

Bundesamt für Raumentwicklung
Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen

Lösungsorientierte Analyse und Definition Handlungsbedarf
am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Region
Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Blumenbergplatz 1
9000 St.Gallen
Tel. 071 227 40 70

www.regio-stgallen.ch
info@regio-stgallen.ch

Bearbeitung Teil Mobilitätsmanagement:
Rolf Geiger
Theres Kuster

Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG



Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8
8610 Uster
Tel. 044 942 10 11
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung Teil Verkehrserschliessung:
Jan Wenzel
Joris Allemann

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	6
2. Einleitung	9
2.1 Ausgangslage	9
2.2 Auftrag	9
2.3 Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee	10
2.4 Ziele der Studie / Unterschied zur Grundlagenstudie SVI 2004/079	10
2.5 Arbeitsaufteilung	11
2.6 Grundlagen	12
2.7 Struktur der Studie	13
2.8 Vorgehen / Informationsquellen für Charakterisierung und Handlungsbedarf	15
3. Selektion der verkehrintensiven Freizeitanlagen	17
3.1 Vorgehen Selektion	17
3.2 Quantitatives Kriterium für eine verkehrintensive Freizeitanlage	17
3.3 Qualitative Kriterien	18
3.4 Ergebnis der Selektion	20
4. Charakterisierung der verkehrintensiven Freizeitanlagen	21
4.1 Beschreibung der Freizeitanlage	21
4.2 Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage	21
4.3 Standort / Umfeld der Anlage	24
4.4 Übersicht Verkehrserschliessung	24
4.5 Netzanbindung öffentlicher Verkehr	25
4.6 Netzanbindung Langsamverkehr	27
4.7 Netzanbindung motorisierter Individualverkehr	27
4.8 Anlageprofil öffentlicher Verkehr	27
4.9 Anlageprofil motorisierter Individualverkehr	28
4.10 Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr	28
4.11 Mobilitätsmanagement	29
5. Anforderungsprofil verkehrintensive Freizeitanlagen	30
5.1 Anforderungsprofil öffentlicher Verkehr	31
5.1.1 Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung	31
5.1.2 Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr	32
5.1.3 Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr	32
5.1.4 Busführung im Strassenverkehr	33
5.1.5 Bewältigung Besucherspitzenstage	33
5.1.6 Ausstattung öV-Haltestellen	34
5.2 Anforderungsprofil Veloverkehr	35
5.2.1 Velonetzplanung	35
5.2.2 Regionales Freizeitnetz Veloverkehr	35

5.2.3	Zugänge Freizeitanlagen Veloverkehr	36
5.2.4	Veloabstellanlagen	37
5.2.5	Bike-Sharing / E-Bike	37
5.3	Anforderungsprofil Fussverkehr	38
5.3.1	Zugänge Freizeitanlage Fussverkehr	38
5.3.2	Soziale Sicherheit im Fusswegnetz	38
5.3.3	Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen	38
5.4	Anforderungsprofil Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	39
5.4.1	Parksuchverkehr und Fremdparkierung	39
5.4.2	Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen	39
5.4.3	Verkehrssicherheit	40
5.5	Anforderungsprofil Mobilitätsmanagement	41
5.5.1	Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements für den Freizeitverkehr	41
5.5.2	Mobilitätsdienstleistungen (Services) für die Freizeitmobilität	41
5.5.3	Parkplatzbewirtschaftung	42
5.5.4	Einführung von Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell	43
6.	Handlungsbedarf	44
6.1	Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr	44
6.1.1	Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung	44
6.1.2	Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr	45
6.1.3	Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr	45
6.1.4	Busführung im Strassenverkehr	45
6.1.5	Bewältigung von Spitzentagen	45
6.1.6	Ausstattung Bushaltestellen	45
6.2	Handlungsbedarf Veloverkehr	47
6.2.1	Velonetzplanung	47
6.2.2	Regionales Freizeitnetz Veloverkehr	47
6.2.3	Zugänge Freizeitanlage Velonetz	48
6.2.4	Veloabstellanlagen	49
6.2.5	Bike-Sharing / E-Bike	49
6.3	Handlungsbedarf Fussverkehr	50
6.3.1	Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz	50
6.3.2	Soziale Sicherheit im Fusswegnetz	50
6.3.3	Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen	50
6.4	Handlungsbedarf Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	51
6.4.1	Parksuchverkehr und Fremdparkierung	51
6.4.2	Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen	51
6.4.3	Verkehrssicherheit	52
6.5	Übergeordneter Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement	53
6.5.1	Mobilitätsmanager	53
6.5.2	Mobilitätspläne	53
6.5.3	Mobilitätszentralen	54
6.5.4	Mobilitätsbeauftragte in den Freizeitanlagen	54
6.5.5	Mobilitätsbüro	54
6.6	Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement	55
6.6.1	Mobilitätsbezogene Information vor der Anreise	55
6.6.2	Mobilitätsbezogene Information unterwegs	56
6.6.3	Mobilitätsbüro in den Freizeitanlagen	56
6.6.4	Mobilitätsbezogene Information in den Freizeitanlagen	56
6.6.5	Kombi Tickets	57
6.6.6	Angebotsbezogene Massnahmen in den Freizeitanlagen	57
6.6.7	Kennenlernangebote	58
6.6.8	Nutzen von Kundenurteilen	59

6.6.9	Parkplatzbewirtschaftung	59
6.6.10	Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell	59
7.	Allgemeiner Handlungsbedarf	60
7.1	Allgemeiner Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr	60
7.2	Allgemeiner Handlungsbedarf Veloverkehr	62
8.	Reflexion der Studie / Potenzial Handlungsbedarf	64
8.1	Nutzen der Studie	64
8.2	Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Verkehrerschliessung'	65
8.3	Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Mobilitätsmanagement'	66
8.4	Vergleich Potenzial Handlungsbedarf Verkehrsplanung und Raumplanung	67
9.	Weiteres Vorgehen	69
10.	Quellenregister	70

Anhang

Beilage 1:	Listen Übersicht Handlungsbedarf	Seiten 72 - 75
Beilage 2:	Datenblätter	Seiten 76 - 179

1	Olma-Messen St.Gallen	76
2	Theater und Tonhalle St.Gallen	84
3	Stiftsbezirk St.Gallen	92
4	Abenteuerland Walter	100
5	Schaukäserei Stein	108
6	Athletikzentrum St.Gallen	116
7	Sportanlage Gründenmoos St.Gallen	124
8	Sportzentrum Herisau	132
9	Seepromenade Rorschach	140
10	Seepromenade Arbon	148
11	Bergbahn Säntis	156
12	Säntispark Abtwil	164
13	AFG/Shopping Arena	172

Keine Teilnahme am Projekt:

Cinedome Abtwil
 Bergbahn Ebenalp
 Bergbahn Kronberg
 Bergbahn Hoher Kasten

1. Zusammenfassung

Ausgangslage

Im Rahmen des Forschungsauftrages SVI 2004/079 → *[Grundlagenstudie]*, auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), wurde die Verkehrsanbindung von verkehrintensiven Freizeitanlagen untersucht. Dabei wurden verkehrsrelevante Ausprägungen der Freizeitanlagen analysiert und umfangreiche Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsanbindung und zur Bewältigung der Verkehrsbelastung formuliert.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) beabsichtigt im Rahmen ihrer Strategie Freizeitverkehr die Fallanalysen und die Empfehlungen aus dem Forschungsbericht am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee direkt in der Praxis anzuwenden bzw. zu überprüfen. Das erwartete Projektergebnis soll bezüglich der bestehenden Anlagen in der Region Handlungspotenzial/-bedarf im Bereich der Verkehrserschliessung und im Mobilitätsmanagement aufzeigen. Der zu erarbeitende Handlungsbedarf soll in erster Linie die Verkehrsmittelwahl der BesucherInnen zugunsten des Umweltverbunds (öV + LV) verbessern und eine attraktive und komfortable Verkehrserschliessung der jeweiligen Freizeitanlage gewährleisten.

Im Rahmen der Projektvorbereitungen wurde entschieden, dass die asa AG die Erarbeitung des Teils Verkehrserschliessung (öV, Veloverkehr, Fussverkehr) und die Geschäftsstelle der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee die Erarbeitung des Teils Mobilitätsmanagement übernimmt.

Selektion der verkehrintensiven Freizeitanlagen

In einem ersten Schritt mussten die verkehrintensiven Freizeitanlagen mittels einer regionsbezogenen, flächendeckenden Selektion lokalisiert werden. Nach Grundlagenstudie gilt eine Freizeitanlage als verkehrintensiv, wenn sie am Spitzentag mindestens 4'000 Personenwege oder mindestens 2'000 Personenwagenfahrten generiert. Dieses quantitative Kriterium für verkehrintensive Freizeitanlagen musste aufgrund der regionsbezogenen, flächendeckenden Selektion verfeinert werden → *[vgl. Kapitel 3. Selektion der verkehrintensiven Freizeitanlagen]*. Insgesamt wurden 46 potenzielle Anlagen auf ihre verkehrliche Intensität untersucht, 16 dieser Anlage sind als verkehrintensiv selektiert und in die vorliegende Studie aufgenommen worden.

Charakterisierung der verkehrintensiven Freizeitanlagen

In der Charakterisierungsphase wurden die Freizeitanlagen anhand von vordefinierten Kennwerten aus der Grundlagenstudie analysiert. Aufgrund der regionalen Betrachtung in der vorliegenden Studie wurden diese Kennwerte verfeinert und durch zusätzliche ergänzt. Insgesamt handelt es sich um Kennwerte wie Funktionstyp, Ein-

zugsgebiet, Besucherfrequenzen, Besucherspitzenzeiten und Umfeld der Anlage sowie um Informationen zur Verkehrserschliessung (öV, LV, MIV) und zum Mobilitätsmanagement → [vgl. Kapitel 4. Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen].

Die Dokumentation der Analyseergebnisse erfolgte anhand von einheitlich strukturierten Datenblättern, welche im Bericht erläutert, respektive deren Inhalt zusammengefasst wurde.

Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen

Im 'Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen' wurden Ziele und Standards zur Verkehrserschliessung und zum Mobilitätsmanagement von verkehrsintensiven Freizeitanlagen definiert. Diese Ziele und Standards basieren auf den Erkenntnissen aus der Grundlagenstudie und auf den Analyseerkenntnissen aus der Charakterisierung → [vgl. Kapitel 5. Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen].

Handlungsbedarf

Anhand der Charakterisierungsergebnisse und anhand der Ziele/Standards aus dem Anforderungsprofil wurden in den Datenblättern spezifischer Handlungsbedarf pro Anlage formuliert und im entsprechenden Kapitel zusammengefasst → [vgl. Kapitel 6. Handlungsbedarf]. Im Anhang wird der Handlungsbedarf zusätzlich in den Listen 'Übersicht Handlungsbedarf' aufgelistet.

Zur Verkehrserschliessung konnten in den Bereichen Abend- und Wochenendangebot öV, regionale Veloverkehrsanbindung, lokale Velo- und Fussverkehrsanbindung, Parksuchverkehr und Mobilitätsmanagement neue Themenfelder lanciert werden, welche in diesem Kontext in der Region noch nie behandelt wurden. In anderen Bereichen wurden bereits bekannte Defizite und Problemstellungen bestätigt und dessen Bedeutung aus Sicht Freizeitverkehr hervorgehoben.

Mit dem Handlungsbedarf im Mobilitätsmanagement hat die Region nun eine Grundlage um ihren Auftrag aus dem Agglomerationsprogramm für ein aktives Mobilitätsmanagement im Bereich Freizeitverkehr zielgerichtet anzugehen.

Reflexion der Studie / Weiteres Vorgehen

Dem Bund (ARE) steht nun eine Vorgehensstruktur zur Verfügung, die in der Bearbeitungstiefe der regionalen, flächendeckenden Betrachtung gerecht wird. Der umfassend dokumentierte Arbeitsprozess kann nun auf weitere Regionen adaptiert werden. Der detailliert formulierte Handlungsbedarf gibt der Region einen umfassenden Überblick über Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung und des Mobilitätsmanagements der einzelnen Freizeitanlagen. Im weiteren Vorgehen wird die Region die Zuständigkeit des jeweiligen Handlungsbedarfs klären und wo nötig die notwendigen Schritte zur Umsetzung einleiten. Die zuständigen Be-

hörden und Institutionen (z.B. öV-Ämter der Kantone SG, TG, AR) erhalten mit dem Handlungsbedarf einen Überblick über die aus Sicht Freizeitanlagen wichtigen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich. Den Anlagenbetreibern steht mit dem Teil 'Mobilitätsmanagement' nun eine umfassende Zusammenstellung der möglichen und notwendigen Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ihrer Besucher und Besucherinnen zur Verfügung. Diese Zusammenstellung bildet die Basis für weitere Gespräche zwischen den Betreibern und der Region, die im Rahmen ihres Auftrags aus dem Agglomerationsprogramm ein aktives Mobilitätsmanagement im Bereich Freizeitverkehr verfolgen will.

2. Einleitung

2.1 Ausgangslage

Im Rahmen des Forschungsauftrages SVI 2004/079 → *[Grundlagenstudie]* auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) wurde die Verkehrsbindung von verkehrsintensiven Freizeitanlagen untersucht. Als solche gelten Multiplexkinos, Erlebnisbäder, Zoos, Freizeitparks, grosse Museen sowie kombinierte Einrichtungen für Einkauf und Freizeit.

Die Untersuchung fokussiert sich auf Freizeitanlagen mit dauerhaften Freizeitangeboten. Basierend auf gezielten Erhebungen und Datenanalysen werden umfangreiche Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrsbindung und zur Bewältigung der Verkehrsbelastung an Freizeitanlagen formuliert. In Abhängigkeit der Planungsfälle (neue Anlagen, Umnutzung von Arealen, bestehende Anlagen) sind im Forschungsbericht drei Stossrichtungen für Massnahmenansätze beschrieben; Raumplanung, Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement.

2.2 Auftrag

Das ARE beabsichtigt im Rahmen ihrer Strategie Freizeitverkehr die Fallanalysen und die Empfehlungen aus dem Forschungsbericht am Beispiel einer Region direkt in der Praxis anzuwenden bzw. zu überprüfen. Das erwartete Projektergebnis soll bezüglich der bestehenden Anlagen in der ausgewählten Region Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrserschliessung aufzeigen.

Gleichzeitig ist die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee im Rahmen ihres Auftrags aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach bestrebt, die Basis für ein aktives Mobilitätsmanagement im Bereich Freizeitverkehr zu schaffen.

In diesem Kontext ist die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee die ideale Partnerin für den seitens ARE geplanten Praxistest.

2.3 Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee



Die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee vollstreckt sich vom Bodensee bis zum Säntis. Die Region ist strukturell sehr vielseitig. Südlich liegt der Kanton Appenzell AR mit dem Kantonshauptort Herisau. Die meisten nördlichen Gemeinden liegen im Kantonsgebiet des Kantons St.Gallen, wobei die Gemeinden Egnach, Roggwil, Horn und die Stadt Arbon im Kanton Thurgau liegen.

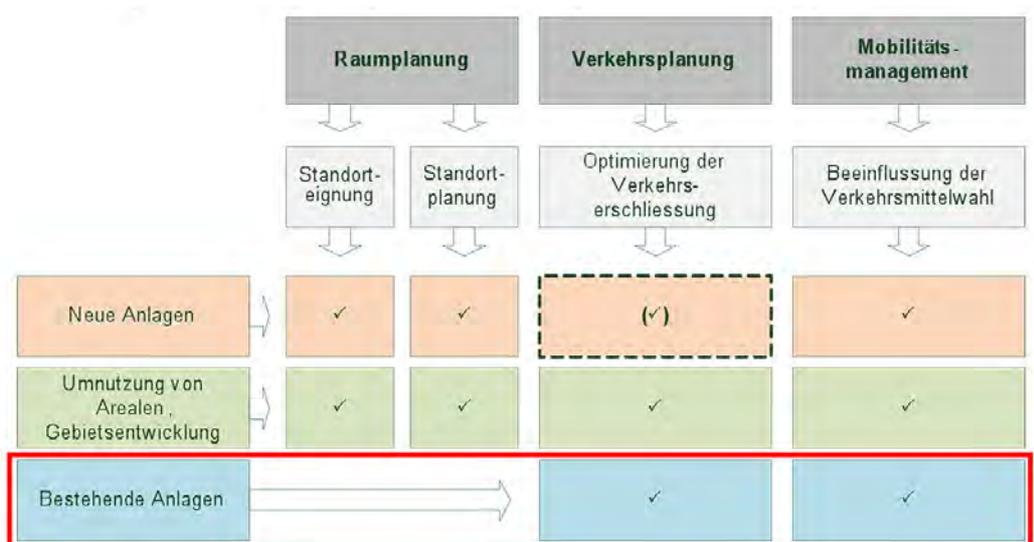
2.4 Ziele der Studie / Unterschied zur Grundlagenstudie SVI 2004/079

Das erklärte Projektziel ist die Formulierung von Handlungsbedarf für den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr, den Fussverkehr und für das Mobilitätsmanagement. Im Bereich motorisierter Individualverkehr soll insbesondere dessen Einfluss auf das Umfeld und auf die öV/LV-Erschliessung der Freizeitanlagen untersucht werden. Nicht Bestandteil der vorliegenden Studie ist die Definition von Handlungsbedarf betreffend Ausbau der Strassenkapazität im Umfeld der Anlagen.

Zum heutigen Zeitpunkt gibt es keine statistischen Erhebungen mit Aussagen über die Verkehrsintensität der Freizeitanlagen in der Region. Aus diesem Grund sollen die verkehrsintensiven Freizeitanlagen mittels einer regionsbezogenen, flächendeckenden Selektion lokalisiert werden.

Der zu erarbeitende Handlungsbedarf soll in erster Linie die Verkehrsmittelwahl der BesucherInnen zugunsten des Umweltverbunds (öV + LV) verbessern und eine attraktive und komfortable Verkehrserschliessung der jeweiligen Freizeitanlage gewährleisten.

Im Unterschied zur Grundlagenstudie sollen in der vorliegenden Studie ausschliesslich bestehende Anlagen untersucht werden. Somit wird der Planungsprozess für neue Anlagen nicht untersucht.



Fokus Studie auf bestehende Anlagen (rot) → [Quelle Schema: Grundlagenstudie]

2.5 Arbeitsaufteilung

Im Rahmen der Projektvorbereitungen wurde entschieden, dass die asa AG die Erarbeitung des Teils Verkehrserschliessung (öV, Veloverkehr, Fussverkehr) und die Geschäftsstelle der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee die Erarbeitung des Teils Mobilitätsmanagement übernimmt.

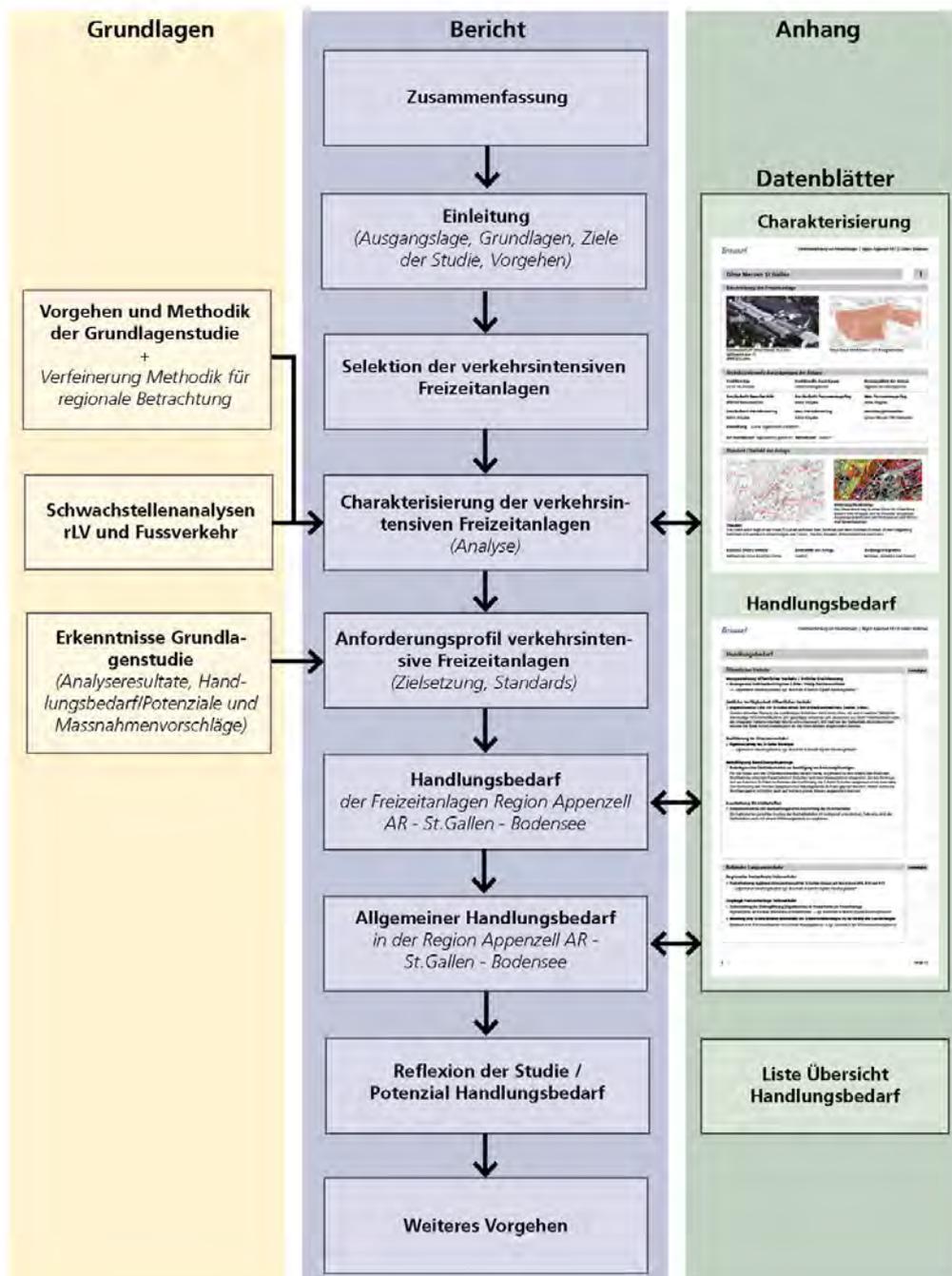
2.6 Grundlagen

Folgende bestehende Arbeiten werden in der Studie berücksichtigt, respektive deren Inhalt zur Charakterisierung der Freizeitanlagen und zur Definition des Handlungsbedarfs integriert:

- Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen, Forschungsauftrag SVI 2004/079 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), ASTRA/ARE, Oktober 2010 → *[Grundlagenstudie]*
- Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach, 2. Generation, 2010 → *[Schwachstellenanalyse rLV]*
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach, 2. Generation, 2012 → *[Schwachstellenanalyse Fussverkehr]*
- Erhebung der öffentlichen Veloabstellanlagen, Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach, 2. Generation, 2010 → *[Veloabstellanlagen]*

Der Forschungsauftrag SVI 2004/079 bildet die Grundlage zur Erarbeitung der vorliegenden Studie → *[vgl. Kapitel 2.1 + 2.2]*. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach (2. Generation) wurden eine Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, eine Schwachstellenanalyse Fussverkehr und eine Erhebung der öffentlichen Veloabstellanlagen erarbeitet. Die darin erarbeiteten Schwachstellen werden in die Studie integriert und in Bezug zu den Freizeitanlagen überprüft, respektive wo nötig mit dem lokalen Fokus ergänzt.

2.7 Struktur der Studie



Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen

Die verkehrsintensiven Freizeitanlagen werden mittels einer regionsbezogenen, flächendeckenden Selektion lokalisiert. Eine Freizeitanlage gilt als verkehrsintensiv, wenn sie täglich mindestens 4'000 Personenwege oder mindestens 2'000 Personen-

wagenfahrten generiert → *[vgl. Kapitel 3. Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen]*.

Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen

In der Charakterisierung werden die Freizeitanlagen anhand von vordefinierten Kennwerten aus der Grundlagenstudie analysiert. Aufgrund der regionalen Betrachtung in der vorliegenden Studie werden diese Kennwerte verfeinert und durch zusätzliche ergänzt. In die Charakterisierung fließen auch die beiden bereits bestehenden Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr ein. Die Dokumentation der Analyseergebnisse erfolgt anhand von einheitlich strukturierten Datenblättern → *[vgl. Kapitel 4. Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen]*.

Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen

Im 'Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen' sind Ziele und Standards zur Verkehrserschliessung und zum Mobilitätsmanagement von verkehrsintensiven Freizeitanlagen definiert. Diese Ziele und Standards basieren auf den Erkenntnissen aus der Grundlagenstudie und auf den Analyseerkenntnissen aus der Charakterisierung → *[vgl. Kapitel 5. Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen]*.

Handlungsbedarf

Anhand der Charakterisierungsergebnisse und anhand der Ziele/Standards aus dem Anforderungsprofil wird in den Datenblättern der spezifische Handlungsbedarf pro Anlage formuliert und im entsprechenden Kapitel zusammengefasst → *[vgl. Kapitel 6. Handlungsbedarf]*. Für den allgemeinen Handlungsbedarf (Handlungsbedarf welcher nicht spezifisch einer Anlage zuzuordnen ist) ist ein separates Kapitel vorgesehen → *[vgl. Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf]*.

2.8 Vorgehen / Informationsquellen für Charakterisierung und Handlungsbedarf

Der Inhalt der unter Kapitel 2.7 beschriebenen Struktur der Studie wird in einem iterativen Prozess unter Berücksichtigung von verschiedenen Informationsquellen entwickelt. Unabhängig von diesem Prozess müssen in einem ersten Arbeitsschritt wie oben beschrieben die verkehrsentensiven Freizeitanlagen selektiert werden. Danach gestalten sich die Arbeitsschritte wie folgt:

Phase 1 Aufbau Datenblattstruktur

Basierend auf der Struktur der Grundlagenstudie und unter Berücksichtigung der neuen, regionalen Betrachtung wird die Datenblattstruktur aufgebaut.

Phase 2 Internetrecherchen

Mittels Internetrecherchen werden die ersten Charakteristiken der Freizeitanlagen dokumentiert. Auch die öV-Erschliessung wird in dieser Phase bereits detailliert untersucht.

Primäre Projektindikatoren aus der Phase

- Charakteristiken wie Funktionstyp, Standort und Umfeld
- Analyse der öV-Erschliessung
- Mobilitätsmanagement: z.B. mobilitätsbezogene Informationen auf Homepage der Freizeitanlagen

Phase 3 Integration bestehende Arbeiten/Studien

In der vorliegenden Studie werden die beiden Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach integriert.

Primäre Projektindikatoren aus der Phase

- Ergänzung Datenblätter mit Teil Schwachstellenanalysen
- Erste Analyse der Langsamverkehrserschliessung

Phase 4 Begehung Freizeitanlagen

Bei den Begehungen wird der gesamte Verkehrsablauf aller Verkehrsarten genauer betrachtet.

Primäre Projektindikatoren aus der Phase

- Detaillierte Analyse der Langsamverkehrserschliessung
- Analyse der öV-Erschliessung
- Analyse Parkieranlagen und Verkehrsablauf im umliegenden Strassennetz

Phase 5 Betreibergespräche

Mit einem vordefinierten Fragebogen werden die Anlagebetreiber nach ihrem Problemempfinden in den Bereichen öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr sowie nach grundsätzlichen Charakteristiken (z.B. Einzugsgebiet oder Besucherspitzenzeit) befragt. Das Thema Mobilitätsmanagement wird ausführlich mit den Anlagebetreibern besprochen.

Primäre Projektindikatoren aus der Phase

- Charakteristiken wie Einzugsgebiet der Anlage und Besucherspitzenzeiten
- Problemempfinden der Anlagebetreiber in der Verkehrserschliessung
- Umfassende Analyse des bestehenden Mobilitätsmanagements

Phase 6 Definition Anforderungsprofil und Handlungsbedarf

Auf Basis der vorangegangenen Analysephasen wird der Handlungsbedarf definiert. Alle Informationen und Themenbereiche werden in die unter Kapitel 2.7 beschriebene Berichtstruktur integriert (Charakterisierung → Anforderungsprofil → Handlungsbedarf).

Primäre Projektindikatoren aus der Phase

- Definition Anforderungsprofil (Ziele und Standards)
- Definition Handlungsbedarf

Phase 7 Absprache Behörden

Mit einem vordefinierten Fragebogen werden die zuständigen Behörden nach ihrem Problemempfinden in der Verkehrserschliessung der Anlagen befragt. Zusätzlich wird der bereits ermittelte Handlungsbedarf mit den Behörden besprochen.

Primäre Projektindikatoren aus der Phase

- Zusätzlicher Handlungsbedarf
- Diskussion / Reflektion des Handlungsbedarfs

3. Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen

3.1 Vorgehen Selektion

Ziel der vorliegenden Studie ist die Definition von Handlungsbedarf für alle verkehrsintensiven Freizeitanlagen in der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee. Zu diesem Zweck müssen in einem ersten Schritt alle potenziellen Freizeitanlagen in der Region lokalisiert werden. In einem zweiten Schritt werden alle Anlagen auf ihre verkehrliche Intensität untersucht (telefonische Befragung bei den Anlagebetreibern). Analog zur Grundlagenstudie gilt zur Unterscheidung zwischen verkehrsintensiven Anlagen und verkehrsarmen Anlagen grundsätzlich das Kriterium 'mindestens 4'000 Personenwege' oder 'mindestens 2'000 Personenwagenfahrten' an mindestens einem Tag im Jahr → [Grundlagenstudie, S.45].

Quellen zur Ermittlung von potenziell verkehrsintensiven Freizeitanlagen

- Attraktoreneinträge aus der kantonalen Richtplanung, Standortevaluation für Einkaufs- und Freizeitzentren, 2008
- Attraktorenerhebung aus Projekt 'Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, Agglomeration St.Gallen / Arbon – Rorschach, 2010 '
- Positivstandorte für publikumsintensive Einrichtungen, Richtplanänderung Kanton St.Gallen, 2010
- Attraktorenerhebung aus Projekt 'Angebotsstandards öV, Kanton St.Gallen, 2011'
- Attraktionstypen aus den statistischen Informationen zum Kanton St.Gallen (Quelle Tourismus)
- Liste der Einkaufszentren in der Schweiz mit Anzahl Parkplätzen
- Überprüfung und Ergänzung der Liste durch die Geschäftsstelle der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

3.2 Quantitatives Kriterium für eine verkehrsintensive Freizeitanlage

Die Grundlagenstudie untersuchte Freizeitanlagen, die das Kriterium 'mindestens 4'000 Personenwege oder mindestens 2'000 Personenwagenfahrten' deutlich überschreiten. Aufgrund der flächendeckenden und räumlich differenzierten Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen befasst sich die vorliegende Studie hingegen auch mit Anlagen, welche die Selektionskriterien lediglich knapp erfüllen.

Eine weitere Herausforderung in der Selektion ist die Handhabung von grundsätzlich verkehrarmen Anlagen, die jedoch mit einem oder mehreren jährlichen Events das Kriterium verkehrintensiver Anlagen erfüllen würden. Bei diesen Events wird die Verkehrsinfrastruktur oft mittels temporären Massnahmen (temporäre Parkplätze, Verkehrsregelung mit Verkehrskadetten, Shuttlebusse) ergänzt. Die verkehrlichen Auswirkungen solcher Anlagen sind dem Eventverkehr zuzuordnen und sind somit nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.

Um die Triage zwischen verkehrintensiven Freizeitanlagen und eventdominierten Freizeitanlagen zu vereinfachen, wird das Selektionskriterium zusätzlich mit einer Mindestverkehrsbelastung für das Tagesmittel ergänzt. Somit kann eine tägliche Verkehrsgrundauslastung im Auswahlverfahren gewährleistet werden.

- Min. 4'000 Personenwege am Jahresspitzentag und min. 2'000 Personenwege im Tagesmittel.
oder
- Min. 2'000 Personenwagenfahrten am Jahresspitzentag und min. 1'000 Personenwagenfahrten im Tagesmittel.

3.3 Qualitative Kriterien

Bei einigen Freizeitanlagen können die Besucherzahlen nicht oder nur unzureichend quantifiziert werden. Der Entscheid für eine entsprechende Selektion muss somit anhand von Indizien gefällt werden:

Saisonalität

Untersucht werden nur Freizeitanlagen die ganzjährig in Betrieb sind. Saisonale Anlagen (z.B. Freibäder) werden nicht berücksichtigt. Die Ausnahme bilden die Seepromenaden Rorschach und Arbon, welche grundsätzlich nur zwischen April und Oktober stark frequentiert sind. Trotzdem wird mit Spaziergängen, Sport- oder Theaterveranstaltungen sowie mit Restaurantbesuchen eine Grundbelastung über das gesamte Jahr erreicht.

Seepromenaden Rorschach und Arbon

An den Seepromenaden Rorschach und Arbon finden jährlich 5-10 Veranstaltungen mit über 4'000 Personenwegen statt. Ein Tagesmittel kann aufgrund von starken saisonalen Schwankungen in nicht zu quantifizierenden Bereichen (Liegewiesen, Privathafen, usw.) nur unzureichend ermittelt werden. Trotzdem ist anzunehmen, dass an Schönwettertagen zwischen April und Oktober durchschnittlich deutlich mehr als

1'000 Personenwege generiert werden, weshalb die Seepromenaden als verkehrsensitiv bezeichnet werden.

Stiftsbezirk St.Gallen

Der Stiftsbezirk umfasst den kirchlichen Teil der Altstadt St.Gallen mit Klosterkirche, Stiftsbibliothek und Stiftsarchiv. Die Stiftsbibliothek als eigentliche Freizeiteinrichtung verzeichnet an einem Spitzentag 3'000 Personenwege und an einem durchschnittlichen Tag 750 Personenwege. Dementsprechend kann die Stiftsbibliothek isoliert nicht als verkehrsensitiv bezeichnet werden (Soll = 4'000 respektive 1'000 Personenwege). Berücksichtigt man jedoch, dass der Stiftsbezirk zusätzlich eine bedeutende Zahl an Personenwegen im Freizeitverkehr generiert (BesucherInnen die den Bezirk aber nicht die Bibliothek besuchen), so muss auch der Stiftsbezirk als verkehrsensitiv bezeichnet werden.

Bergbahnen Hoher Kasten, Kronberg und Ebenalp (Bergbahnen AI) / Cinedome

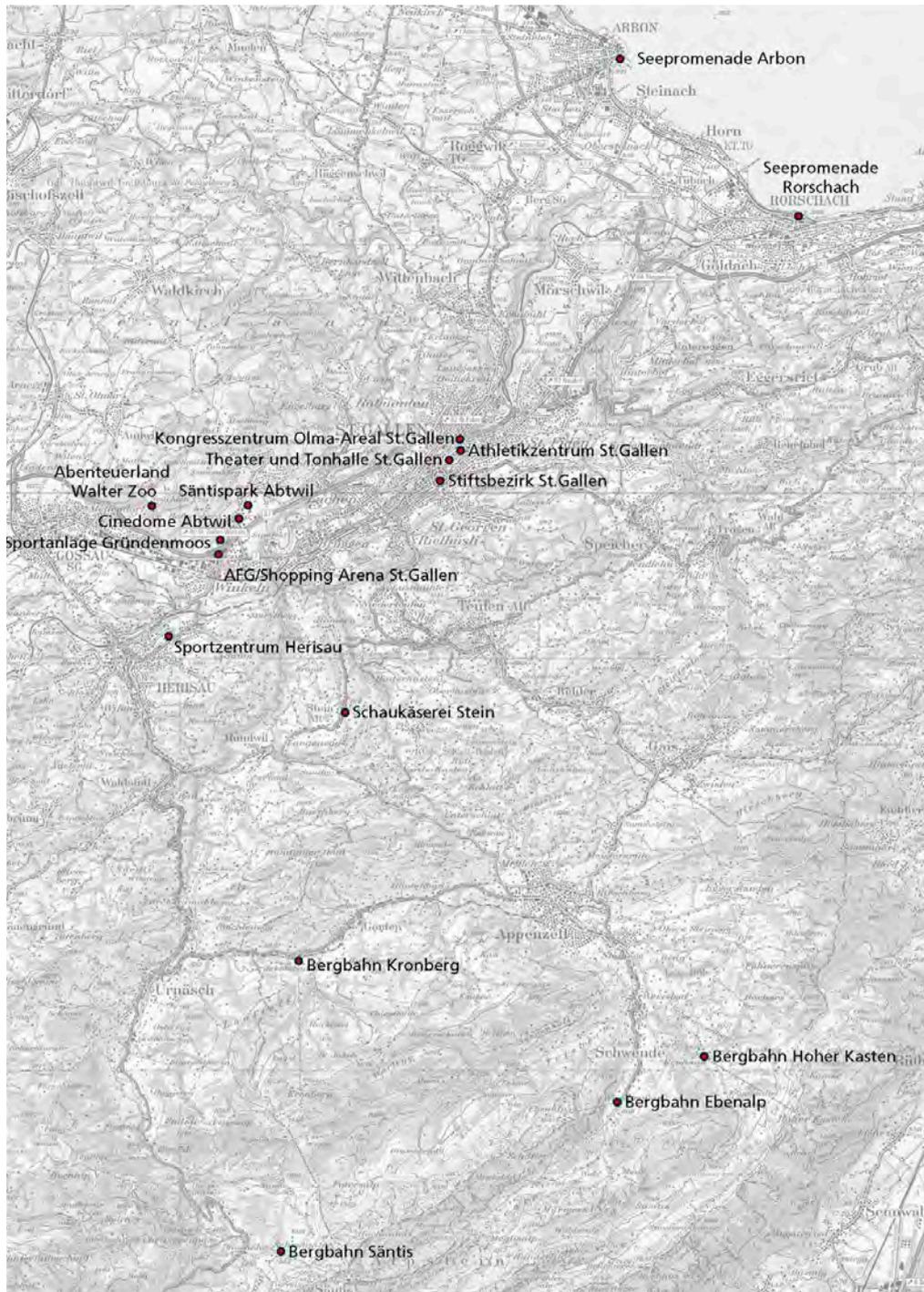
Die Bergbahnen im Kanton Appenzell Innerrhoden befinden sich ausserhalb der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee. Da ihre verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stausituation Alpsteinstrasse Herisau) einen direkten Einfluss auf die Region haben (vielfach auch Quellverkehr aus der Region) und da sie alle an Spitzentagen rund 2'000 Personenwagenfahrten generieren, wurden sie in der vorliegenden Studie ebenfalls analysiert. Handlungsbedarf in Form der Datenblätter wurde bei den erwähnten Anlagen hingegen nicht festgehalten. Dies gilt auch für den Cinedome, bei welchem die Betreiberin auf eine Zusammenarbeit verzichtet hat.

Stadt- / Ortszentren

Auch Stadt- und Ortszentren haben für den Freizeitverkehr eine hohe Bedeutung (Flanieren, Window-Shopping, Nachtleben). Da sie aber, in einem grösseren Ausmass als die Seepromenaden und der Stiftsbezirk, nicht einer spezifischen Anlage zugeordnet werden können, werden sie in der Studie nicht berücksichtigt.

3.4 Ergebnis der Selektion

Insgesamt wurden 46 potenzielle Anlagen auf ihre verkehrliche Intensität untersucht. Anhand der oben erwähnten Kriterien können 17 dieser Freizeitanlagen als verkehrsintensiv bezeichnet werden und 16 davon werden in der vorliegenden Studie untersucht (ohne Hoher Kasten, vgl. Kapitel 3.3). Die Werte zur Verkehrsintensität sind in den Datenblättern dokumentiert.



4. Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen

Die Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen erfolgt anhand der Datenblätter im Anhang. In diesem Kapitel werden der Aufbau der Charakterisierungsteils erläutert und gleichzeitig die wichtigsten Analyseergebnisse zusammengefasst. Ergänzend sind Unterschiede bezüglich des gewählten Vorgehens zur Charakterisierung im Vergleich zur Grundlagenstudie aufgeführt → [Grundlagenstudie].

4.1 Beschreibung der Freizeitanlage

Unter dem Titel 'Beschreibung der Freizeitanlage' sind in den Datenblättern Basisinformationen zu den Freizeitanlagen dokumentiert:

- Foto der Freizeitanlage
- Adresse
- Übersichtsplan mit Areal der Freizeitanlage
- Beschreibung Areal

4.2 Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp und funktionelle Ausprägung

Zur Typisierung der Freizeitanlagen wird in verschiedene Funktionstypen und funktionelle Ausprägungen unterschieden → [Grundlagenstudie, S.48].

VE1a	reine Freizeitanlagen	Unterhaltung/Kultur	Theater, Kino, usw.
VE1b	reine Freizeitanlagen	Thema	Zoos, Museen, Themenparks
VE1c	reine Freizeitanlagen	Sport	Sportzentren, Bäder, usw.
VE1d	reine Freizeitanlagen	Mischformen	Seepromenaden, Bergbahnen
VE2a	Freizeit & Einkauf	Freizeitdominiert	z.B. Sântispark
VE2b	Freizeit & Einkauf	Einkaufdominiert	z.B. AFG/Shopping Arena

Einzugsgebiet der Anlage

Unter dem Einzugsgebiet der Freizeitanlage wird jenes Gebiet verstanden, aus welchem die meisten BesucherInnen anreisen. Da viele Anlagebetreiber für ihr Marketing die Herkunft ihrer BesucherInnen statistisch erheben, können die Einzugsgebiete bei den meisten Freizeitanlagen klar lokalisiert werden. Diesbezüglich wird in Freizeitanlagen mit einer lokalen-, regionalen- oder überregionalen Ausstrahlung unterschieden. Häufig weisen die Freizeitanlagen je nach Anlass unterschiedliche Einzugsgebiete vor. Die Sportanlage Gründenmoos zum Beispiel zieht unter der Woche grundsätzlich ein lokales Publikum an (Trainings) und bei Anlässen an den Wochenenden weist die Anlage ein regionales Einzugsgebiet auf.

