büro = 96 Parkfelder

e) Fazit

Geht man also bei der Wohnnutzung wegen der guten ÖV-Erschliessung von einer Reduktion der Anzahl Parkfelder um 40 % und bei gewerblichen Nutzungen von 60 %⁷ aus, so liegt das Parkierungsangebot um 14 Parkfelder unter dem Bedarf an Parkfeldern⁸. Dieses "Defizit" entspricht in etwa der gemäss Baureglement verlangten Anzahl Parkfeldern für Besucher von Wohnungen. Da diese Besuche mehrheitlich zu Zeiten stattfinden, wo die Parkfelder der Gewerbenutzungen frei sind, stehen den Besuchern u.E. ausreichend Parkfelder zur Verfügung. Ist der Bedarf ausnahmsweise untertags an Werktagen, stehen freie Parkfelder der Bewohner zur Verfügung. Somit ist wegen der Möglichkeit von Doppelnutzungen kein zusätzlicher Bedarf für die Besucher von Wohnungen notwendig. Solche Doppelnutzungen sind aber auch zwischen gewerblichen Nutzungen und Wohnnutzungen sehr häufig denkbar.

Im Weiteren reicht das Angebot aus, wenn für die Berechnung des Bedarfs bei Wohnnutzungen auch die VSS-Norm anstelle des Baureglements Anwendung finden würde.

Insgesamt erachten wir das im aktuellen Projekt der Zentrumsüberbauung vorhandene Angebot an Parkfeldern von 96 Parkfeldern bei entsprechend flexibler Nutzung als ausreichend.

Vergleich mit anderen aktuellen Überbauungen

Aktuell sind 2 Überbauungen in vergleichbaren Städten in zentraler Lage beim Bahnhof in Planung resp. schon in Bau. Für die Wohnnutzungen werden folgende Reduktionsfaktoren gegenüber dem Grundbedarf gemäss VSS-Norm angewendet:

- Feldmühleareal Rorschach: 33.3 %
- Untere Bahnhofstrasse Wil: 50.0 %

Die Reduktionsfaktoren sind bei beiden Projekten mit der guten ÖV-Erschliessung, der Nähe zum Stadtzentrum und den im Mobilitätskonzept beschriebenen Massnahmen, welche vergleichbar sind mit denjenigen im vorliegenden Konzept, begründet. Die für die neue Überbauung in Amriswil vorgesehene Reduktion der Parkfelder für Wohnnutzung liegt mit rund 50 % also im gleichen Bereich wie in Wil. Bei beiden Überbauungen wurde der Parkplatzbedarf auch für Wohnnutzungen gemäss VSS-Norm gerechnet. Geht man bei der Zentrumsüberbauung Amriswil von der VSS-Norm aus, läge der Reduktionsfaktor nur noch bei rund 40 %.

Bei den anderen Nutzungen werden in Rorschach die Reduktionsfaktoren gemäss VSS-Norm angewendet, während in Wil auf zusätzliche Parkfelder verzichtet werden kann, weil in der direkten Umgebung ausreichend öffentliche Parkfelder zur Verfügung stehen.

⁷ Gemäss VSS-Norm gibt es noch weitere Möglichkeiten, von diesen Werten gegen unten abzuweichen, evtl. ganz auf die Anordnung von Parkfeldern zu verzichten, namentlich in sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Stadtzentren. Die Lage der Überbauung direkt neben dem Bahnhof, welcher auch als Umsteigepunkt zwischen Bahn (Schnellzug und S-Bahn) und Bus resp. Stadttaxi dient, kann als solches Zentrum bezeichnet werden.

⁸ Die Anzahl Parkfelder für Wohnnutzung müsste um 51 % statt um 40 % reduziert werden. Über alle Nutzungen müsste die Reduktion bei 55 % liegen.

3.2 VELOABSTELLPÄTZE

Der Bedarf an Abstellplätzen von Velos wurde gemäss den kantonalen Merkblättern⁹ berechnet.

In der folgenden Tabelle ist die Berechnung der Abstellplätze für die Zentrumsüberbauung abgebildet:

Nutzung	Bezugseinheit	Anzahl	m ²	PP / Bezugseinheit		PP total / Nutzung
				Bewohner Personal	Besucher Kunden	
Wohnen	pro Zimmer	246		1		246
Verkauf	pro 100 m ² VF		1'447	1	1.5	36
Büro	pro 100 m ² BGF		937	1	1.5	23
Total PP Velo						306

Für die geplanten Nutzungen sind dementsprechend 306 Veloabstellplätze vorzusehen, davon 246 allein für die Wohnungen. Im Projekt werden total 322 Plätze, davon 260 Langzeit- und 62 Kurzzeitplätze, angeboten. Für die Bewohner steht somit eine ausreichend grosse Anzahl an sicheren, abschliessbaren Velo-Abstellplätzen im Gebäude zur Verfügung, alle attraktiv im Erdgeschoss. Diese können teilweise auch von Mitarbeitern der Verkaufs- und Dienstleistungsbetriebe genutzt werden.

Zudem befinden sich verteilt auf dem Areal 62 Kurzzeit-Veloplätze im Freien, welche von Bewohnern, Besuchern oder Kunden frei genutzt werden können. Beim westlichen und östlichen Abstellplatz sind auch Plätze für Velos mit Anhängern oder Lastenvelos vorhanden.

⁹ Veloparkierung für Wohnbauten, Merkblatt Version 1.0, TBA Kt. TG; Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe & Verkauf, Merkblatt Version 1.0, TBA Kt. TG; Veloparkierung im öffentlichen Raum, Merkblatt Version 1.0, TBA Kt. TG

4 AUSWIRKUNGEN EINER REDUZierten ANZAHL PARKFELDER

Die für die neue Überbauung fast auf das Minimum reduzierte Anzahl Parkfelder hat zahlreiche positive Auswirkungen, kann aber auch negative Auswirkungen auf die Umgebung haben, wenn z.B. zumindest zeitweise die Nachfrage das Angebot übersteigt. Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile des reduzierten Parkierungsangebots für Personenwagen aufgelistet.

Positive Auswirkungen

- Modal Split verschiebt sich zugunsten Fuss- und Veloverkehr sowie Öffentlicher Verkehr
- Reduktion der Verkehrsbelastung im umliegenden Strassennetz
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung
- Vermeidung Leerstand in der Tiefgarage
- Reduktion des Energieverbrauchs resp. der CO₂ – Emissionen durch den geringeren Betonverbrauch beim Bau

Parkplatzangebot und Parkplatzbewirtschaftung beeinflussen das Mobilitätsverhalten stark. Ob Ziele mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln angefahren werden, hängt neben der Attraktivität der öV-Erschliessung massgeblich von der Verfügbarkeit und der Bewirtschaftung der Parkplätze ab.

Negative Auswirkungen

Die Nachfrage kann das Angebot an Parkfeldern temporär übersteigen. Dies kann grundsätzlich folgende Auswirkungen haben:

- Rückstau auf das angrenzende Strassennetz
- "Wildes" Parkieren auf umliegenden Strassen
- Benutzung von Parkfeldern, welche für andere Nutzungen vorgesehen sind
- Parksuchverkehr

Im konkreten Fall der Zentrumsüberbauung Amriswil kann der Rückstau auf die Strasse durch eine Wegweisung resp. Signalisation von freien Parkfeldern und eine deutlich sichtbare Information vor der Einfahrt in die Tiefgarage, falls keine freien Parkfelder vorhanden sind, verhindert werden. Im Weiteren werden allfällige Einfahrtsschranken möglichst weit weg von der Bahnhofstrasse angeordnet, um auch kurzfristige Rückstausituationen zu verhindern.

Das unerwünschte Parkieren auf den umliegenden Strassen kann ausgeschlossen werden, da das "wilde" Parkieren durch Parkverbote oder Markierungen von Parkfeldern gar nicht möglich ist. Ein dauerhaftes Parkieren in den umliegenden Strassen ist am Tag wegen der Blauen Zone nicht möglich, so dass diese Parkfelder zumindest am Tag nicht durch Bewohner oder Beschäftigte in der neuen Zentrumsüberbauung besetzt werden. Während der Nacht ist das regelmässige Parkieren von Fahrzeugen aller Art auf öffentlichem Grund grundsätzlich gebührenpflichtig. Interessenten müssen eine Parkbewilligung beantragen. Längere Parkaufenthalte beim P&R-Parkplatz am Bahnhof sind denkbar, aber finanziell nicht attraktiv.

Dass Besucher und Kunden von Einkaufsläden und Dienstleistungsbetrieben der neuen Überbauung allenfalls Parkfelder in der Umgebung nutzen ist denkbar, genauso wie es umgekehrt auch möglich ist, dass Kunden anderer Läden ihr Auto in der neuen Tiefgarage abstellen werden. Häufig dürften auch mehrere Besorgungen an unterschiedlichen Orten mit einem einzigen Parkvorgang erfolgen. Dies führt zu einer optimierten Nutzung der bestehenden Flächen-Ressourcen. Sollten für einmal keine Parkfelder in der Überbauung zur Verfügung stehen, kann dies zu Suchverkehr führen, wenn die öffentlichen Parkfelder in der Nähe auch besetzt sein sollten.