Besucherzahlen, Personenwege und Personenwagenfahrten

Die Angaben über Besucherzahlen, Personenwege und Personenwagenfahrten sind für die Selektion der verkehrintensiven Freizeitanlagen relevant → [vgl. Kapitel 3. Selektion der verkehrintensiven Freizeitanlagen]. Zur vollständigen Dokumentation und um die Freizeitanlagen zu differenzieren, werden diese Informationen auch in den Datenblättern festgehalten.

Besucherspitzenzeiten

Im Unterschied zur Grundlagenstudie werden in der vorliegenden Studie auch die Besucherspitzenzeiten der Freizeitanlagen dokumentiert. Die Angaben basieren in der Regel auf mündlichen Beurteilungen der Anlagebetreiber, in einigen Fällen wurden von den Betreibern auch Tages- und Wochenganglinien erhoben. Auch Angaben über saisonale Besucherschwankungen werden unter dem Begriff Besucherspitzenzeiten dokumentiert. Relevant sind die Informationen über die Besucherspitzenzeiten hauptsächlich für die Analyse und für die Planung des öV-Angebots.

Art der Betriebszeit / Betriebszeit

Bei der Analyse der 'Art der Betriebszeit' wird analog zur Grundlagenstudie in Tagesangebot, in tageszeitlich gemischt und in Abend- und Nachtangebot unterschieden → [Grundlagenstudie, S.52]. Zusätzlich werden unter dem Begriff 'Betriebszeit' auch die exakten Öffnungszeiten angegeben.

Tabelle verkehrsrelevante Ausprägungen

	Funktionstyp	Einzugsgebiet	Besucher- spitzenzeiten
1 OLMA-Messen	VE1a	regional bis überregional	grosse Messen/Wochenende
2 Cinedome	VE1a	regional	Abends/Wochenende
3 Theater und Tonhalle St.Gallen	VE1a	regional	Fr, Sa Abend/So Nachmittag
4 Stiftsbezirk St.Gallen	VE1b	überregional	Wochenende/Feiertage
5 Abenteuerland Walter Zoo	VE1b	überregional	Sonntag, Feiertage, schön Wetter
6 Schaukäserei Stein	VE1b	überregional	Mai bis Oktober, gute Wochenverteilung
7 Athletikzentrum St.Gallen	VE1c	lokal bis überregional	Training Abend/Events Wochenende
8 Sportanlage Gründenmoos	VE1c	lokal bis regional	Training Abend/Events Wochenende
9 Sportzentrum Herisau	VE1c	lokal bis regional	Training Abend/Events Wochenende
10 Seepromenade Rorschach	VE1d	lokal bis überregional	Frühjahr bis Herbst, Wochenende
11 Seepromenade Arbon	VE1d	lokal bis regional	Frühjahr bis Herbst, Wochenende
12 Bergbahn Säntis	VE1d	überregional	Frühjahr bis Herbst, Wochenende
13 Bergbahn Ebenalp	VE1d	überregional	Frühjahr bis Herbst, Wochenende
14 Bergbahn Kronberg	VE1d	überregional	Frühjahr bis Herbst, Wochenende
15 Säntispark	VE2a	lokal bis überregional	Winter/Samstag
16 AFG/Shopping Arena	VE2b	lokal bis überregional	Samstag/Fussballspiele

Je nach Event und Anlass einer Freizeitanlage können die Anreisedistanzen pro Anlage stark variieren. So hat beispielsweise die Sportanlage Gründenmoos grundsätzlich eine lokale Ausstrahlung (Trainings an den Abenden). Bei Events an den Wochenenden hingegen reisen die BesucherInnen aus der ganzen Region an und in seltenen Fällen finden auch nationale Events statt. Ein weiteres Beispiel ist der Säntispark in Abtwil, bei welchem der Einkaufsbereich ein lokales und der Badebereich ein überregionales Einzugsgebiet vorweist. Die Einzugsgebiete der Freizeitanlagen der Funktionstypen 'Unterhaltung/Kultur' (VE1a) und 'Thema' (VE1b) können hingegen einheitlicher lokalisiert werden und sind in jedem Fall mindestens regional.

Im Vergleich zur Grundlagenstudie sind die Einzugsgebiete der Freizeitanlagen in der vorliegenden Studie tendenziell kleiner → [Grundlagenstudie, S.68]. Dies lässt sich damit begründen, dass die Grenze des Kriteriums verkehrintensiver Freizeitanlagen (4'000 respektive 1'000 Personenwege, vgl Kapitel 3.2) mit der regionsbezogenen, flächendeckenden Selektion der Anlagen ausgereizt wurde. Somit werden in der vorliegenden Studie einige Freizeitanlagen untersucht, die das Kriterium verkehrintensiver Freizeitanlagen nur knapp erfüllen und dementsprechend ein vergleichsweise kleineres Einzugsgebiet vorweisen. Die Grundlagenstudie untersuchte demge-

genüber nur Anlagen die klar verkehrsentensiv sind und die somit tendenziell auch die grösseren Einzugsgebiete haben.

Die Besucherspitzenzeiten konzentrieren sich erwartungsgemäss bei Anlagen mit einer überregionalen Ausstrahlung auf das Wochenende und bei Anlagen mit einer lokalen bis regionalen Ausstrahlung zusätzlich auch auf Abende unter der Woche. Weiter sind auch starke saisonale Schwankungen festzustellen, wobei in der Region der Sommertourismus dominiert.

4.3 Standort / Umfeld der Anlage

Unter dem Titel 'Standort / Umfeld der Anlage' werden in den Datenblättern die wichtigsten Informationen zum baulichen Umfeld und zur Lage im Siedlungsgebiet zusammengefasst.

- Übersichtsplan mit den wichtigsten Einrichtungen im Umfeld
- Zonenplan
- Bauliche Dichte des Umfelds
- Zentralität der Anlage
- Siedlungsintegration

Bezüglich Definition der Zentralität einer Freizeitanlage wird analog zur Grundlagenstudie in zentrale, subzentrale, periurbane und periphere Anlagen unterschieden, wobei sich diese Unterscheidung an Raum- und Gemeindetypisierungen des Bundes orientiert → *[Raumtypisierung, Raumtypenkarte]*. Das Kriterium 'Siedlungsintegration' beschreibt ebenfalls analog zur Grundlagenstudie die Nutzungsstruktur (Wohnen, Arbeiten, Freizeit oder nicht integriert) des Umfelds der Anlage → *[Grundlagenstudie, S.49-51]*.

4.4 Übersicht Verkehrserschliessung

In der 'Übersicht Verkehrserschliessung' sind die wichtigsten Analyseinformationen aus den Bereichen MIV, öV, Veloverkehr und Fussverkehr plangrafisch dokumentiert. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach wurden eine Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, eine Schwachstellenanalyse Fussverkehr und eine Erhebung der öffentlichen Veloabstellanlagen erarbeitet. Diese Arbeiten sind in der 'Übersicht Verkehrserschliessung' in Form von Planausschnitten

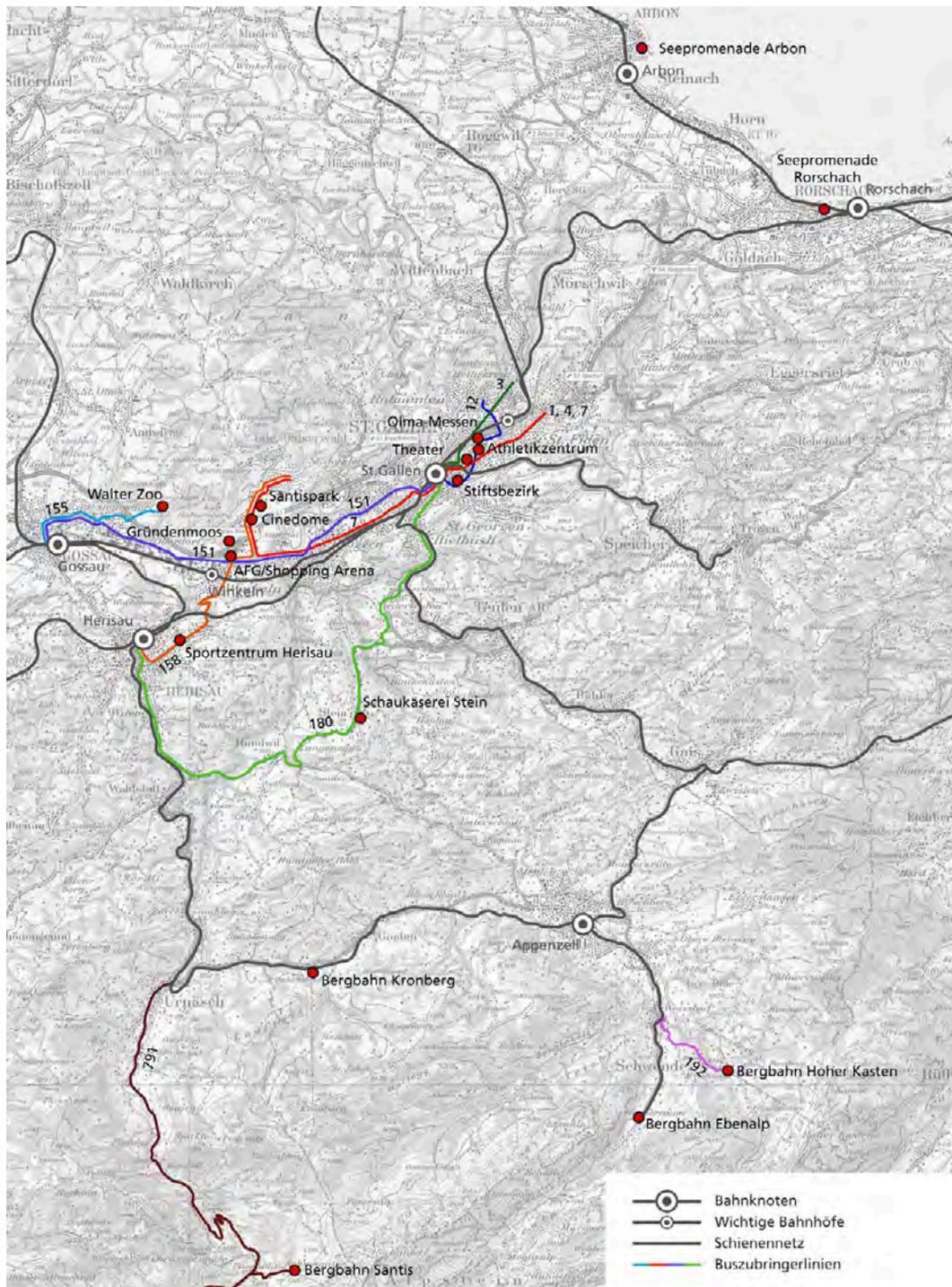
integriert. In diesen Planausschnitten sind nur jene Schwachstellen und Veloabstellanlagen nummeriert, welche die entsprechenden Freizeitanlage tangieren. Zusätzlich zu den Schwachstellenanalysen sind im Rahmen der vorliegenden Studie separate Feldbegehungen durchgeführt worden (Schwachstellen mit der Kennzeichnung VE). Die Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach und der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee sind nicht identisch. Demzufolge befinden sich einige Freizeitanlagen ausserhalb der Agglomeration oder liegen sogar ausserhalb der Region und wurden somit nicht im Rahmen der Schwachstellenanalyse untersucht (Schaukäserei Stein, Säntisbahnen, Kronbergbahnen, Bergbahnen Hoher Kasten und Bergbahnen Ebenalp).

4.5 Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Zur Charakterisierung der öV-Anbindung werden insbesondere die Wegketten der BesucherInnen im Detail betrachtet. Dokumentiert wird somit die Ankunft an einem der nächsten Fern- und Regionalverkehrsknoten, die Weiterfahrt mit der öV-Zubringerlinie zur Freizeitanlage und der Fussweg von der Haltestellen zur Freizeitanlage, falls dieser grösser als 100 Meter ist. Zusätzlich werden die Wegketten des öffentlichen Verkehrs auch in den Plänen der 'Übersicht Verkehrserschliessung' festgehalten. Diese Analyse der öV-Wegketten ergibt ein umfassendes Bild über die Anreisewege der BesucherInnen, was später zur Definition des Handlungsbedarfs von zentraler Bedeutung ist.

Weiter werden unter der 'Netzanbindung öffentlicher Verkehr' auch sämtliche öV-Verkehrsträger und alle öV-Linien mit Angaben über Linienführung und Taktangebot dokumentiert.

Plan Netzanbindung öffentlicher Verkehr



Wie aus dem Plan 'Netzanbindung öffentlicher Verkehr' hervorgeht, sind nur die wenigsten der 17 verkehrsintensiven Freizeitanlagen direkt an einen Fern- oder Regionalverkehrsknoten angebunden.

4.6 Netzanbindung Langsamverkehr

Zur Analyse der übergeordneten Veloverkehrsbindung sind in der 'Netzanbindung Langsamverkehr' alle Radrouten welche die Freizeitanlagen tangieren aufgelistet. Zusätzlich sind diese auch in den Plänen der Schwachstellenanalyse rLV und somit in den Plänen der 'Übersicht Verkehrserschliessung' dargestellt.

Unter der 'Signalisation Veloverkehr' wird die Zielwegführung ab der übergeordneten Radroute analysiert (Beschilderung zur Anlage). Die 'Signalisation Fussverkehr' dokumentiert fehlende Beschilderungen ab öV-Haltestellen, ab Parkieranlagen, von den umliegenden Quartieren und innerhalb des Anlagegeländes.

4.7 Netzanbindung motorisierter Individualverkehr

Unter der 'Netzanbindung motorisierter Individualverkehr' werden die Anfahrtswege von der nächstgelegenen Autobahnausfahrt zur Freizeitanlage beschrieben. Diese Anfahrtswege sind ergänzend in der 'Übersicht Verkehrserschliessung' abgebildet.

4.8 Anlageprofil öffentlicher Verkehr

Im 'Anlageprofil öffentlicher Verkehr' werden alle wichtigen, anlagebezogenen Informationen zum öffentlichen Verkehr dokumentiert.

- öV-Güteklasse der Anlage
- öV-Verkehrsprobleme bei der Anlage
Insbesondere Behinderungen von Buslinien durch Staus
- Komfort der Zugangswege von der öV-Haltestelle
Grosse Distanzen, Hindernisse, fehlende Signalisation, Sicherheitsdefizite im Strassenverkehr - Nichteinhalten des Standards gemäss Anforderungsprofil → *[Anforderungsprofil]*
- Ausstattung der öV-Haltestelle
Nichteinhalten des Standards gemäss Anforderungsprofil → *[Anforderungsprofil]*
- Synergien bezüglich der öV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen
Weitere Nutzungen die für die öV-Nachfrage relevant sind, Bezug zu Siedlungsintegration und Nutzungsumfeld
- Mitfinanzierung des öV's durch den Anlagebetreiber

öV-Güteklassen

ÖV-Güteklassen, welche die Art des öV-Verkehrsträgers, das Taktangebot und die Distanz zur öV-Haltestelle berücksichtigen, zeigen ein abstrahiertes und vereinfachtes Bild der öV-Qualität. Sie eignen sich besonders, um unterschiedliche öV-Angebote an verschiedenen Standorten miteinander zu vergleichen. So sind sie beispielsweise in der vergleichenden Grundlagenstudie verwendet worden, um die öV-Qualität der über die gesamte Schweiz verteilten Freizeitanlagen zu vergleichen. Da in der vorliegenden Studie mit regionalem Charakter der Fokus der öV-Analyse auf den Wegketten liegt und die öV-Qualität somit umfassend dokumentiert wird, spielen Güteklassen hier eine untergeordnete Rolle.

4.9 Anlageprofil motorisierter Individualverkehr

Im 'Anlageprofil motorisierter Individualverkehr' werden alle wesentlichen Informationen in Bezug auf das Strassenverkehrsmanagement und die Parkieranlagen festgehalten.

- MIV-Verkehrsprobleme der Anlage
Z.B. Parksuchverkehr, Mangel an Parkplätzen, Probleme am Parkleitsystem, usw.
- Anzahl Parkfelder
Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkfelder für BesucherInnen
- Mitbenutzung von angrenzenden, 'fremden' Parkplätzen
Weitere öffentliche Parkhäuser in der Umgebung oder Probleme mit Fremdparkierung in Quartieren

4.10 Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr

Die in der 'Übersicht Verkehrserschliessung' plangrafisch festgehaltenen Defizite aus den beiden Schwachstellenanalysen und der separaten Feldbegehung sind in diesem Kapitel beschrieben. Dabei wird in punktuelle und lineare Schwachstellen unterschieden. Die Schwachstellen aus der separaten Feldbegehung sind in der Nummerierung ergänzend mit VE gekennzeichnet.

Im gesamten Agglomerationsperimeter wurden auch die öffentlichen Veloabstellanlagen erfasst und bezüglich Qualität und Komfort bewertet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden in den separaten Feldbegehungen verifiziert und sind hier ebenfalls festgehalten. Bei Freizeitanlagen ausserhalb des Agglomerationsperimeters wurden die Veloabstellanlagen separat erhoben.

Die Erhebungskriterien einer Schwachstelle Fuss- oder rollender Langsamverkehr und die Anforderungen an die Veloabstellanlagen sind im Anforderungsprofil der vorliegenden Studie definiert → [vgl. Kapitel 5.2 Anforderungsprofil Veloverkehr].

4.11 Mobilitätsmanagement

Im Charakterisierungsteil 'Mobilitätsmanagement' werden alle Informationen zur nachfrageseitigen Verkehrsbeeinflussung festgehalten.

- Mobilitätsbezogenen Informationen
Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise, Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen, Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs, Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage, Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern, Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen
- Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing
Kombi-Ticket, Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV BesucherInnen, Nutzung von Kundenurteilen
- Parkplatzbewirtschaftung
- Betriebliche und personelle Massnahmen
Spitzenzeitmanagement der Freizeitanlage, Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan, Mobilitätsbeauftragte Person in der Freizeitanlagen
- Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

5. Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen

Das 'Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen' basiert auf den Erkenntnissen der Grundlagenstudie → [Grundlagenstudie] und auf der Charakterisierung der vorliegenden Studie → [Charakterisierung, Kapitel 4. und Datenblätter].

Ein Anforderungsprofil für die Planung von neuen Freizeitanlagen (Standortevaluation, raumplanerische Instrumente, usw.) wurde in der Grundlagenstudie → [Grundlagenstudie, S. 137-157] bereits detailliert formuliert. Die vorliegende Studie befasst sich ausschliesslich mit der Verkehrserschliessung und dem Mobilitätsmanagement von bereits bestehenden Freizeitanlagen.

Bezüglich der Standortevaluation von neuen Freizeitanlagen ist zu erwähnen, dass der Kanton St.Gallen eine sehr zeitgemässe und zielgerichtete Regelung kennt. Mit der kantonalen Richtplananpassung 2011 sind publikumsintensive Einrichtungen - verkehrsintensive Freizeitanlagen eingeschlossen - grundsätzlich nur noch an vordefinierten 'Positivstandorten' möglich → [Richtplananpassung 11]. Diese Positivstandorte befinden sich immer in Zentrumsnähe, sind sehr gut mit dem öV erschlossen und können gut an das Langsamverkehrsnetz angebunden werden. Dem Kanton Thurgau und beiden Appenzell wird empfohlen, eine ähnliche Regelung in ihre Richtplanung aufzunehmen.

5.1 Anforderungsprofil öffentlicher Verkehr

5.1.1 Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

⇒ **Direkte und umsteigearme Wegketten für BesucherInnen von Freizeitanlagen**

Die Verkehrsmittelwahl der BesucherInnen wird massgebend von der Anzahl der Umsteigevorgänge in den Wegketten des öffentlichen Verkehrs beeinflusst. Dies zeigt sich nicht zuletzt in den hohen öV-Anteilen der direkt mit dem Grob-/Mittelverteilernetz erschlossenen Freizeitanlagen Verkehrshaus Luzern (42% öV) und Maag Areal Zürich (57% öV) → [Grundlagenstudie, S.99-130].

Ein Grossteil der Freizeitanlagen weist eine regionale bis überregionale Ausstrahlung vor → [Charakterisierung, Kapitel 4.2 / Grundlagenstudie, S.68]. Weiter verfügen die Freizeitanlagen in der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee selten über einen direkten Fernverkehrsanschluss → [Charakterisierung, Kapitel 4.5], weshalb sich die Wegkette im öV für die meisten BesucherInnen wie folgt gestaltet:

1. Anfahrt vom Wohnort an einen Regional- oder Fernverkehrsknoten
2. Weiterfahrt im Netz des Mittel- oder Grobverteilers zum Fern- oder Regionalverkehrsknoten in der Nähe der Freizeitanlage
3. Weiterfahrt zur Freizeitanlage mit öV-Zubringer

Der erste Teil der Wegkette hängt vom Wohnort der BesucherInnen ab. Der dritte Teil der Wegkette resultiert aus den meist dezentralen Standorten der Freizeitanlagen, welche oft mit Zubringerbuslinien erschlossen sind. Somit kann die Direktheit der Wegketten und die daraus resultierenden Umsteigevorgänge vorwiegend nur im Netz des Mittel- und Grobverteilers beeinflusst werden.

⇒ **Standort der öV-Haltestelle unmittelbar bei Freizeitanlage**

Der Standort der öV-Haltestellen von Freizeitanlagen sollte stets unmittelbar bei der Anlage sein und somit möglichst weniger als 100 Meter betragen. Weiter ist zur optimalen Orientierung für die BesucherInnen eine direkte Sichtbeziehung zwischen der öV-Haltestelle und der Freizeitanlage anzustreben.

5.1.2 Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr

⇒ **Ein individuelles, auf den Betrieb der Freizeitanlage und des Umfelds angepasstes, integrales Taktangebot des öffentlichen Verkehrs**

Grundsätzlich ist anzunehmen, dass die Sensibilität bezüglich Wartezeiten bei der An- und Wegreise zu Freizeitanlagen mit überregionaler Ausstrahlung geringer ist als bei Freizeitanlagen mit einer regionalen Ausstrahlung. Ausschlaggebend dafür sind die je nach Ausstrahlung unterschiedlichen Anreisezeiten der BesucherInnen.

Beispielsweise ist ein Besucher bei einem Tagesausflug auf den Säntis, bei dem er tendenziell eine längere Anreisezeit in Kauf nimmt, eher bereit auch eine Wartezeit von bis zu einer Stunde zu akzeptieren, als dies ein Besucher der Sportanlage Grödenmoos für sein Abendtraining ist. Somit werden je nach Einzugsgebiet einer Freizeitanlage unterschiedliche Anforderungen an das minimale Taktangebot des öffentlichen Verkehrs definiert:

Anlagen mit überregionaler Ausstrahlung: **Min. Stundentakt der Wegketten**

Anlagen mit regionaler Ausstrahlung: **Min. Halbstundentakt der Wegketten**

Anlagen mit lokaler Ausstrahlung: **Min. Viertelstundentakt der Wegketten**

Die meisten Freizeitanlagen befinden sich an integrierten Standorten → [Charakterisierung Datenblätter / Grundlagenstudie, S.68]. An solchen Standorten sind ausserhalb der Spitzenzeit des Freizeitverkehrs nicht die Freizeitanlagen für die öV-Nachfrage massgebend, sondern deren Umfeldnutzungen. Das Taktangebot der öV-Verkehrsträger muss also individuell auf alle nachfragerrelevanten Verkehrszwecke abgestimmt werden. Somit ist die Definition von pauschalisierten Anforderungen aus Sicht Freizeitverkehr nur begrenzt möglich.

5.1.3 Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr

⇒ **Angebotsorientiertes Abend- und Wochenendangebot des öffentlichen Verkehrs unter Berücksichtigung von saisonalen Unterschieden**

Wie aus der Charakterisierung sowie aus den Erkenntnissen der Grundlagenstudie hervor geht, verzeichnen die meisten Freizeitanlagen ihre Besucherspitzen an Wochenenden und/oder an Abenden → [Charakterisierung, Kapitel 4.2 / Grundlagenstudie, S.99-130]. Demgegenüber wird das Angebot der öV-Zubringer an den Wochenenden und an den Abenden, bedingt durch die sinkende Nachfrage der Umfeldnutzungen, ausgedünnt → [Charakterisierung Datenblätter].

Das Angebot der öV-Zubringerlinien soll an Wochenenden und an Abenden auf die jeweiligen Freizeitanlagen ausgerichtet werden. Dabei sollen nebst der Nachfrage im Besucherverkehr auch die Bedürfnisse der AnlagemitarbeiterInnen nach den Öffnungszeiten berücksichtigt werden.

Bei einer Vielzahl von Freizeitanlagen wurden starke saisonale Schwankungen der Besucherzahlen festgestellt → [Charakterisierung, Kapitel 4.2]. Die Tendenz in der gegenwärtigen öV-Planung geht in Richtung eines ganzjährig einheitlichen Taktangebots, welches möglichst keine saisonalen Unterschiede vorweist (Taktfahrplan). Aus Sicht des Freizeitverkehrs muss es im Einzelfall jedoch möglich sein, auf saisonal bedingte Nachfrageschwankungen Rücksicht zu nehmen.

5.1.4 Busführung im Strassenverkehr

⇒ **Störungsfreie und gegenüber dem MIV priorisierte Linienführung der Buszubringerlinien**

Insbesondere bei integrierten Anlagen kann es im Strassenverkehr zu Behinderungen der Buszubringerlinien kommen. Dabei werden die Busse oft zu den Spitzenzeiten des Pendel- und Einkaufsverkehrs durch stehende Fahrzeugkolonnen an der Weiterfahrt gehindert → [Grundlagenstudie, S.72]. Bei der Charakterisierung der Freizeitanlagen der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee zeigt sich dieses Problem hauptsächlich bei Zufahrtsstrassen zur Freizeitanlage, bei welchen die Busse vom motorisierten Besucherverkehr der Freizeitanlage selbst behindert werden. Als Lösung für solche Probleme bieten sich separate Busspuren sowie Buspriorisierungen an Lichtsignalanlagen an.

5.1.5 Bewältigung Besucherspitzentage

⇒ **Bewältigung der Besucherspitzen mit Shuttlebussen**

Einige der untersuchten Freizeitanlagen weisen sehr ausgeprägte Besucherspitzentage vor. In den meisten Fällen ist dies auf einzelne Grossanlässe (z.B. Olma oder Fussballmatch AFG-Arena), in Ausnahmefällen auf wetterbedingte Ursachen, zurückzuführen.

Zur Bewältigung dieser Besucherspitzentage sollen vermehrt Shuttlebusse zur Ergänzung des regulären öV-Angebots eingesetzt werden.

5.1.6 Ausstattung öV-Haltestellen

⇒ **Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen**

Bei der Charakterisierung der Freizeitanlagen wurde festgestellt, dass die Ausgestaltung der Bushaltestellen bei den Freizeitanlagen vielfach mangelhaft ist → [Charakterisierung Datenblätter]. Die Definition der Anforderung an die Gestaltung einer Bushaltestelle hält sich grundsätzlich an die Empfehlung des Kantons St.Gallen → [Empfehlung Haltestellen].

Anforderungen öV-Haltestellen:

- Standort: Unmittelbar bei der Freizeitanlage als Voraussetzung für eine attraktive Fusswegverbindung
- Lage im Strassenraum: Zweckmässige und sichere Lage in Form von Fahrbahnhaltestellen oder Busbuchten
- Sichere Strassenquerung: Vorzugsweise mit Querungshilfen (Mittelinseln) in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle
- Soziale Sicherheit: Ausreichende Beleuchtung
- Behindertengerechter Einstieg bei Bushaltestellen und Zugang zur Haltestelle: min. 0.16cm Anschlag des Bordsteins, max. Gefälle 6%
- Dynamische Fahrgastinformation: Elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitinformation
- Witterungsschutz: In geeigneter Form und Grösse und mindestens in Hauptlastrichtung
- Sitzmöglichkeit: In geeigneter Form und Grösse

5.2 Anforderungsprofil Veloverkehr

5.2.1 Velonetzplanung

⇒ **Velonetzplanung als Basis für die Infrastrukturplanung**

Im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach wurde im Rahmen der Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr das Velonetz und dessen Hierarchie (kantonal, regional und lokal) konzeptionell definiert und auf Schwachstellen untersucht. → [Schwachstellenanalyse rLV].

Die Freizeitanlagen ausserhalb der Agglomeration (Schaukäserei, Säntisbahn, Kronbergbahn und Bergbahn Ebenalp), welche mit der Schwachstellenanalyse rLV nicht untersucht wurden, sind an das touristische Velo- und/oder Mountainbikenetz von Schweiz Mobil angebunden. Dieses touristische Netz muss mit dem Fokus 'Zugang zu den Freizeitanlagen' auf Schwachstellen untersucht werden.

Bei Freizeitanlagen mit einer lokalen Ausstrahlung ist die genauere Betrachtung des lokalen Velonetzes zentral. Im Unterschied zum kantonalen und regionalen Netz wurde das lokale Netz im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach nur punktuell auf Schwachstellen untersucht. Dieser Arbeitsschritt muss insbesondere in Bezug auf Freizeitanlagen mit einer lokalen Ausstrahlung verfeinert werden.

5.2.2 Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

⇒ **Attraktive und komfortable Gestaltung des Freizeitnetzes**

Verkehrsentensive Freizeitanlagen verfügen vielfach über eine regionale Ausstrahlung → [Charakterisierung, Kapitel 4.2 / Grundlagenstudie, S.68]. Somit drängt sich auch im Veloverkehr eine regionale Betrachtung auf.

Zur Förderung des regionalen Freizeitveloverkehrs sollten klar definierte Freizeitvelowege ausgeschieden werden, welche folgende Kriterien erfüllen → [Planung von Velorouten ASTRA]:

Attraktivität

- Fahrfluss → flüssige und ungehinderte Fahrt
- Umfeldqualität → hohe Umfeldqualität als Freizeiterlebnis
- Oberfläche → kann für Freizeitrouten auch chaussiert sein

Sicherheit

- Verkehrsregime und -belastung → möglichst abseits des belasteten Strassennetzes
- Homogenität → Wechsel des Führungsprinzips vermeiden
- Gefahrenstellen → Schwachstellen beheben
- Sicherheitsempfinden → Schwachstellen beheben

Zusammenhängend

- Direktheit → kleinere Umwegfahrten sind im Freizeitverkehr akzeptabel
- Erschliessung → möglichst direkte Anbindung der Freizeitanlagen

5.2.3 Zugänge Freizeitanlagen Veloverkehr

⇒ **Attraktive und sichere Gestaltung des Velonetzes im Umfeld von Freizeitanlagen und bei den Zugängen zu den Freizeitanlagen**

Zur Verbesserung der Anbindung der Freizeitanlagen an das übergeordnete Netz müssen die Zugänge zu den Anlagen und zu ihren Veloabstellanlagen genauer betrachtet werden. Die Schwachstellenanalyse rLV Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach definiert zur Eruiierung von Schwachstellen im Velonetz sechs Hauptkriterien → [Schwachstellenanalyse rLV]. Aufbauend auf diesen Hauptkriterien werden hier die Anforderungen für die Velozugänge zu den Freizeitanlagen definiert.

1. **Raumorganisation** → sichere Radverkehrsanlage in Form von Velostreifen oder Velowegen vorhanden
2. **Linienführung** → direkte, logische Wegführung zu den Veloabstellanlagen
3. **Physische Fahrbehinderungen** → keine physischen Hindernisse
4. **Signalisation/Orientierung/Markierung** → Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation)
5. **Konfliktpotenzial mit MIV (Sicherheit)** → konfliktarme Wegführung
6. **Soziale Sicherheit** → Velozugänge öffentlich einsehbar, ausreichende Beleuchtung

5.2.4 Veloabstellanlagen

⇒ **Zweckmässige Position und komfortable Ausstattung der Veloabstellanlagen**

Zur Verbesserung der Qualität und des Komforts der Veloabstellanlagen werden gestützt auf den Empfehlungen des ASTRA's folgende Anforderungen bezüglich der Ausstattung definiert → *[Empfehlung Veloparkierung ASTRA]:*

- Anlagentyp → offene Anlagen, gut zugänglich, keine geschlossenen Räume
- Parkiersystem → tendenziell Langzeitparkierungen, Velo an Rahmen anschliessbar, witterungsgeschützte Anlage (zweckmässige Systeme: Anlehnbügel, Schiebereinensysteme, ausgewählte Systeme mit Vorderradhalterungen)
- Geometrie → Minimalmasse gemäss Empfehlung ASTRA
- Überdachung → immer überdacht
- Beleuchtung → immer beleuchtet

Die Charakterisierung der Freizeitanlagen hat gezeigt, dass der Bedarf an Veloabstellplätzen bei Freizeitanlagen sehr unterschiedlich ist. Dieser Bedarf ist nicht nur von der Anzahl BesucherInnen einer Anlage abhängig, sondern vielmehr auch von der Lage im Siedlungsgebiet (respektive im Langsamverkehrsnetz), der Topografie und vom Besuchersegment einer Anlage. Die Anzahl benötigter Veloabstellplätze kann somit nicht in eine Relation zu den Besucherzahlen gestellt werden und bedarf immer einer individuellen Betrachtung unter Berücksichtigung der bestehenden Nachfrage. Ebenso sind bei einer entsprechenden Bedarfsabschätzung die Angestellten-Veloabstellplätze zu berücksichtigen.

5.2.5 Bike-Sharing / E-Bike

⇒ **Netz an Bike-Sharing Stationen mit Fokus auf öV-Haltestellen**

Die Einführung eines Bike-Sharing-Netzes ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach → *[Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach]*. Für Freizeitanlagen ist ein Bike-Sharing-Netz insbesondere hinsichtlich der kombinierten Anreise öV/Velo interessant (A-A Vermietung). Aus diesem Grund sollten Bike-Sharing-Stationen nicht primär bei den Freizeitanlagen selbst, sondern bei den nächstgelegenen öV-Knoten geplant werden.

5.3 Anforderungsprofil Fussverkehr

5.3.1 Zugänge Freizeitanlage Fussverkehr

⇒ **Attraktive und sichere Zugänge von den umliegenden Quartieren, von öV-Haltestellen und von Parkierungsanlagen**

⇒ **Öffentliche Zugänglichkeit der Areale sicherstellen**

Die Freizeitanlagen müssen gut im Fusswegnetz eingebunden sein. Eine optimale Vernetzung mit den öV-Haltestellen, den Parkierungsanlagen und mit den angrenzenden Quartieren ist zu gewährleisten.

Dabei ist besonders auf eine möglichst direkte, sichere und gut signalisierte Wegführung zu achten. Die folgende Zielsetzung stützt sich auf die Hauptkategorien der Schwachstellenanalyse Fussverkehr ab → [Schwachstellenanalyse Fussverkehr]:

- Netz → logische, direkte Wegführung
- Sicherheit → sichere Strassenquerungen, Konflikte mit MIV vermeiden
- Schnittstelle → öffentlicher Zugang Freizeitanlage sicherstellen
- Orientierung → Sichtbeziehung zur Anlage oder Signalisation ab öV-Haltestelle oder Parkierungsanlage

5.3.2 Soziale Sicherheit im Fusswegnetz

⇒ **Hohe soziale Sicherheit im Umfeld von Freizeitanlagen gewährleisten**

Bei der Charakterisierung der Freizeitanlagen wurde festgestellt, dass die soziale Sicherheit im Umfeld der Freizeitanlagen teilweise mangelhaft ist → [Charakterisierung Datenblätter]. Folgende Kriterien müssen zur Verbesserung der sozialen Sicherheit berücksichtigt werden:

- Vermeiden von Fussgängerunterführungen
- Öffentlich einsehbare Wegführung
- Ausreichende Beleuchtung
- Ev. regelmässige Kontrolle von Polizei oder anderen Sicherheitskräften

5.3.3 Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen

⇒ **Signalisation und Orientierungshilfen auf den Arealen von Freizeitanlagen**

Insbesondere bei modular aufgebauten Freizeitanlagen (mehrere Gebäudeteile) kann die anlageinterne Orientierung für BesucherInnen eine Herausforderung darstellen. Eine logische und konsequente Signalisation, zum Beispiel mittels Informationssäulen (Wegleitsystem), verbessert die anlageinterne Orientierung.

5.4 Anforderungsprofil Parkierung und Strassenverkehrsmanagement

5.4.1 Parksuchverkehr und Fremdparkierung

- ⇒ **Parksuchverkehr unterbinden**
- ⇒ **Fremdparkierung unterbinden**

Ein häufiges Problem im Umfeld von Freizeitanlagen ist die Mitbenutzung von umliegenden Parkplätzen, welche nicht zur Anlage gehören. In den meisten Fällen führt dies zu einem spürbar hohen Anteil Parksuchverkehr in den umliegenden Quartieren → [Charakterisierung Datenblätter / Grundlagenstudie, S.68/71]. Zur Lösung dieser Problematik stehen restriktive Mittel, wie Parkplatzbewirtschaftung und deren Kontrolle, oder Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrsmanagements zur Verfügung:

- Angleichung der Parkplatzbewirtschaftung Anlage und Umfeld
- Kontrolle der Parkplatzbewirtschaftung
- MIV-Spurführungen, z.B. Einbahnsysteme
- Parkleitsysteme

5.4.2 Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen

- ⇒ **Temporäres Verkehrsmanagement mittels vorgelagertem P+R-Parkplatz an Spitzentagen**

In der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee hat sich zur temporären Bewältigung von Besucherspitzentagen das System vorgelagerter P+R-Parkplatz bewährt. Dabei wird ein Grossteil des Verkehrs der Olma-Messe (11 Tage im Jahr) und des St.Galler Open-Airs (keine Freizeitanlage der vorliegenden Studie) auf den temporären Parkplatz Breitfeld geführt. Anschliessend stellt ein Shuttlebus die Verbindung vom P+R-Parkplatz zur Anlage sicher.

Dieses System soll vermehrt auch bei anderen Freizeitanlagen zur Bewältigung von Spitzentagen eingesetzt werden. Weiter soll geprüft werden, ob im Einzelfall und zur Entlastung von einzelnen Quartieren und Ortschaften auch eine dauerhafte Lösung mit einem vorgelagerten P+R-Parkplatz in Frage kommt, wobei aber die bestehende Anzahl an Parkfeldern nicht vergrössert werden darf.

5.4.3 Verkehrssicherheit

⇒ ***Verstetigung des motorisierten Verkehrs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit***

Bei einigen Freizeitanlagen wurden Sicherheitsdefizite im umliegenden Strassenverkehr aufgrund von zu hohen Geschwindigkeiten des MIV's festgestellt → [*Charakterisierung Datenblätter*]. Für solche Strassenabschnitte muss im Einzelfall geprüft werden, ob dieses Problem mit einer verkehrsberuhigenden Strassenraumgestaltung und/oder mit einer Änderung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gelöst werden kann.

5.5 Anforderungsprofil Mobilitätsmanagement

Das Anforderungsprofil Mobilitätsmanagement nimmt die Empfehlungen aus der Grundlagenstudie auf und ergänzt diese wo notwendig mit weiteren Empfehlungen, die sich aus der Anwendung der Studie ergeben haben.

5.5.1 Institutionalisation des Mobilitätsmanagements für den Freizeitverkehr

Für die nachhaltige Verankerung des Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr, braucht es eine Institutionalisation auf verschiedenen strategischen respektive politischen sowie operativen Organisationsebenen:

- Regionale und lokale Mobilitätsmanager
- Mobilitätspläne auf strategischer Ebene sowie auf der Ebene der Freizeitanlage
- Mobilitätszentralen – Servicestellen zum Personenverkehr
- Standortbezogene Mobilitätsbeauftragte in den Freizeitanlagen
- Mobilitätsbüro in den Freizeitanlagen

→ [Grundlagenstudie, S.150-153, 175-177]

5.5.2 Mobilitätsdienstleistungen (Services) für die Freizeitmobilität

- Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise → [Grundlagenstudie, S. 178]
Neben dem Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Strassen zur Freizeitanlage soll auch detailliert auf die Parkplatzverfügbarkeit und die Höhe der Parkplatzgebühren hingewiesen werden.

Neben den Informationen der Freizeitanlagen soll die Freizeitanlage auch in die Informationen von den Tourismusdestinationen, sonstige Freizeitdienstleistern oder Transportunternehmen/Verbänden für die breite Bevölkerung integriert werden (z.B. Freizeittipps, Reiseführer, Freizeitkarten, Onlinefreizeitkarten, etc.). Mit dem Fokus die Anreise mit dem LV oder dem ÖV zu einem Freizeiterlebnis zu machen.

Aufführung von weiteren Attraktionen oder Erlebnisse auf der Webseite der Tourismusdestinationen, aber auch von den Transportunternehmen/Verbänden und Freizeitdienstleistern, welche sich in der Umgebung und auf dem Weg zur Freizeitanlage anbieten und koordinieren lassen (am besten mit ÖV und LV). Die Freizeitanlage verweist auf diese Freizeitinformation.

- Mobilitätsbezogene Information unterwegs → [Grundlagenstudie, S. 178]
- Mobilitätsbezogene Information in der Freizeitanlage → [Grundlagenstudie, S. 178]
- Kombi-Tickets → [Grundlagenstudie, S. 178]
Neben den Ticketkooperationen mit RailAway, Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreiber und Freizeitdienstleistern sollen auch Ticketkooperationen zusammen mit dem Tourismus einen höheren Stellen-

wert bekommen. Die Tourismusdestinationen (allenfalls auch zusammen mit den Hotels) sollten mit den Freizeitanlagen und den Verbänden/Transportunternehmen darauf hinwirken, Kombi-Tickets (für Anreise und Eintritt zum Beispiel in Form eines Ferienpass oder Feriengutscheine) auch für die Besucher der Destination einzuführen.

Zudem könnten die Transportunternehmen, ähnlich wie Carreisen für Gruppentouristen verschiedene Stationen anfahren, ein vergleichbares Angebot auch mit dem ÖV aufbauen und anbieten (z.B. mit Postauto).

Weiter könnten ÖV- oder Shuttlebusfahrten vom Bahnhof zu den Freizeitanlagen mit zusätzlichen Erlebnissen verbunden werden, zum Beispiel wie das OLMA-Messebähnli.