Fazit

Mit der Wahl der Zentrums- und der Überbauung, dem reduzierten Parkfelderangebot und den geplanten Massnahmen kann davon ausgegangen werden, dass der MIV-Anteil des von der Überbauung "Zentrum Bahnhof" Amriswil ausgehenden Gesamtverkehrs gemäss den Zielen des Agglomerationsprogramms tief sein wird und mehr positive als negative Auswirkungen auf die Umgebung haben wird.

5 MASSNAHMEN

Im Folgenden werden die Massnahmen beschrieben, mit welchen der Fuss- und Veloverkehr sowie der Öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gefördert werden.

5.1 NUTZUNGSMIX (M1)

Wie die Zentrumslage und das gute ÖV-Angebot führt auch der Nutzungsmix zu einer Reduktion der Personenwagen-Fahrten, allenfalls sogar der Gesamtmobilität. Das Vorhandensein von Einkaufs-, Arbeits- und Dienstleistungsangeboten auf der einen und Wohnmöglichkeiten auf der anderen Seite in der gleichen Überbauung reduziert den Anteil an Wegen mit dem MIV und fördert das autoarme Wohnen.

5.2 VELOABSTELLANLAGEN (M2)

Im Projekt werden total 322 Plätze, davon 260 Langzeit- und 62 Kurzzeitplätze, angeboten. Das sind rund 16 mehr als im kantonaalem Merkblatt gefordert. Für die Bewohner steht somit eine ausreichend grosse Anzahl an sicheren, abschliessbaren Velo-Abstellplätzen im Gebäude zur Verfügung, alle attraktiv im Erdgeschoss. Diese können teilweise auch von Mitarbeitern der Verkaufs- und Dienstleistungsbetriebe genutzt werden.

Zudem befinden sich verteilt auf dem Areal 62 Kurzzeit-Veloplätze im Freien, welche von Bewohnern, Besuchern oder Kunden frei genutzt werden können. Beim westlichen und östlichen Abstellplatz sind auch Plätze für Velos mit Anhängern oder Lastenvelos vorhanden.

Alle Veloabstellplätze im Freien werden mit Parkiersystemen mit Anschliessvorrichtungen ausgerüstet.

Die Vielzahl an Veloabstellplätzen und deren Komfort fördert zusammen mit der Zentrumslage den Veloverkehr und sollte zur Reduktion der MIV-Fahrten beitragen.

5.3 SHARING-ANGEBOTE (M3 + M4)

Die Bauherrschaft sieht vor, 2 Fahrzeuge von Mobility@Home oder einem anderen Car-sharing-Anbieter zur Verfügung zu stellen. Dieses Angebot ist besonders wirkungsvoll, weil in Amriswil bisher nur ein Fahrzeug am Bahnhof zur Verfügung steht. Zusammen mit der guten Lage wird das Wohnen für Menschen mit eingeschränkter PW-Nutzung so noch attraktiver und fördert die Form des autoarmen Wohnens. Insgesamt führt es zu einer verbesserten Nutzung von Mobilitätsservices.

Daneben sollen zur Förderung des Veloverkehrs BikeSharing-Angebote innerhalb der Überbauung vorhanden sein, wie z.B. normale Elektrovelos oder insbesondere Lastenvelos, welche in den meisten Haushalten nicht vorhanden sind. Im Veloraum ist zusätzlich Platz für 3 Spezialvelos vorhanden. Ein Teil der 14 überzähligen Stellplätze sind für E-Velos vorgesehen.

5.4 PARKPLATZBEWIRTSCHAFTUNG (M5)

Im Sondernutzungsplan wird festgeschrieben, dass alle Parkplätze in der Tiefgarage bewirtschaftet werden müssen. Für Bewohner der Wohnungen werden Parkfelder zu marktüblicher Miete angeboten. Die restlichen werden ab der 1. Minute bewirtschaftet. Die Tatsache, dass für Angestellte praktisch keine separaten Parkfelder zur Verfügung

stehen, dürfte in Kombination mit den Parkgebühren dazu führen, dass der Anteil der mit dem Auto zur Arbeit kommenden Mitarbeiter eher gering sein wird.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass durch die im Gestaltungsplan festgelegte Bewirtschaftung der Parkfelder der Anteil an Fahrten mit dem ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs erhöht und die MIV-Fahrten reduziert werden. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird ein Parkierungsreglement erstellt, in welchem die Parkplatznutzung und -bewirtschaftung inkl. der Festlegung von Parkgebühren und maximalen Parkdauern für Besucher festgelegt werden. Sollte es wider Erwarten zu Missständen kommen, kann das Reglement auf einfache Weise auf die geänderten Bedürfnisse angepasst werden.

5.5 PARKRAUMMANAGEMENT (M6)

Bewohner der Überbauung können ein Parkfeld mieten. Dieses Parkfeld ist aber nicht fix zugeteilt, damit Doppelnutzungen möglich sind. Durch das Parkraummanagement wird die Zahl der freien Plätze für Bewohner so gesteuert, dass aber immer ein freies Parkfeld zur Verfügung steht. Für Angestellte der Gewerbebetriebe stehen nur ganz wenige fixe Parkfelder zur Verfügung. Die Kriterien für die Vergabe für Bewohner und Beschäftigte müssen vor der Inbetriebnahme im Detail definiert werden. Die restlichen Parkfelder in der Tiefgarage sind öffentlich "frei" zugänglich.

Während des Betriebs muss die Nachfrage nach Parkfeldern beobachtet werden. Bei einem ungenügenden Verhältnis von Angebot und Nachfrage, muss das Parkraummanagement hinterfragt und angepasst werden. Dazu gehört auch die Einrichtung eines Parkleitsystems, welches bei der Einfahrt von der Bahnhofstrasse für Besucher anzeigt, ob noch freie Parkfelder zur Verfügung stehen.

5.6 GUTE ERSCHLIESSUNG FÜR ZU FUSS GEHENDE UND VELOFAHRER (M7)

Mit der neuen Überbauung werden neue Querungsmöglichkeiten durch das Gestaltungsplangebiet geschaffen, so dass schnelle und sichere Fusswegverbindungen zwischen allen 3 angrenzenden Strassen vorhanden sein werden. Hierzu stehen u.a. Laubengänge zur Verfügung. Für Menschen mit Gehbehinderung ist ein Lift öffentlich zugänglich, um Niveauunterschiede einfach bewältigen zu können. Das südlich des Gebiets in Ost-West-Richtung verlaufende Gässli wird an das Wegenetz des Areals angebunden.

Die Anbindung des Fussverkehrs ist also auf die Bahnhof- und die Poststrasse sowie auf den Rennweg ausgerichtet. Alle diese Strassen verfügen über Trottoirs. Zudem sind der Rennweg und die Bahnhofstrasse innerhalb der Tempo-30-Zone, welche künftig allenfalls auch noch auf die Poststrasse ausgedehnt wird.

Das ganze Gestaltungsplangebiet ist oberirdisch autofrei. Die Veloabstellanlagen sind gut verteilt über das Gestaltungsplangebiet und leicht zugänglich, so dass die Erschliessung für Velofahrer ebenfalls gut ist.

5.7 AUSSTATTUNG PARKFELDER MIT STROMANSCHLÜSSEN (M8)

Neben den oben beschriebenen Massnahmen sind zu Beginn bei mindestens 10 % der Parkfelder in der Tiefgarage Anschlüsse für das Laden der Batterien von Elektrofahrzeugen vorgesehen. Weitere 15 % werden mit zweckmässigen Elektroinstallationen vorge-rüstet, dass die Ladestationen ganz einfach nachgerüstet werden können. Für die

restlichen Parkfelder sind die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um später ausreichend Ladekapazitäten zur Verfügung stellen zu können.

Diese Massnahme führt zwar nicht zu einer Reduktion der MIV-Fahrten, aber zu einer Verringerung des CO₂-Ausstosses.