- Spitzenzeitmanagement in den Freizeitanlagen → *[Grundlagenstudie, S. 178]*

- Abstimmung der Betriebszeiten mit dem ÖV Fahrplan

Abstimmung der Betriebszeiten der Freizeitanlagen mit dem ÖV Fahrplan. Die Anfangs- und Schlusszeiten bei Veranstaltungen (zum Beispiel von Filmen im Kino) sollten auf den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs abgestimmt sein, vor allem an Randzeiten, wenn der Fahrplan nicht mehr in einem dichten Takt befahren ist.

- Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen / Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für Besucher zum Thema nachhaltige Mobilität

Die Freizeitanlagen können gezielt Aktionen oder Wettbewerbe veranstalten, die mit Mobilität im Zusammenhang stehen. Die Aktionen sollen thematisch und marketingtechnisch in den Rahmen der Freizeitanlage passen (zum Beispiel Gesundheit, Energie oder Sport mit Mobilität). Solche Aktionen sollen die Leute sensibilisieren und motivieren nachhaltig unterwegs zu sein. Freizeitanlagen mit Einkaufen und Sport können zum Beispiel einen Biketest, eine Velokleidermode-schau veranstalten oder eine Persönlichkeit aus dem Velosport zur Autogramms-tunde einladen, etc.

- Kennenlern-Angebot → *[Grundlagenstudie, S. 179]*

- Nutzung von Kundenurteilen → *[Grundlagenstudie, S. 179]*

5.5.3 Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkplätze für Autos sollen an Freizeitanlagen generell (gebührenpflichtig) bewirtschaftet sein.

- Parkplatzbewirtschaftung (gebührenpflichtig)
- Zeitliche Staffelung der Gebühren in nachfragestarken Zeiten
- Einnahmen zur Kostendeckung und Unterstützung von Massnahmen mit Umlageeffekten auf anderen Verkehrsmittel

- Bei weiteren verkehrsintensiven Einrichtungen im Umfeld: Erstellung eines gemeinsamen Parkplatzbewirtschaftungskonzept und Erarbeitung von geeigneten Massnahmen

→ [Grundlagenstudie, S. 173]

- Koordination des Parkplatzbewirtschaftungskonzept auch mit den umliegenden Quartieren
- Den Betreibern der Freizeitanlagen die Kosten der Parkieranlage aufzeigen (Kostenwahrheit).

5.5.4 Einführung von Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell / Mobilitätspläne

Fahrten- oder Fahrleistungsmodelle respektive Mobilitätspläne dienen in erster Linie dazu, die Anzahl der erzeugten Autofahrten bei verkehrsintensiven Nutzungen zu limitieren. Sie sollen jedoch auch gezielt eingesetzt werden um den Modalsplit zugunsten des ÖVs und LVs zu beeinflussen und Ziele für den Modalsplit zu definieren. Die Beeinflussung der Fahrten erfolgt zum einen über die Parkplatzbewirtschaftung, zum anderen auch über die Verbesserung der Verkehrserschliessung im ÖV und LV sowie über gezielte Massnahmen im Mobilitätsmanagement (z.B. mobilitätsbezogene Services).

Es gibt in der Schweiz dazu zwei Ansätze: Fahrtenmodell Zürich → [Leitfaden Fahrtenmodell] und Fahrleistungsmodell Kanton Bern → [Berner Fahrleistungsmodell].

Damit die Fahrleistungs- und Fahrtenmodelle als Planungsinstrument tatsächlich eine Minimierung der Fahrleistungen erbringen können, müssen folgende Punkte geregelt werden:

- Die Aufteilung der Fahrten über ein grösseres Gebiet betrachten
- Ziele Modalsplit festlegen
- Sanktionsmassnahmen bei Überschreitung
- Sanktionsmassnahmen müssen rechtlich verbindlich sein
- Zweckmässige Verwendung der Geldmittel aus Sanktionen
- In Erweiterung der bisherigen Praxis, bei der nur neue verkehrsintensive Vorhaben mit Fahrtenmodell erfasst werden, sollen bestehende Anlagen ebenso erfasst werden
- Fahrtenerfassung der Anlagebetreiber und Überwachung beim Controlling übersichtlich und transparent gestalten

→ [Grundlagenstudie, S. 141-142]

6. Handlungsbedarf

Das vorliegende Kapitel bezieht sich auf den in den Datenblättern definierten Handlungsbedarf und fasst diesen zusammen. Der Impuls zur Umsetzung des Handlungsbedarfs wird durch die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee im Anschluss an die Studie erfolgen. Die Zuständigkeit für den einzelnen Handlungsbedarf (Behörden, Anlagebetreiber, Institutionen) wird im Verlauf des ersten Umsetzungsschritts seitens der Region geklärt. Somit bleibt die entsprechende Spalte 'Zuständigkeit' in den Datenblättern zum heutigen Zeitpunkt offen. Im Anhang wird der Handlungsbedarf zusätzlich in den Listen 'Übersicht Handlungsbedarf' aufgelistet. Diese Listen geben eine Übersicht über den Handlungsbedarf und gewährleisten die Orientierung zwischen den Datenblättern und dem Bericht.

Die Bergbahnen im Kanton Appenzell Innerrhoden befinden sich ausserhalb der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee. Da ihre verkehrlichen Auswirkungen (z.B. Stausituation Alpsteinstrasse Herisau) einen direkten Einfluss auf die Region haben (vielfach auch Quellverkehr aus der Region) und da sie alle an Spitzentagen rund 2'000 Personenwagenfahrten generieren, wurden sie in der vorliegenden Studie ebenfalls analysiert. Handlungsbedarf in Form der Datenblätter wurde bei den erwähnten Anlagen hingegen nicht festgehalten. Dies gilt auch für den Cinedome, bei welchem die Betreiberin auf eine Zusammenarbeit verzichtet hat.

6.1 Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr

6.1.1 Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

Die Freizeitanlagen der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee sind in der Regel gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden. Nur vereinzelt werden neue Linienführungen vorgeschlagen (z.B. Erschliessung Seepromenade Arbon mit Wohnquartieren mittels Ortsbuslinie). Somit konzentriert sich der Handlungsbedarf in der Netzgestaltung des öffentlichen Verkehrs mehrheitlich auf übergeordnete Massnahmen im öV-Angebot der Region, wie zum Beispiel die Stärkung des Bahnhofes Winkeln als Regionalverkehrsknoten und die Einführung von Durchmesserlinien im St.Galler S-Bahn-Netz. Diese übergeordneten Massnahmen werden bereits seit längerem in der Region thematisiert. In Bezug auf die öV-Erschliessung der Freizeitanlagen sind sie für direkte und umsteigearme Wegketten von grosser Bedeutung.

Auch die örtliche Erschliessung der Freizeitanlagen mit dem öffentlichen Verkehr ist in den meisten Fällen gut. So verfügen nahezu alle Anlagen über eine eigene öV-Haltestelle, welche in unmittelbarer Nähe zur Anlage liegt. Die Ausnahme bilden hier die Freizeitanlagen Sportanlage Gründenmoos und Seepromenade Arbon. Hier werden entsprechende Verbesserungen zur örtlichen Erschliessung vorgeschlagen.

6.1.2 Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr

Zur zeitlichen Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs werden einige Optimierungen im integralen Taktangebot der Buszubringerlinien vorgeschlagen. Diese Taktverdichtungen sind vielfach nicht nur aus Sicht der entsprechenden Freizeitanlage sinnvoll, sondern sind auch für deren Umfeldnutzungen wünschenswert. Auch diese Massnahmen wurden vielfach bereits in der Region thematisiert.

6.1.3 Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr

Die in Bezug zum öffentlichen Verkehr wohl wichtigste Erkenntnis aus der vorliegenden Studie betrifft das Abend- und Wochenendangebot im öV-Netz. Erwartungsgemäss verzeichnen alle Freizeitanlagen ihre Besucherspitzenzeiten an Abenden und/oder an Wochenenden. Demgegenüber verkehren vielfach die öV-Zubringerlinien an Abenden und an Wochenenden in einem reduzierten Angebot, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die BesucherInnen bedeutend schmälert. Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Freizeitverkehr muss das Taktangebot der Buszubringerlinien vermehrt auf die Öffnungszeiten und insbesondere auch auf die Besucherspitzenzeiten ausgerichtet werden. Dies bedeutet, dass die Buszubringerlinien auch während den Randzeiten in ihrem 'normalen' Taktangebot verkehren müssen.

6.1.4 Busführung im Strassenverkehr

Behinderungen des Busbetriebs durch Staubildungen im MIV wurden in der vorliegenden Studie nur vereinzelt festgestellt. So bildet sich auf den Zufahrtsstrassen vor dem Walter Zoo und vor der Schwägälp teilweise Rückstau aufgrund des Parksuchverkehrs der durch die Anlage selbst generiert wird. Die Staubildung auf der Geissbergstrasse vor dem Interiokreisel, welche die Buserschliessung des Cinedomes, des Gründenmoos und des Sämtisparks beeinträchtigt, wird mit dem laufenden Projekt Interiokreisel (Anpassung Kreisel, Verkehrsführung und Busspur Geissbergbrücke) behoben.

6.1.5 Bewältigung von Spitzentagen

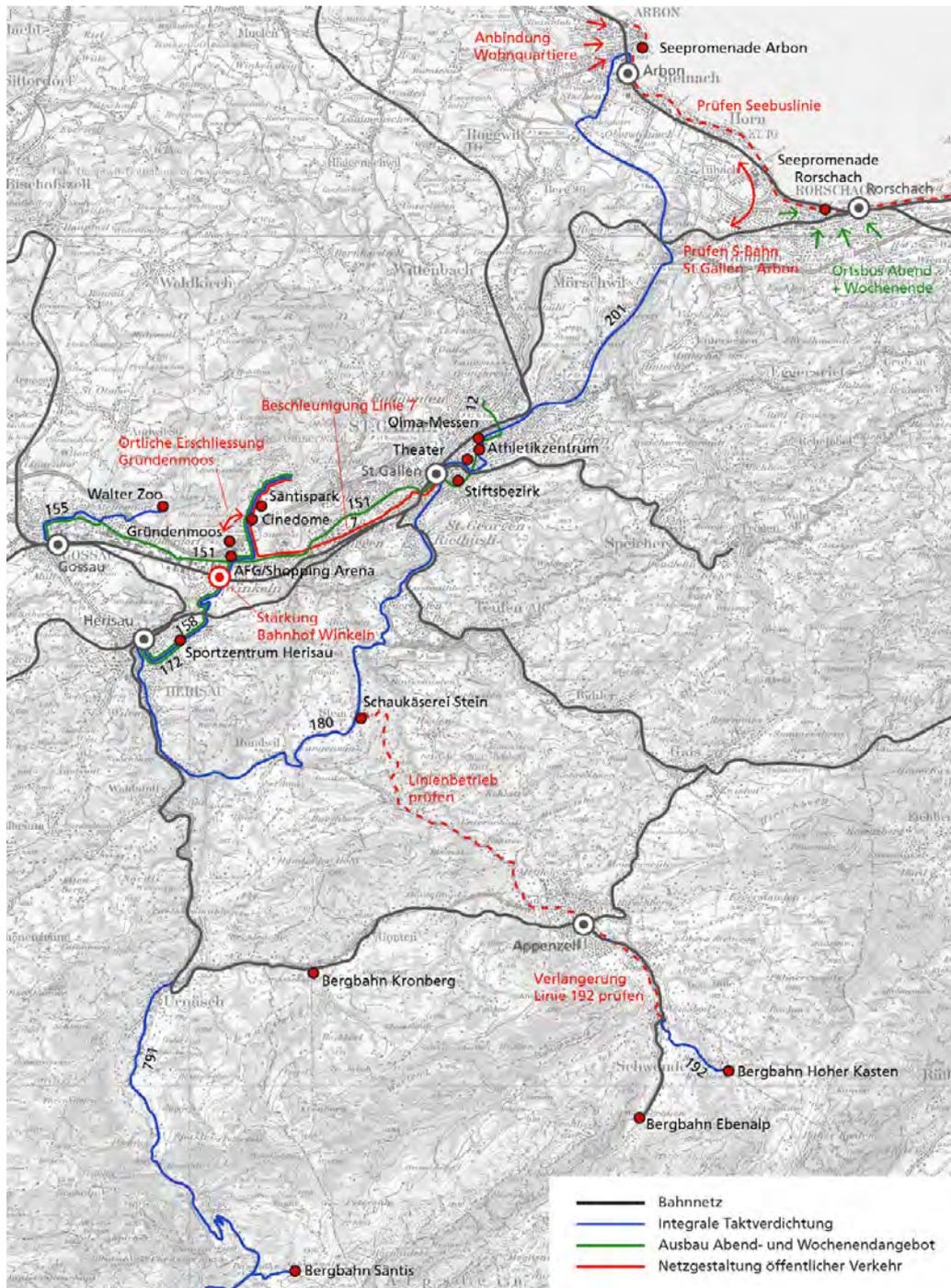
Zur Bewältigung von Besucherspitzentagen werden bereits heute bei den Anlagen Olma-Areal (OLMA und OFFA) und AFG/Shopping-Arena (Fussballspiele) Shuttlebusse als Ergänzung des regulären öV-Betriebs eingesetzt. Dieses System hat sich bewährt und soll auch bei den Freizeitanlagen Sportzentrum Herisau, Sportanlage Gründenmoos und Seepromenade Arbon für grössere Veranstaltungen zur Anwendung kommen.

6.1.6 Ausstattung Bushaltestellen

Die Lage der öV-Haltestelle ist bei den meisten Freizeitanlagen optimal (unmittelbar neben der Anlage, klare Sichtbeziehung zur Anlage). Demgegenüber ist die Ausstat-

tung der Haltestellen vielfach ungenügend. So müssen die meisten Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden. Verschiedentlich fehlt auch ein bedarfsgerechter Witterungsschutz sowie eine elektronische Anzeige des Echtzeitfahrplans. Diese Mängel wurden nicht nur spezifisch bei den Freizeitanlagen festgestellt, sondern bestehen in der gesamten Region und bedürfen somit einer flächendeckenden Betrachtung.

Plan Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr



6.2 Handlungsbedarf Veloverkehr

6.2.1 Velonetzplanung

Im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach wurde im Rahmen der Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr das Velonetz und dessen Hierarchie (kantonal, regional und lokal) konzeptionell definiert und auf Schwachstellen untersucht. → *[Schwachstellenanalyse rLV]*.

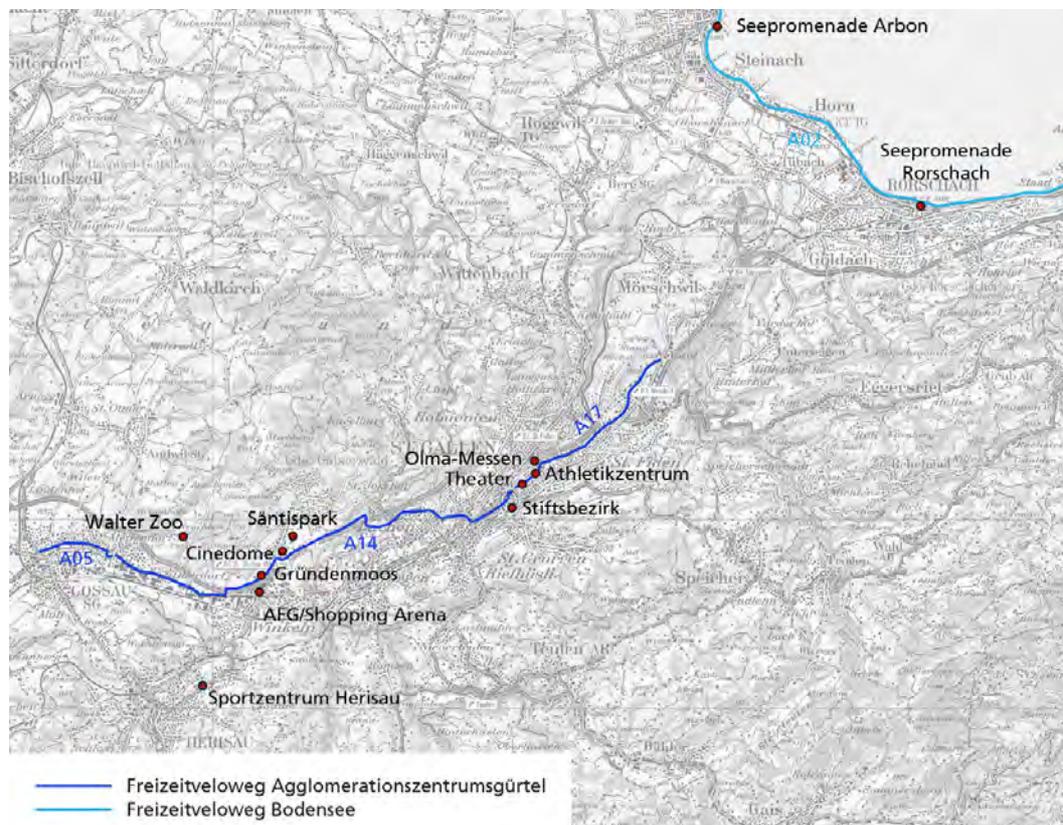
Die Freizeitanlagen ausserhalb der Agglomeration (Schaukäserei, Säntisbahn, Kronbergbahn und Bergbahn Ebenalp), welche mit der Schwachstellenanalyse rLV nicht untersucht wurden, sind an das touristische Velo- und/oder Mountainbikenetz von Schweiz Mobil angebunden. Dieses touristische Netz muss mit dem Fokus 'Zugang zu den Freizeitanlagen' auf Schwachstellen untersucht werden.

Weiter wurde in der Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr das lokale Netz, im Unterschied zum kantonalen- und regionalen Netz, nur punktuell auf Schwachstellen untersucht. Dieser Arbeitsschritt muss in Bezug zu den Freizeitanlagen mit einer lokalen Ausstrahlung verfeinert werden.

6.2.2 Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

Da die Freizeitanlagen in der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee in erster Linie eine regionale Ausstrahlung haben, ist auch die Verbesserung der regionalen Veloverkehrsanbindung von Bedeutung. Zu diesem Zweck werden zwei Freizeitvelowege definiert, welche die Freizeitanlagen im Agglomerationsgürtel Gossau-St.Gallen und entlang des Bodensees mit einem grossen Teil ihrer regionalen Einzugsgebiete verbinden. Diese Freizeitvelowege sollen in einem höheren Mass den Ansprüchen der Sicherheit und der Attraktivität gerecht werden. Diesbezüglich sind die Standards aus dem Anforderungsprofil zu berücksichtigen → *[vgl. Kapitel 5.2 Anforderungsprofil Veloverkehr]*.

Freizeitvelowege Agglomerationszentrumsgürtel und Bodensee



6.2.3 Zugänge Freizeitanlage Velonetz

Grosser Handlungsbedarf besteht bei den Zugängen vom übergeordneten Velonetz zu den Freizeitanlagen. Neben den bestehenden Schwachstellen aus der Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr wurden bei nahezu allen Anlagen in Bezug zu den Zugängen weitere Schwachstellen erhoben. Dabei handelt es sich vielfach um bauliche Mängel wie fehlende Abbiege- oder Querungshilfen die in Relation zum hohen MIV-Anteil im Strassenverkehr ein Sicherheitsrisiko bergen.

In einigen Fällen (z.B. Walter Zoo oder Schaukäserei Stein) können die Sicherheitsdefizite nicht ausschliesslich aus der Sicht Veloverkehr angegangen werden. Diese Situationen sind durch eine ganzheitliche Neugestaltung des Strassenraums zu verbessern. Dabei müssen die unterschiedlichen Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt werden. → [vgl. auch Handlungsbedarf Fussverkehr und Strassenverkehrsmanagement].

6.2.4 Veloabstellanlagen

Die Qualität und der Komfort der Veloabstellanlagen ist bei nahezu allen Freizeitanlagen mangelhaft (ungeeignetes Parkiersystem, fehlender Witterungsschutz, unzureichende Beleuchtung, usw.). Die Lage der Veloabstellanlagen und die Anzahl zur Verfügung stehender Veloabstellplätze sind hingegen meistens zufriedenstellend.

6.2.5 Bike-Sharing / E-Bike

Die Einführung eines Bike-Sharing-Netzes ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach → [Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach]. Für Freizeitanlagen ist ein Bike-Sharing-Netz insbesondere hinsichtlich der kombinierten Anreise öV/Velo interessant (A-A Modus; Ausleihe und Rückgabe am Ausgangsstandort). Aus diesem Grund sollten Bike-Sharing-Stationen nicht primär bei den Freizeitanlagen selbst, sondern bei den nächstgelegenen öV-Knoten geplant werden. Aus Sicht der Freizeitanlagen in der Region sind Bike-Sharing-Stationen primär an den Bahnknoten St.Gallen, Gossau, Arbon, Rorschach und an den Bahnhöfen Rorschach Stadt und Hafen sowie auf dem Gelände der Seepromenade Arbon zu konzipieren. Die Standorte Bahnhof Winkeln und Herisau sollten ebenfalls auf ihr Potenzial überprüft werden. Da vom Bahnhof Gossau zum Walter Zoo einige Höhenmeter überwunden werden müssen, sollte an diesem Standort primär E-Bikes angeboten werden.

Ein Netz an E-Bike-Stationen ist im Speziellen auch für die Freizeitanlagen im Appenzellerland wünschenswert. Analog zur bestehenden E-Bike-Vermietung der Appenzellerbahnen in Appenzell, müssen weitere Standorte an den Bahnhöfen Urnäsch, Wasserauen und Herisau geprüft werden.

6.3 Handlungsbedarf Fussverkehr

6.3.1 Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz

Im Bereich Fussverkehr wurden die Zugangswege zur Freizeitanlage (Haupteingang) ab öV-Haltestellen, ab Parkieranlagen und aus den umliegenden Quartieren untersucht. Zusätzlich zu den bereits erhobenen Schwachstellen aus der Schwachstellenanalyse Fussverkehr wurden bei einigen Anlagen weitere Schwachstellen erhoben. Dabei handelt es sich meistens um punktuelle Schwachstellen wie fehlende Querungshilfen bei einem hohen MIV-Anteil oder um allgemein verkehrsorientierte Knoten, welche die Attraktivität der Zugangswege negativ beeinflussen. Bei einigen Anlagen wurde festgestellt, dass die öffentliche Zugänglichkeit durch eine totale Abriegelung des Areals (Olma-Areal) oder durch partielle, bauliche Hindernissen wie Einzäunung oder fehlende Fusswege (Gründenmoos und Sportzentrum Herisau) nicht gegeben ist.

In einigen Fällen (z.B. Walter Zoo oder Schaukäserei Stein) können die Sicherheitsdefizite nicht ausschliesslich aus der Sicht Fussverkehr angegangen werden. Diese Situationen sind durch eine ganzheitliche Neugestaltung des Strassenraums zu verbessern. Dabei müssen die unterschiedlichen Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt werden. → [vgl. auch Handlungsbedarf Veloverkehr und Strassenverkehrsmanagement].

6.3.2 Soziale Sicherheit im Fusswegnetz

Auch die soziale Sicherheit im Fusswegnetz zu den Freizeitanlagen muss thematisiert werden. Diesbezügliche Defizite betreffen vielfach unzureichend beleuchtete Strassenzüge oder Parks, nicht einsehbare Fusswege sowie Fussgängerunterführungen mit einer unzureichenden sozialen Kontrolle durch weitere Passanten.

6.3.3 Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen

Bei den modular aufgebauten Freizeitanlagen (mehrere Gebäudeteile oder Areale) ist die anlageinterne Orientierung für BesucherInnen teilweise erschwert (Seepromenaden Rorschach und Arbon, Olma-Messen St.Gallen). Eine logische und konsequente Signalisation, zum Beispiel mittels Informationssäulen (Wegleitsystem), soll die anlageinterne Orientierung verbessern.

6.4 Handlungsbedarf Parkierung und Strassenverkehrsmanagement

In der vorliegenden Studie wird der Einfluss des motorisierten Individualverkehrs auf das Umfeld und auf die öV/LV-Erschliessung der Freizeitanlagen untersucht. Nicht Bestandteil der vorliegenden Studie ist die Definition von Handlungsbedarf zur Erweiterung der Strassenkapazität im Umfeld der Anlagen.

In der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee lassen sich zwei Brennpunkte benennen, bei denen unter anderem das Verkehrsaufkommen von Freizeitanlagen das Strassennetz zeitweise überlastet (Alpsteinstrasse Herisau und St.Gallen-West/Geissbergstrasse). Mit dem möglichen Autobahnzubringer Herisau und dem Projekt Interiokreisel/Geissbergstrasse liegen bereits Projekte vor, welche die Strassenkapazität an den genannten Brennpunkten erhöhen würden. Diese werden in der vorliegenden Studie, die den Problemlösungsansatz im öV, im LV und im Mobilitätsmanagement sucht, nicht weiter thematisiert.

6.4.1 Parksuchverkehr und Fremdparkierung

Ein häufiges Problem im Umfeld von Freizeitanlagen ist die Mitbenutzung von umliegenden Parkplätzen, welche nicht zur Anlage gehören. In den meisten Fällen führt dies zu einem spürbar hohen Anteil von Parksuchverkehr in den umliegenden Quartieren. Auf diese Problematik muss mit einer klaren Führung des MIV's (Parkleitsystem und/oder Spurführung) sowie mit der Vereinheitlichung der Parkplatzbewirtschaftung im Umfeld der Anlagen reagiert werden → [vgl. auch Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement, Kapitel 6.6.9 Parkplatzbewirtschaftung].

6.4.2 Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen

In der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee hat sich zur temporären Verkehrsbewältigung von Besucherspitzentagen das System vorgelagerter P+R-Parkplatz bewährt. Dabei wird ein Grossteil des Verkehrsaufkommens der Olma-Messe (11 Tage im Jahr) und des Open-Airs St.Gallen (keine Freizeitanlage der vorliegenden Studie) auf den temporären Parkplatz Breitfeld geführt. Anschliessend stellt ein Shuttlebus die Verbindung vom P+R-Parkplatz zur Anlage sicher.

Für den Walter Zoo und für die Bergbahnen im Appenzellerland soll geprüft werden, ob ein solches System auch als dauerhafte Lösung in Frage käme (P+R-Anlage in Gossau und/oder Herisau). So könnten die Quartiere und Ortschaften entlang den Zufahrtsstrassen zu den Anlagen vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Um den motorisierten Verkehr nicht zusätzlich zu fördern, ist die heutige Anzahl Parkfelder einer Anlage zu plafonieren.

6.4.3 Verkehrssicherheit

Bei einigen Freizeitanlagen wurden Sicherheitsdefizite im umliegenden Strassenverkehr aufgrund von zu hohen Geschwindigkeiten des MIV's festgestellt. Für solche Strassenabschnitte muss im Einzelfall geprüft werden, ob dieses Problem mit einer verkehrsberuhigenden Strassenraumgestaltung und/oder mit einer Änderung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gelöst werden kann.

6.5 Übergeordneter Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement

Der übergeordnete Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement bezieht sich vor allem auf die Institutionalisierung des Mobilitätsmanagement in der Region und betrifft nicht die einzelne Freizeitanlage.

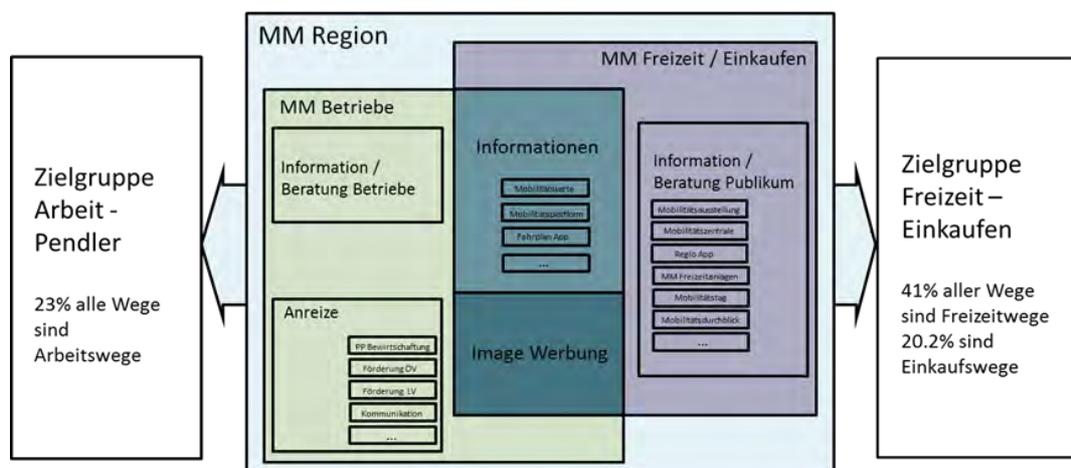
6.5.1 Mobilitätsmanager

Im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon - Rorschach der ersten Generation wurden Massnahmen für die nachfrageseitige Verkehrsbeeinflussung verankert und die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee mit der Umsetzung (als Mobilitätsmanager) betraut, welche seit 2011 läuft.

6.5.2 Mobilitätspläne

Auf strategischer Ebene des Mobilitätsmanagement hat die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee für den Aufbau des Mobilitätsmanagement ein Konzept erarbeitet, das den Perimeter, die inhaltlichen Schwerpunkte, die Zielgruppen, die Organisation sowie die Finanzierung des Mobilitätsmanagement definiert. Die strategische Ausrichtung des Mobilitätsmanagement der Region beinhaltet grob umfasst den Arbeits- und den Freizeitverkehr (siehe Abbildung unten) im ganzen Regionsperimeter (insgesamt 43 Gemeinden, der Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach umfasst 22 Gemeinden). Aufbauend auf diesem Konzept wird jährlich ein Umsetzungsprogramm mit Massnahmen zum Arbeits- und Freizeitverkehr ausgearbeitet. Das Umsetzungsprogramm und dessen Finanzierung wird vom Lenkungsausschuss des Agglomerationsprogrammes St. Gallen / Arbon – Rorschach verabschiedet.

VERMEIDEN – UMLAGERN – OPTIMIEREN - AUSBAUEN



Regionales Mobilitätsmanagement (Quelle: Eigene Darstellung)

Auf der Ebene der Freizeitanlagen wurden vor allem bei neuen Freizeitanlagen bereits im Baubewilligungsverfahren anlagespezifische Mobilitätspläne (AFG Arena, St.Gallen) ausgearbeitet. Bei länger bestehenden Anlagen ist es Teil der Umsetzung dieser Arbeit, im Dialog mit den zuständigen Stellen bei Gemeinden und ev. Kantonen den Handlungsbedarf in der Verkehrserschliessung und dem Mobilitätsmanagement mit den Anlagebetreibern anzugehen und sie zu begleiten.

6.5.3 Mobilitätszentralen

Im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon - Rorschach wird vorgeschlagen in einer ersten Phase eine virtuelle Mobilitätszentrale aufzubauen, die alle Informationen zur Mobilität bündelt. Diese virtuelle Mobilitätsplattform wurde in Form eines App umgesetzt. Das App „Oschte“ ist für alle Einwohner und Besucher der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee gedacht. Sie bietet umfangreiche Tipps für die Freizeitgestaltung und breite Informationen rund um die Mobilität in der Region. Sämtliche Freizeitanlagen mit regionaler Bedeutung sind in diesem App integriert und mit google maps verbunden. Das heisst mit der Routenabfrage bekommt man eine detaillierte Wegbeschreibung mit MIV, ÖV oder LV zur Freizeitanlage. Unter der Rubrik Mobilität findet man zudem nützliche Informationen zu ÖV (Haltestellen & Fahrplan), LV (Veloservice, Velomiete, etc.) und MIV (Mobility, P&R, Parking St.Gallen, etc.).

Eine Ausweitung des Angebots der VBSG Verkaufsstelle im Sinne einer physischen Mobilitätszentrale ist in Prüfung. Realisierungshorizont, falls Zweckmässigkeit und Machbarkeit bestätigt, ab 2014.

6.5.4 Mobilitätsbeauftragte in den Freizeitanlagen

Die Gespräche mit den Anlagebetreibern wurden ganz unterschiedlich mit den Geschäftsführern, Marketingverantwortlichen, technischen Leitern, etc. der Anlage geführt. Für die Umsetzung dieser Arbeit werden für die Region weiterhin die Personen aus dem Gespräch Ansprechpartner bei den Freizeitanlagen sein. Allenfalls sind dann im Prozess der Umsetzung der im Handlungsbedarf vorgeschlagenen Massnahmen weitere Personen notwendig. Ziel ist es, dass sich aus dieser Zusammenarbeit ein permanenter Ansprechpartner für das Thema Mobilität in der Freizeitanlage etabliert.

6.5.5 Mobilitätsbüro

Der Handlungsbedarf Mobilitätsbüro ist ins das Kapitel 6.6.3 Mobilitätsbezogene Information in den Freizeitanlagen integriert.

6.6 Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement

In diesem Kapitel ist der Handlungsbedarf, der sich aus den einzelnen Freizeitanlagen ergibt, zusammengefasst. Es handelt sich dabei vor allem um Mobilitätsdienstleistungen (Services) für die Freizeitmobilität. Die Institutionalisierung eines Mobilitätsmanagement für den Freizeitverkehr wird oben im Kapitel 6.5 Übergeordneter Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement abgehandelt.

6.6.1 Mobilitätsbezogene Information vor der Anreise

Informationen zu der Anreise mit dem Auto oder dem ÖV sind bei den meisten Freizeitanlagen vorhanden, sind aber durchaus ausbaufähig. Bei fast allen Anlagen fehlen Angaben zu den Parkgebühren. Wenn das Parken gratis ist, wird das immer erwähnt. Wenn das Parken jedoch gebührenpflichtig ist, wird die Höhe der Gebühren fast nie erwähnt. Es werden sehr selten Informationen zu der Auslastung der Strassen zu den Freizeitanlagen und die Verfügbarkeit von Parkplätzen in Spitzenzeiten gegeben, respektive für diese Zeiten eine Verkehrsalternative vorgeschlagen. Informationen zur Anreise mit dem Langsamverkehr fehlen bei fast allen Anlagen. Die Darstellung aller Anreiseinformationen auf einer Karte empfiehlt sich bei allen Anlagen. Ein expliziter Hinweis auf die vorhandene Gastronomie in der Freizeitanlage oder in der nahen Umgebung bei längeren Wartezeiten an Randzeiten oder bei Anlagen mit weniger dichtem Taktangebot ist ebenfalls zu empfehlen.

Routenplaner und SBB Fahrplan sind bei einigen Anlagen bereits in die Webseite integriert. Bei den restlichen Anlagen wäre die Integration dieser hilfreichen Tools für Informationen zur Anreise zu unterstützen. Weitere Hinweise zu praktischen Hilfsmittel wie mobile Applikationen oder Karten für MIV, ÖV und LV (z.B. Echtzeitfahrplan, aktuelle Verkehrsinformationen oder Velo- und Wanderwege) sind sinnvoll. Für den LV kann ebenfalls auf die Routenplaner von [googlemaps](#) und [search.ch](#), etc. verwiesen werden.

Regelmässige Informationen zu allfälligen Neuerungen bei Anreiseangebote und den mobilitätsbezogenen Service über den Weg der Direktkommunikation (z.B. Newsletter, facebook, twitter, etc.) können bei allen Anlagen noch aufgenommen oder das Bestehende verstärkt werden.

Das Gespräch ist auch mit den Tourismusdestinationen zu suchen. Die Anreiseinformationen zu den Freizeitanlagen sowie Informationen zu weiteren Attraktionen in der Umgebung sind ausbaufähig. Informationsmaterialien zu Freizeiterlebnissen in der Ostschweiz (z.B. Reiseführer, Karten, Applikationen, etc.) sind bereits von verschiedenen Anbietern vorhanden. Vor allem die Tourismusdestinationen beider Appenzeller Kantone und die Transportunternehmen Thurbo und Postauto geben sehr umfangreiche Informationen zu Freizeiterlebnissen in Kombination mit ÖV und LV.

6.6.2 Mobilitätsbezogene Information unterwegs

Eine Integration aller Freizeitanlagen in das Leitsystem und die Signalisation wurde bereits mit Schweiz Mobil, Kanton sowie Stadt St.Gallen geprüft und umgesetzt. Wichtig ist ein gutes Mass an Signalisationsinformationen zu finden. Das Leitsystem kann mit guten Informationsmaterialien für unterwegs (z.B. Karten, Flyer, etc.) ergänzt werden. Wichtig ist allerdings eine gute lokale Signalisation kurz vor der Freizeitanlage anzubringen → [vgl. Handlungsbedarf Veloverkehr, Kapitel 6.3].

Informationen zu Park&Ride Möglichkeiten fehlen bei allen Anlagen. An der Integration der Park&Ride Information in Routenplaner und Navigationssystemen ist zu arbeiten.

6.6.3 Mobilitätsbüro in den Freizeitanlagen

Alle Anlagen stellen im Minimum ihren Besuchern und Angestellten Informationen zum ÖV zur Verfügung. Bei den Informationen zum Langsamverkehr ist hingegen bei allen Anlagen Nachholbedarf vorhanden. Für das betriebliche Mobilitätsmanagement in Freizeitanlagen (für Angestellte) kann auch www.clemo.ch weitere Informationen und konkrete Handlungsfelder geben.

Gemäss den Gesprächen mit den Anlagebetreibern sind in allen Freizeitanlagen der Kundenschalter sowie die Mitarbeiter mit persönlichem Kundenkontakt qualifiziert über die offerierten Verkehrsangebote und Mobilitätsservices Auskunft zugeben.

In welcher Form das Mobilitätsbüro virtuell in den Internetauftritt der Freizeitanlage eingebunden werden kann, ist mit den Betreibern der Freizeitanlagen zu prüfen.

6.6.4 Mobilitätsbezogene Information in den Freizeitanlagen

Alle Freizeitanlagen haben im Minimum einen ÖV Fahrplan aufgehängt oder Taschenfahrpläne aufgelegt. Wichtig zu beachten ist, ist dass die Fahrpläne auch mit Fernverkehrsanschlüssen versehen werden. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch dort eingeblendet werden, ev. kombiniert mit anderen Informationen der Freizeitanlage (z.B. Eintrittspreise, Veranstaltungen, etc.). Wünschenswert wäre ein Echtzeitenfahrplan vor allem bei den grösseren Freizeitanlagen und dichtem ÖV-Angebot.

6.6.5 Kombi Tickets

Für die meisten Anlagen sind die RailAway Angebote zu teuer. Ein paar wenige haben das RailAway Angebot (vergünstigte Anreise und Eintritt) bereits einmal genutzt. Ein paar Wenige haben nur Werbung in der RailAway Broschüre platziert. Der Tenor war ziemlich eindeutig, dass das RailAway Angebot zu teuer sei und das Kosten-/Nutzen-Verhältnis nicht gegeben ist. Das Angebot von RailAway ist gründlich zu prüfen und zu hinterfragen. Es stellt sich die Frage ob für mittelgrosse Freizeitanlagen ein anderes Angebot geschaffen werden könnte. Als Alternative zum RailAway Angebot nannten die Anlagen eine gute Zusammenarbeit mit den lokalen Transportunternehmen und Verbänden oder eine Zusammenarbeit mit einem grossen Player wie Migros, der dann das Angebot für vergünstigte Anreise und Eintritt gebündelt mit ähnlichen Freizeitanlagen gemeinsam mit RailAway organisiert. Ticketkooperationen zwischen lokalen Verbänden / Transportunternehmen und Freizeitanlagen wurden häufiger genannt als das RailAway Angebot. Diese Zusammenarbeit und auch diejenige mit Gemeinden und anderen Freizeitdienstleistern ist dort, wo sie noch nicht vorhanden ist, zu prüfen. Dort wo sie bereits vorhanden ist, ist die Zusammenarbeit weiterzuführen und wo möglich zu verstärken.

Die ÖV Fahrten oder Shuttelfahrten zu den Freizeitanlagen mit zusätzlichen Erlebnissen verbinden, wie das auch an der OLMA mit dem OLMA Zügli passiert, wäre gerade beim WalterZoo als Ergänzung zum heutigen Stundentakt im ÖV zu prüfen.

Ticketkooperation zwischen den Freizeitanlagen und den beiden Appenzeller Tourismusdestinationen ist bereits vorhanden (Ferienpass und Feriengutscheine). Die Zusammenarbeit der Freizeitanlagen mit St.Gallen-Bodensee Tourismus für Ticketkooperationen wurde hingegen kritisiert. Man nutze zwar die Anlagen zur Vermarktung der Destination. Eine vermehrte Zusammenarbeit für spezielle Angebote könne aber klar ausgebaut werden.

6.6.6 Angebotsbezogene Massnahmen in den Freizeitanlagen

Spitzenzeitmanagement in den Freizeitanlagen

Es gibt bereits einzelne Bestrebungen nachfrageschwächere Zeiten mit Aktionen auszugleichen oder die Anfangszeiten bei Veranstaltungen zu entzerren.

Einen direkten Hinweis auf vorhandene Gastronomie in den Freizeitanlagen oder in der naher Umgebung bei längeren Wartezeiten (oder frühere Anreise und spätere Abreise) bei den Anreiseinformationen fehlt bei den meisten Freizeitanlagen, obwohl die meisten Anlagen eine Gastronomie hätten. Die Informationen zur Gastronomie sind jedoch häufig an einem anderen Ort auf der Webseite zu finden.

Eine Staffelung der Parkgebühren oder auch der Eintrittspreise mit höheren Gebühren zu nachfragestarken Zeiten ist nur selten anzutreffen. Weitere Informationen dazu siehe Handlungsbedarf Parkplatzbewirtschaftung Kapitel 6.6.9.

Andere mögliche und notwendige Massnahmen für das Spitzenzeitmanagement sind mit den Freizeitanlagen zu prüfen.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan

Die Abstimmung der Betriebszeiten mit dem ÖV Fahrplan ist bei den meisten Freizeitanlagen nicht notwendig wegen dem dichten Takt des ÖV oder wird bereits gemacht. Es fehlen jedoch meistens passende Angebote an Randzeiten vor allem am Abend → [vgl. Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr, Kapitel 6.1].

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen / Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für Besucher zum Thema nachhaltige Mobilität

Es gibt wenige Freizeitanlagen in der Region, die konkret spezielle Aktionen zum ÖV oder LV respektive zu nachhaltiger Mobilität organisieren. Es ist mit den Freizeitanlagen auszuarbeiten, wo es Sinn machen könnte eine spezielle Aktion auszuarbeiten, welche auch einen Nutzen für die Anlage bietet. Freizeitanlagen mit Einkaufen und Sport könnten gut ihre Angebote mit einer Veloaktion kombinieren und zum Beispiel BMX Show, Ebike Test, eine Velokleidungsmodeschau, ein Wettbewerb oder eine Autogrammstunde mit einem Profivelofahrer verbinden und dabei ihre Anbieter z.B. von Sportbekleidung oder -artikel miteinbeziehen. Ideen für eine solche spezielle Aktion sollen durch die Freizeitanlagen individuell ausgearbeitet werden.

6.6.7 Kennenlernangebote

Vereinzelt wurden bereits solche Kennenlernangebote für Freizeitanlagen gemacht. Eher selten in Kombination mit ÖV oder LV Aktionen. Im Sommer gibt es in einzelnen Gemeinden der Region die Möglichkeit einen Sommerpass (z.B. Ferienpass der Stadt St.Gallen) zu lösen, der Freizeitaktivitäten (inkl. Eintritte in verkehrsintensive Freizeitanlagen) mit ÖV kombiniert. Dieser Pass ist vor allem für Familien gedacht. Das Angebot eines solchen Ferienpasses oder ähnliche Angebote sollte auf regionaler Ebene geprüft werden. In diesem Ferienpass sollte auch der LV aufgenommen werden. Zum Beispiel vergünstigte Velomiete, Veloausflüge oder Vorschläge wie man die Freizeitanlagen auch mit dem Velo erreicht. Für Neuzuzüger könnte zum Beispiel auch in einer Neuzuzüger- oder Mobilitätsmappe Informationen zur Mobilität in der Region kombiniert werden mit Angeboten der Freizeitanlagen zum Ausprobieren. Gleichzeitig sollen auch Umsteiger abgeholt werden mit interessanten Angeboten. Die Stadt St.Gallen kennt die Aktion „Bike4car“. Dort könnte man als attraktiven Zusatz den Eintritt in verschiedenen Freizeitanlagen anbieten. Andere Angebote für Neuzuzüger und Umsteiger sollen zusammen mit Gemeinden und Freizeitanlagen geprüft werden.

6.6.8 Nutzen von Kundenurteilen

Einige Freizeitanlagen haben bereits Umfragen gemacht. Jedoch nicht regelmässig und auch nicht systematisch über alle Verkehrsträger oder alle Mobilitätsservices. Es sind mögliche Referenzbeispiele für regelmässige Befragung der Besucher und für die Auswertung der Umfrage zusammen mit den Freizeitanlagen und Transportunternehmen auszuarbeiten und den Anlagen zu Verfügung zu stellen.

6.6.9 Parkplatzbewirtschaftung

Nicht alle Freizeitanlagen bewirtschaften ihre Parkplätze gebührenpflichtig. Eine Einführung der Parkplatzbewirtschaftung sowie die Höhe der Gebühren sind bei diesen Anlagen zu prüfen. Eine Staffelung der Gebühren mit höheren Gebühren zu nachfragestarken Zeiten ist nur selten anzutreffen. Dies ist ebenfalls mit den Freizeitanlagen und den zuständigen Stellen bei den Gemeinden zu prüfen. Die Information über die Höhe der Parkgebühren fehlt bei allen Anlagen und wird empfohlen aufzunehmen (gutes Beispiel Sihlcity in Zürich).

Es ist zu prüfen, welche Höhe der Parkgebühren effektiv eine lenkende Wirkung hat bei den Freizeitanlagen. Heute bewegen sich die Gebühren ungefähr zwischen 50 Rappen und 2 Franken pro Stunde. Ebenso ist zu prüfen, in welchem Perimeter die Parkgebühren koordiniert werden müssen. Dabei ist die Koordination mit anderen Freizeitanlagen und mit den Quartieren in der Umgebung von zentraler Bedeutung, damit der Parksuchverkehr und das Fremdparken unterbunden werden können. Ziel der Parkplatzbewirtschaftung soll die Umlagerung auf ÖV und LV sein und nicht, dass die Kunden an einen anderen Ort für die Freizeitnutzung ausweichen, der allenfalls auch noch weiter entfernt ist und damit längere Fahrten generiert.

6.6.10 Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell / Mobilitätspläne

In der Stadt St.Gallen besteht heute der Grundsatz, dass Fahrtenmodelle und Nutzungseinschränkungen für grössere, verkehrsentensive Vorhaben sowie für verkehrsbelastete Gebiete eingesetzt werden. Es bestehen bereits für einzelne grössere Vorhaben Beschränkungen der Fahrten- und Parkplatzzahlen (zum Beispiel Arena St.Gallen). Siehe auch Richtplan St.Gallen Kapitel V6 Verkehrsmanagement. Die Einführung eines Fahrtenmodells zeigt sich jedoch nicht nur als notwendig bei Anlagen oder Gebieten, bei welchen die Strassen- und Parkplatzkapazitäten an ihre Grenzen stösst, sondern auch gezielt um den Modalsplit zugunsten des ÖV und LV zu beeinflussen. Im Rahmen von Mobilitätsplänen sollen vermehrt Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur (z.B. öV-Angebot) mit verbindlichen Bedingungen in Bezug zum Anlagenbetrieb (z.B. Mobilitätsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung, Veloabstellanlage, usw.) verknüpft werden.

7. Allgemeiner Handlungsbedarf

Der allgemeine Handlungsbedarf betrifft immer mehrere Freizeitanlagen und wird deshalb im Bericht und nicht in den Datenblättern dokumentiert. In den Datenblättern sind bei den jeweiligen Themenbereichen entsprechende Verweise auf den Bericht zu finden.

7.1 Allgemeiner Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr

Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

> **Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien**

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 und mit der entsprechenden ersten Teilergänzung im Jahr 2018 wird das Bahnangebot in der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee grösstenteils auf einen konsequenten Halbstundentakt ausgebaut. Bezüglich der ersten Teilergänzung 2018 steht noch offen, ob die S-Bahnen am Hauptbahnhof St.Gallen als Radial- oder als Durchmesserlinien geführt werden. Für den Freizeitverkehr ist es von zentraler Bedeutung, dass zur Vermeidung von Umsteigevorgängen in den Wegketten der Freizeitbesucher die S-Bahnen am Bahnhof St.Gallen durchgebunden werden.

> **Stärkung des Bahnhofs Winkeln als Regionalverkehrsknoten**

Das St.Galler Stadtquartier Winkeln ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete in der Region. Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013 und mit der entsprechenden ersten Teilergänzung 2018 wird der Bahnhof Winkeln bedeutend besser in das regionale Bahnnetz integriert. Für die Freizeitanlagen AFG/Shopping-Arena, Sportanlage Gründenmoos, Sportzentrum Herisau, Cinedome und Säntispark ist es im Sinne einer möglichst direkten und umsteigearmen Anbindung wünschenswert, dass einerseits auch die Interregio-Züge Zürich-St.Gallen künftig in Winkeln halten und dass andererseits die Buslinie 158, welche bereits heute die Verbindung zwischen dem Bahnhof Winkeln und den erwähnten Freizeitanlagen sicherstellt, im 15-Minuten-Takt verkehrt. Mit dieser Massnahme können auch alle Bahnanschlüsse vom Bahnhof Winkeln zu den Freizeitanlagen gewährleistet werden.

> **Beschleunigung der städtischen Linie 7 (St.Gallen)**

Die Freizeitanlagen Cinedome, Sportanlage Gründenmoos und Säntispark sind mit der städtischen Linie 7 erschlossen. Für eine bessere Anbindung der Freizeitanlagen an den Hauptbahnhof St.Gallen soll die Linie 7 durch Reduktion der Anzahl Haltestellen beschleunigt werden. Die örtliche Erschliessung der wegfallenden Haltestellen soll mit der Linie 151 sichergestellt werden.

Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr

> Taktverdichtung der Linie 158 zu 15-Min-Takt

Die Linie 158 Herisau-Winkeln-Abtwil verkehrt heute in einem Halbstundentakt. Für eine bessere lokale öV-Anbindung der Freizeitanlagen Sportzentrum Herisau, AFG/Shopping-Arena, Sportanlage Gründenmoos, Cinedome und Säntispark und zur Sicherstellung der Anschlussqualität am Bahnhof Winkeln soll die Linie 158 künftig in einem Viertelstundentakt verkehren.

Busführung im Strassenverkehr

> Eigentrassierung des St.Galler Busnetzes

Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kommt es im St.Galler Busnetz zu Verspätungen infolge des hohen Verkehrsaufkommens in der Innenstadt. Eine Eigentrassierung des Busnetzes wird bereits länger in der Agglomeration thematisiert und ist auch Bestandteil des hiesigen Agglomerationsprogramms. Auch aus Sicht Freizeitverkehr ist eine Eigentrassierung und somit ein störungsfreier Betrieb des örtlichen öV-Netzes wünschenswert.

7.2 Allgemeiner Handlungsbedarf Veloverkehr

Velonetzplanung

> Touristisches Netz auf Schwachstellen überprüfen

Die Freizeitanlagen ausserhalb der Agglomeration (Schaukäserei, Säntisbahn, Kronbergbahn und Bergbahn Ebenalp), welche mit der Schwachstellenanalyse rLV nicht untersucht wurden, sind an das touristische Velo- und/oder Mountainbikenetz von Schweiz Mobil angebunden. Dieses touristische Netz muss mit dem Fokus 'Zugang zu den Freizeitanlagen' auf Schwachstellen untersucht werden.

> Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern

Bei Freizeitanlagen mit einer lokalen Ausstrahlung ist die vertiefte Betrachtung des lokalen Velonetzes zentral. Im Unterschied zum kantonalen und regionalen Netz wurde das lokale Netz im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach nur punktuell auf Schwachstellen untersucht. Dieser Arbeitsschritt muss insbesondere in Bezug auf Freizeitanlagen mit einer lokalen Ausstrahlung verfeinert werden.

Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

> Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17

Für die regionale Veloerschliessung im Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau soll ein Freizeitveloweg mit erhöhten Ansprüchen an die Sicherheit und an die Attraktivität konzipiert werden. Dabei müssen zur Ausgestaltung die Ziele aus dem Anforderungsprofil berücksichtigt werden → [vgl. Kapitel 5.2 Anforderungsprofil Veloverkehr]. Für eine optimale Erreichbarkeit der Freizeitanlagen soll sich die Linienführung des Freizeitvelowegs an die Achsen A05, A14 und A17 aus dem Strukturmodell der Schwachstellenanalyse rLV halten → [Schwachstellenanalyse rLV]. Sämtliche Schwachstellen (inklusive Neubauprojekte) auf dieser Freizeitroute sind zu beheben.

> Freizeitveloweg Bodensee auf der Achse A02

Der Bodenseeradweg zwischen Arbon und Rheineck ist bereits heute eine stark frequentierte Veloachse (Achse 02 aus dem Strukturmodell Schwachstellenanalyse rLV) und die am meisten befahrene Schweiz-Mobil-Route in der Schweiz. Zur Förderung des regionalen bzw. internationalen Veloverkehrs sollen die in der Schwachstellenanalyse rLV erhobenen Defizite behoben werden.

Zugänge Freizeitanlagen Veloverkehr

> **Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage**

Freizeitanlagen sind wichtige Ziele im regionalen Velonetz. Zur Sicherstellung der Zielwegführung sollten die Freizeitanlagen ab dem übergeordneten Velonetz signalisiert sein. Auf die Signalisation des Rückwegs von den Freizeitanlagen zur übergeordneten Route kann hingegen verzichtet werden. Mögliche Positionen für die Beschilderungen werden in den Datenblättern im Handlungsbedarf dokumentiert.

Bike-Sharing / E-Bikes

> **Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten**

Die Einführung eines Bike-Sharing-Netzes ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach → [Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach]. Für Freizeitanlagen ist ein Bike-Sharing-Netz insbesondere hinsichtlich der kombinierten Anreise öV/Velo interessant (A-A Modus; Ausleihe und Rückgabe am Ausgangsstandort). Aus diesem Grund sollten Bike-Sharing-Stationen nicht primär bei den Freizeitanlagen selbst, sondern bei den nächstgelegenen öV-Knoten geplant werden. Aus Sicht der Freizeitanlagen in der Region sind Bike-Sharing-Stationen primär an den Bahnknoten St.Gallen, Gossau, Arbon, Rorschach und an den Bahnhöfen Rorschach Stadt und Hafen sowie auf dem Gelände der Seepromenade Arbon zu konzipieren. Die Standorte Bahnhof Winkeln und Herisau sollten ebenfalls auf ihr Potenzial überprüft werden. Da vom Bahnhof Gossau zum Walter Zoo einige Höhenmeter überwunden werden müssen, sollte an diesem Standort primär E-Bikes angeboten werden.

Ein Netz an E-Bike-Stationen ist im Speziellen auch für die Freizeitanlagen im Appenzellerland wünschenswert. Analog zur bestehenden E-Bike-Vermietung der Appenzelnerbahnen in Appenzell, müssen weitere Standorte an den Bahnhöfen Urnäsch, Waserauen und Herisau geprüft werden.

8. Reflexion der Studie / Potenzial Handlungsbedarf

8.1 Nutzen der Studie

Nutzen für Bund (ARE)

Mit der vorliegenden Studie werden die Fallanalysen und die Empfehlungen aus dem Forschungsbericht SVI 2004/079 → *[Grundlagenstudie]* am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee in einer praktischen Anwendung überprüft und reflektiert. Die Grundlagenstudie des SVI's gibt mit den erwähnten Fallanalysen und Empfehlungen eine gesamtschweizerische Übersicht über die grundsätzlichen verkehrlichen Problemstellungen von verkehrsintensiven Freizeitanlagen. Für die vorliegende Studie waren diese Erkenntnisse für eine zielgerichtete Erarbeitung der Charakterisierung, des Anforderungsprofils und des Handlungsbedarfs richtungweisend. Das aufgezeigte Vorgehen aus der Grundlagenstudie wurde als Basis zur Projekterarbeitung übernommen und unter Berücksichtigung der regionalen Betrachtung verfeinert.

Dem Bund (ARE) steht nun eine Vorgehensstruktur zur Verfügung, die in der Bearbeitungstiefe der regionalen, flächendeckenden Betrachtung gerecht wird. Der umfassend dokumentierte Arbeitsprozess kann nun auf weitere Regionen adaptiert werden.

Nutzen für Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

Der detailliert formulierte Handlungsbedarf gibt der Region einen umfassenden Überblick über Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung und des Mobilitätsmanagements der Freizeitanlagen. Speziell in den Bereichen Abend- und Wochenendangebot öV, regionale Veloverkehrsanbindung, lokale Velo- und Fussverkehrsanbindung, Parksuchverkehr und Mobilitätsmanagement konnten neue Themenfelder lanciert werden, welche in diesem Kontext noch nie behandelt wurden. In anderen Bereichen wurden bereits bekannte Defizite und Problemstellungen bestätigt und dessen Bedeutung aus Sicht Freizeitverkehr hervorgehoben. Beispielfähig ist dabei das Einrichten einer ganztägigen S-Bus-Verbindung St.Gallen – Arbon zu erwähnen, welche insbesondere aus Sicht Freizeitverkehr wünschenswert wäre.

Mit dem Teil 'Mobilitätsmanagement' hat die Region nun eine Grundlage um ihren Auftrag aus dem Agglomerationsprogramm für ein aktives Mobilitätsmanagement im Bereich Freizeitverkehr zielgerichtet anzugehen.

Nutzen für Behörden in der Region

Im weiteren Vorgehen wird die Region die Zuständigkeit des jeweiligen Handlungsbedarfs klären und wo nötig die notwendigen Schritte zur Umsetzung des beschriebenen Handlungsbedarfs einleiten. Die zuständigen Behörden und Institutionen (z.B. öV-Ämter der Kantone SG, TG, AR) erhalten mit dem Handlungsbedarf einen Überblick über die aus Sicht Freizeitanlagen wichtigen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Nutzen für Anlagebetreiber

Die Anlagenbetreiber erhalten mit dem Teil 'Mobilitätsmanagement' eine umfassende Zusammenstellung der möglichen und notwendigen Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ihrer Besucher und Besucherinnen. Diese Zusammenstellung bildet die Basis für weitere Gespräche zwischen den Betreibern und der Region, die im Rahmen ihres Auftrags aus dem Agglomerationsprogramm ein aktives Mobilitätsmanagement im Bereich Freizeitverkehr verfolgen will.

8.2 Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Verkehrerschliessung'

Ziel der Studie ist in erster Linie die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Besucher und Besucherinnen zugunsten des Umweltverbunds (öV + LV) und die Gewährleistung einer attraktiven und sicheren Verkehrerschliessung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen. Da im Vorfeld der Studie keine Befragungen zum Verkehrsverhalten durchgeführt wurden, kann das Potenzial des definierten Handlungsbedarfs nicht quantifiziert werden und wird somit nach qualitativen Merkmalen beurteilt.

Allgemein kann angenommen werden, dass der öV-Anteil im Modal-Split, mit einem dichten und umsteigearmen Angebot des öV's zu den Besucherspitzenzeiten, positiv beeinflusst wird. Somit wird den Bestrebungen zum Ausbau des Abend- und Wochenendangebots und zur Schaffung von umsteigearmen Wegketten das grösste Potenzial im öffentlichen Verkehr attestiert.

Bei Freizeitanlagen, die zusätzlich zu ihrem regionalen oder überregionalen Einzugsgebiet auch eine hohe lokale Bedeutung aufweisen (z.B. Gründenmoos, Seepromenaden Arbon und Rorschach), kann dem Handlungsbedarf im Bereich der lokalen Veloverkehrerschliessung ein hohes Potenzial zugesprochen werden. Das Potenzial der regionalen Veloverkehrsanbindung ist zum heutigen Zeitpunkt kaum abschätzbar und ist in hohem Masse von politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen abhängig.

Auch für den Handlungsbedarf im Fussverkehr ist eine Potenzialabschätzung kaum möglich. Da sich der Handlungsbedarf im Fussverkehr auf Massnahmen im Bereich der Verknüpfung öV-Haltestellen/Parkierung und Freizeitanlage konzentriert, haben die vorgeschlagenen Massnahmen gegenüber den weiteren Verkehrsarten tendenziell eine ergänzende Funktion.

Der Handlungsbedarf im Bereich Strassenverkehrsmanagement und Parkierungsanlagen muss zwingend ganzheitlich betrachtet werden. Bestrebungen zur Unterbindung von Parksuchverkehr und Fremdparkierung sowie zur Erhöhung (oder Einführung) der Parkplatzbewirtschaftung, sind immer unter Einbezug des Anlageumfelds vorzunehmen und dürfen nie isoliert betrachtet werden. Ist diese Voraussetzung gegeben, so kann solchen Massnahmen, insbesondere an integrierter Lage (Innenstadt St.Gallen und St.Gallen Winkeln), ein sehr hohes Potenzial zugesprochen werden.

8.3 Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Mobilitätsmanagement'

Die Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement aus dem Forschungsauftrag SVI sind sehr komplett. Im Rahmen dieser Arbeit wurden diese Empfehlungen einzeln ergänzt (siehe Kapitel 5.5 Anforderungsprofil Mobilitätsmanagement).

Eine wesentliche Ergänzung der Empfehlungen beruht auf der Tatsache, dass ein Grossteil der verkehrintensiven Freizeitanlagen in der Region einen bedeutenden touristischen Charakter hat. Daher sind die Destinationen ebenfalls wichtige Akteure im Verbreiten von Informationen und im Gestalten von Angeboten wie Kombiticket für die Besucher. Zudem sind es gerade die Destinationen, neben den Transportunternehmen wie zum Beispiel Thurbo, Postauto, SOB, etc., die sehr häufig attraktives Informationsmaterial zum Langsamverkehr (z.B. Velo- und Wanderkarten) anbieten. Dazu kommt, dass der Tourist nicht klassisch aus dem Ausland kommen muss, sondern auch ein Besucher aus der Region oder der Schweiz sein kann und sich über die Tourismuswebseite informiert, was man in der Region machen kann. Vor allem dann, wenn dieser mehrere Tage in die Region kommt und weitere Attraktionen besuchen möchte. Darum ist es wichtig, dass die Destinationen ebenfalls saubere Informationen von den Freizeitanlagen haben oder auf die guten Informationen der Freizeitanlage verweisen können. Umgekehrt kann aber auch die Freizeitanlage auf die guten Freizeitinformationen der Destinationen, der Transportunternehmen, etc., verweisen (wie das zum Beispiel die Schaukäserei Stein macht). Die Destinationen sind ebenfalls ein wichtiger Partner, wenn es darum geht interessante Angebote für den Besucher auszuarbeiten und zu vertreiben zum Beispiel in Form von Kombi-Tickets. Wichtige Verbreiter von Freizeitinformation und -angeboten können zum Beispiel auch Migros und Coop sein.

Bezüglich des Handlungsbedarfs im Mobilitätsmanagement hat sich herausgestellt, dass bei den Freizeitanlagen zwar schon einiges vorhanden ist, dass aber das Potential bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist.

Die Informationen können bei den meisten Freizeitanlagen optimiert und ergänzt werden, vor allem für die Anreise mit dem Langsamverkehr. Potential besteht auch in der Gestaltung von interessanten Angeboten für den Besucher der Freizeitanlage, sei dies in Form von Kombitickets oder von speziellen Aktionen, die im Zusammenhang mit Mobilität und der Sensibilisierung für eine nachhaltige Mobilität stehen. Das RailAway Angebot, für welches das Kosten-/Nutzenverhältnis für die meisten Freizeitanlagen nicht gegeben ist (ausser bei grossen temporären Veranstaltungen), ist grundsätzlich für mittelgrosse Freizeitanlagen zu hinterfragen und allenfalls anzupassen. Die Parkplatzbewirtschaftung ist bei einigen Anlagen nicht vorhanden. Die zeitliche Differenzierung der Gebühren in nachfragestarken Zeiten gibt es nur bei Wenigen. Die Bewirtschaftung der Parkplätze ist unumstritten. Der Nutzen der Parkplatzbewirtschaftung kann insbesondere darin liegen, dass mit den Einnahmen die Angebote im ÖV oder LV sowie andere Dienstleistungen der Freizeitanlage verbessert werden können. Es ist davon auszugehen, dass die Parkgebühren der Freizeitanlagen zu tief sind um eine effektive Wirkung in der Lenkung des Verkehrsverhaltens zu erreichen. Die Erhöhung der Parkgebühren hat durchaus Potential.. Die Parkplatzbewirtschaftung muss auf jeden Fall über einen grösseren Perimeter mit anderen Freizeitanlagen und den umliegenden Quartieren sowie in der Kombination mit anderen Massnahmen(-pakete) (z.B. Parkplatzverfügbarkeit und gute Angebote in ÖV und LV) angegangen werden.

8.4 Vergleich Potenzial Handlungsbedarf Verkehrsplanung und Raumplanung

Die vorliegende Studie befasst sich ausschliesslich mit der Verkehrserschliessung und dem Mobilitätsmanagement von bereits bestehenden Freizeitanlagen. Dies im Unterschied zur Grundlagenstudie, welche sich auch mit planungsrechtlichen Themen wie Standortwahl, Richtplanung und Baubewilligungsverfahren auseinandersetzt → *[Grundlagenstudie]*.

Aus der Grundlagenstudie geht hervor, dass Anlagen an einer zentralen, integrierten und mit dem öV gut erschlossenen Lage tendenziell einen niedrigen MIV-Anteil vorweisen → *[Grundlagenstudie, S.128]*. In der vorliegenden Studie wurden keine Befragungen zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Trotzdem konnte anhand von einigen Besucherstatistiken und insbesondere anhand von subjektiven Beurteilungen der Anlagebetreiber diese Tendenz bestätigt werden.

Aus diesem Grund muss der Standortwahl von verkehrsintensiven Freizeitanlagen und somit den planungsrechtlichen Bestimmungen, im Vergleich zu verkehrsplanerischen Massnahmen, ein eindeutig grösseres Potenzial zugesprochen werden.

Bezüglich der Standortwahl von neuen Freizeitanlagen ist zu erwähnen, dass der Kanton St.Gallen eine sehr zeitgemässe und zielgerichtete Regelung kennt. Mit der kantonalen Richtplananpassung 2011 sind publikumsintensive Einrichtungen - verkehrsintensive Freizeitanlagen eingeschlossen - grundsätzlich nur noch an vordefinierten 'Positivstandorten' möglich → *[Richtplananpassung 11]*. Diese Positivstandorte befinden sich stets in Zentrumsnähe, sind sehr gut mit dem öV erschlossen und können gut an das Langsamverkehrsnetz angebunden werden. Dem Kanton Thurgau und beiden Halbkantonen Appenzell wird empfohlen, eine ähnliche Regelung in ihre Richtplanung aufzunehmen.

9. Weiteres Vorgehen

Der Impuls zur Umsetzung des Handlungsbedarfs wird durch die Region im Anschluss an die Studie erfolgen. Die Zuständigkeit für den einzelnen Handlungsbedarf (Behörden, Anlagebetreiber, Institutionen) wird im Verlauf des ersten Umsetzungsschritts seitens der Region geklärt.

Die Resultate im Mobilitätsmanagement, vor allem die Datenblätter zu den einzelnen Freizeitanlagen, dienen der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee, im Rahmen des Auftrags aus dem Agglomerationsprogramm, als Basis für ein aktives Mobilitätsmanagement im Freizeitverkehr. Nach Abschluss der Arbeit wird die Region das Gespräch mit den Betreibern der Freizeitanlagen suchen und diese aktiv in der Umsetzung des Handlungsbedarfes Mobilitätsmanagement begleiten (ähnlich wie das bereits im betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Region erfolgt). Idealerweise wird der Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement den Freizeitanlagen so aufbereitet, dass die Anlagebetreiber gute Vorlagen und Beispiele haben, woran sie sich orientieren oder diese gleich nutzen können.

10. Quellenregister

<i>[Grundlagenstudie]</i>	Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen, Forschungsauftrag SVI 2004/079 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), ASTRA/ARE, Oktober 2010
<i>[Schwachstellenanalyse rLV]</i>	Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach, 2. Generation, 2010
<i>[Schwachstellenanalyse Fussverkehr]</i>	Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach, 2. Generation, 2012
<i>[Veloabstellanlagen]</i>	Erhebung der öffentlichen Veloabstellanlagen, Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach, 2. Generation, 2010
<i>[Raumtypisierung]</i>	Raumtypisierung ARE/BFS, 2003
<i>[Raumtypenkarte]</i>	Raumtypenkarte, ARE
<i>[Richtplananpassung 11]</i>	Kanton St.Gallen, Richtplan, Anpassung 11, 2011
<i>[Empfehlung Haltestellen]</i>	Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen, Empfehlungen zur Anordnung und Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, Entwurf, Amt für öffentlichen Verkehr St.Gallen, November 2012
<i>[Planung von Velorouten ASTRA]</i>	Planung von Velorouten, Freizeitrouten, ASTRA, 2008
<i>[Empfehlung Veloparkierung ASTRA]</i>	Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, ASTRA, 2008
<i>[Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach]</i>	Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach, 2. Generation, 2012
<i>[Leitfaden Fahrtenmodell]</i>	Leitfaden Fahrtenmodell, eine Planungshilfe, Stadt Zürich, Januar 2007
<i>[Berner Fahrleistungsmodell]</i>	Berner Fahrleistungsmodell, Grundlagen und Anwendung, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, 2005

Anhang

Beilage 1:	Listen Übersicht Handlungsbedarf	Seiten 72 - 75
Beilage 2:	Datenblätter	Seiten 76 - 179
	1 Olma-Messen St.Gallen	76
	2 Theater und Tonhalle St.Gallen	84
	3 Stiftsbezirk St.Gallen	92
	4 Abenteuerland Walter	100
	5 Schaukäserei Stein	108
	6 Athletikzentrum St.Gallen	116
	7 Sportanlage Gründenmoos St.Gallen	124
	8 Sportzentrum Herisau	132
	9 Seepromenade Rorschach	140
	10 Seepromenade Arbon	148
	11 Bergbahn Säntis	156
	12 Säntispark Abtwil	164
	13 AFG/Shopping Arena	172
	Keine Teilnahme am Projekt:	
	Cinedome Abtwil	
	Bergbahn Ebenalp	
	Bergbahn Kronberg	
	Bergbahn Hoher Kasten	

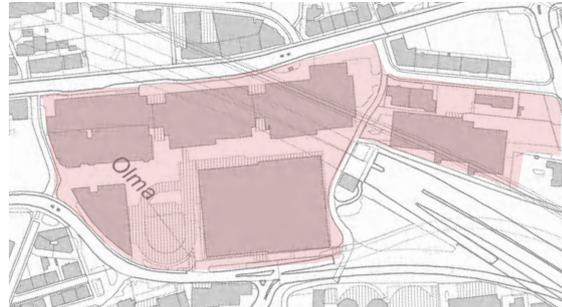
Olma Messen St.Gallen

1

Beschreibung der Freizeitanlage



Genossenschaft Olma Messen St.Gallen
Splügenstrasse 12
9008 St.Gallen



Olma Areal mit 8 Messe- und Kongresshallen

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1a: VE-Freizeit	Unterhaltung/Kultur	regional bis überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 800'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag keine Angabe	Max. Personenwege/Tag keine Angabe
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Besucherspitzenzeiten grosse Messen / Wochenende
Bemerkung: Keine Tageszahlen erhältlich		
Art Betriebszeit tageszeitlich gemischt	Betriebszeit variiert	

Standort / Umfeld der Anlage



Standort

Das Olma-Areal liegt in der Stadt St.Gallen zwischen dem Zentrum und dem Stadtteil St.Fiden. In der Umgebung befinden sich weitere Freizeitanlagen wie Casino, Theater, Museen, Athletik Zentrum und Kinos.

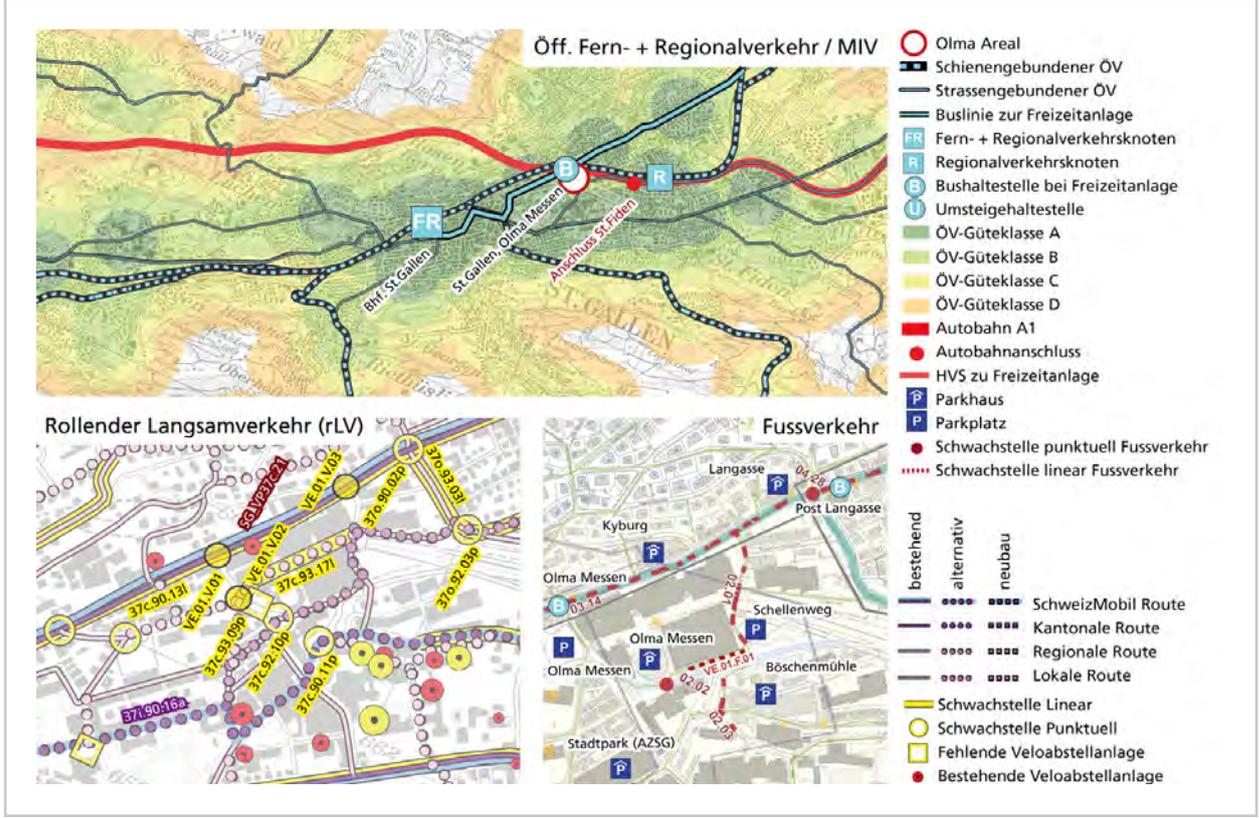


Zonierung/Strukturtyp

Das Olma-Areal liegt in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und ist modular aufgebaut. Angrenzend befinden sich Wohnzonen und Wohn- und Gewerbebezonen.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Mittlere bis hohe bauliche Dichte	Zentral	Wohnen, Arbeiten und Freizeit

Übersicht Verkehrserschliessung



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

Ankunft Bhf. St.Gallen → Trolleybuslinie Nr.3 (Reisezeit 5min) → Haltestelle Olma Messen
 Ankunft Bhf. St.Fiden → Fussweg 500m
 Ankunft Bhf. St.Gallen → Shuttlebus bei Grossanlässen (Reisezeit 5min) → Zusätzliche Haltestellen bei Anlage P+R-Parkplatz Breitfeld → Shuttlebus bei Grossanlässen (Reisezeit 10min) → Olma Messen
 Extrazüge an Olma → Ankunft Bahnhof St.Fiden → Fussweg 500m

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage
 Trolleybus

ÖV-Linen bei Anlage
 Trolleybus Nr.3 Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz Mo-Fr(7.5-Min-Takt) Sa(7.5-Min-Takt) So(15-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage
 Veloland-Routen 55 (St.Gallen-Kreuzlingen) und 75 (Arbon-Nesslau)
 Alternative Führung 37i.90.16a der Veloland-Routen 33 (Stein am Rhein-Rorschach) und 42 (St.Gallen-Appenzell)
 Kantonales-, regionales-, lokales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage
 Fehlende Signalisation „Olma Messen“ ab Veloland Routen

Signalisation Fussverkehr
 Teilweise fehlende Signalisation (Informationssäulen) im Fusswegnetz

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt St.Fiden → 0.9km bis Olma-Areal

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse B

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

keine

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Kurzer Fussweg, direkte Sichtbeziehung Haltestelle/Anlage, geschützte Querungshilfe vorhanden, hoher DTV

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Nicht behindertengerecht, teilweise nicht witterungsgeschützt

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein, mit Ausnahme der Extrakurse während der Olma

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Mangel an Parkfeldern

Anzahl Parkfelder

520 eigene Parkfelder

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Weitere Parkhäuser/-plätze im Zentrum von St.Gallen, blaue Zone

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
37c.90.13l	linear	Veloverkehrsanlage fehlt, Gefahr durch parkierte Fhz, Ausweichverkehr Trottoir
37c.93.17l	linear	Für Veloverkehr gesperrt, Fahrverbot Velo
37c.92.10p	punktuell	Schnelle Strassengeometrie, Querungshilfe fehlt, hohe Geschwindigkeiten MIV
37c.93.09p	punktuell	Abstellanlage fehlt, bestehende Abstellanlage an ungünstiger Lage mit mangelnder Kapazität
37o.90.02p	punktuell	Radverkehrsanlage und Abbiegehilfe fehlen, kritische Knotenkomplexität, DTV=14'000 (2008)
37o.93.03l	linear	Radverkehrsanlage fehlt teilweise, fehlende Abbiegehilfen, DTV=10'000 (2008)
37o.92.03p	punktuell	kritischer Knoten, Konflikt MIV/Velo beim einspuren Richtung Bahnhof, DTV=10'000 (2008)
37c.90.11p	punktuell	Querungshilfe fehlt, Radverkehrsführung unklar, hoher DTV, mangelnde Verkehrssicherheit
VE.01.V.1 - 3	punktuell	Radverkehrsführung unklar, fehlende Abbiegehilfen

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP37c.21	19	ungedeckt	Zufahrt mangelhaft, kein Parkiersystem, keine Bedachung, geringe Belegung

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
02.01	linear	Bei Messebetrieb Konflikt mit Anlieferung/Parkierung, LenkerIn erwartet kein Fussverkehr
02.02	punktuell	Fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit
02.03	linear	Fehlende, ungenügende Signalisation
03.14	linear	Unfälle mit Fussverkehrbeteiligung, schmale Mittelinseln, unattraktiver Vorplatzbereich Olma
VE.01.F.01	linear	Fehlende Soziale Sicherheit, nicht ausreichend beleuchtet

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Homepage, den Broschüren und dem mobilen OLMA Messeguide findet man Informationen über die Anreise mit dem ÖV, zu Fuss und mit dem Auto; Informationen zur P&R Anlage Breitfeld an der OLMA, zu den Parkmöglichkeiten & Parkgebühren, zum RailAway Angebot sowie zum ermässigten Eintritt mit GA. Bei der OLMA wird empfohlen mit dem ÖV anzureisen. Es besteht die Möglichkeit direkt auf die Online-Fahrpläne der SBB und der VBSG zuzugreifen. Bei Grossanlässen werden Informationen über die Strassen- und Parksituation auch über das Radio verbreitet.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

Die Webseite von St.Gallen Bodensee Tourismus verlinkt auf Olma Messen und Congress Events St.Gallen. AR Tourismus verlinkt lediglich auf Congress Events St.Gallen.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Die Messen sind bei Anfahrt mit Auto auf der Autobahn gut signalisiert. An der Olma ist die P&R Anlage Breitfeld gut signalisiert. Der Weg für die ÖV Reisenden ab Hauptbahnhof und Bahnhof St.Gallen Fiden ist ebenfalls signalisiert.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Vor Ort wird an unterschiedlichen Orten mit aufgehängten Fahrplänen über die Abreise mit dem ÖV informiert, in der Olma-Broschüre sind Fahrpläne enthalten. Die Informationsstellen können ebenfalls Auskunft geben. Die Haltestelle Olma-Messen, welche sich vor dem Messegelände befindet, verfügt über einen elektronischen Echtzeitfahrplan.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Das RailAway Angebot an der OLMA/OFFA wird über Facebook kommuniziert.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

Die OFFA hat ebenfalls Ausstellungen zum Thema Mobilität & Gesundheit. Die Ferienmesse hat Aussteller die sich mit Wander- und Veloferien präsentieren.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

An den Messen OLMA, OFFA und Tier & Technik gibt es RailAway Angebote. Für Congress Events St.Gallen gibt es keine RailAway-Angebote (Besucher der Kongresse sind für RailAway-Angebote in ihrer Anzahl zu klein und in ihrem Mobilitätsverhalten zu individuell).

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Keine speziellen Aktionen

Nutzung von Kundenurteilen

Teilweise Mobilitätsumfragen bei den Messen, auch vereinzelte Rückmeldungen unabhängig von einer Umfrage.

Parkplatzbewirtschaftung

Olma Parkhaus: Mo-So 24h: 1.Stunde 2.-, jede weitere Stunde 1.- (keine zeitliche Differenzierung); Athletik Zentrum: Sondertarif während Messen: 0 - 1 Std.: CHF 2.40, ab 2 Std.: CHF 1.20 / pro 30 Min. Spelteriniplatz ist während Olma und Offa geschlossen, sonst 07.00 - 22.00 Uhr, CHF 1.00 / Std., ab 7. Std.: CHF 5.00 / Std. 22.00 - 07.00 Uhr: gratis, Olmaplatz während der Olma geschlossen, sonst 1. Std.: CHF 2.00 / danach: CHF 1.00 / Std. 1.00 / Std.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Grundsätzlich ist das Angebot an den Olma Messen St.Gallen sehr vielseitig. Anstrengungen Besucherspitzen zu glätten sind schwierig. Vereinzelt werden an den grossen Messen Aktionen durchgeführt, welche die Wochenenden entlasten sollen. An der OFFA und OLMA gibt es neben den Tageskarten auch Abendkarten.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Abstimmung nicht nötig da Takt der Buslinien dicht ist und da der Messebetrieb nicht auf Fixzeiten angewiesen ist.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Andreas Hotz (Sicherheit & Logistik), Pascal Schaufelbuehl (Marketing)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr	Zuständigkeit
<p>Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung</p> <ul style="list-style-type: none"> > Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Angebotsausbau S-Bus 201 St.Gallen-Arbon, Halt Athletik Zentrum/Olma, Theater, Schloss Gemäss aktueller Planung der zuständigen Behörden steht noch offen, ob und in welcher Taktichte die heutige HVZ-Schnellbuslinie 201 ganztägig verkehren soll. Besonders aus Sicht Freizeitverkehr wäre ein integraler Halbstundentakt Mo-So wünschenswert. Mit Halt bei der Haltestelle Athletik Zentrum könnte die Stadt Arbon umsteigefrei an die Olma-Messen angebunden werden. <p>Busführung im Strassenverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Eigentrossierung des St.Galler Busnetzes → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Bewältigung Besucherspitzen</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bedarfsgerechter Shuttlebusbetrieb zur Bewältigung von Besucherspitzen Da das öV-Angebot am Bahnhof St.Fiden im Rahmen der Einführung der S-Bahn St.Gallen ausgebaut wird, muss geprüft werden, ob für grössere Messen ein Shuttle vom Hauptbahnhof über das Messege- lände nach St.Fiden eingeführt werden kann. <p>Ausstattung öV-Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> > Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen Ein behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen ist zwingend anzustreben. Teilweise sind die Haltestellen auch mit einem Witterungsschutz zu ergänzen. 	