5.8 ZUSAMMENFASSUNG MASSNAHMENTABELLE

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Massnahmen zur Erhöhung des Modalsplit-Anteils des Fuss- und Veloverkehrs sowie Öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig führen diese Massnahmen dazu, dass das geplante reduzierte Parkfelder Angebot für Personenwagen ausreichen sollte. Mit den einzelnen Massnahmen werden folgende Ziele erreicht:

1. Massnahmen zur Förderung von autoarmem Wohnen
2. Massnahmen zur Erhöhung der Anteile autofreier Haushalte
3. Massnahmen zur Minimierung der MIV-Parkplätze
4. Massnahmen zur Aufwertung von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr
5. Massnahmen zur verbesserten Nutzung von Mobilitätsservices
6. Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses

Nr.	Beschreibung	Ziel der Massnahmen	Umsetzungsphase
1	Nutzungsmix	1, 2, 3, 4, 5, 6	Planung und Betrieb, laufend
2	Angebot an Veloabstellplätzen und Ausstattung	1, 2, 4, 6	Planung und Bau
3	Car-Sharing	1, 2, 3, 5, 6	Betrieb, laufend
4	Bike-Sharing	1, 2, 4, 5, 6	Betrieb, laufend
5	Parfelderbewirtschaftung	3, 4, 6	Betrieb, laufend
6	Parkraummanagement	3, 4, 6	
7	Gute Erschliessung für zu Fuss Gehende und Velofahrende	3, 4, 6	Planung und Bau
8	Ausstattung Parkfelder	6	Planung und Bau

6 FAZIT

Die Lage direkt im Zentrum von Amriswil begünstigt den Fuss- und Veloverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr MIV. Dies gilt einerseits für die Bewohner, welche in nächster Umgebung z.B. Einkaufs-, Freizeit- und Arbeitsmöglichkeiten haben, so dass die kurzen Wege eher mit dem Velo oder zu Fuss unternommen werden. Dadurch ist die Überbauung für Bewohner resp. für Mieter mit eingeschränkter PW-Nutzung sehr attraktiv und führt zu einem erhöhten Anteil Langsamverkehr. Der Standort der Überbauung fördert also die Form des autoarmen Wohnens.

Umgekehrt führt die zentrale Lage der Verkaufsgeschäfte und Dienstleistungsangebote der Überbauung auch dazu, dass diese gut und einfach mit dem Velo oder zu Fuss erreicht werden können.

Die Wahl der zentralen Lage für die Überbauung und die damit verbundene Nähe des Bahnhofes bringt eine sehr gute Erschliessung mit dem ÖV mit sich. Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE liegt die neue Überbauung in einem Gebiet mit ÖV-Gütekategorie B "gute" Erschliessung.

Es kann davon ausgegangen werden, dass das gute ÖV-Angebot von den Bewohnern der neuen Überbauung für unterschiedliche Verkehrszwecke genutzt wird, insbesondere auch für Pendler von/nach Arbon, Romanshorn, Weinfelden, Frauenfeld, St.Gallen, Bischofszell und Winterthur/Zürich. Es ist anzunehmen, dass insbesondere der sehr kurze Weg von/zum Bahnhof für Bewohner resp. Mieter mit eingeschränkter PW-Nutzung sehr attraktiv sein wird und so zu einem erhöhten ÖV-Anteil führen wird. Damit wird die Form des autoarmen Wohnens gefördert.

Das sehr gute ÖV-Angebot reduziert auch die Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bei der Inanspruchnahme von Dienstleistungsangeboten.

Bei den Verkaufsläden kann davon ausgegangen werden, dass auch Pendler insbesondere am Abend noch im "Vorbeigehen" Einkäufe tätigen werden, so dass auch hier mit einem erhöhten ÖV-Anteil der Einkaufswege zu rechnen ist.

Im Agglomerationsprogramm Agglo SG-Bodensee 3. Generation besteht eine Teilstrategie MIV Strasse, welche vorsieht, dass im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren die Verfügbarkeit und Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkplätze so gestaltet wird, dass zwischen den Zentren vergleichbare Standortvoraussetzungen gelten und ein erheblicher Anreiz zur Benutzung des Fuss- und Velo- sowie des öffentlichen Verkehrs besteht. Dem Planungs- bzw. Bauträger kommt dabei eine Multiplikatorenfunktion zu. Die geplante Reduktion des Angebots an Autoabstellplätzen im Gestaltungsplangebiet ist somit im Sinne dieser Teilstrategie des Aggloprogramms.

Es kann somit auch davon ausgegangen werden, dass sich das Nutzerverhalten positiv im Hinblick auf ÖV-Nutzung und den Fuss- und Veloverkehr entwickelt und ein generelles Umdenken hinsichtlich Mobilität stattfindet.

Sollte es neben den positiven Effekten der reduzierten Anzahl Parkfelder unerwartet negative Auswirkungen in der Umgebung des Projektes geben, können entsprechende Massnahmen ergriffen werden, wie z.B. reduzierte Anzahl vermieteter Parkfelder an Bewohner und Angestellte, Erhöhung der Parkgebühren, Einschränkung von Parkdauer etc.