Veloverkehr	Zuständigkeit
<p>Regionales Freizeitnetz Veloverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17 → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Zugänge Freizeitanlage Veloverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage Signalisation ab Knoten Steinacher-/Lindenstrasse → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> > Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von 9 Schwachstellen im Umfeld Messege- lände → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i> 	

<p>> Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 3, im Vergleich zur Schwachstellenanalyse rLV, zusätzlichen Schwachstellen → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschreibung → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p> <p>Nebst der Verbesserung der bestehenden Veloparkierung müssen für die Olma-Messen mehrere neue Veloabstellanlagen an den Zugängen zum Messeareal konzipiert werden (dezentrale Anordnung).</p> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <p>> Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten → vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</p>	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fussverkehr</p> <p>> Öffentlicher Zugang Freizeitanlage sicherstellen Das heute ausserhalb des Messebetriebs geschlossene Areal soll für den Velo- und Fussverkehr geöffnet werden.</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von 4 Schwachstellen im Umfeld der Anlage → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von einer zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstelle → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen</p> <p>> Signalisation und Orientierungshilfen auf dem Areal Zur Orientierung auf dem Messeareal sind heute gut lesbare und allgemein hilfreiche Informationssäulen angeordnet. Diese Informationssäulen fehlen bei der Autobahnüberführung Schellenweg und an der Splügenstrasse (Zugang vom Bahnhof St.Fiden).</p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Parksuchverkehr unterbinden Problem ist erkannt und seitens Anlagetreiber bestätigt. Mit den bekannten Rahmenbedingungen / komplexen Abhängigkeiten können im Rahmen dieser Arbeit keine Massnahmen vorgeschlagen werden.</p> <p>> Fremdparkierung unterbinden Problem ist erkannt und seitens Anlagetreiber bestätigt. Mit den bekannten Rahmenbedingungen kann in dieser Arbeit kein auf den Messebetrieb massgeschneidertes Parkierungskonzept ausgearbeitet werden.</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf den Veloplan der Stadt St.Gallen oder Schweizmobil. Abstellmöglichkeiten für Velos auf dem OLMA Geländeplan gleich wie Autoparkplätze aufzeigen.

Informationen Auto: Hinweis auf Mobility, Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren.

Informationen allgemein: Bei allen Messen und Congress einheitliche Basisinformationen über die Anreise platzieren, Priorität der Informationen auf ÖV & LV setzen.

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand).

Hinweis auf Routenplaner fürs Auto und Fahrrad integrieren. Verweis auf VBSG Fahrplan App (Wemlin). Der mobile Messeguide könnte ebenfalls Informationen zur An- und Abreise beinhalten (z.B. Fahrplan). Hinweis auf das App Oschte oder search.ch App. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr (wird zum Teil bereits gemacht). Hinweis auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen (wird zum Teil bereits gemacht). Aufzeigen der Parkgebühren und Hinweis auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen (Verweis auf das St.Galler Parkleitsystem). Bei schlechter Verfügbarkeit Verkehrsmittelalternativen empfehlen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen von OLMA Messen. Auf-führung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus und OLMA Messen Webseite.

> Evt. Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Freizeitanlage in Fussgänger- und Veloleitsystem sowie in die Signalisation Strassenverkehr integrieren

OLMA Messen in das Fussgänger- und Veloleitsystem aufnehmen (ab Hauptbahnhof, Marktplatz, St.Fiden)

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park & Ride

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren (z.B. Fahrpläne in Papierformat bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplänechtzeiten)

> Kundenshalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

> Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)

Informationen über Newsletter oder social media wie z.B. www.facebook.com

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

> Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Appenzeller Bahnen oder mit Postauto für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV (an der OLMA & OFFA gibt es bereits RailAway Kombi Tix)
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung** z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen** (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Aufzeigen der Parkgebühren und Hinweis auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen (Verweis auf das St.Galler Parkleitsystem). Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren könnten andere Mobilitätsangebote finanziert werden.
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

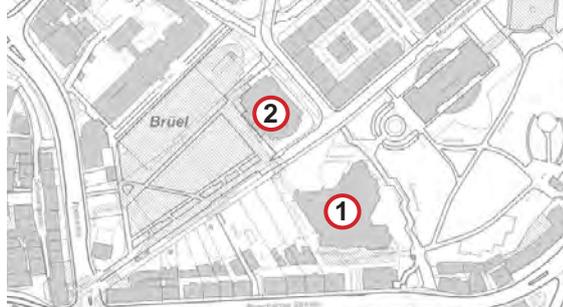
Theater und Tonhalle St.Gallen

2

Beschreibung der Freizeitanlage



Theater St.Gallen
Museumsstrasse 2 / 24
9000 St.Gallen



Theater St.Gallen (1)

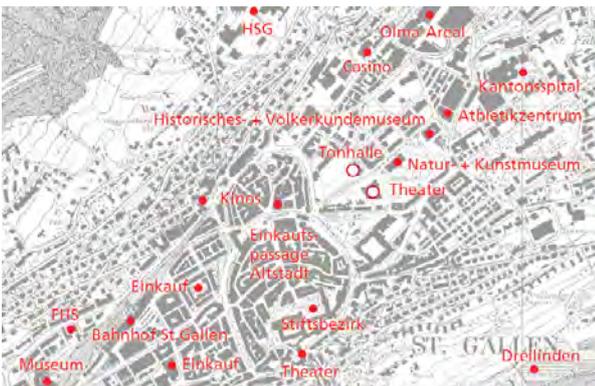
Tonhalle St.Gallen (2)

Tonhalle St.Gallen
Museumsstrasse 25
9000 St.Gallen

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp VE1a: VE-Freizeit	Funktionelle Ausprägung Unterhaltung/Kultur	Einzugsgebiet der Anlage regional
Durchschnitt Besucher/Jahr 130'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag über 1'000 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 4'000 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Besucherspitzenzeiten Fr-, Sa-Abend / So Nachmittag
Bemerkung:		
Art Betriebszeit tageszeitlich gemischt Betriebszeit variiert		

Standort / Umfeld der Anlage



Zonierung/Strukturtyp

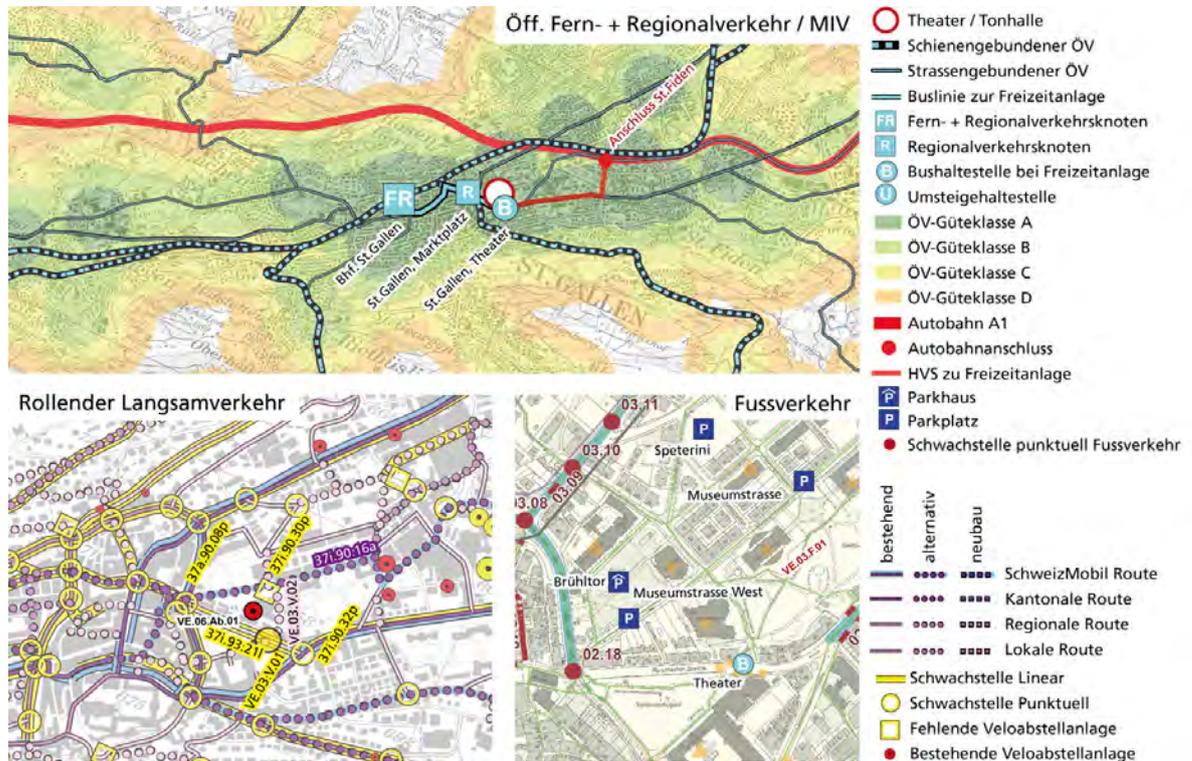
Das Theater und die Tonhalle St.Gallen befinden sich in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und sind Einzelrichtungen. Unmittelbar angrenzend befindet sich eine Grünzone (Stadtspark).

Standort

Das Theater und die Tonhalle St.Gallen befinden sich im Museumsquartier. In der Umgebung befinden sich weitere Freizeitanlagen wie Casino, Olma-Areal, Stiftsbezirk und Athletik Zentrum. Auch die vergleichsweise weniger stark frequentierten Museen (Natur-, Kunst-, Historisches- und Völkerkundemuseum) liegen an der Museumstrasse.

Bauliche Dichte Umfeld Stadtspark / hohe bauliche Dichte	Zentralität der Anlage Zentral	Siedlungsintegration Wohnen, Arbeiten und Freizeit
--	--	--

Übersicht Verkehrserschliessung



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

Ankunft Bhf. St.Gallen → 15 Minuten Fussweg zu Theater und Tonhalle

Ankunft Bhf. St.Gallen → Stadtbuslinien Nr. 1,4+7 (Reisezeit 4min) → Haltestelle Theater

Ankunft Marktplatz mit S12 → 5 Minuten Fussweg zu Theater und Tonhalle

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regionalbus / Trolleybus / Stadtbus

ÖV-Linien bei Anlage

Stadtbuslinien	Nr. 1/7	Bhf. St.Gallen - Stephanshorn/Gallusmarkt	Mo-So(Min. 15-Min-Takt)
Stadtbuslinie	Nr. 4	Bhf. St.Gallen - Güggeien	Mo-So(20-Min-Takt) Mo-Sa(Tagsüber 12-Min-Takt)
Regionalbuslinien	Nr. 210/211	Bhf. St.Gallen - Steinach	Mo-Fr(30-Min-Takt) Sa/So(60-Min-Takt)
Regionalbuslinien	Nr. 121/242	Bhf. St.Gallen - Heiden/Rorschach	Mo-Fr(60-Min-Takt-) Abends/Sa/So(60-Min-Takt)
Regionalbuslinie	Nr. 120	Bhf. St.Gallen - Heiden	Mo-Sa(30-Min-Takt) Abends/So(60-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Veloland-Routen 55 (St.Gallen-Kreuzlingen) und 75 (Arbon-Nesslau)

Alternative Linienführung 37i.90.16a der Veloland-Routen 33 und 42

Wanderland-Route 4 (Konstanz-Genf) / Wanderland Gallusweg (Arbon-St.Gallen Stiftsbezirk)

Kantonales-, regionales-, lokales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Fehlende Signalisation „Theater“ ab Veloland Routen

Signalisation Fussverkehr

Unzureichende Signalisation ab Hauptbahnhof, Altstadt und Haltestelle Theater

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt St.Fiden → 1.5km bis Theater St.Gallen

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse A

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Bei lang andauernden Vorstellung an den Abenden würden die Besucher teilweise ihre letzte öV-Verbindung verpassen.

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Haltestelle Theater: unzureichend signalisiert, geringe soz. Sicherheit Hauptbahnhof: unzureichend signalisiert

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Haltestelle Theater: nicht behindertengerecht

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Anzahl Parkfelder

110 in Parkhaus Brühltor, ca. 50 Museumstrasse

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Parkhäuser im Zentrum von St.Gallen, blaue Zone

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
37a.90.08p	punktuell	Fehlende Radverkehrsanlage/Querungshilfen, keine LSA Anmeldeschleufe, Koexistenz LV
37i.93.21l	linear	Radverkehrsanlage fehlt teilweise, hoher DTV, mangelnde Verkehrssicherheit
37i.90.30p	punktuell	Fehlende Veloabstellanlage, wilde Veloparkierung
37i.90.32p	punktuell	Radstreifen teilw. <1.0m, Abbiegehilfe fehlt, hoher DTV, Konflikt mit ÖV
VE.03.V.01	punktuell	Fehlende Querung-/Abbiegehilfen, unübersichtliche Knotensituation, keine Signalisation
VE.03.V.02	alternative	Neue lokale alternative Linienführung zur Erschliessung des Theaters und der Tonhalle

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
VE.03.Ab.01	20	gedeckt	Veloabstellanlage ist privat (Angestellte Museum), schwierig zugänglich, ungenügendes System (Lenkerhalterung)

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
02.18	punktuell	Unzureichende Signalisation der Unterführung, geringe soziale Sicherheit

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Webseite von Theater, Tonhalle, Lok und Festspiele sind Informationen zur Anreise mit Auto, Parkierung (inkl. PLS St.Gallen), ÖV und zu Fuss. Verlinkung zu SBB Fahrplan, Postauto, VBSG, Lageplan oder Google Maps. Auch telefonische Auskünfte v.a. älteres Publikum. Im monatlichen Magazin sind keine Anreiseinformationen, aber Hinweis, dass das Theater- und Konzertticket für den St.Galler Bus inkl. ist.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

Keine Anreiseinformationen auf SGBT. Verlinkung auf Karte ist falsch. Ein Link auf die Webseite von Tonhalle und Theater ist vorhanden. In der ausführlichen Broschüre des SGBT sind Informationen zu Bus und Parkleitsystem sowie zum Ostwindplan zu finden. Auf der Stadtkarte sind neben den Sehenswürdigkeiten (Theater, Tonhalle, Lok) die Parkplätze integriert. Der SGBT Tourismus verteilt auch die Velokarte der Stadt St.Gallen. Hinweis auf das Freizeital und Tourismus sowie Mobilität-App Oschte. Keine Infos zu Theater und Tonhalle auf AI und AR Tourismus. Bei den Festspielen informiert die Stadttheater Webseite auch über Erlebnisse, die man zu Fuss, mit Bahn und Auto am See und im Appenzellerland machen kann. Verlinkung auf SGBT Webseite.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Bei der Lok kommt oft die Rückmeldung, dass die Signalisation sehr schlecht ist ab Bahnhof. Man findet auch die Veloabstellanlagen nicht. Beim Stadttheater ist die Signalisation ab Haltestelle Stadttheater ebenfalls schlecht (keine Signalisation beim Fussgänger).

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Keine Informationen vor Ort. Screen ist vorhanden und wäre möglich zu bespielen. Der Kundenschalter hat nach den Vorstellungen geschlossen und kann darum auch keine Auskunft mehr geben zur Rückreise.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Newsletter vorhanden. Geht vor allem an Stammkunden.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

St.Galler Bus ist im Theater- und Konzertticket inbegriffen. RailAway Ticket hatte man für 2 Jahre an den Festspielen. Ist aber zu teuer. Kann man sich nicht leisten. Heute sucht man mehr die Zusammenarbeit mit Turbo (auch Werbung in den Zügen und Broschüren). Bessere Kooperation mit dem Tourismus wäre gewünscht. Werbung für das Stadttheater auch in den Unterlagen und bei Veranstaltungen für Neuzuzüger. Im VBSG Pavillon am Bahnhof kann man auch Stadttheater Tickets kaufen.

Nutzung von Kundenurteilen

Bei der Ticketbestellung online werden vor allem demographische Daten abgefragt. Für grössere Umfragen sind keine Kapazitäten vorhanden.

Parkplatzbewirtschaftung

Parkplätze rund um Stadttheater, Tonhalle und Lok werden bewirtschaftet (siehe PLS St.Gallen). Hinweis auf der Webseite welche Parkplätze sich in der Umgebung befinden. Es werden vor allem die Parkhäuser Spisertor und Brühltor genutzt. Im Parkhaus Brühltor: Sondertarif (Samstag, Abendverkäufe, Messeveranstaltungen und Sonntagsverkäufe), Nacht- und Tagestarif sowie Kurz- und Langzeitparktarife.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Information auf der Webseite, dass sich neben Stadttheater und Tonhalle ein Restaurant befindet. In der Stadt grosses Gastronomieangebot. Unterscheidung der Parktarife zwischen Nacht- und Tagestarif, Kurz- und Langzeitparkieren und Sondertarif (Samstag, Abendverkäufe, Messeveranstaltungen, Sonntagsverkäufe). Während der OLMA wenig Besucher. Sommerpause von 6 Wochen nach den Festspielen. Abos Wochentags sind günstiger. Hohe Ermäßigungen vor allem während der Woche. Keine Vorstellungen gleichzeitig. Werbung vor allem für Abos & Mittwoch.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Bei langen Vorstellungen ist es problematisch den letzten Zug zu erreichen. Theaterbeginn für Abendvorstellungen früher als 19.30 Uhr nicht möglich. Lange Werke gehen nie länger als 23.30 Uhr.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Ann Katrin Cooper (Kommunikation / Direktionsassistentz)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr	Zuständigkeit
<p>Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung</p> <p>> Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr</p> <p>> Angebotsausbau S-Bus 201 St.Gallen-Arbon, Halt Athletik Zentrum/Olma, Theater, Schloss Arbon Gemäss aktueller Planung der zuständigen Behörden steht noch offen, ob und in welcher Taktichte die heutige HVZ-Schnellbuslinie 201 ganztägig verkehren soll. Besonders aus Sicht Freizeitverkehr wäre ein integraler Halbstundentakt Mo-So wünschenswert. Mit Halt bei der Haltestelle Theater könnte die Stadt Arbon umsteigefrei an das Theater und die Tonhalle angebunden werden.</p> <p>Busführung im Strassenverkehr</p> <p>> Eigentrossierung des St.Galler Busnetzes → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Ausstattung öV-Haltestellen</p> <p>> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen Die Bushaltestellen müssen behindertengerecht gestaltet werden.</p>	

Veloverkehr	Zuständigkeit
<p>Velonetzplanung</p> <p>> Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Regionales Freizeitnetz Veloverkehr</p> <p>> Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17 → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz</p> <p>> Netzergänzungen zu bestehendem Netz SA rLV oder Aufklassierung von bestehenden Routen Zur Verbesserung der Anbindung an das übergeordnete Velonetz und an die lokalen Wohnquartiere muss das Velofahren auf dem heutigen Fussweg entlang des Theaters (Stadtspark) gestattet sein.</p>	

<p>> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von 4 Schwachstellen im Umfeld des Theaters → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 2 zur Schwachstellenanalyse rLV zusätzlichen Schwachstellen → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p> <p>> Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage Fehlende Signalisation bei Bushaltestelle Theater (Rorschacherstrasse), auch Signalisation bei Lokremise verbesserungsfähig → <i>vgl. Beschrieb in Kapitel Handlungsbedarf</i></p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschrieb → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <p>> Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p>	
--	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von einer Schwachstelle im Umfeld der Anlage → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</i></p> <p>> Verbesserung der Signalisation zur Anlage, insbesondere von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Parkierungsanlagen Sicherstellung der Signalisation (Wegweisung) von der Haltestelle Theater, vom Hauptbahnhof St.Gallen und von der Parkierungsanlage Brühltor.</p> <p>Soziale Sicherheit im Fusswegnetz</p> <p>> Soziale Sicherheit im Umfeld der Freizeitanlage verbessern Die Beleuchtung entlang der Theaterstrasse und im Stadtpark ist sehr dezent. Neben der unzureichenden Beleuchtung wurde von Theaterbesuchern auch die Fussgängerunterführung Brühltor aufgrund der unzureichenden sozialen Kontrolle und aufgrund von Ansammlungen von Gruppen als störend empfunden. Die soziale Sicherheit im Umfeld des Theaters soll mit einer optimierten Beleuchtung erhöht werden. Zusätzlich können auch vermehrte Kontrollen durch die Polizei zur Sicherheit beitragen.</p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen ÖV: Auch auf der Webseite Information platzieren, dass das Konzert- oder Theaterticket auch gleich das Busticket ist.

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf den Veloplan der Stadt St.Gallen oder Schweizmobil. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen.

Informationen Auto: Hinweis zu Mobility. Überall Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren integrieren, Link zum PLS St.Gallen.

Informationen allgemein: In den Links zu den Karten Tonhalle und Stadttheater werden die beiden Freizeitanlagen nicht direkt angezeigt. Man muss zuerst auf Suchen klicken. Die Tonhalle wird nicht angezeigt. Karte anpassen. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden (bei Lokremise Broschüre vorhanden - hier könnte man allenfalls auch noch den Fussweg und Veloabstellplätze einzeichnen).

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App. Routenplaner für zu Fuss, Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Lokremise (teils vorhanden), dem Stadttheater oder der Tonhalle. Link zu Stadttheater / Tonhalle auf Karte stimmt nicht bei SGBT. Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus-Webseite (bei den Festspielen wird es bereits gemacht). AI und AR Tourismus informieren nicht über das Stadttheater trotz überregionaler Ausstrahlung. Im Minimum einen Link zu SGBT integrieren.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Die Tonhalle ist nicht explizit erwähnt auf der Stadtkarte von SGBT. Verweis auf Karten oder Informationen vom Tourismus zu Fusswegen oder Velorouten. Die Routen sind vereinzelt auch im GPS Tracks App/Webseite sowie Schweizmobil zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.) und Schweizmobil. Freizeitinformatoren sind auch bei den lokalen Transportunternehmen zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplänechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen.

> Kundenschalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

- > **Regelmässig über Neuerungen im Anreiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)**
Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, über vergünstigte Eintritte in Kombination mit ÖV Nutzung, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Ein Stück über zum Thema Mobilität, Velo, Wandern, etc. vorführen

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
Vor allem bei grossen Veranstaltungen.
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Thurbo, Postauto, SOB, VBSG (Busticket bereits inkl.) oder Appenzeller Bahnen für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung, Schulen.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Hinweis auf das PLS St.Gallen.
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten. In der Parkgarage Brühltor ist eine kleine Differenz in Spitzenzeiten bereits der Fall.
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

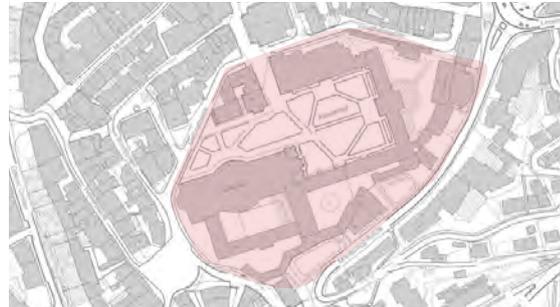
Stiftsbezirk St.Gallen

3

Beschreibung der Freizeitanlage



Stiftsbibliothek St.Gallen
Klosterhof 6D
9004 St.Gallen

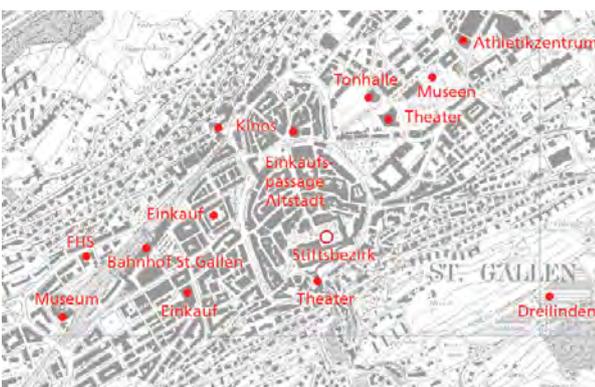


Stiftsbezirk mit Klosterkirche, Stiftsbibliothek und
Stiftsarchiv

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1b: Freizeit	Thema	überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 130'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 760 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 3'000 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Besucherspitzenzeiten Wochenende / Feiertage
Bemerkung: Zahlen sind nur von Stiftsbibliothek. Nicht zu quantifizieren sind z.B. Besucher der Klosterkirche.		
Art Betriebszeit Tagesangebot	Betriebszeit Mo - Sa: 10.00 - 17.00, So: 10.00-16.00 (Bibliothek)	

Standort / Umfeld der Anlage



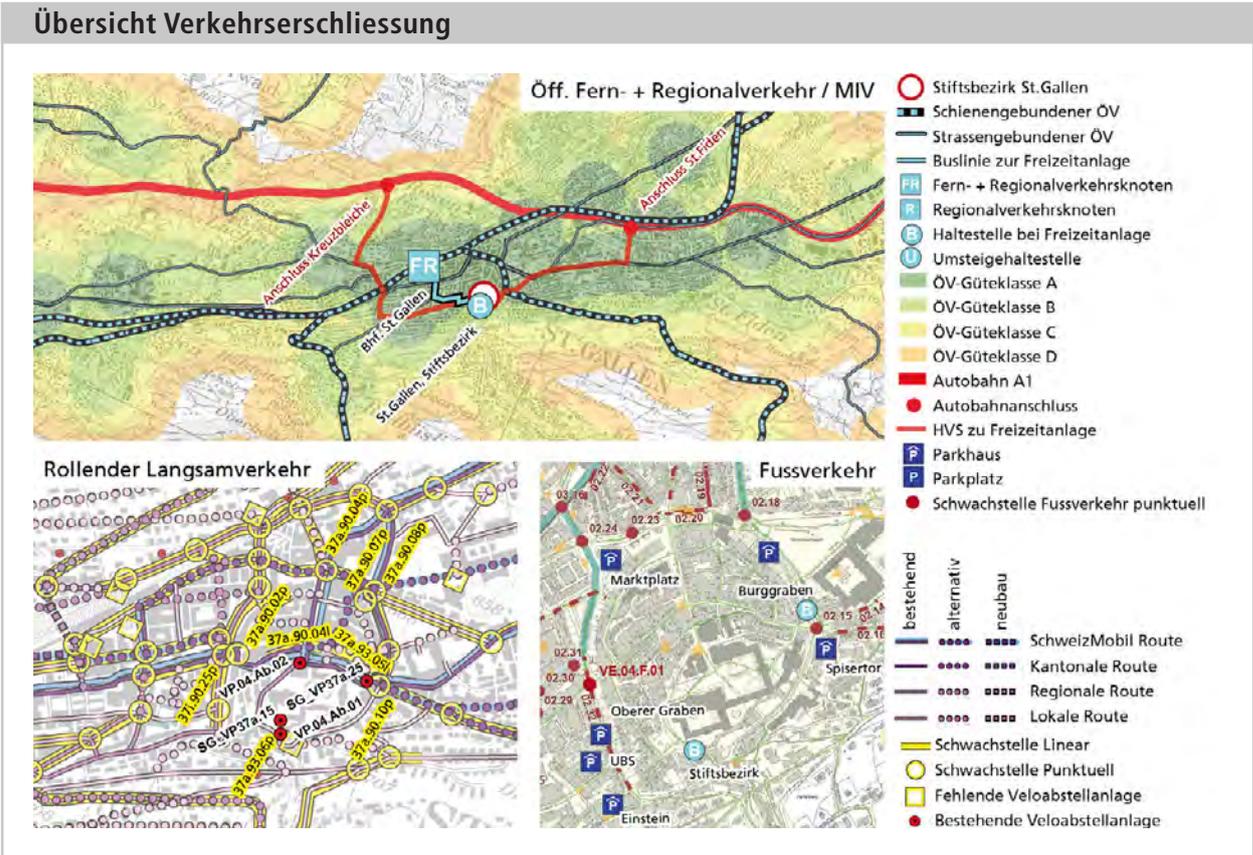
Zonierung/Strukturtyp

Der Stiftsbezirk liegt in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und ist modular aufgebaut. Angrenzend befinden sich eine Zentrumszone und Wohn- und Gewerbebezonen.

Standort

Der Stiftsbezirk befindet sich in der Altstadt und somit im Zentrum von St.Gallen. In der Umgebung befinden sich weitere Freizeitanlagen wie Museen, Theater, Tonhalle, Athletik Zentrum, Einkaufspassagen und Kinos.

Bauliche Dichte Umfeld Hohe bauliche Dichte	Zentralität der Anlage Zentral	Siedlungsintegration Wohnen, Arbeiten und Freizeit
---	--	--



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr
 Ankunft Bhf. St.Gallen → Fussweg 800 Meter / 10 bis 12 Minuten
 Ankunft Bhf. St.Gallen → Stadtbuslinie Nr. 12 (Reisezeit 4min) → Haltestelle Stiftsbezirk

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage
 Euro City / Inter City / Inter Regio / Regio Express / Regio / S-Bahn / Regionalbus / Trolleybus / Stadtbus

ÖV-Linien bei Anlage
 Stadtbuslinie Nr.12 Bhf.St.Gallen-Stiftsbezirk-Abacus Platz Mo-Sa(60-Min-Takt, teilw. 20-Min-Takt) So(kein Angebot)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage
 Veloland-Routen 55 (St.Gallen-Kreuzlingen) und 75 (Arbon-Nesslau)
 Veloland-Routen 33 (Stein am Rhein-Rorschach) und 42 (St.Gallen-Appenzell)
 Wanderland-Route 4 (Konstanz-Genf) / Wanderland Gallusweg (Arbon-St.Gallen Stiftsbezirk)
 Kantonales-, regionales-, lokales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage
 Fehlende Signalisation „Stiftsbezirk“ ab Veloland Routen, unzureichende Sig. der Veloland-Routen selbst (Altstadt-HB)

Signalisation Fussverkehr
 Unzureichende Signalisation ab Hauptbahnhof, Car-Parkplatz Museumstrasse und Bushaltestelle Stiftsbezirk

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Kreuzbleiche → 2.5km bis Stiftsbezirk / A1 Ausfahrt St.Fiden → 1.9km bis Stiftsbezirk

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse B

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

HB: unzureichend signalisiert, keine konsequente Wegführung Haltestelle Theater: unzureichend signalisiert
Car-Parkplatz Theaterstrasse: unzureichend signalisiert

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Nicht behindertengerecht, keine elektronischen Echtzeitfahrpläne, nicht witterungsgeschützt

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Orientierungshilfen zwischen Stiftsbezirk und Parkhäuser sind mangelhaft / Lücken im Parkleitsystem ab Stiftsbezirk

Anzahl Parkfelder sind ausreichend.

Anzahl Parkfelder

Die sieben umliegenden Parkhäuser (Quartiere Kloster und Marktplatz) verfügen über 435 Parkfelder.

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Keine Konflikte bezüglich Fremdparkierung in den Quartieren bekannt

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle	
37a.93.06p	punktuell	Veloabstellanlage fehlt (Schwachstelle wurde mittlerweile behoben, siehe VE.04.Ab.01)	
37a.90.02p	punktuell	Radverkehrsführung unklar, kein Hinweis Koexistenz LV, Mitbenutzung Fussgängerstreifen	
37a.90.10p	punktuell	Fehlende Abbiegehilfe/Querungshilfe, Gleisquerung, keine LSA Anmeldeschlaufe	
37i.90.25p	punktuell	Radverkehrsführung unklar, kein Hinweis Koexistenz LV, Mitbenutzung Fussgängerstreifen	
37a.90.04l	linear	ungenügende Ausbaubreite, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich	
37a.93.05l	linear	zeitlich beschränktes Fahrverbot rLV	
37a.90.04p	punktuell	Radverkehrsführung unklar, mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV	
37a.90.07p	punktuell	Radverkehrsführung unklar, Fahrverbot rLV in Passage	
37a.90.08p	punktuell	Radverkehrsführung unklar, fehlende Abbiegehilfe/Querungshilfe, LSA Anmeldeschlaufe fehlt	
Veloabstellanlagen			
Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP37a.15	40	ungedeckt	Zweckmässiges System, witterungsgeschützt für Schüler wichtig
SG_VP37a.25	8	ungedeckt	kein Parkierungssystem, nicht anschliessbar, mangelhafte Erkennbarkeit
VP.04.Ab01	20	ungedeckt	gute, zweckmässige Anlage für Kurzzeitparkierer
VP.04.Ab.02	15	ungedeckt	gute, zweckmässige Anlage für Kurzzeitparkierer

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
02.15	punktuell	Fehlende flächige Querungsmöglichkeit, lange Wartezeiten LSA, gestalterische Defizite
VE.04.F.01	punktuell	Starke Frequentierung Fussverkehr bei Querung, Konflikt Velo/MIV

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Webseite sind lokale und überregionale Lagepläne sowie ein Gebäudeplan vorhanden. Kurze Anreiseinformation mit dem Bus von Hauptbahnhof St.Gallen bis zur Stiftsbibliothek. Verlinkung auf Google Maps.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

Keine Anreiseinformationen auf der Webseite des SGBT. Adresse der Stiftsbibliothek/Kathedrale vorhanden sowie eine Karte, die aber die Stiftsbibliothek/Kathedrale an falscher Lage anzeigt. Verlinkung auf die Webseite der Stiftsbibliothek & Kath. Kirchgemeinde St.Gallen (keine weiteren Anreiseinformationen) vorhanden. Der Stiftsbezirk ist in allen Informationen auf Papier (auch Stadtplan) enthalten. AR Tourismus verlinkt auf SGBT. AI Tourismus informiert gar nicht über Stiftsbezirk.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Die Besucher finden den Weg zu Fuss vom Bahnhof oder von den Tiefgaragen zur Stiftsbibliothek schlecht (häufige Rückmeldung). Schlechte signalisiert vom Hauptbahnhof & Tiefgaragen. Die Besucher suchen oft in der Umgebung der Stiftsbibliothek nach Parkplätzen. Signalisation ab Autobahn wäre gewünscht.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

An der Kasse sind Abfahrtszeiten Bus und Regionalfahrpläne vorhanden. Ebenfalls kann ein Stadtplan abgegeben werden. Personal kann auch jederzeit Auskunft geben.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Facebookeintrag vorhanden mit Lageplan. Kein Newsletter. Wenig wiederkehrende Besucher.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Bei RailAway teilweise mit Informationen präsent. Zeitweise RailAway-Kombi-Angebot. Turbo hat einmal eine Kombi-ticket Aktion durchgeführt. Neuzuzüger werden über Kulturangebot informiert am Neuzuzügeranlass. Die Stiftsbibliothek stiftet Flyer & Tickets für den Kulturbeutel.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Stiftsbibliothek macht selber keine solchen Aktionen für ÖV und LV Besucher.

Nutzung von Kundenurteilen

Allgemeine Umfrage 2011/2012. Vorher gab es keine Umfrage.

Parkplatzbewirtschaftung

Parkplätze in der Stadt St.Gallen sind bewirtschaftet siehe St.Galler Parkleitsystem. Parkplätze in der Nähe des Stiftsbezirks sind: Oberer Graben, Einstein und Spisertor. Die Carparkplätze befinden sich in der Nähe des Stadttheaters. Zeitliche Variation der Parkgebühren vor allem in der Nacht (tiefer) und bei längerer Parkdauer.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Potential gäbe es noch während der Woche und in der Zwischensaison. Die Besucher kommen immer später. Es gibt aber keine gezielten Aktionen zur Glättung der Nachfragespitze resp. zur besseren Auslastung in den nachfragearmen Zeiten. Klosterbistro vorhanden mit denselben Öffnungszeiten wie die Bibliothek.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Stiftsbezirk ist zu Fuss ab Hauptbahnhof gut erreichbar. In der Stadt hat man einen dichten Takt. Besuch nicht an fixe Zeiten gebunden (ausser bei einer Führung).

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Silvio Frigg, Bereichsleiter zentrale Dienste, Projekte, Organisation, Sicherheit, Bestandserhaltung; Thomas Frank (kath. Konfessionsteil)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr

Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

> Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr

> Abend- und Sonntagsangebot der Linie 12 verdichten

Die Linie 12 Hauptbahnhof St.Gallen - Abacus-Platz verkehrt heute an den Abenden mit einem reduzierten Angebot. An Sonntagen besteht kein Angebot. Rückmeldungen der Anlagebetreiber Stiftsbibliothek und Athletik Zentrum haben gezeigt, dass die noch junge Linie 12 aus Sicht der Freizeitanlagen beliebt ist. Mittelfristig ist es wünschenswert, wenn die Linie 12 auch zu den Besucherspitzenzeiten der Anlagen (Abend und Sonntag) in einer dichten Taktfolge verkehren kann.

Busführung im Strassenverkehr

> Eigentrassierung des St.Galler Busnetzes

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Ausstattung öV-Haltestellen

> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen

Die Bushaltestellen müssen behindertengerecht gestaltet (mögliche Gestaltung in gepflästerten Platz mit kleinem Podest) werden und es sind elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen anzubringen. Auch fehlt es an einem bedarfsgerechten Witterungsschutz.

Zuständigkeit

Veloverkehr

Velonetzplanung

> Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

> Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz

> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen

Beheben von 9 Schwachstellen im Umfeld des Stiftsbezirks → vgl. *Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV*

Zuständigkeit

<p>> Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage Signalisation ab Knoten Schmied-/Marktgasse → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschrieb → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <p>> Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p>	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von einer Schwachstelle im Umfeld der Anlage → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</i></p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von einer zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstelle → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</i></p> <p>> Verbesserung der Signalisation zur Anlage, insbesondere von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Parkierungsanlagen Sicherstellung der Signalisation (Wegweisung) von der Haltestelle Stiftsbezirk, vom Hauptbahnhof St.Gallen und vom Car-PP Museumstrasse.</p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Parkleitsystem einführen oder verbessern Unmittelbar vor der Stiftsbibliothek sind keine Parkierungsmöglichkeiten vorhanden. Viele Besucher steuern als erstes direkt die Stiftsbibliothek an und finden anschliessend keine Fahrzeugabstellplätze. Zur Unterbindung des daraus resultierenden Parksuchverkehrs soll das Parkleitsystem St.Gallen mit einer zusätzlichen Anzeigetafel auf dem Gallusplatz (Stiftsbibliothek) ergänzt werden.</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto

Informationen ÖV: -

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Den Fussweg vom Bahnhof sowie auch von den Parkgaragen auf einer Karte einzeichnen, damit die Besucher den Weg besser finden kann. Hinweis auf den Veloplan St.Gallen und Schweizmobil. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen.

Informationen Auto: Anreiseinformationen mit dem Auto. Informationen über die Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren. Link um PLS St.Gallen. Hinweis auf Mobility.

Informationen allgemein: Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden. Priorität der Anreiseinformationen auf ÖV, mit Velo oder zu Fuss setzen, dann Auto. Anreiseinformationen auch auf der Webseite www.kathsg.ch platzieren. SGBT verlinkt auf diese Seite.

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Interaktive Karte mit einem Ausschnitt einbauen. Link alleine geht etwas unter. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App. Routenplaner für Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Stiftsbibliothek/Kathedrale. Lage der Bibliothek und Kathedrale auf der Karte auf der Webseite von SGBT ist falsch. Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus- und der Stiftsbibliothek/Kathedrale-Webseite. AR Tourismus verlinkt auf SGBT. Im Minimum müsste das auch auf der AI Tourismus Webseite gemacht werden.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Verweis auf Karten oder Informationen vom Tourismus zu Wander- oder Velorouten. Die Routen sind vereinzelt auch im GPS Tracks App/Webseite sowie Schweizmobil zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.) und Schweizmobil. Freizeitinformationen sind auch bei den lokalen Transportunternehmen zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplanechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen.

> Kundenschalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

> Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)

Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über Veranstaltungen, neue Ausstellungen, ermässigte Eintritte in Kombination mit ÖV Nutzung, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > RailAway Angebote
- > Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern
z.B. mit Ostwind, Thurbo, Postauto, SOB, VBSG oder Appenzeller Bahnen für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > Ticketkooperationen mit Tourismus
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Nutzung von Kundenurteilen

- > Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)
- > Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan
- > Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner

Parkplatzbewirtschaftung

- > Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet
- > Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.
- > Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens

Planung

- > Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Abenteuerland Walter Zoo

4

Beschreibung der Freizeitanlage



Walter Zoo AG Gossau
Neuchlen 200
9200 Gossau SG

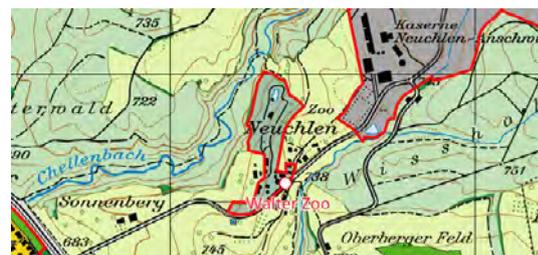


Abenteuerland Walter Zoo

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1b: Freizeit	Thema	überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 190'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 1'040 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 6'400 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag 300 PW-Fahrten/Tag	Max. PW-Fahrten/Tag über 2000 PW-Fahrten/Tag	Besucherspitzenzeiten Sonntage, Feiertage, schönes Wetter
Bemerkung:		
Art Betriebszeit Tagesangebot	Betriebszeit März - Okt: 09.00 - 18.30, Nov - Feb: 09.00 - 17.30	

Standort / Umfeld der Anlage



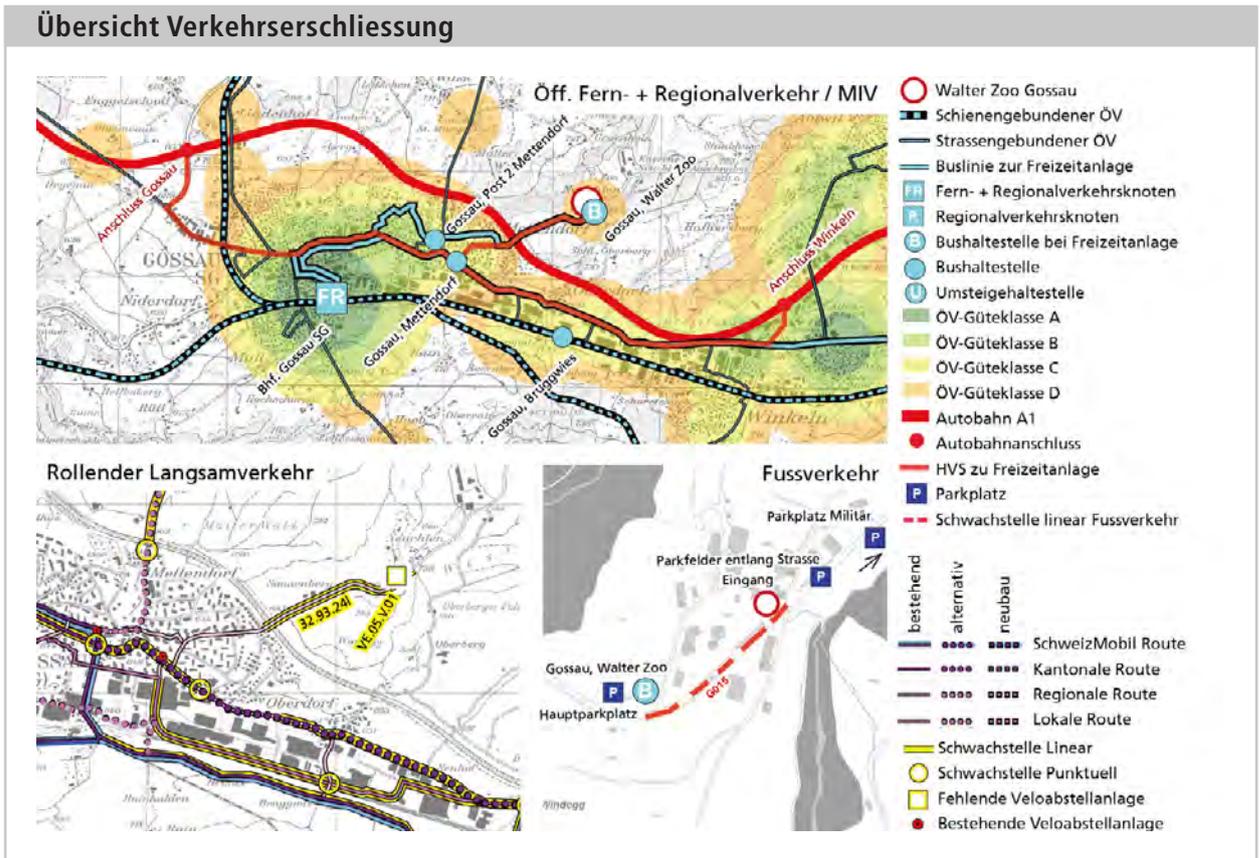
Zonierung/Strukturtyp

Der Walter Zoo befindet sich in einer Intensiverholungszone und ist modular aufgebaut. Die weiteren Gebäude der Ortschaft Neuchlen befinden sich in der Landwirtschaftszone.

Standort

Der Walter Zoo befindet sich in der Ortschaft Neuchlen. Neuchlen ist ein Weiler der Stadt Gossau und liegt rund ein Kilometer ausserhalb des Stadtgebiets. Es befinden sich keine weiteren Publikumsanlagen in der näheren Umgebung.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Geringe bauliche Dichte	Subzentral	Nicht integriert



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr
 Ankunft Bhf. Gossau → Regionalbuslinie Nr. 155 (Reisezeit 12min) → Haltestelle Walter Zoo

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage
 Regionalbus

ÖV-Linen bei Anlage
 Regionalbus Nr.155 Bhf. Gossau - Walter Zoo Mo-So(60-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage
 Lokales Velonetz mit Zugang zu den Netzstufen Veloland, Kantonal und Regional

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage
 Fehlende Signalisation „Walter Zoo“ ab kantonaler und Veloland Route in Gossau

Signalisation Fussverkehr
 Kein zusätzlicher Bedarf

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Gossau → 5.0km bis Walter Zoo / A1 Ausfahrt Winkeln → 5.1km bis Walter Zoo

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse D

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

In Ausnahmefällen wird der Bus vom Parksuchverkehr an der Durchfahrt gehindert

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Bushaltestelle 150m von Eingang entfernt, Konflikt zwischen FussgängerInnen und MIV, hohe Geschwindigkeiten MIV

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Nicht behindertengerecht, keine elektronischer Echtzeitfahrplan

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage zum grössten Teil von der Anlage selbst. Buslinie erschliesst auch Naherholungsgebiet Neuchlen.

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Anzahl verfügbare Parkfelder reichen bei gleichzeitig steigenden Besucherzahlen nicht aus. Auch ist das teilweise hohe Verkehrsaufkommen im Wohnquartier Mettendorf nicht quartierverträglich.

Anzahl Parkfelder

200 Parkfelder resp. 650 mit Strasse/Militärparkplatz

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Teilweise Militärparkplatz

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
32.93.24I	linear	Fehlende Radverkehrsanlage bergwärts, Ausweichverkehr auf Trottoir

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
-	-	-	Veloparkierungsanlage fehlt

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
G015	linear	Kein attraktiver Fussweg von PP/Haltestelle zu Eingang, Verkehrssicherheit insbesondere für Kinder nicht gewährleistet

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Webseite und in der Broschüre sind Informationen über die Anreise mit dem ÖV und mit dem MIV zu finden. Es wird auf RailAway Angebote und auf die Webseite von Thurbo, Regiobus sowie auf die Bodensee Erlebniskarte (nur Broschüre) verwiesen. Der Online-Fahrplan der SBB ist direkt abrufbar.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

Die Webseite von St.Gallen-Bodensee Tourismus informiert knapp über die Anreise mit dem ÖV.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

ÖV-Fahrpläne sind im Gelände vorhanden. Das Personal an der Kasse / Eingang kann jederzeit Auskunft über die Abreisemöglichkeiten geben.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Im Newsletter wird über RailAway Angebote informiert.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Man hatte 2011 einmal einen Unterbruch für das RailAway Angebot. Sonst wird es immer das ganze Jahr durch angeboten. Das RailAway Angebot ist auch ein Marketinginstrument.
Im Moment Kombi Ticket mit Appenzeller Bahnen beim Kauf eines GA gibt es einen Eintritt Walter Zoo.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Am 50 Jahre Jubiläum des Walter Zoos ist der Regio Bus gratis zum Zoo gefahren. Neuzuzüger bekommen eine gratis Eintrittskarte (unabhängig von Verkehrsmittelwahl).

Nutzung von Kundenurteilen

Die letzte Mobilitätsumfrage wurde im Jahr 2004 durchgeführt. Regelmässig geben einzelne BesucherInnen Rückmeldungen.

Parkplatzbewirtschaftung

Keine Parkplatzbewirtschaftung im Moment, ist aber geplant.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Vielfältiges Angebot, eher unabhängig von den Start- und Abschlusszeiten. Gastro ist vorhanden. Im Winter ist der Zoo tendenziell schlechter besucht. Man versucht z.B. mit der Ausstellung Körperwelten der Tiere die Besucherzahlen im Winter zu verbessern. Am Sonntag werden die Besucher mit einem Brunch zur frühen Anreise motiviert.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Alle Events sind grundsätzlich auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt. So endet z.B. der Event Märchenwelt 15 Minuten vor Busabfahrt. Für die Abendprogramme bestehen keine Busverbindungen. Eine Gastronomie für Wartezeiten ist vorhanden.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Stefan Specht (Marketing und Event)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr

Zuständigkeit

Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

> Gemeinsame Haltestelle „Mettendorf“ der Linien 151 und 155 für die Umsteigebeziehung St.Gallen-Walter-Zoo

Von Richtung St.Gallen ist der Walter-Zoo heute vorwiegend über den Bahnhof Gossau erreichbar. Mit einer gemeinsamen Haltestelle „Mettendorf“ auf den Linien 151 und 155 wird die direkte öV-Anbindung St.Gallen - Walter Zoo optimiert.

> Konsequentes Halbstundentaktssystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr

> Taktverdichtung der Linie 155 zu 30-Min-Takt

Die Linie 155 Gossau-Walter Zoo verkehrt heute in einem Stundentakt. Für eine bessere Anschlussqualität am Bahnhof Gossau soll die Linie 155 künftig in einem Halbstundentakt verkehren. Dieses Halbstundentaktangebot kann auf das Nachfragepotenzial des Walter-Zoos abgestimmt werden (insbesondere Samstag und Sonntag). Auch saisonale Fahrplanunterschiede kommen in Frage. In Zusammenhang mit einer möglichen gemeinsamen Haltestelle „Mettendorf“ mit der Linie 151 (vgl. *Handlungsbedarf oben*) muss auch eine direktere Linienführung geprüft werden.

Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr

> ÖV-Verbindung für Mitarbeiter/Innen an Randzeiten und ausserhalb der Öffnungszeiten der Freizeitanlage verbessern

Bei Freizeitanlagen die viel Personal beschäftigen müssen auch die öV-Verbindungen nach den Öffnungszeiten der Anlage exakt untersucht werden. Beim Walter Zoo sollte mit der Buslinie 155 noch mindestens ein Kurs nach den Öffnungszeiten angeboten werden.

Busführung im Strassenverkehr

> Behinderung durch stehende Fahrzeugkolonne beheben

An Besucherspitzentagen kann es auf der Neuchlenstrasse (Zufahrt Walter Zoo) aufgrund des Parksuchverkehrs zu Behinderungen der Buslinie 155 kommen. Diese Thematik muss zusammen mit dem Handlungsbedarf in den Bereichen Parksuchverkehr und Strassenverkehrsmanagement (vgl. *nächste Seite*) angegangen werden.

Ausstattung öV-Haltestellen

> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen

Die Bushaltestelle muss behindertengerecht gestaltet werden und es ist eine elektronische Anzeigetafel mit Echtzeitinformationen anzubringen.

Veloverkehr

Zuständigkeit

Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

> Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz

> Netzergänzungen zu bestehendem Netz SA rLV oder Aufklassierung von bestehenden Routen

Aufklassierung der lokalen Radroute zum Walter Zoo zu einer kantonalen oder regionalen Radroute.

> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen

Beheben von einer Schwachstellen zum Walter Zoo → vgl. *Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV*

> Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr

Analog zu Handlungsbedarf Fussverkehr: Die Neuchlenstrasse (Zufahrtsstrasse zum Walter Zoo) ist mit Tempo 80 signalisiert und im Bereich des Walter Zoos geradlinig geführt. Die daraus resultierenden unangepassten Geschwindigkeiten des MIV's bergen ein hohes Sicherheitsrisiko für die Fusswegbezie-

<p>hung PP/Bushaltestelle-Zooeingang. Zur sofortigen Verbesserung der Sicherheit für FussgängerInnen muss mit kurzfristigen Gestaltungsmaßnahmen der Verkehr auf der Neuchlenstrasse beruhigt werden (kurzfristige Massnahmen). Unter anderem ist zu prüfen, ob die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 reduziert werden kann. Da der Walter Zoo möglicherweise beabsichtigt den Zooeingang dereinst zum heutigen Parkplatz zu verlegen, müssen für längerfristige Massnahmen alle Rahmenbedingungen (Gegebenheiten und Bedürfnisse) nochmals geprüft werden.</p> <p>> Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage Signalisation ab Knoten St.Galler-/Neuchlenstrasse → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Für den Walter-Zoo muss eine Veloabstellanlage erstellt werden, welche den Anforderungen des Freizeitverkehr entspricht → vgl. <i>Bericht Kapitel Anforderungsprofil</i></p> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <p>> Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p>	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr Analog zu Handlungsbedarf Rollender Langsamverkehr: Die Neuchlenstrasse (Zufahrtsstrasse zum Walter Zoo) ist mit Tempo 80 signalisiert und ist im Bereich des Walter Zoos geradlinig geführt. Die daraus resultierenden hohen Geschwindigkeiten des MIV's bergen ein hohes Sicherheitsrisiko für die Fusswegbeziehung PP/Bushaltestelle-Zooeingang. Zur sofortigen Verbesserung der Sicherheit für FussgängerInnen muss mit kurzfristigen Gestaltungsmaßnahmen der Verkehr auf der Neuchlenstrasse beruhigt werden (kurzfristige Massnahmen). Unter anderem muss geprüft werden, ob die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 reduziert werden kann. Da der Walter Zoo möglicherweise beabsichtigt den Zooeingang dereinst zum heutigen Parkplatz zu verlegen, müssen für längerfristige Massnahmen alle Rahmenbedingungen (Gegebenheiten und Bedürfnisse) nochmals geprüft werden.</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von einer Schwachstelle im Umfeld der Anlage → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</i></p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>> Temporäres Verkehrsmanagement mittels vorgelagerten P+R-Anlagen an Spitzentagen Als Alternative zu den Parkieranlagen beim Walter Zoo soll geprüft werden, ob am Bahnhof oder in der Industrie eine P+R-Anlage mit Shuttlebus eingerichtet werden kann. Dies würde das Wohnquartier Mettendorf vom Durchgangsverkehr entlasten und das Verkehrsaufkommen beim Walter Zoo reduzieren. Dabei darf die Anzahl der Parkplätze insgesamt nicht vergrössert werden. Der Standort Bahnhof hätte den Vorteil, dass mit einem Shuttlebus das bestehende öV-Angebot zu einem Viertelstundentakt ergänzt werden kann. Dies erhöht Anschlussvielfalt am Bahnhof Gossau zusätzlich.</p> <p>> Parkleitsystem einführen oder verbessern Bei einer allfälligen Verlegung des Zooeingangs und Umstrukturierung der Parkieranlagen am Walter Zoo müssen Bushaltestelle und Parkplatz voneinander getrennt werden (Konflikt Bus/Parksuchverkehr). Im Weiteren ist der Parksuchverkehr klarer zu den freien Parkplätzen zu führen (baulich oder mit Parkleitsystem). Bei einer allfälligen, vorgelagerten P+R-Anlage (vgl. <i>Handlungsbedarf oben</i>) muss ein Parkleitsystem den Verkehrs bereits früh (z.B. nach Autobahnausfahrt oder auf St. Gallerstrasse) zum P+R-Parkplatz leiten.</p> <p>> Entschleunigung des Verkehrs mittels Signalisationsänderung und/oder Neugestaltung des Strassenraums → vgl. <i>„Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr“</i></p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen ÖV: Auch in der Broschüre Fahrplan ÖV erwähnen (stündliche Verbindung). V.a. dann erwähnen, wenn der Zoo besser mit ÖV erschlossen ist. Die Anschlüsse am Bahnhof Gossau in die verschiedenen Richtungen (Herisau, St.Gallen und Zürich) in den Anreiseformen erwähnen.

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseformen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseformen integrieren. Hinweis auf Schweizmobil. Der Walter Zoo ist als wichtiger Freizeitpunkt auf den Karten von Schweizmobil integriert (liegt allerdings nicht auf einer Velolandroute). Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen.

Informationen Auto: Hinweis auf Mobility, Information über Parkplatzverfügbarkeit. Bei Einführung der Parkplatzzgebühren über die Höhe der Platzgebühren informieren.

Informationen allgemein: Bodenseeerlebniskarte auf der Webseite erwähnen. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseformen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

Informationen Kombination öV/Spazieren: Explizit auf den attraktiven und erlebnisreichen Spazierweg von der Bushaltestelle Industrie zum Walter Zoo hinweisen

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Einen Routenplaner für Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), das App Oschte oder search.ch App sowie auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

AR und AI Tourismus erwähnen den WalterZoo nicht. Zoo aufnehmen. Es gibt in der näheren Umgebung keinen Zoo dieser Art.

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseformen des Walter Zoos. Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus und Walter Zoo Webseite.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park&Ride. WalterZoo in Parkleitsystem integrieren

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplänechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.).

> Kundenshalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

> Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)

Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, über spezielle rabattierte Eintritte in Kombination mit ÖV Nutzung, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

> Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > RailAway Angebote
- > Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern
z.B. mit Ostwind oder Regiobus für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV, z.B. regionaler Ferienpass
- > Ticketkooperationen mit Tourismus
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV, z.B. regionaler Ferienpass
- > Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Nutzung von Kundenurteilen

- > Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)
Für das Abendprogramm, an Wochenende oder in der Hochsaison könnten auch Shuttlebusse vom/an den Bahnhof Gossau zur Verfügung gestellt werden um das ÖV Angebot zu verdichten. Siehe auch Wildparkbus in Winterthur.
Kombination von Shuttle und Zooerlebnis: Erlebnisbahn von Bahnhof zum WalterZoo. Die Attraktionen vom WalterZoo fangen bereits am Bahnhof an. Die Besucher, die mit dem ÖV angereist sind, werden am Bahnhof abgeholt mit der Erlebnisbahn. Auf dem Weg zum Zoo bekommen die Besucher bereits etwas Interessantes geboten.
- > Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan
- > Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner

Parkplatzbewirtschaftung

- > Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet
Einführung der Parkplatzgebühren stundenweise oder auch Möglichkeit von 4 Stundenkarte oder Tageskarten (grundsätzlich sollten die Parkgebühren höher sein als, wenn man mit dem ÖV angereist wäre (mindestens Gossau Bahnhof retour)). Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren könnten andere Mobilitätsangebote finanziert werden.
- > Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.

Planung

- > Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Schaukäserei Stein

5

Beschreibung der Freizeitanlage



Appenzeller Schaukäserei
Dorf 711
9063 Stein AR



Schaukäserei mit Restaurant

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1b: Freizeit	Thema	überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 300'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 2'300 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 4'000 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag 600 PW-Fahrten/Tag	Max. PW-Fahrten/Tag über 2000 PW-Fahrten/Tag	Besucherspitzenzeiten Mai bis Oktober, gute Wochenverteilung der BesucherInnen
Bemerkung: Besucher reisen oft mit Cars an.		
Art Betriebszeit Tagesangebot	Betriebszeit Apr - Okt: 08.30 - 18.30, Nov - März: 08.30 - 17.30	

Standort / Umfeld der Anlage



Standort

Die Schaukäserei befindet sich in der Gemeinde Stein im periurbanen, ländlichen Raum der Agglomeration St.Gallen. Im näheren Umfeld gibt es keine grösseren Publikumsanlagen. In der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befinden sich eine Schulanlage und ein Mehrzweckgebäude.



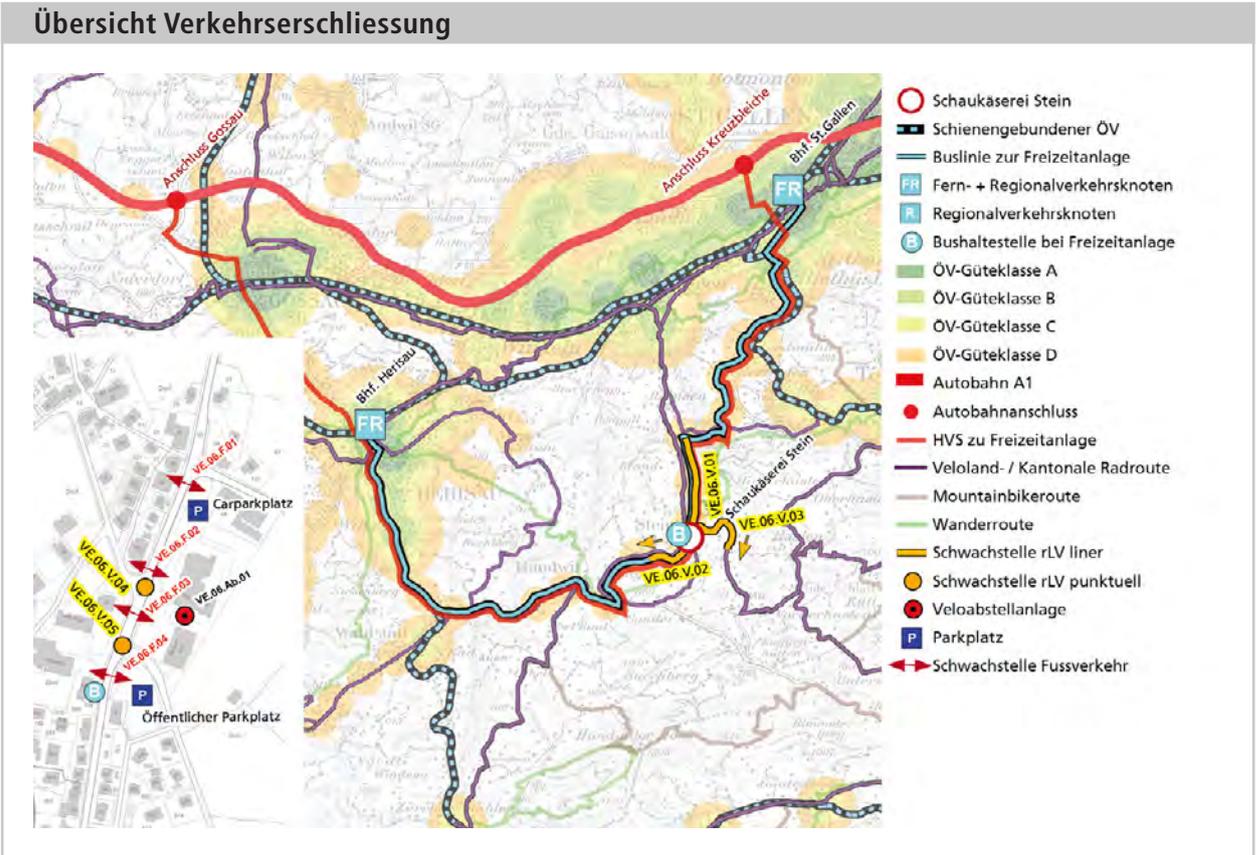
Zonierung/Strukturtyp

Die Schaukäserei Stein liegt in einer Wohn- und Gewerbezone und ist eine Einzleinrichtung. Angrenzend befinden sich eine Zentrumszone, eine Grünzone und eine Zone für öff. Bauten und Anlagen.

Bauliche Dichte Umfeld
Geringe bauliche Dichte

Zentralität der Anlage
Periurbaner ländlicher Raum

Siedlungsintegration
Integriert Wohnen



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

- Ankunft Bhf. St.Gallen → Regionalbuslinie Nr. 180 (Reisezeit 13min) → Haltestelle Stein AR, Post
- Ankunft Bhf. Herisau → Regionalbuslinie Nr. 180 (Reisezeit 16min) → Haltestelle Stein AR, Post
- Appenzell → Publicar Appenzell (Rufbus) → Haltestelle Stein AR, Post

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regionalbus

ÖV-Linen bei Anlage

Regionalbuslinie Nr.180 Mo-So(60-Min-Takt)

Publicar Appenzell (Rufbus der Region Appenzell) Mo-So

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Veloland-Routen 4 (St.Margrethen-Aigie), Veloland-Routen 42 (St.Gallen-Appenzell), Appenzeller Aussichtsrouten (Romanshorn-St.Gallen), Kulinarische Appenzellerroute (Appenzell-Appenzell) und Wanderland-Route 22 (Degersheim-Rheineck), Kantonales-, lokales Velonetz

Wanderland-Route 22 (Degersheim-Rheineck), Solarweg (Themenweg St.Gallen-Hundwiler Höhi)

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Fehlende Signalisation „Schaukäserei“ ab Veloland Route (Dorfstrasse)

Signalisation Fussverkehr

Wanderwege sind signalisiert

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Gossau → 14.5km bis Schaukäserei / A1 Ausfahrt Kreuzbleiche → 9.0km bis Schaukäserei

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse D

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Keine geschützte Querungshilfe, hohe Geschwindigkeiten MIV

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Nicht behindertengerecht

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Anzahl Parkfelder

50 PW-Parkfelder / 10 Car-Parkfelder

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Nein

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
VE.06.V.01	linear	Fehlende Radverkehrsanlage, Unklar ob Abschnitt dem kantonalen Netz zugeführt werden soll, fehlende Netzplanung
VE.06.V.02	linear	Fehlende Radverkehrsanlage, schneller Strassenquerschnitt, Ende der Schwachstelle unklar
VE.06.V.03	linear	Fehlende Radverkehrsanlage, schneller Strassenquerschnitt, Ende der Schwachstelle unklar
VE.06.V.04	punktuell	Zufahrt zu Schaukäserei unklar/gefährlich, keine Abbiegehilfen, schnelle Strassengeometrie
VE.06.V.05	punktuell	Zufahrt zu Schaukäserei unklar/gefährlich, keine Abbiegehilfen, schnelle Strassengeometrie

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
VE.06.Ab.01	6	ungedeckt,	Parkiersystem mangelhaft, keine Bedachung

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
VE.06.F.01-04	punktuell	Kritische Querungsstellen Dorfstrasse, unklare Knotenkomplexität, schneller Strassenquerschnitt, Querung wichtig für Wanderrouten und Wanderwege

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

In der Broschüre wird über die Anreise mit ÖV und Auto informiert. Auf der Webseite sind Informationen über die Anreise mit ÖV, mit dem Publicar Appenzell und mit dem Auto vorhanden. Eine direkte Verlinkung mit dem Routenplaner von google und mit dem Online-Fahrplan der SBB ist vorhanden. Der SBB-Fahrplan ist allerdings nicht aktuell, es wird das Datum vom 19.9.2011 angezeigt, welches aber nicht änderbar ist. Der SBB Fahrplan gibt keine Information dazu, dass die Strecke mit dem Publicar gefahren wird. Dass man reservieren muss wird erwähnt.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

AR Tourismus informiert kurz über die Lage der Schaukäserei, keine genaueren Informationen über die Anreise. AI Tourismus informiert zwar über die Schaukäserei, gibt aber keine Angaben über die Anreise. AR und AI Tourismus geben Informationen zu möglichen weiteren Freizeitaktivitäten. St.Gallen Bodensee Tourismus informieren über die Anreise mit ÖV, sowie über das Parkplatzangebot und über Parkgebühren. Die Schaukäserei verlinkt zu Appenzellerland Tourismus für weitere Freizeitaktivitäten. AR Tourismus beschreibt die Velotouren kombiniert mit vers. Attraktionen unterwegs.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs sind vor Ort aufgehängt. Informationen zum Publicar sind aufgelegt. Das Personal an der Kasse kann jederzeit Auskunft geben oder den Publicar nach Appenzell reservieren. Ein öffentliches WLAN ist ebenfalls vorhanden.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Newsletter und facebook gibt es werden aber nicht für Mobilitätsinformationen genutzt.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Kombi-Tickets werden zusammen mit Postauto angeboten. Die Schaukäserei macht Werbung in der RailAway Broschüre, führt aber keine Kombi-Tickets über RailAway. Die Schaukäserei wirbt auf den Fahrzeugen der Postauto Schweiz AG. In der Ferienkarte von AI Tourismus und den Feriengutscheinen von AR Tourismus ist die Schaukäserei integriert.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Im Bereich ÖV werden Aktionen in Zusammenarbeit mit Postauto durchgeführt (z.B. gratis Fondue-Essen oder gratis iPad-Führung). Die Schaukäserei ist eine Station der Appenzeller Flyer-Route. Dementsprechend erhalten die Flyer-BenutzerInnen ein Eintrittsticket, sowie das kostenfreie Laden der Batterien.

Nutzung von Kundenurteilen

Allg. Umfrage vom Tourismus. ÖV wird sehr allg. abgefragt. Die Schaukäserei selber macht keine Mobilitätsumfragen.

Parkplatzbewirtschaftung

Keine Parkplatzgebühren, genügend Parkplätze

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Mit den zahlreichen Gruppenanfragen- und reservationen können die Besucher gut über den Tag und über die Woche verteilt werden. Die Schaukäserei betreibt auch ein Restaurant. Am Sonntagmorgen wird zur besseren Auslastung der Morgenstunden ein Brunch angeboten.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Keine Abstimmung nötig, Publicar kann vorbestellt werden, Gastronomie für Wartezeiten vorhanden.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Adrian Agner

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr

Zuständigkeit

Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

> Prüfen eines Linienbetriebs Appenzell - Stein AR anstelle Publicar

Für eine verbesserte Anbindung der Schaukäserei Stein an den Tourismusort Appenzell soll geprüft werden, ob anstelle des Publicars (Rufbus) auch ein Linienbetrieb zwischen Appenzell und Stein zweckmässig ist.

> Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr

> Taktverdichtung der Linie 180 zu 30-Min-Takt

Die Linie 180 St.Gallen-Stein AR-Herisau verkehrt heute in einem Stundentakt. Für eine bessere Anschlussqualität an den öV-Knoten St.Gallen und Herisau soll die Linie 180 künftig in einem Halbstundentakt verkehren. Gemäss aktueller Planung der zuständigen Behörden soll dieser Halbstundentakt auf der Teilstrecke Herisau-Stein AR-Lustmühle umgesetzt werden (mit Anschluss an Appenzellerbahn bei Haltestelle Lustmühle). Aus Sicht Freizeitverkehr wäre jedoch zur Vermeidung von Umsteigevorgängen der Halbstundentakt auf der ganzen Linie wünschenswert.

Ausstattung öV-Haltestellen

> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen

Die Bushaltestelle muss behindertengerecht gestaltet werden.

Sonstiges

> Intervention: Publicar auf SBB-Onlinefahrplan nicht richtig ersichtlich

Die Schaukäserei Stein ist heute mit einem Rufbus (Vorreservation nötig) an den Tourismusort Appenzell angebunden. Im Online-Fahrplan der SBB und in der entsprechenden App für Smart-Phones sind Rufbusse nur schwer von Linienbussen zu unterscheiden. Die Erkennung von Rufbussen in den Fahrplänen muss somit kundenfreundlicher gestaltet werden.

Veloverkehr

Zuständigkeit

Velonetzplanung

> Touristisches Netz auf Schwachstellen überprüfen

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz

> Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung

Beheben von 5 zur Schwachstellenanalyse rLV zusätzlichen Schwachstellen

→ vgl. *Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV*

> Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr

Analog Handlungsbedarf Fussverkehr: Da die Hauptstrasse im Bereich der Schaukäserei das eigentliche Ortszentrum von Stein bildet, drängt sich eine gesamtheitliche Betrachtung des Strassenraums auf. Ziel

<p>muss die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität sein. Zu berücksichtigen sind nebst den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes und das direkte Umfeld der Schaukäserei.</p> <p>Veloabstellanlage</p> <ul style="list-style-type: none"> > Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschrieb → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <ul style="list-style-type: none"> > Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> 	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> > Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 4 zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstellen → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</i> > Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr Analog Handlungsbedarf rollender Langsamverkehr: Da die Hauptstrasse im Bereich der Schaukäserei das eigentliche Ortszentrum von Stein bildet, drängt sich eine gesamtheitliche Betrachtung des Strassenraums auf. Ziel muss die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität sein. Zu berücksichtigen sind nebst den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes und das direkte Umfeld der Schaukäserei. 	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> > Entschleunigung des Verkehrs mittels Signalisationsänderung und/oder Neugestaltung des Strassenraums Analog zu Handlungsbedarf Fuss-/rollender Langsamverkehr → vgl. <i>„Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr“</i> 	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen ÖV: Erwähnen wie die ÖV Haltestelle heisst. Informationen welche Postauto oder Busse von St.Gallen oder von Herisau nach Stein fahren (Bus Nummer). Link von Publicar sollte direkt auf Publicar Appenzell (AI) gehen. SBB muss Publicar besser kommunizieren, so dass eindeutig ist, dass man auf der Strecke Publicar fährt und was das bedeutet für den Reisenden (Rufbus, Reservation).

Informationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf Schweizmobil. Die Schaukäserei ist als wichtiger Freizeitpunkt integriert in den Karten von Schweizmobil und liegt auf einer Wander- und Velolandroute. Abstellmöglichkeiten für Velos und Ladestation oder -möglichkeit für Elektrovelos aufzeigen. Zusammenarbeit mit Flyer erwähnen. Hinweis auf die Fahrrad-, Mountainbike- und Elektrobikekarte vom Tourismus.

Informationen Auto: Hinweis auf Mobility

Information allgemein: Hinweis auf die Appenzeller Ferienkarte und auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

Informationen Kombination öV/Spazieren: Explizit auf die attraktiven Wanderwege und auf die kombinierte Anreisemöglichkeit öV/Wandern hinweisen

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Der Integrierte SBB Fahrplan sollte das aktuelle Datum anzeigen. Hinweis auf Fahrplan App vom ganzen Ostwind Gebiet, auf das App Oschte oder auf das search.ch App. Routenplaner für Fahrrad integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- und Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie Hinweis auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Schaukäserei. Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus Webseite.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Die Flyer Route (Kulinarische E-Bike Tour) ist auf der Appenzellerland Velokarte eingezeichnet. Verweis auf Karte oder Informationen zur Route von Tourismus. Zudem liegt die Schaukäserei an der Kulturspur oder auf einer Nordic Walking Route. Verweis auf diese. Die Touren sind vereinzelt auch im GPS Tracks App oder Webseite zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.).

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park&Ride

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplanechtzeiten) zur Weiterfahrt mit Bus & Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung St.Margrethen versehen.

> Kundenshalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

- > **Regelmässig über Neuerungen im Anreiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)**
Informationen über Newsletter oder social media wie z.B. www.facebook.com. Das können Informationen z.B. über Kombi-Angebote (ÖV + Eintritt), über ÖV Verbesserungen, attraktive Velo- und Wanderwege in der Umgebung & zur Schaukäserei, neue Flyerladestationen, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Appenzeller Bahnen oder weiterhin mit Postauto für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV. Ähnlich wie die Carreisen verschiedene Stationen anfahren, könnte der ÖV (Postauto, Appenzeller Bahnen, etc.) ähnliches für Gruppentouristen anbieten.
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI), allenfalls auch mit Tourismus in der weiteren Umgebung (Winterthur, Zürich, Vorarlberg, Süddeutschland, etc.) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung für Neuzuzüger oder Umsteiger**

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Einführung von Parkplatzgebühren. Aufzeigen der Parkgebühren und Hinweis auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen. Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren könnten andere Mobilitätsangebote finanziert werden.
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Athletik Zentrum St.Gallen

6

Beschreibung der Freizeitanlage



Athletik Zentrum St.Gallen
Parkstrasse 2
9000 St.Gallen



Athletik Zentrum mit Multifunktionshalle, 200-Meter-Rundbahn, Unterküften und Parkgarage

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1c: Freizeit	Sport	lokal bis überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 250'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 3'000 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 7'000 Personenwege/Wochenende
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Max. PW-Fahrten/Tag über 2'000 PW-Fahrten/Tag	Besucherspitzenzeiten Training Abends / Events Wochenende
Bemerkung:		
Art Betriebszeit tageszeitlich gemischt	Betriebszeit variiert	

Standort / Umfeld der Anlage



Standort

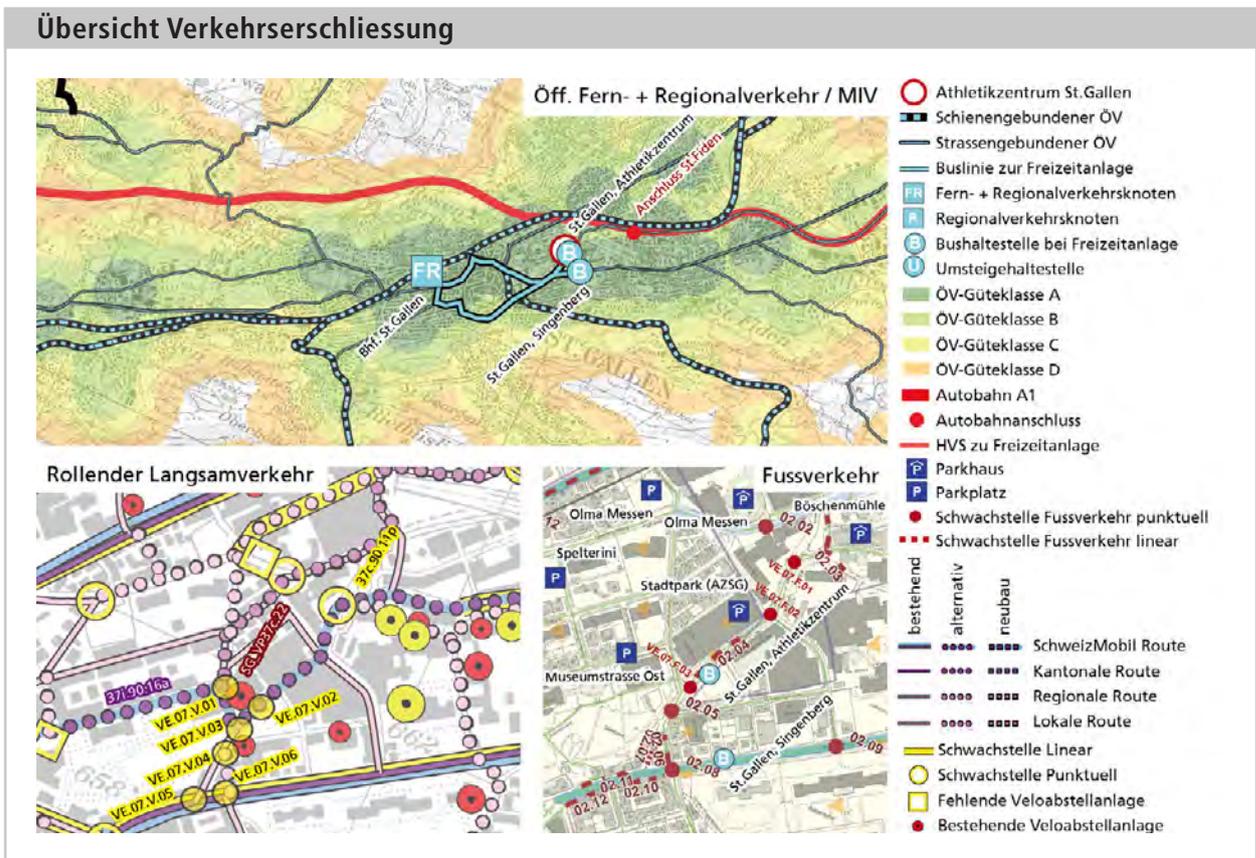
Das Athletik Zentrum liegt im Zentrum der Stadt St.Gallen. In der Umgebung befinden sich weitere Freizeitanlagen wie Museen, Theater, Tonhalle, Einkaufspassagen, Olma-Areal und Kinos.



Zonierung/Strukturtyp

Das Athletik Zentrum befindet sich in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und ist eine Einzeleinrichtung. Unmittelbar angrenzend befindet sich eine Grünzone (Stadtspark).

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Stadtspark / hohe bauliche Dichte	Zentral	Wohnen, Arbeiten und Freizeit



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

Ankunft Bhf. St.Gallen → Stadtbuslinien Nr. 1,4+7 (Reisezeit 4min) → Haltestelle Singenberg → 300m Fussweg
 Ankunft Bhf. St.Gallen → Stadtbuslinie Nr. 12 (Reisezeit 6min) → Haltestelle Athletik Zentrum
 Ankunft Bhf. St.Gallen → Shuttlebus bei Grossveranstaltungen (z.B. während Tattoo)
 Ankunft Bhf. St.Gallen → Fussweg 1.3 km (15min)

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage
 Trolleybus / Stadtbus

ÖV-Linien bei Anlage

Stadtbuslinie	Nr.1/4	Bhf. St.Gallen – Stephanshorn/Guggeien Mo-Sa (alternierend 7.5-Min Takt, Abends 10-Min Takt), So (10-Min Takt)
Stadtbuslinie	Nr. 7	Bhf. St.Gallen – Neudorf Mo-Sa (10-Min Takt, Abends 15-Min Takt), So (15-Min Takt)
Stadtbuslinie	Nr. 12	Bhf. St.Gallen – Abacus Platz Mo-Sa (20-Min Takt, Abends 60-Min Takt) So(kein Angebot)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage
 Veloland-Routen 55 (St.Gallen-Kreuzlingen) und 75 (Arbon-Nesslau)
 Veloland-Routen 33 (Stein am Rhein-Rorschach) und 42 (St.Gallen-Appenzell)
 Alternative Linienführung 37i.90.16a der Veloland-Routen 33 und 42
 Kantonales-, regionales-, lokales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage
 Fehlende Signalisation „Athletik Zentrum“ ab Veloland Routen

Signalisation Fussverkehr
 Unzureichende Signalisation ab Hauptbahnhof und ab Haltestelle Singenberg

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt St.Fiden → 1.2km bis Athletik Zentrum

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse A

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Bei der Haltestelle Athletik Zentrum ist die Fusswegquerung nicht in der Wunschlinie der Fussgänger.

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Athletik Zentrum: kein Witterungsschutz, teilw. nicht behindertengerecht, keine el. Echtzeitinformation

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Wenn Parkhaus besetzt ist (nur an einzelnen Spitzentagen im Jahr) stauen sich die Fahrzeuge auf der Steinachstrasse in Richtung Autobahn. Das Athletik Zentrum registriert relativ viele Bringfahrten von Eltern.

Anzahl Parkfelder

220 öffentliche Parkfelder in Parkhaus Stadtpark (AZSG)

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Umliegende Parkplätze und Parkhäuser

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
37c.90.11p	punktuell	Radverkehrsführung mangelhaft, Querungshilfe fehlt, hoher DTV, fehlende Signalisation
VE.07.V.01	punktuell	Fehlende Signalisation
VE.07.V.02	punktuell	Keine bauliche Auffahrt zu Veloabstellanlage
VE.07.V.03	punktuell	Fehlende Signalisation, fehlende geschützte Abbiegungs-/Querungshilfe
VE.07.V.04	punktuell	Fehlende Signalisation, fehlende geschützte Abbiegungs-/Querungshilfe
VE.07.V.05	punktuell	Fehlende Signalisation, Linksabbiegen in Rorschacherstrasse baulich nicht möglich
VE.07.V.06	punktuell	Fehlende Signalisation

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP37c.22	37	gedeckt	kein Handlungsbedarf, 37 Velos anschliessbar - Platz für bis zu 200 Velos

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
02.04	linear	Trottoir schmaler als 2m
02.05	punktuell	Fehlende Querungshilfe bei Fussgängerstreifen, Unfallschwerpunkt
02.06/07	linear	Konflikt Fussgänger mit Parkierung / Trottoir schmaler als 1.5m
02.08	punktuell	Lange Wartezeiten an LSA
VE.07.F.01-03	punktuell	Fehlende Querungshilfe bei Fussgängerstreifen, schnelle Knotengeometrie

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Webseite des Athletik Zentrums findet man einen Lageplan und die Adresse. Keine weiteren Anreiseinformationen. Bei Veranstaltungen ist der Veranstalter verantwortlich für die Anreiseinformationen. Im persönlichen Kontakt mit den Veranstaltern wird darauf hingewiesen, dass der ÖV genutzt werden soll und die PP beschränkt sind. Im eigenen Dossier, das man an Veranstalter abgeben kann, findet man eine kurze Beschreibung der Lage im Raum Bodensee - Zürich. Keine Anreiseinformationen.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

SGBT findet man das AZ als Eventlokalität. Ausser einem Lageplan keine Anreiseinformationen. AR und AI Tourismus keine Informationen zum AZ. Sportamt St.Gallen hat eine Seite in der Broschüre vom SGBT mit dem Sportangebot in der Stadt St.Gallen. Auf Stadtplan integriert, sonst keine weiteren Anreiseinformationen.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Auf der Autobahn wird bereits angezeigt ob es in der Parkgarage AZ noch Platz hat. Das PLS kann auf 0 stehen und es wird doch in die Parkgarage gefahren.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Für die Schüler hängt ein Fahrplan am Eingang. Grundsätzlich könnte auch das Personal des AZ Auskunft geben. Der Empfang ist aber nicht ständig besetzt. Bildschirm mit Echtzeitinformationen wäre erwünscht.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Facebook

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Für die Militär Tattoo Veranstaltung gibt es RailAway Tickets. Sache des Veranstalters.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Shuttle Service bei grossen Veranstaltungen.

Nutzung von Kundenurteilen

Keine gezielten Umfragen. Rückmeldungen kommen aber vor allem zur Parkgarage. Grundsätzlich keine negativen Rückmeldungen.

Parkplatzbewirtschaftung

Das Parkhaus Athletik Zentrum wird auch vom Mitarbeitenden des Kantonsspitals genutzt, weil es dort weniger PP hat und die PP teurer sind. PP werden für Trainingsbetrieb wieder frei. Man kann direkt von der Autobahn ins Parkhaus. Es gibt im AZ Parkhaus Nacht- und Tagstarife, Lang- und Kurzzeittarife. Während Publikumsveranstaltungen im AZ und bei Messen gilt ein Spezialtarif (höher als sonst).

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Parkgebühren sind während Publikumsveranstaltungen im AZ und bei Messen höher als sonst. Unterscheidung zwischen Tages- und Nacht-, sowie Kurz- und Langzeitparkzeittarifen. Sonst keine zeitliche Unterscheidung.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Der Bus 12 fährt nur bis 19.19 Uhr im 20 Minuten Takt. Für Abendtrainingsbetrieb nur noch 60 Minuten Takt. Turnbetrieb ist in fixe Zeitfenster eingeteilt. Turnunterricht kann aber individuell angepasst werden, dass Schüler auf den Bus gehen können (v.a. Gewerbeschule). Kinder werden oft angezogen von den Eltern gebraucht und wieder geholt am Abend.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Fritz Bischoff zuständig für Anlage, Roman Bottlang (Marketing Sportamt St.Gallen)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr	Zuständigkeit
<p>Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung</p> <p>> Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr</p> <p>> Angebotsausbau S-Bus 201 St.Gallen-Arbon, Halt Athletik Zentrum/Olma, Theater, Schloss Gemäss aktueller Planung der zuständigen Behörden steht noch offen, ob und in welcher Taktichte die heutige HVZ-Schnellbuslinie 201 ganztägig verkehren soll. Besonders aus Sicht Freizeitverkehr wäre ein integraler Halbstundentakt Mo-So wünschenswert. Mit Halt bei der Haltestelle Athletik Zentrum könnte die Stadt Arbon umsteigefrei an das Athletik Zentrum angebunden werden.</p> <p>Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr</p> <p>> Abend- und Sonntagsangebot der Linie 12 verdichten Die Linie 12 Hauptbahnhof St.Gallen - Abacus-Platz verkehrt heute an den Abenden mit einem reduzierten Angebot. An Sonntagen besteht kein Angebot. Rückmeldungen der Anlagebetreiber Stiftsbibliothek und Athletik Zentrum haben gezeigt, dass die noch junge Linie 12 aus Sicht der Freizeitanlagen beliebt ist. Mittelfristig ist es wünschenswert, wenn die Linie 12 auch zu den Besucherspitzenzeiten der Anlagen (Abend und Sonntag) in einer dichten Taktfolge verkehren kann.</p> <p>Busführung im Strassenverkehr</p> <p>> Eigentrossierung des St.Galler Busnetzes → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Ausstattung öV-Haltestellen</p> <p>> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen Die Bushaltestelle müssen behindertengerecht gestaltet werden und es sind eine elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen anzubringen. Auch fehlt es an einem Witterungsschutz.</p>	

Veloverkehr	Zuständigkeit
<p>Velonetzplanung</p> <p>> Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Regionales Freizeitnetz Veloverkehr</p> <p>> Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17 → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von einer Schwachstelle bei Athletik Zentrum → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p>	

<p>> Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 6 zur Schwachstellenanalyse rLV zusätzlichen Schwachstellen → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p>	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von 5 Schwachstellen im Umfeld der Anlage → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 3 zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstellen → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>> Verbesserung der Signalisation zur Anlage, insbesondere von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Parkierungsanlagen Sicherstellung der Signalisation (Wegweisung) ab Haltestelle Singenberg.</p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Parkleitsystem einführen oder verbessern Bei grösseren Veranstaltungen und bei voll belegtem Parkhaus bildet sich vor der Parkhauseinfahrt teilweise eine Fahrzeugkolonne, die sich in Richtung Autobahn zurückstaut. Mit einer weiteren Anzeigetafel des Parkleitsystems beim Athletik Zentrum (oder Verschiebung der bestehenden Anzeigetafel bei Autobahn) können die FahrzeuglenkerInnen auf die weiteren Parkierungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht werden.</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen ÖV: Name der Haltestelle ÖV, Zug- oder Busnummer, welche die Haltestellen bedienen, Dauer der Fahr.

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf den Veloplan St.Gallen und Schweizmobil. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen.

Informationen Auto: Anreiseinformationen mit dem Auto, Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren. Hinweis auf PLS St.Gallen. Hinweis auf Mobility.

Informationen allgemein: Priorität der Anreiseinformationen auf ÖV, mit Velo oder zu Fuss setzen, dann Auto. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App. Routenplaner für zu Fuss, Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen des Athletik Zentrums mindestens bei SGBT Tourismus, evt. auch bei AI und AR Tourismus. Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus- und Athletik Zentrum-Webseite.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Verweis auf Karten oder Informationen vom Tourismus zu Wander- oder Velorouten (Veloplan St.Gallen). Die Routen sind vereinzelt auch im GPS Tracks App/Webseite sowie Schweizmobil zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.) und Schweizmobil. Freizeitinformationen sind auch bei den lokalen Transportunternehmen zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplanechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Screen mit Fahrplanechtzeiten in der Anlage wäre erwünscht. Kann aber nicht mit dem Bildschirm der Anlage kombiniert werden (zu viele Informationen). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen, v.a. bei grossen Veranstaltungen.

> Kundenshalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

> Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)

Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Ver-

besserungen, ÖV-Kombiticket bei Sportveranstaltungen, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Koordination der Mobilitätsinformationen mit dem Thema Gesundheit und Sport ist naheliegend.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
Bei grossen Sportveranstaltungen.
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Thurbo, Postauto, SOB, VBSG oder Appenzeller Bahnen für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV vor allem bei grossen Sportveranstaltungen.
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung, Schulen.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**
- > **Aktionen zur Sensibilisierung der Eltern bezüglich der Problematik von Bringfahrten**

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
Trainingszeiten mit ÖV Fahrplan abstimmen auch am Abend.
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Abstimmung der Parkgebühren mit dem Kantonsspital.
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Sportanlage Gründenmoos St.Gallen

7

Beschreibung der Freizeitanlage



Sportanlage Gründenmoos
Gründenstrasse 34
9015 St.Gallen

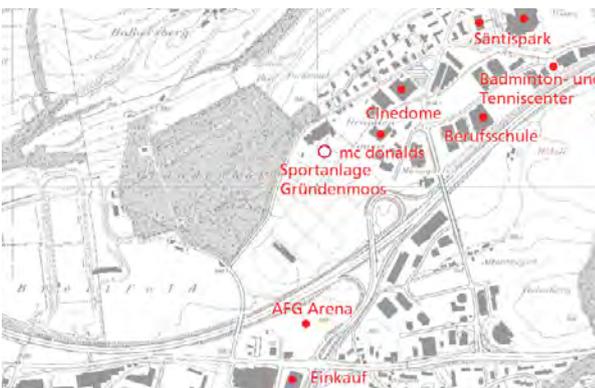


Sportanlage Gründenmoos mit Stadion, Seilpark, Tennis, Migros Klubschule und Restaurant

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1c: Freizeit	Sport	lokal bis regional
Durchschnitt Besucher/Jahr 200'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 1020 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 40'700 Personenwege/Wochenende
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Max. PW-Fahrten/Tag 5'300 PW-Fahrten/Tag	Besucherspitzenzeiten Training Abends / Events Wochenende
Bemerkung: CSIO mit hohen Besucherzahlen, ist in Durchschnitt Personenwege/Tag nicht eingerechnet.		
Art Betriebszeit Tagesangebot	Betriebszeit variiert	

Standort / Umfeld der Anlage



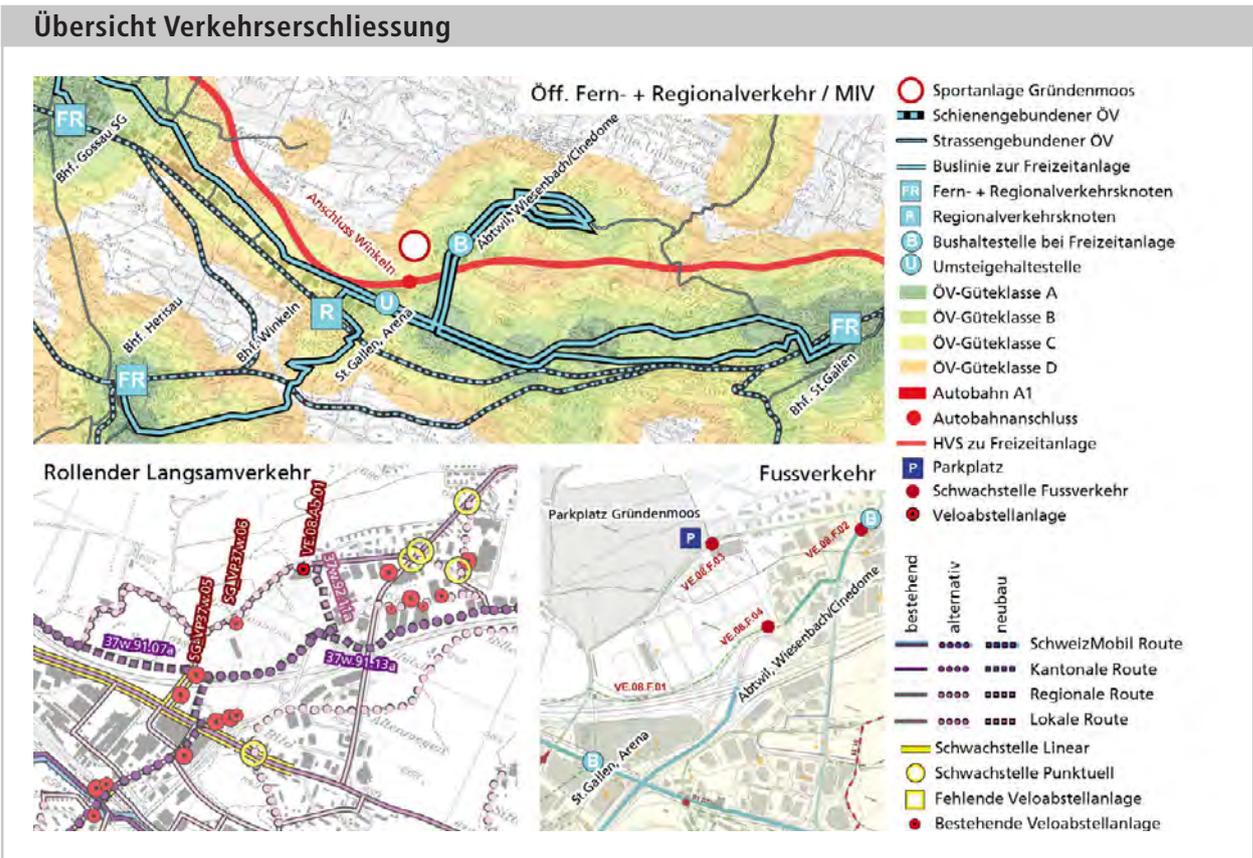
Zonierung/Strukturtyp

Die Sportanlage Gründenmoos liegt in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und ist modular aufgebaut. Angrenzend befinden sich Wohnzonen, sowie weitere Gewerbe- und Industriezonen.

Standort

Die Sportanlage Gründenmoos befindet sich am Siedlungsrand der Stadt St.Gallen. Im Umfeld der Anlage sind verschiedene Publikumsanlagen in den Bereichen Freizeit, Einkaufen und Bildung zu finden. So zum Beispiel die verkehrsensitiven Freizeitanlagen Santspark, Cinedome und AFG/Shopping-Arena.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Hohe bauliche Dichte	Zentral	Wohnen, Arbeiten und Freizeit



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

- Ankunft Bhf. St.Gallen → Buslinie Nr.7 → Haltestelle Wiesenbach/Cinedome → Fussweg
- Ankunft Bhf. St.Gallen → Buslinie Nr.151 → Haltestelle St.Gallen, Arena → Fussweg
- Ankunft Bhf. Gossau → Buslinie Nr.151 → (Umsteigen St.Gallen, Arena → Buslinie Nr.158 → Haltestelle Wiesenbach Cinedome → Fussweg) oder (Haltestelle St.Gallen, Arena → Fussweg)
- Ankunft Bhf. Herisau → Buslinie Nr.158 → (Haltestelle Wiesenbach/Cinedome oder St.Gallen, Arena) → Fussweg
- Ankunft Bhf. Winkeln → (Fussweg 15 Min.) oder (Buslinie Nr.158 → Haltestelle Wiesenbach/Cinedome → Fussweg)

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regionalbus / Stadtbus

ÖV-Linien bei Anlage

- Regionalbus Nr.158 Bahnhof Herisau-Cinedome-Abtwil Mo-Fr(30-Min-Takt) Sa(30-Min-Takt) (nicht Abends + So)
- Stadtbuslinie Nr. 7 Bahnhof St.Gallen-Cinedome-Abtwil Mo-Sa(10-Min-Takt/Abends 15-Min-Takt) So(15-Min-Takt)
- Regionalbus Nr.151 Bahnhof Gossau-Arena-Bhf. St.Gallen Mo-Sa(10-Min-Takt/Abends 30-Min-Takt) So(60-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Alternative Linienführung kantonale Veloroute Nr. 37w.91.09a
Regionales-, lokales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Fehlende Signalisation „Sportanlage Gründenmoos“ ab Veloland-Routen und ab regionaler Route

Signalisation Fussverkehr

Fehlende Signalisation ab Haltestelle St.Gallen, Arena

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Winkeln → 1.0km bis Gründenmoos

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse C

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine eigene, direkte Bushaltestelle -> fehlende örtliche Erschliessung

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Haltestellen Cinedome und Arena: Weite Fusswege zur Anlage, keine Sicht zur Anlage

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Arena: keine Mängel Cinedome: nicht behindertentauglich, keine elektronische Echtzeitinformation

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Parkplätze erreichen an den Wochenenden teilweise Kapazitätsgrenzen. Problem jedoch nicht gravierend. Fremdparkierung an der Moosstrasse.

Anzahl Parkfelder

ca. 200 Parkfelder

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Fremdparkierung an der Moosstrasse

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
37w.92.11a	neubau	Netzlücke regionale Route, Neubau
37w.91.07a	neubau	Netzlücke kantonale Route, Neubau
37w.91.13a	neubau	Netzlücke kantonale Route, Neubau

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP37w.06	24	gedeckt	Velorahmen nicht anschliessbar, dezentral, ungenügendes Parkiersystem
SG_VP37w.05	46	gedeckt	Velorahmen nicht anschliessbar, schlecht erkennbar, dezentral
VE.08.Ab.01	12	ungedeckt	Velorahmen nicht anschliessbar, ungenügendes Parkiersystem, ungedeckt

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
VE.08.F.01	flächig	Geringe soziale Sicherheit, insbesondere entlang der Rückseite der Anlage, mangelnde Beleuchtung
VE.08.F.02	punktuell	Fussgängerquerungen liegen nicht auf Wunschlinie der zu Fussgehenden
VE.08.F.03	punktuell	Querung: Sicht auf Strasse durch Parkfelder eingeschränkt, zu hohe Geschwindigkeiten
VE.08.F.04	punktuell	Kein Arealzugang aus südöstlicher Richtung, allgemein Zugang von Süden nur eingeschränkt

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Zum Stadion Gründenmoos gibt es auf der Stadt St.Gallen Webseite eine kurze Anreiseinformation mit ÖV und eine Verlinkung zum Stadtplan, bei welchem auch der Veloplan eingeblendet werden kann. Die Sportanlage ist auf dem Veloplan eingezeichnet. Die Migros Webseite informiert über die Anreise mit Auto (inkl. Parkierung) und ÖV. Link zu Google Maps. Zum Seilpark der Migros gibt es auch eine Broschüre mit Informationen zur Anreise mit Auto und ÖV. Grober Lageplan für Anreise mit Auto. Migros Klubschule Webseite verlinkt auf den SBB Fahrplan, Lageplan vorhanden und kurze Informationen zu gebührenpflichtigen PP. Sportplatz / Tennisplatz Gründenmoos ist im St.Galler App enthalten. Auf der CSIO Webseite gibt es Anreiseinformationen zu Auto und ÖV.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

St.Gallen-Bodensee Tourismus informiert über den Seilpark. Die Anreiseinformationen entsprechen jenen der Betreiberin. Link zur Webseite. Keine Karte. Hinweis auf die grösste Veranstaltung im Gründenmoos: CSIO und Link zur Webseite.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Stadion ab Autobahn gut signalisiert. Ab Bushaltestelle Wiesenbach signalisiert, ab Bushaltestelle Arena nicht signalisiert.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Keine Informationen oder Fahrpläne vor Ort. Beim Stadion keine Auskunftsstelle. Migros Klubschule hat einen Kundenschalter.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Keine

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Extrabusse ab Hauptbahnhof St.Gallen bis zum Stadion beim CSIO.

Nutzung von Kundenurteilen

Keine

Parkplatzbewirtschaftung

Parkplätze sind gebührenpflichtig. 1 Franken pro Stunde. Maximale Parkdauer 48 Stunden. Gebührenpflicht Mo-Mi/Fr von 9 bis 19 Uhr, Do 9 bis 21 Uhr (Abendverkauf Säntispark), Sa 8 bis 17 Uhr. Keine unterschiedlichen Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Spitzenzeiten sind schwer zu brechen, wegen der Platzkapazitäten (Trainingsbetrieb vor allem nach Arbeit und Schule ab 17 Uhr). 90 Minuten Einheiten. AFG Gastro, aber nur während den Öffnungszeiten. Nach dem Trainingsbetrieb nicht mehr geöffnet. Cinedome Gastro hat längere Öffnungszeiten.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Viertelstundentakt Bus 7 ab Wiesenbach/Cinedome auch am Abend. AFG Arena nach St.Gallen und Gossau 10 Minuten Takt bis 21.00 Uhr nur bei Abendverkauf.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Martin Bühler (Leiter Sportanlagen) / Roman Bottlang (Leiter Marketing & Event)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr

Zuständigkeit

> Beschleunigung der städtischen Linie 7 (St.Gallen)

Die Freizeitanlagen Cinedome, Sportanlage Gründenmoos und Säntispark sind mit der städtischen Linie 7 erschlossen. Für eine bessere Anbindung der Freizeitanlagen an den Hauptbahnhof St.Gallen soll die Linie 7 durch Reduktion der Anzahl Haltestellen beschleunigt werden. Die örtliche Erschliessung der wegfallenden Haltestellen soll mit der Linie 151 sichergestellt werden.

> Örtliche Erschliessung mittels direkter öV-Haltestelle sicherstellen

Die Sportanlage Gründenmoos ist heute mit den Bushaltestellen Arena und Wiesenbach/Cinedome nur über eine Fusswegdistanz von ca. 500 Metern an das öV-Netz angebunden. Für eine bessere örtliche Erschliessung muss geprüft werden, ob die Linie 7 oder die Linie 158 bei der Haltestelle Wiesenbach/Cinedome gesplittet werden können (z.B jeder zweite Kurs nach Gründenmoos). Da die Sportanlage Gründenmoos eine tendenziell lokale Ausstrahlung hat, ist auch eine Verlängerung der Linie 132 Waldkirch-Abtwil prüfenswert.

> Stärkung des Bahnhofs Winkeln als Regionalverkehrsknoten

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

> Konsequentes Halbstundentaktssystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

> Taktverdichtung der Linie 158 zu 15-Min-Takt → vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

> Abend- und Sonntagsangebot der Linie 158 verdichten

Die Linie 158 Herisau-Winkeln-Abtwil verkehrt heute nur Mo-Sa tagsüber und nicht an Abenden und an Sonntagen. Für die öV-Erschliessung der Freizeitanlagen Sportzentrum Herisau, AFG-/Shopping Arena, Gründenmoos, Cinedome und Säntispark ist es von zentraler Bedeutung, dass die Linie 158 zur Abdeckung der Besucherspitzenzeiten auch an den Abenden und an Sonntagen in einer dichten Taktfolge geführt wird.

> Abend- und Sonntagsangebot der Linie 151 verdichten

Die Linie 151 Gossau-St.Gallen verkehrt heute an den Abenden und an Sonntagen (ab Dez. 2013) in einem 30-Min-Takt. Die Freizeitanlagen Gründenmoos, Cinedome und Säntispark sind heute mit Umsteigen von der Linie 158 zur Linie 151 an die Stadt Gossau angebunden. Die Linien 158 und 151 sollten somit möglichst im gleichen Takt verkehren. Die Anschlusssicherheit bei der Haltestelle Arena muss gewährleistet werden.

> Bedarfsgerechter Shuttlebusbetrieb zur Bewältigung von Besucherspitzenzeiten

Prüfen eines Shuttlebusses während des CSIO's und anderen Grossveranstaltungen.

> Eigentrassierung des St.Galler Busnetzes → vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

> Verbesserung von Lage und Ausstattung der Bus-/Bahnhaltstellen

> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen

Haltestelle Wiesenbach/Cinedome: Die Bushaltestelle müssen behindertengerecht gestaltet werden und es sind elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen anzubringen.

Veloverkehr

Zuständigkeit

Velonetzplanung

> Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

> Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz

> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen

Beheben von 3 Schwachstellen im Umfeld Gründenmoos → vgl. *Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV*

<p>> Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage Signalisation bei Autobahn und Hafnersbergstrasse → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschreibung → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p> <p>In Zusammenhang mit dem neuen Veloweg entlang der Autobahn soll im südöstlichen Teil des Areals eine weitere Veloabstellanlage errichtet werden. Dafür muss das Areal südöstlich für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.</p>	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Öffentlicher Zugang Freizeitanlage sicherstellen Die Sportanlage Gründemoos ist heute von Süden nur zur AFG-Arena hin geöffnet (südwestlich). Für eine verbesserte Erreichbarkeit der Spielfelder muss das Areal auch im südöstlichen Teil geöffnet werden.</p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 3 zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstellen → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</i></p> <p>> Verbesserung der Signalisation zur Anlage, insbesondere von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und den Parkierungsanlagen Sicherstellung der Signalisation (Wegweisung) von der Haltestelle Wiesenbach/Cinedome und von der Haltestelle Arena.</p> <p>Soziale Sicherheit im Fusswegnetz</p> <p>> Soziale Sicherheit im Umfeld der Freizeitanlage verbessern Der Rad- und Gehweg hinter der Sportanlage und entlang der Autobahn ist heute kaum beleuchtet. Insbesondere für Velofahrende, welche an den Abenden den Rad- und Gehweg benutzen, muss die Beleuchtung verbessert werden.</p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Fremdparkierung unterbinden Bei voller Parkplatzbelegung weichen die Anlagebesucher auf die öffentlichen Parkfelder entlang der Moosstrasse aus. Es muss genauer geprüft werden, wie gravierend dieses Problem ist und mit welchen Massnahmen eine Verbesserung erreicht werden kann (z.B flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung mit einheitlichen Bewirtschaftungskonditionen, blaue Zone,...).</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen ÖV: -

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf den Veloplan St.Gallen und Schweizmobil. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen.

Informationen Auto: Anreiseinformationen mit dem Auto, Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren. Hinweis auf Mobility.

Informationen allgemein: Priorität der Anreiseinformationen auf ÖV, mit Velo oder zu Fuss setzen, dann Auto. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App. Routenplaner für zu Fuss, Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Sportanlage Gründenmoos (Seilpark) bei SGBT Tourismus. Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus- und Stadt/Seilpark-Webseite.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Verweis auf Karten oder Informationen vom Tourismus zu (Wander- oder) Velorouten (Veloplan St.Gallen). Die Routen sind vereinzelt auch im GPS Tracks App/Webseite sowie Schweizmobil zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.) und Schweizmobil. Freizeitinformationen sind auch bei den lokalen Transportunternehmen zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplänechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen, v.a. bei grossen Veranstaltungen wie CSIO.

> Kundenshalter (Kiosk) auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitäts-services), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

> Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)

Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, vergünstigter Eintritt in Kombination mit ÖV Nutzung, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Koordination der Mobilitätsinformationen mit dem Thema Gesundheit und Sport ist naheliegend.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
Bei grossen Sportveranstaltungen wie der CSIO.
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Turbo, Postauto, SOB, VBSG oder Appenzeller Bahnen für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV vor allem bei grossen Sportveranstaltungen oder für den Seilpark.
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, evt. Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung, Schulen.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
Wenn möglich die Trainingszeiten mit ÖV Fahrplan abstimmen auch am Abend.
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Längere Parkplatzbewirtschaftung (während der Öffnungszeiten Migros und des gesamten Trainingsbetriebs).
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Sportzentrum Herisau

8

Beschreibung der Freizeitanlage



Sportzentrum Herisau
Kasernenstrasse 71
9100 Herisau

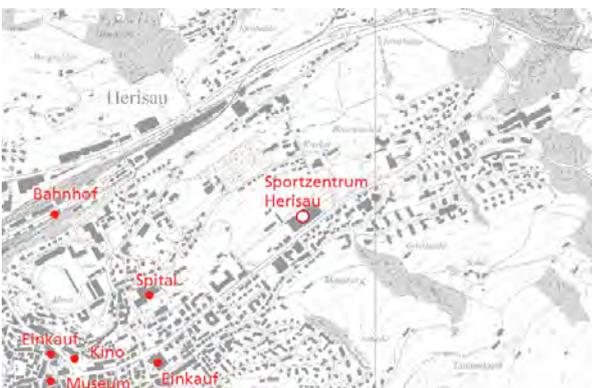


Sportzentrum Herisau mit Hallen-/Freibad, Eishalle, Sporthalle, Sauna, Restaurant und Aussenanlage

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

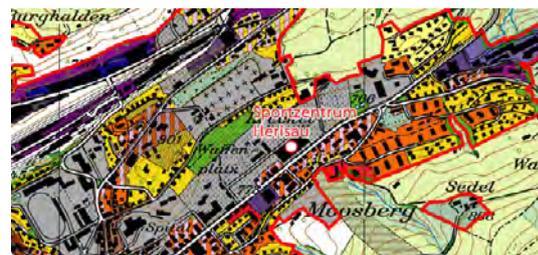
Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1c: Freizeit	Sport	lokal bis regional
Durchschnitt Besucher/Jahr 300'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 3'000 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 6'000 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angaben	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angaben	Besucherspitzenzeiten Trainings Abends / Events Wochenende
Bemerkung:		
Art Betriebszeit Tagesangebot	Betriebszeit variiert	

Standort / Umfeld der Anlage



Standort

Das Sportzentrum Herisau liegt ausserhalb des Dorfkerns von Herisau. Im näheren Umfeld gibt es keine grösseren Publikumsanlagen.

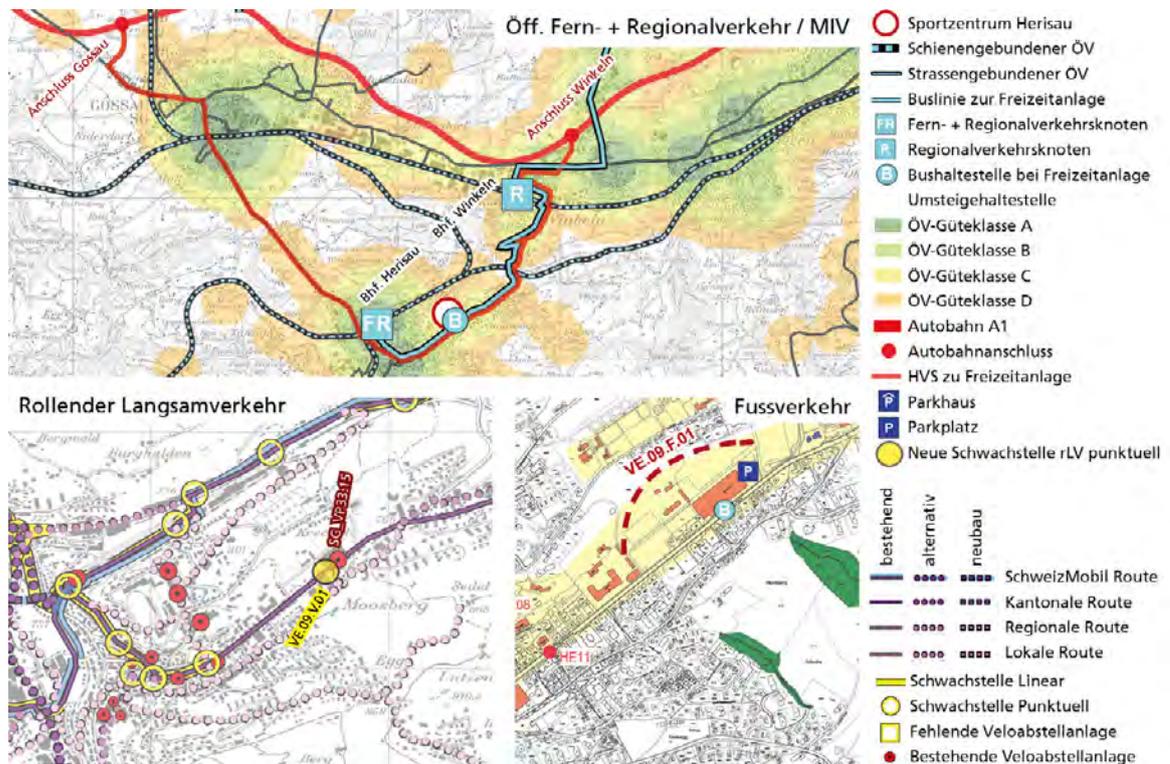


Zonierung/Strukturtyp

Das Sportzentrum Herisau liegt in einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und ist eine Einzuleinrichtung. Angrenzend befinden sich Wohn- und Gewerbebezonen.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Mittlere bauliche Dichte	Subzentral	Integriert Wohnen und Arbeiten

Übersicht Verkehrserschliessung



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

Ankunft Bhf. Herisau → Buslinien Nr. 172/158 (Reisezeit 5-9min) → Haltestelle Herisau, Sportzentrum

Ankunft Bhf. Winkeln → Buslinie Nr. 158 (Reisezeit 8min) → Haltestelle Herisau, Sportzentrum

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regionalbus / Stadtbus

ÖV-Linien bei Anlage

Regionalbus Nr.158 Herisau-Sportzentrum-Winkeln Mo-Fr(30-Min-Takt) Sa(30-Min-Takt) (nicht Abends + So)

Stadtbuslinie Nr.172 Bahnhof Herisau-Sportzentrum-Saum Mo-Sa(30-Min-Takt) So/Abends(60-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Lokales- und kantonales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Fehlende Signalisation „Sportzentrum Herisau“ ab kantonaler Radrouten

Signalisation Fussverkehr

Kein zusätzlicher Bedarf

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Gossau → 7.0km bis Sportzentrum / A1 Ausfahrt Winkeln → 3.4km bis Sportzentrum

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse C

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Bus hat in seltenen Fällen Verspätung infolge der Stauproblematik in Winkeln

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Bushaltestelle direkt vor Eingang zur Anlage, geschützte Querungshilfe vorhanden, hoher DTV

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Nicht behindertengerecht, Markierung Haltestelle Fahrrichtung Winkeln vor Fussgängerquerung (Sicherheitsdefizit)

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Anzahl Parkfelder

130 ständige Parkfelder / bei Events 100 zusätzliche von Militär

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Bei grossen Events werden externe Parkplätze mit Shuttlebus bedient

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
VE.09.V.01	punktuell	Keine Abbiegehilfen von und zur Veloabstellanlage

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP33.15	44	gedeckt	Ungenügendes Parkiersystem

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
-	-	-

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Homepage findet man Informationen über die Anreise mit dem ÖV, dem MIV sowie über gebührenpflichtige Parkmöglichkeiten (keine Information über die Höhe der Gebühren). Es wird auch auf die Möglichkeit von Mobility-CarSharing verwiesen.

Die Online-Fahrpläne der SBB und der Appenzeller Bahnen, sowie der TCS-Routenplaner sind direkt ab der Homepage abrufbar. Verlinkung zu Postauto. Die Fahrpläne der Buslinien 172 und 158 findet man in Tabellenform.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

AR Tourismus informiert nur sehr kurz über das Sportzentrum Herisau. Keine Informationen zur Anreise. Ein Link auf die Homepage des Sportzentrums ist vorhanden. Auf AI Tourismus sind keine Informationen zum Sportzentrum Herisau vorhanden.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

An der Bushaltestelle direkt vor der Sportanlage ist eine elektronische Anzeigetafel in Fahrtrichtung Bhf. Herisau vorhanden (Echtzeitinformation ÖV). Das Personal an der Kasse kann jederzeit Auskunft geben.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Die Sportanlage Herisau ist im Feriengutscheinheft von AR Tourismus enthalten (gratis Ostwind, 50 % Ermässigung Hallenbad Eintritt).

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Am Mobilitätstag, an der Hema und am Kindertag der Gemeinde Herisau kann der Regiobus kostenfrei genutzt werden.

Nutzung von Kundenurteilen

Regiobus macht regelmässig Umfragen zum ÖV allgemein. Das Sportzentrum macht keine Mobilitätsumfragen, erhält jedoch regelmässig Rückmeldungen von Besuchern.

Parkplatzbewirtschaftung

0.80 Fr pro Stunde, keine zeitliche Differenzierung

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Nein, Nachfrage verteilt sich gut. Bei grösseren Sportanlässen ist die Organisation auch bezüglich Verkehr gut aufgestellt. Gastro ist vorhanden.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Nur bei einzelnen Kursen und im Trainingsbetrieb notwendig. Gastronomie für Wartezeiten vorhanden.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Willi Alder, (Abteilungsleiter Sport), Isabell Angehrn (Bereichsleiterin Marketing/Verkauf)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr	Zuständigkeit
<p>Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stärkung des Bahnhofs Winkeln als Regionalverkehrsknoten → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> > Konsequentes Halbstundentaktssystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Taktverdichtung der Linie 158 zu 15-Min-Takt → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Abend- und Sonntagsangebot der Linie 172 verdichten Die Ortsbuslinie 172 Bahnhof-Sportzentrum-Saum verkehrt an den Abenden und Sonntags mit einem reduzierten Angebot. Für eine bessere Erschliessung des Sportzentrums zu den Besucherspitzenzeiten soll das Angebot Abends und Sonntags ausgebaut werden. > Abend- und Sonntagsangebot der Linie 158 verdichten Die Linie 158 Herisau-Winkeln-Abtwil verkehrt heute nur Mo-Sa tagsüber und nicht an Abenden und an Sonntagen. Für die öV-Erschliessung der Freizeitanlagen Sportzentrum Herisau, AFG/Shopping Arena, Gründenmoos, Cinedome und Säntispark ist es von zentraler Bedeutung, dass die Linie 158 zur Abdeckung der Besucherspitzenzeiten auch an den Abenden und an Sonntagen in einer dichten Taktfolge geführt wird. <p>Bewältigung Besucherspitzenzeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bedarfsgerechter Shuttlebusbetrieb zur Bewältigung von Besucherspitzenzeiten Für grosse Veranstaltung soll geprüft werden, ob ein Shuttlebus zwischen Bahnhof Herisau und Sportzentrum zweckmässig wäre. <p>Ausstattung öV-Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> > Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen Die Bushaltestellen müssen behindertengerecht gestaltet werden und es sind elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen (Fahrtrichtung Winkeln fehlt) anzubringen. Auch ist die Bushaltestelle so konzipiert, dass der Fussgängerübergang sich in Fahrtrichtung Winkeln vor dem Bus befindet (Sicherheitsdefizit). 	
<p>Veloverkehr</p> <p>Velonetzplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> > Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern → vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz</p> <ul style="list-style-type: none"> > Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von einer zur Schwachstellenanalyse rLV zusätzlichen Schwachstelle → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i> 	

<p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern</p> <p>Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbescrieb</p> <p>→ vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p>	
--	--

Fussverkehr		Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Öffentlicher Zugang Freizeitanlage sicherstellen</p> <p>Das Sportzentrum Herisau ist heute von Norden nur mit Umwegen erreichbar. Insbesondere die Wegführung zum Haupteingang aus Richtung Norden muss verbessert werden. Eine mögliche Lösung wäre ein neuer Fussweg entlang der westlichen Gebäudeseite.</p>		

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement		Zuständigkeit

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen ÖV: Anfahrt mit dem ÖV auf der Webseite etwas präzisieren z.B.: Täglich fahren Züge von St. Gallen oder Degersheim bis zum Bahnhof Herisau, siehe SBB-Fahrplan. Von Gossau aus erreichen Sie Herisau in 9 Minuten mit der Appenzeller Bahn. Ab Bahnhof Herisau mit dem Bus (Linie 172 oder Linie 158 Richtung Heinrichsbad/Saum) bis zum Sportzentrum (Haltestelle Sportzentrum).

Informationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf Schweizmobil. Die Wanderroute von Schweizmobil geht am Sportzentrum vorbei. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos und Ladestation oder -möglichkeit für Elektrovlos aufzeigen, wenn diese vorhanden sind.

Informationen Auto: Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren.

Informationen allgemein: Informationen darüber, dass das Hallenbad und Sauna in der Ferienkarte integriert sind (Karte 30 Franken Kombi ÖV (kostenlos) und Eintritt (zum halben Preis)). Verweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App. Routenplaner für Fahrrad integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- und Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie Hinweis auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

> Informationen auf verschiedene Besuchersegmente abstimmen

Bessere Information an die Eltern oder verstärkte Zusammenarbeit mit den Eltern oder Trainern, dass man die Kinder nicht immer mit dem Auto ins Training bringt. Zusammenarbeit auch unter den Eltern fördern für ein effizientes Mobilitätsangebot.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen des Sportzentrums. Auf-führung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus und Sportzentrum Webseite.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Schweizmobil sollte allenfalls auch das Sportzentrum Herisau auf der Onlinekarte aufnehmen. Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park & Ride

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplänechtzeiten) zur Weiterfahrt mit Bus & Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.)

> Kundenschalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

- > **Regelmässig über Neuerungen im Anreiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)**
Informationen über Newsletter oder social media, z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, spezielle rabattierte Eintritte in Kombination mit ÖV Nutzung, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Die Themen Gesundheit und Mobilität können im Sportzentrum gut miteinander verbunden werden.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Appenzeller Bahnen, RegioBus oder mit Postauto für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) (siehe auch Ferienkarte) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**
- > **Aktionen zur Sensibilisierung der Eltern bezüglich der Problematik von Bringfahrten**

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Aufzeigen der Parkgebühren und Hinweis auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen. Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren könnten andere Mobilitätsangebote finanziert werden.
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Seepromenade Rorschach

9

Beschreibung der Freizeitanlage



Seestrasse / Churerstrasse
9400 Rorschach



Seepromenade Rorschach mit Hafen, zwei Strandbänder, Liegewiesen und Velo-/Wanderwege

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1d: Freizeit	Mischform	lokal bis regional
Durchschnitt Besucher/Jahr 100'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 765 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 2'037 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angaben	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angaben	Besucherspitzenzeiten Frühjahr bis Herbst, Wochenende

Bemerkung: Zahlen sind nur von Hafen Rorschach

Art Betriebszeit tageszeitlich gemischt **Betriebszeit**

Standort / Umfeld der Anlage



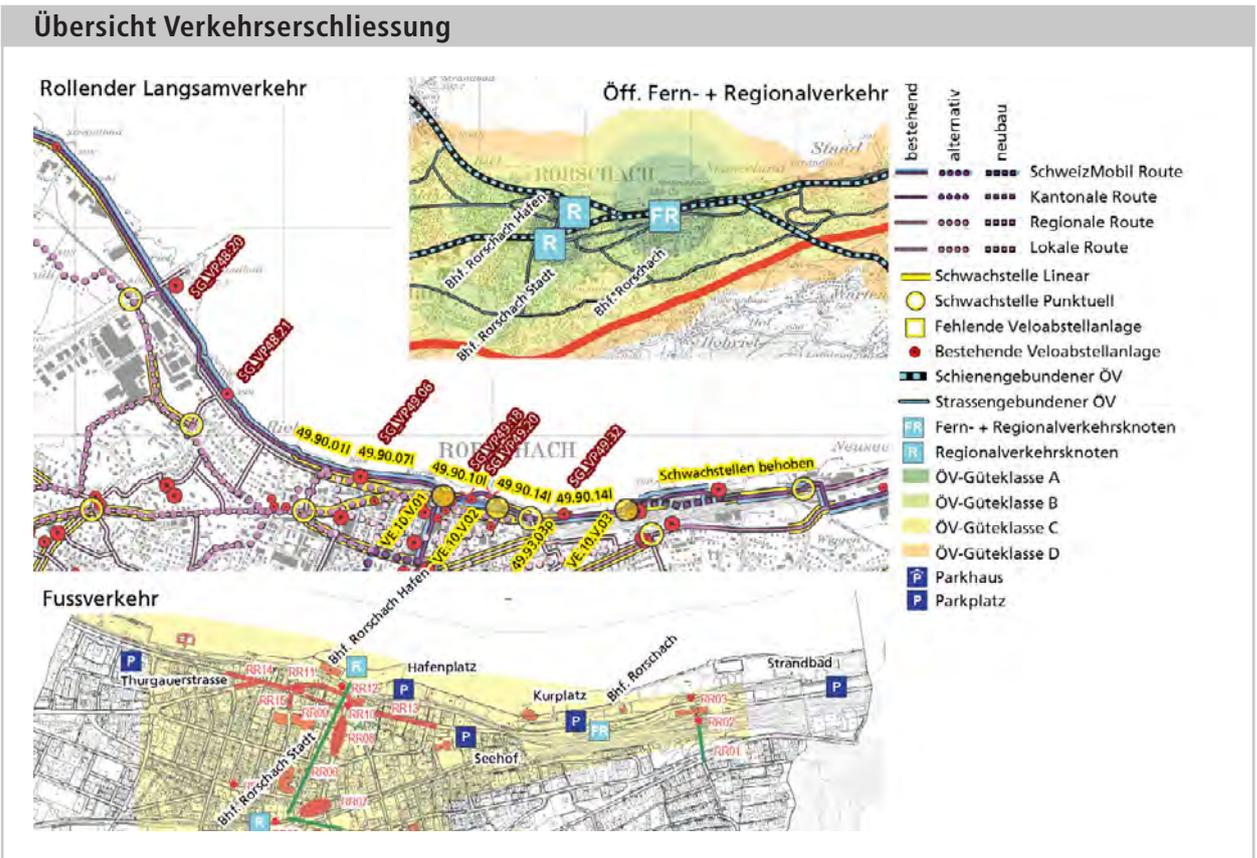
Zonierung/Strukturtyp

Die Seepromenade Rorschach liegt grösstenteils in Grünzonen. Angrenzend befinden sich Zentrumszonen und Wohn- und Gewerbebezonen.

Standort

Die Seepromenade in Rorschach liegt entlang des Siedlungsgebiets zum Bodensee. Beim Hafen liegt auch der Stadtkern des Agglomerationszentrums Rorschach.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Mittlere bis hohe bauliche Dichte	Zentral	Wohnen, Arbeiten, Freizeit



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

- Ankunft Bhf. Rorschach Hafen → Fussweg
- Ankunft Bhf. Rorschach → Fussweg
- Ankunft Bhf. Rorschach Stadt → Fussweg

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regio Express / Regio / S-Bahn / Regionalbus / Stadtbus

ÖV-Linien bei Anlage

- S-Bahnen Nr.1,2,7+8 nach Altstätten/Winterthur/Heerbrugg/Herisau/Weinfelden/Schaffhausen (60-Min-Takt)
- Regio Nr.857 nach Heiden (60-Min-Takt)
- Regio Ex. Nr.880 nach St.Gallen/Chur (60-Min-Takt)
- Stadtbus Nr.1-4 Mo-Sa (20-Min-Takt) Abends (kein Angebot) Sonntags (60-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

- Veloland-Routen 2, 9, 33, Appenzeller Aussichtsrouten, Bodensee-Radweg, Geo-Route
- Wanderland-Routen 3 und 4
- Kantonales-, regionales, lokales Radnetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Signalisation der Veloland-Routen teilweise lückenhaft

Signalisation Fussverkehr

Signalisation entlang Seepromenade mangelhaft

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1.1 Ausfahrt Rorschach → 3.9km bis Hafen Rorschach / A1 Ausfahrt Rheineck → 6.8km bis Hafen Rorschach

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklassen A+B

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Infolge der Stausituation kann auf der Churerstrasse keine Buslinie verkehren. Das Stadtbusnetz verkehrt an den Wochenenden in einem zu tiefen Takt.

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Bahnhöfe Rorschach und Rorschach Hafen: keine Mängel

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Bahnhöfe Rorschach und Rorschach Hafen: keine Mängel

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

Synergien mit anderen Nutzungen vorhanden

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Grosser Anteil Parksuchverkehr auf Churer- und Hauptstrasse. Fremdparkierung in den Quartieren.

Anzahl Parkfelder

Div. Parkhäuser und Parkplätze entlang Promenade und im Stadtzentrum

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Teilweise Fremdparkierung in Quartieren

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
49.90.01/071	linear	Kiesbelag, Ausweichverkehr im Fussgängerbereich, hoher Anteil FussgängerInnen
49.90.10l	linear	Fahrverbot für Velo, mangelnder Hinweis auf Koexistenz LV
49.90.14l	linear	Ungenügende Ausbaubreite, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
49.90.15l	linear	Radverkehrsführung unklar, hoher Anteil FussgängerInnen
49.93.03p	punktuell	Querungshilfe fehlt bzw. ungenügend, Radverkehrsführung unklar
VE.10.V.01	punktuell	Verknüpfung mit Seeuferweg unklar, keine geschützten Querungshilfen, Konflikt MIV
VE.10.V.02	punktuell	Konflikt MIV/LV, schlechte Sicht von Bahnübergang auf Seeuferweg und umgekehrt
VE.10.V.03	punktuell	Verknüpfung neuer Seeuferweg Ost, alter Seeuferweg West und Velostreifen Churerstrasse West unklar

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP48.20/21	25+/15	ungedeckt	Ungedeckt, Velorahmen nicht anschliessbar
SG_VP49.06/18	32/32	ungedeckt	Teilweise ungedeckt, Velorahmen nicht anschliessbar
SG_VP49.20/32	10/19	ungedeckt	Ungedeckt, Velorahmen nicht anschliessbar

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
RR03	punktuell	Gefährliche Querung, hoher TDV
RR12	punktuell	Unkoordinierte Möblierung des Strassenraums mit Kiosk und dominanten Parkplätzen. Unklare Fussgängerführung. Schmales Trottoir entlang der Häuserzeile. Keine geschützten Fussgängerquerungen

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Stadt/Tourismus Rorschach Webseite befindet sich ein Stadtplan von Rorschach sowie eine Parkplatzübersicht mit Angaben zu Parkdauer und Zeit der Gebührenpflicht. Keine Angaben zu den Gebühren. Keine Anreiseinformationen. Auf dem Stadtplan sind Zugstationen, Hafen und Parkplätze und die wichtigsten POIs eingezeichnet. Informationen zu Radfahren und Skating. Schifffahrt Webseite informiert über die Lage des Tourismusoffice mit einem Plan sowie mit einem Lageplan des Hafens. Plan mit Parkplatzsituation mit Angaben zu Parkdauer und zur Zeit der Gebührenpflicht. Keine Angaben zu den Gebühren. Informationen zur Anreise mit ÖV. Mit Thurbo auf dem Bodensee: Auf dieser Seite werden verschiedenen Informationen zu Freizeitaktivitäten am See (Wandern, Skaten, Ufererlebnis Bodensee, etc.) gegeben. Informationen zur Reise mit Fahrrad (Fahrradtransport mit dem Schiff, Rundreisetipp mit dem Fahrrad). Kornhaus Museum Webseite: Grober Lageplan im Raum Zürich bis Bodenseeraum. Kurze Informationen zur Anreise mit ÖV (Bahn, Bus, Postauto) und Schiff. Informationen zum Auto beschränken sich lediglich auf eine kurze Information zu den Parkplätzen in der Innenstadt.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

Knappere Anreiseinformationen in den SGBT Informationsbroschüren. Rorschach und Umgebung ist mit allen Sehenswürdigkeiten, Restaurants, Wandern, etc. vertreten. Auf der Webseite sind Freizeittipps, Informationen zu Velo, Wandern, Skating, etc. vorhanden. Rorschach ist überall auf dem Informationsmaterial von Thurbo enthalten. Thurbo bietet auch Velo, Wander- und Freizeitkarten an.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Signalisation für Fussgänger am See. Schweizmobilrouten am See.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Fahrpläne Badhütte und an den 3 Bahnhöfen. Tourismusbüro und Bahnhofschafter als Mobilitätsbüro

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Newsletter/Facebookseite bei Stadt, Schifffahrt, Thurbo, Tourismus vorhanden.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

EuroRegio Bodensee Tageskarte, Bodensee Erlebniskarte.

Die Thurbo Webseite: Informiert ausführlich über Freizeit und Reisen mit Bahn in der ganzen Ostschweiz. Es gibt verschiedene Freizeitkarten Bodensee / Ostschweiz. Verweis auf Karten für Velo und Wandern. Informationen zu Events in der Ostschweiz. Thurbo Webseite enthält SBB Fahrplan, Abfrage Freizeiterlebnisse, Freizeittipps und Kombiangebote. Thurbo hat ein App mit Freizeitinformationen ähnlich wie das App Oschte. Nutzer.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Bodenseeradweg als spezielles Angebot für Velofahrer.

Parkplatzbewirtschaftung

Parkplätze sind bewirtschaftet. Keine öffentliche Übersicht über die Parkgebühren. Keine zeitlichen Unterschiede der Parkgebühren. An schönen Wochenenden hat es zu viele Autos. PLS ist in Planung und sollte den Parkplatzsuchenden eine Unterstützung geben.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Keine gezielten Massnahmen von der Stadt Rorschach. Gastronomie ist am See reichlich vorhanden.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Zukünftiges ÖV Angebot sieht einen Viertelstundentakt Rorschach - St.Gallen vor und einen verbesserten Ortsbus.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Florian Kessler (Stadtplanung), Bruno Seelenlos (Kommunikation)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Keine Fahrtenmodelle vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr

Zuständigkeit

Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

> Prüfung Seebuslinie Rorschacherberg-Rorschach-Goldach (ev. bis Arbon und Altenrhein)

In der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee, entlang des Bodensees, befinden sich nebst den verkehrsintensiven Freizeitanlagen Seepromenade Arbon und Seepromenade Rorschach auch kleinere Freizeiteinrichtungen wie Freibäder und Liegewiesen. Parallel zum Seeufer stellt heute die S-Bahn (Mittelverteiler) die öV-Erschliessung sicher. Für eine optimale Erschliessung mit dem öV soll geprüft werden, ob die Freizeiteinrichtungen entlang des Bodensees mit einer Seebuslinie auch in das Netz des Feinverteilers integriert werden können. Denkbar wäre auch ein reines Wochenendangebot.

> Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr

> Abend- und Wochenendangebot Stadtbus Rorschach verdichten

Die Stadtbuslinien in Rorschach, Rorschacherberg und Goldach verkehren heute nicht an Abenden und an Sonntagen lediglich mit einem reduzierten Angebot. Für eine bessere Anbindung der Stadtquartiere an die Seepromenade müssen die Stadtbusse auch zu den Besucherspitzenzeiten (insb. Sa+So) die Seepromenade in einem dichten Taktangebot bedienen. Dabei ist zu prüfen, ob saisonale Unterschiede im Fahrplan zweckmässig wären.

Veloverkehr

Zuständigkeit

Velonetzplanung

> Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

> Freizeitveloweg Bodensee auf der Achse A02

→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz

> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen

Beheben von 6 Schwachstellen an Seepromenade → vgl. *Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV*

<p>> Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 3 zur Schwachstellenanalyse rLV zusätzlichen Schwachstellen → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschrieb → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <p>> Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten → vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</p>	
--	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von 2 Schwachstellen im Umfeld der Anlage → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen</p> <p>> Signalisation und Orientierungshilfen auf dem Areal Zur Orientierung entlang der Seepromenade sind heute vereinzelt Informationssäulen angeordnet. Die Anzahl dieser Orientierungshilfen und deren Informationsgehalt muss aus Sicht der Besucher verbessert werden.</p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Parkleitsystem einführen oder verbessern Zu den Spitzenzeiten des Freizeitverkehr wird ein grosser Anteil des Verkehrsaufkommens auf der Churer- und auf der Hauptstrasse durch den Parksuchverkehr Seepromenade generiert. Ein Parkleitsystem ist bereits in Planung und wird in den nächsten Jahren umgesetzt. Dieses sollte bezüglich des Parksuchverkehr eine Entlastung bzw. Klärung bringen.</p> <p>> Fremdparkierung unterbinden / vermeiden Die Problematik der Fremdparkierung in den Quartieren wird im aktuellen Parkierungskonzept der Stadt Rorschach angegangen. Entsprechende Massnahmen, wie z.B. das Einrichten von blauen Zonen, werden schrittweise umgesetzt.</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> **Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.**

Informationen ÖV: Anreiseinformationen mit dem ÖV: Name der Haltestellen ÖV, Zug- oder Busnummern, welche die Haltestellen bedienen, Dauer der Fahr, Fahrplan ÖV. Link zur Thurbo Webseite.

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf Velo- und Wanderkarten oder Schweizmobil. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen. Miet- oder Ladestationen für Velos aufzeigen.

Informationen Auto: Anreiseinformationen mit dem Auto, Hinweis zu Mobility, Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren

Informationen Schiff: Anreiseinformationen mit dem Schiff. Schiffstation, Fahrplan, Fahrradtransport.

Informationen allgemein: Anreiseinformationen auf allen relevanten Freizeitanlagen und Veranstaltungen am See platzieren. Stadtkarte könnte auch an wichtigen öffentlichen Anlagen aufgelegt werden. Priorität der Anreiseinformationen auf ÖV, mit Velo oder zu Fuss setzen, dann Auto. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

Informationen Kombination öV/Spazieren: Explizit auf die attraktiven Spazierwege von den öV-Stationen hinweisen

> **Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)**

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte, Thurbo oder search.ch App. Routenplaner für zu Fuss, Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> **Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen**

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> **Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen**

Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Stadt / Schifffahrt/ Museum. Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus- und Freizeitanlage-Webseite. Kombination von ÖV und Freizeitinformationen sind auf der Thurbo Webseite/App zu finden.

> **Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren**

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Freizeitkarten wie AR und AI Tourismus kennen, fehlen beim SGBT. Verweis auf Karten (z.B. Freizeitatlas Ostschweiz) oder Informationen vom Tourismus zu Wander- oder Velorouten. Die Routen sind vereinzelt auch im GPS Tracks App/Webseite sowie Schweizmobil zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.) und Schweizmobil. Freizeitinformationen sind auch bei den lokalen Transportunternehmen (z.B. Thurbo) zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> **Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung**

Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> **Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten**

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplänechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Informationstafeln. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach St.Gallen, Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen.

> **Kundenschalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden**

In den einzelnen Freizeitanlagen sowie Hafen, Tourismusoffice und Bahnschalter, vereinzelt auch Gastro.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

- > **Regelmässig über Neuerungen im Anreiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)**
Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, über Kombitickets mit ÖV Nutzung zum Beispiel bei grossen Veranstaltungen, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Mobilität koordiniert mit den Themen Gesundheit, Sport oder Energie sind naheliegend (Beispiel SlowUp).

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
Bei grossen Veranstaltungen.
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Thurbo, Postauto oder Appenzeller Bahnen für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung, Schulen.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**
Der SlowUp ist ein sehr gutes Beispiel für eine spezielle Aktion für LV Besucher/Nutzer.

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**
Koordination der verschiedenen Anlagen am See bezüglich des Mobilitätsmanagements. Hinweis auch an die Veranstalter von grösseren Anlässen, dass diese die Anreiseinformationen optimieren, z.B. Abgabe eines Dossiers.

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Seepromenade (Seequai) Arbon

10

Beschreibung der Freizeitanlage



Adolph-Saurer-Quai / Wassergasse
9320 Arbon



Seepromenade Arbon mit Hafen, Strandbad, Open Air Kino, Velo-/Wanderwege, Musik-Pavillon (Jakob Züllig Park), Seeparksaal, Seenachtsfest, SommerDays Festival

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1d: Freizeit	Mischform	lokal bis regional
Durchschnitt Besucher/Jahr keine Angabe	Durchschnitt Personenwege/Tag keine Angaben	Max. Personenwege/Tag keine Angaben
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag keine Angaben	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angaben	Besucherspitzenzeiten Sommer, Wochenende
Bemerkung: Grosse Vielfalt in Art und Umfang der Nutzungen/Veranstaltungen. Insgesamt hohe Besucherzahlen.		

Art Betriebszeit tageszeitlich gemischt **Betriebszeit**

Standort / Umfeld der Anlage



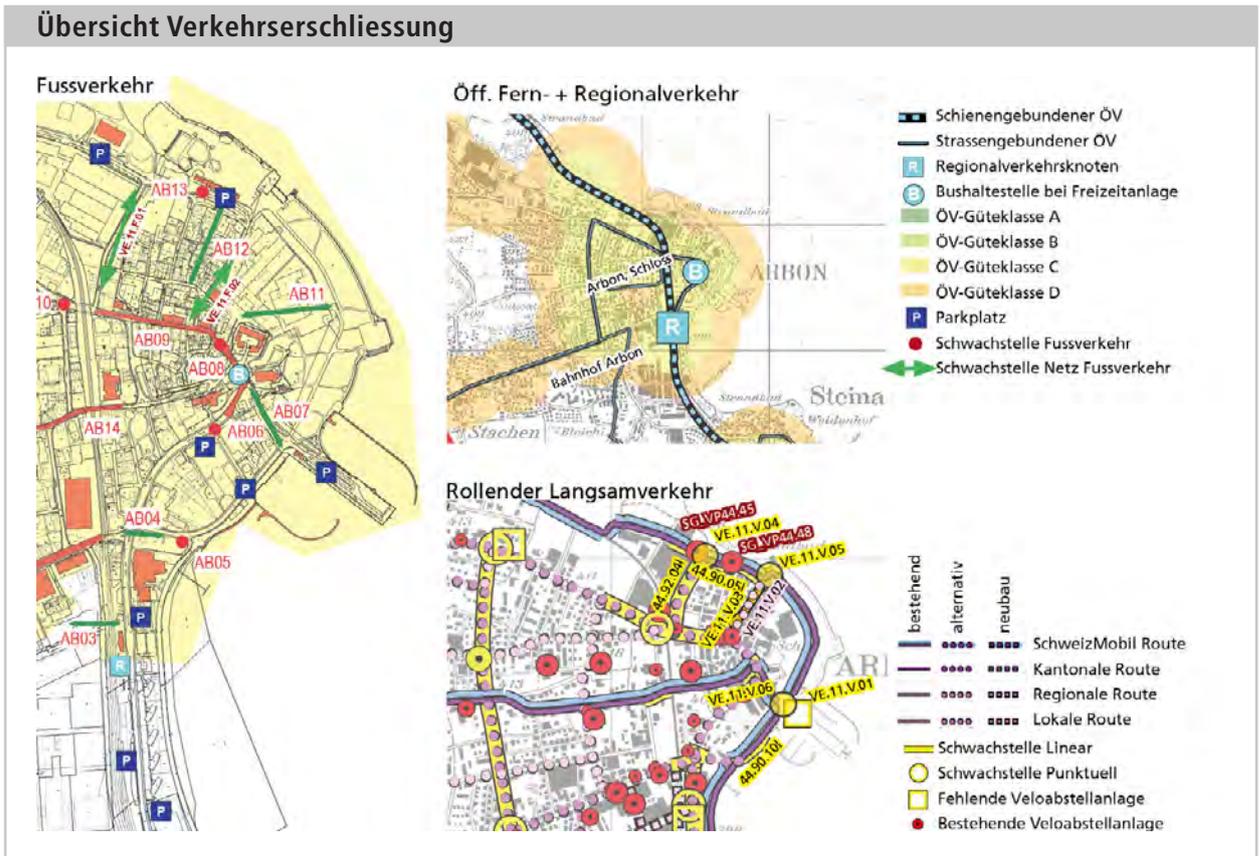
Zonierung/Strukturtyp

Die Seepromenade Arbon liegt grösstenteils in Grünzonen. Angrenzend befinden sich Zentrumszonen und Wohn- und Gewerbezone.

Standort

Die Seepromenade liegt zwischen Stadtkern der Stadt Arbon und dem Bodensee sowie zwischen dem Strandbad und Steinach. Die Stadt Arbon ist Agglomerationszentrum.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Mittlere bis hohe bauliche Dichte	Zentral	Wohnen, Arbeiten, Freizeit



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

Ankunft Bhf. Arbon → Fussweg
 Ankunft Bhf. Arbon → Buslinien Nr. 244,200,202+941 (Reisezeit 2min) → Haltestelle Arbon, Schloss → Fussweg
 Bhf. St.Gallen → Buslinie Nr.200 (Reisezeit 37min) → Haltestelle Arbon, Schloss → Fussweg

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

S-Bahn / Regionalbus

ÖV-Linien bei Anlage

S-Bahnen Nr.7+8 nach Rorschach/Weinfelden/Schaffhausen (60-Min-Takt)
 Regionalbuslinien Nr.244,202,940+941 nach Rorschach/St.Gallen/Amriswil
 Regionalbuslinie Nr.200 (St.Gallen-Arbon) Mo-Sa(30-Min-Takt) So(60-Min-Takt)
 S-Bus Nr.201 (St.Gallen-Arbon) nur HVZ-Angebot
 Shuttlebus zum Campingplatz während Summerdays Festival

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Veloland-Routen 2, 75, 82, Appenzeller Aussichtsrouten, Bodensee-Radweg, Geo-Route
 Wanderland-Routen Gallusweg (Arbon-St.Gallen)
 Kantonales-, regionales, lokales Radnetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Signalisation vorhanden

Signalisation Fussverkehr

Fehlende einheitliche Fusswegführung

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1.1 Ausfahrt Arbon Süd → 3.0km bis Hafen Arbon

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklassen C+D

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Direkte Wegführung von Bahnhof ist geplant Haltestelle Schloss: unattraktive Wegführung, Trottoir zu schmal

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Bushof beim Bahnhof in Planung (Ausgang noch offen)

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

ÖV-Nachfrage besteht auch ohne Anlage

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Nein

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Hoher Anteil Parksuchverkehr im Umfeld der Seepromenade, Konflikt mit Langsamverkehr (insbesondere im Hochsommer)

Anzahl Parkfelder

700 öffentliche Parkfelder (+ca. 550 zugemietete Parkplätze bei Veranstaltungen), 350 Parkplätze in der blauen Zone

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

-

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
44.90.05I	linear	Gefahr durch parkierte Fhz, Radverkehrsführung unklar, Gefahr durch Suchverkehr
44.90.10I	linear	Gefahr durch parkierte Fhz, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
44.92.04I	linear	Gefahr durch parkierte Fhz, Gefahr durch Werkverkehr
VE.11.V.01	punktuell	Fehlende Veloabstellanlage bei Hafen/Liegewiesen
VE.11.V.02	alternativ	Neue lokale alternative Linienführung
VE.11.V.03	linear	Gefahr durch parkierte Fhz, unattraktive Wegführung
VE.11.V.04	punktuell	Konflikt mit MIV, keine Abbiegehilfen, Zugang Veloabstellanlage unklar
VE.11.V.05	punktuell	Konflikt mit MIV, Radverkehrsführung unklar
VE.11.V.06	punktuell	Konflikt mit MIV, Radverkehrsführung unklar

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP44.45	42	unbedacht	Kein Parkierungssystem, Velorahmen nicht anschliessbar, ungedeckt
SG_VP44.48	240	ungedeckt	ungedeckt, kein Handlungsbedarf

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
AB05	punktuell	Konflikt Velo-, Fuss- und Parksuchverkehr
AB07	Netz	Unattraktive Verbindung zu Altstadt/Haltestelle Schloss
AB11+12	Netz	Fehlende Attraktive Verbindung zwischen Seequais und Altstadt
VE.11.F.01+02	Netz	Unattraktive Verbindung zu Altstadt
AB13	punktuell	Konflikt Velo-, Fuss- und Parksuchverkehr

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Die Tourismuswebseite ist in die Stadt Arbon Webseite integriert. Anreiseinformationen zu ÖV, Bodensee Erlebniskarte, Tageskarte Euregio Bodensee, Auto, zu Fuss oder Flugzeug. Überregionaler Lageplan und Link zu SBB Fahrplan. Im Stadtplan lassen sich Freizeit, Schweizmobilrouten, Parkplätze und ÖV Haltestellen einblenden. Den Stadtplan gibt es auch auf Papier. Auf der Webseite hat es zusätzlich Informationen zu Schifffahrten, Sehenswürdigkeiten, Wanderungen und Spaziergänge am See. Die Bodensee Schifffahrt informiert nicht über Anfahrt nach Arbon. Die Thurbo Webseite: Informiert ausführlich über Freizeit und Reisen mit Bahn in der ganzen Ostschweiz. Es gibt verschiedene Freizeitkarten Bodensee / Ostschweiz. Verweis auf Karten für Velo und Wandern. Informationen zu Events in der Ostschweiz. Thurbo Webseite enthält SBB Fahrplan, Abfrage Freizeiterlebnisse, Freizeittipps und Kombiangebote. Thurbo hat ein App mit Freizeitinformationen ähnlich wie das App Oschte.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

Thurgau Tourismus informiert sehr detailliert über die Anreise nach Frauenfeld. Allerdings nicht nach Arbon. Ausführliche Informationen was man machen und sehen kann im Thurgau. Thurgau Tourismus informiert zudem in Broschüren zu Velo, Skating und Wandern. Arbon ist zudem auf allen Informationsmaterialien von Thurbo. Stadt / Tourismus Arbon haben eine Broschüre zu Freizeit und Kultur mit sehr ausführlichen Informationen, was es alles zu machen gibt in Arbon.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Signalisation von den Bushaltestellen ist gut. Signalisation am See hat Verbesserungspotential.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Tourismusbüro vor Ort und Bahnschalter kann Auskunft geben. Fahrplaninformationen am Bahnhof und Bushaltestellen. Bei Badi, Strandbad und Seepark fehlen Informationen.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Es gibt einen Newsletter vom Infocenter (Tourismus), Thurbo & Schifffahrt. Einzelne Facebook Einträge.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Für einzelne Veranstaltungen wie das Summerdays Festival gibt es RailAway Angebote. Ticketkooperationen mit Thurbo & Ostwind zum Beispiel bei Bodensee Classics. Bei Veranstaltungen gute Zusammenarbeit mit Thurbo (auch Extrazüge). Bodensee Erlebniskarte, Tageskarte Euregio. Zusammenarbeit Tourismus vor allem bei Badi, Strandbad, Camping & Seeparksaal. Es gibt eine Neuzuzügerbroschüre.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Seit 11 Jahren gibt es den Slow up von Romanshorn nach Horn (Rundkurs). Seit 2010 wird dieser Anlass nicht mehr mit dem Summerdays Festival kombiniert. Mostindienrundfahrt grosse Aktion vom Radverein Arbon. Skating rund um den Bodensee (einmalige Aktion).

Nutzung von Kundenurteilen

Qualitative Befragung zur Zufriedenheit der öffentlichen Anlagen am See aber nicht zur Mobilität.

Parkplatzbewirtschaftung

5 Franken Parkgebühren im Sommer für die Badi. Wenn die Parkplätze voll sind bei der Badi wird auch das AFG Areal aufgemacht. Parkplatzbewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze. Parkplatzbewirtschaftung vor allem tags durch. Am Abend gratis. Für Hafennutzer gibt es für 300 Franken eine Saisonparkkarte. Keine differenzierten Parkgebühren.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Es gibt unterschiedliche Gastrobetriebe am See.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Halbstundentakt nach St.Gallen zu HVZ ohne Umsteigen. Schnellere Fahrt nach St.Gallen mit Schnellbus ist vorgesehen. Bessere Anbindung der Freizeitanlagen mit dem Ortsbus ist ebenfalls vorgesehen (Abstimmung Dez. 2016). Nach Zürich und Frauenfeld mit Umsteigen. Shuttle Bus am Openair zum Camping.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Thomas Wiegand, Fachbereich Raumplanung

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Keine Fahrtenmodelle vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr	Zuständigkeit
<p>Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erschliessung der örtlichen Wohnquartiere mit der Freizeitanlage (Ortsbuslinie) Die Seepromenade Arbon ist heute kaum mit dem öV von den örtlichen Wohnquartieren erreichbar. Im Rahmen der aktuellen Planung Ortsbus Arbon muss untersucht werden, wie die Wohnquartiere besser an die Seepromenade angebunden werden können. > Prüfen einer direkten S-Bahn Verbindung St.Gallen - Arbon Die Seepromenade Arbon ist für die Region und im Speziellen auch für die Stadt St.Gallen ein wichtiges Naherholungsgebiet. Heute ist Arbon von St.Gallen per Bahn nur mit Umsteigen in Rorschach erreichbar. Mittelfristig wird die S-Buslinie 201 die direkte Verbindung St.Gallen-Arbon sicherstellen. Längerfristig ist zu prüfen, ob mit baulichen Massnahmen im Schienennetz eine direkte S-Bahn-Verbindung geschaffen werden kann. > Örtliche Erschliessung mittels direkter öV-Haltestelle sicherstellen In Zusammenhang mit dem Ortsbuskonzept (<i>vgl. Handlungsbedarf oben</i>) muss geprüft werden, wie die Seepromenade Arbon örtlich besser erschlossen werden kann. > Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Angebotsausbau S-Bus 201 St.Gallen-Arbon, Halt Athletik Zentrum/Olma, Theater, Schloss Arbon Gemäss aktueller Planung der zuständigen Behörden steht noch offen, ob und in welcher Taktichte die heutige HVZ-Schnellbuslinie 201 ganztägig verkehren soll. Besonders aus Sicht Freizeitverkehr wäre ein integraler Halbstundentaktsystem Mo-So wünschenswert. Ein integrales Taktangebot der Linie 201 gilt als mittelfristige Lösung (<i>vgl. Handlungsbedarf oben</i>) für eine Umsteigefreie öV-Verbindung St.Gallen-Arbon und stellt aus Sicht Freizeitverkehr die Erschliessung der Seepromenade Arbon mit der Stadt St.Gallen sicher. <p>Bewältigung Besucherspitzenzeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bedarfsgerechter Shuttlebusbetrieb zur Bewältigung von Besucherspitzenzeiten Für grosse Veranstaltung soll geprüft werden, ob ein Shuttlebus zwischen Bahnhof Arbon und der Seepromenade zweckmässig wäre (ev. auch ab St.Gallen und Romanshorn). 	

Veloverkehr	Zuständigkeit
<p>Velonetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> > Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Regionales Freizeitnetz Veloverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> > Freizeitveloweg Bodensee auf der Achse A02 → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i> <p>Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz</p> <ul style="list-style-type: none"> > Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von 3 Schwachstellen an Seepromenade → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i> 	

<p>> Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 5 zur Schwachstellenanalyse rLV zusätzlichen Schwachstellen → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p> <p>> Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr Analog Handlungsbedarf Fussverkehr: → vgl. Handlungsbedarf Fussverkehr</p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschrieb → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <p>> Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten → vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</p>	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von 4 Schwachstellen im Umfeld der Anlage → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von 2 zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstellen → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>> Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr Analog Handlungsbedarf rLV: Bei folgenden Strassenabschnitten muss die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung aller Bedürfnisse verbessert werden: Grabenstrasse, Waihalastrasse, Hafenstrasse, Bahnhof-/Hauptstrasse und Seepromenade. Dabei sind insbesondere bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Änderungen der maximal signalisierten Höchstgeschwindigkeit genauer zu prüfen.</p> <p>Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen</p> <p>> Signalisation und Orientierungshilfen auf dem Areal Heute besteht keine Signalisation für Besucher entlang der Seepromenade Arbon. Mittels eines Signalisationskonzepts müssen Standorte und Inhalt von allfälligen Informationspunkten (z.B. Säulen) eruiert werden.</p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Parkleitsystem einführen oder verbessern Der Anteil des Parksuchverkehrs entlang der Seepromenade ist zu den Spitzenzeiten des Freizeitverkehrs sehr gross. Mit einem Parkleitsystem soll der Verkehr möglichst direkt zu den vorhandenen Parkierungsanlagen geführt werden.</p> <p>Verkehrssicherheit</p> <p>> Entschleunigung des Verkehrs mittels Signalisationsänderung und/oder Neugestaltung des Strassenraums Analog zu Handlungsbedarf Fuss-/rollender Langsamverkehr → vgl. „Neugestaltung des Strassenraums zugunsten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr“</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> **Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.**

Informationen ÖV: Wichtigsten Haltestellen ÖV, Zug- oder Busnummern, welche die Haltestellen bedienen, Dauer der Fahr, Fahrplan ÖV. Link zur Thurbo Webseite.

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf Velo- und Wanderkarten oder Schweizmobil. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen. Miet- oder Ladestationen für Velos aufzeigen.

Informationen Auto: Hinweis zu Mobility, Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren. Informationen Schiff: Anreiseinformationen mit dem Schiff. Schiffstation, Fahrplan, Fahrradtransport.

Informationen allgemein: Anreiseinformationen bei allen relevanten Freizeitanlagen und Veranstaltungen am See platzieren. Stadtkarte könnte auch an wichtigen öffentlichen Anlagen aufgelegt werden. Priorität der Anreiseinformationen auf ÖV, mit Velo oder zu Fuss setzen, dann Auto. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

Informationen Kombination öV/Spazieren: Explizit auf den attraktiven und erlebnisreichen Spazierweg vom Hauptbahnhof zur Seepromenade hinweisen

> **Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)**

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte, Thurbo oder search.ch App. Routenplaner für zu Fuss, Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> **Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen**

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> **Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen**

Ausführliche Information über die Anreise nach Arbon oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Stadt Arbon / Veranstaltungen . Die Arbon Tourismus Webseite ist in der Stadtwebseite integriert. Kombination von ÖV und Freizeitinformationen sind auch auf der Thurbo Webseite zu finden.

> **Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren**

Die Seepromenade Arbon mit ihren Freizeitspots auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Freizeitkarten. Verweis auf Karten (FreizeitAtlas Ostschweiz) oder Informationen vom Tourismus zu Wander- oder Velorouten. Es ist sehr gutes Material vom Thurgau Tourismus vorhanden. Die Routen sind vereinzelt auch im GPS Tracks App/Webseite sowie Schweizmobil zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.) und Schweizmobil. Freizeitinformationen sind auch bei den lokalen Transportunternehmen (z.B. Thurbo) zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> **Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung**

Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> **Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten**

Auf dem Gelände und in allen wichtigen Freizeitanlagen an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplanechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Informationstafeln. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach St.Gallen, Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen.

> **Kundenschalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden**

In den einzelnen Freizeitanlagen sowie Tourismusoffice und Bahnschalter, vereinzelt auch Gastro.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

- > **Regelmässig über Neuerungen im Anreiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)**
Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, über Kombitickets mit ÖV Nutzung zum Beispiel bei grossen Veranstaltungen, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Mobilität koordiniert mit den Themen Gesundheit, Sport oder Energie sind naheliegend (zum Beispiel SlowUp).

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
Bei grossen Veranstaltungen.
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Thurbo, Postauto, etc. für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit Thurgau Tourismus, St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung, Schulen.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**
Der SlowUp, Mostindien Radrundfahrt und Radmaraton Bodensee sind sehr gute Beispiel für spezielle Aktionen für LV Besucher/Nutzer.

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**
Koordination der verschiedenen Anlagen am See bezüglich des Mobilitätsmanagements. Hinweis auch an die Veranstalter von grösseren Anlässen, dass diese die Anreiseinformationen optimieren, z.B. Abgabe eines Dossiers.

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Parkplatzbewirtschaftung, grundsätzlich sollten die Parkgebühren höher sein als, wenn man mit dem ÖV angereist wäre (mindestens nächster Bahnhof - Freizeitanlage retour). Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren könnten andere Mobilitätsangebote finanziert werden.
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Bergbahn Säntis

11

Beschreibung der Freizeitanlage



Säntis-Schwebbahn AG
9107 Schwägälp



Talstation Schwägälp (1), Bergstation Säntis (2)
Bergbahn Säntis mit Hotel, Gastronomie, Events und Wandertourismus

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE1d: Freizeit	Mischform	überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 750'000 Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 4'100 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 20'000 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag 1'300 PW-Fahrten/Tag	Max. PW-Fahrten/Tag 7'400 PW-Fahrten/Tag	Besucherspitzenzeiten Frühjahr bis Herbst, Wochenenden
Bemerkung:		
Art Betriebszeit Tagesangebot	Betriebszeit 07.30 - 18.00 (längste Zeit, variiert je nach Monat)	

Standort / Umfeld der Anlage



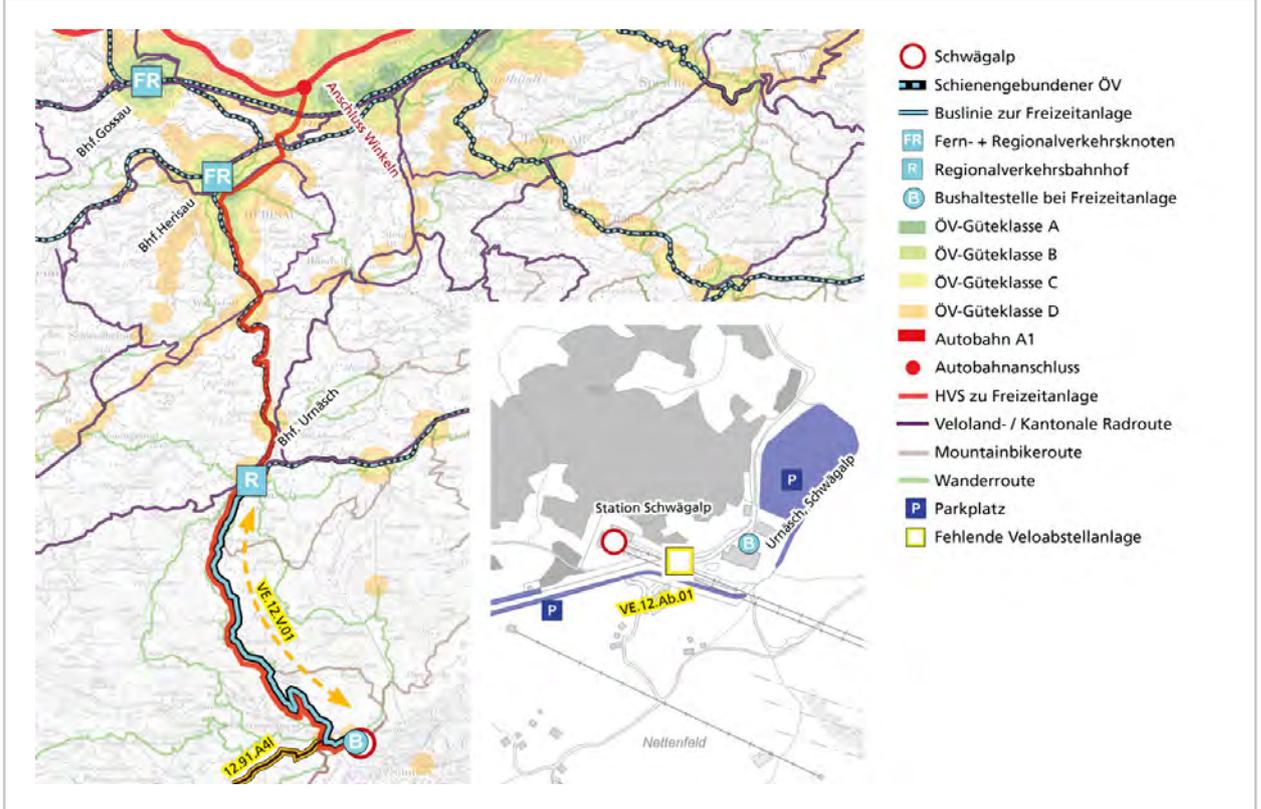
Zonierung/Strukturtyp
Die Schwägälp liegt in einer Intensiverholungszone und ist mit Talstation und Hotel modular aufgebaut.

Standort

Die Säntisbahn führt von der Schwägälp auf den Säntis. Die Schwägälp liegt in der Gemeinde Urnäsch, welche zum periurbanen Raum der Agglomeration St.Gallen gehört.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Keine umliegende Gebäude	Periurbaner ländlicher Raum	Nicht integriert

Übersicht Verkehrserschliessung



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

Ankunft BfH. Urnäsch → Buslinie Nr.791(Reisezeit 22min) → Haltestelle Schwägalp

Ankunft BfH. Nesslau-Neu St.Johann → Buslinie Nr.791(Reisezeit 22min) → Haltestelle Schwägalp

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regionalbus

ÖV-Linen bei Anlage

Regionalbus Nr.791 Urnäsch-Schwägalp-Neu St.Johann Mo-So(60-Min-Takt) kein Abendangebot

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Mountainbikeland-Route 2 (Rorschach-Montreux)

Wanderland-Route 3 (Rorschach-Genf)

Regionales- und lokales Wanderwegnetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Keine Mängel

Signalisation Fussverkehr

Gute Signalisation der Wanderwege

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Winkeln → 25.4km bis Schwägälp

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse D

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Bei Grossanlässen kann der Bus durch stehende Fahrzeugkolonnen behindert werden

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Wird mit Neubauprojekt geändert

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Wird mit Neubauprojekt geändert

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

Die ÖV-Nachfrage an der Haltestelle Schwägälp wird zum grössten Teil von der Anlage generiert.

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Ja

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Bei Grossanlässen und allgemein an Spitzentagen staut sich der Parksuchverkehr vor der Schwägälp.

Anzahl Parkfelder

1'200 Parkfelder

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

-

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
12.91.A4I	linear	Radverkehrsanlage fehlt, mangelnde Sicherheit, hohe Geschwindigkeiten MIV
VE.12.V.01	linear	Fehlende Netzplanung, Radverkehrsanlage fehlt

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
VE.12.Ab.01	-	-	Auch mit Neubauprojekt keine Veloabstellanlage geplant

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
-----	-----	--------------------------------

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Anreiseinformation zu Car, Auto und ÖV. Panoramakarte Ostschweiz. Informationen auch zu den Strassenzuständen und Parkierung. SBB Fahrplan. Günstigere Bahnfahrt mit GA und Halbtax. Es gibt zudem einen kleinen Flyer, der zur Anfahrt mit Auto und ÖV, über Autobahnvignette und Parkierung informiert. Viele telefonische Anfragen. Routenplaner und SBB Fahrplan auf der Webseite integriert. Hinweis auf TCS.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

AI Tourismus verlinken auf die Säntisbahnen Webseite. Informationen zu Fahrpreisen, zur Bodensee Erlebniskarte, zu Veranstaltungen und zu Aktivitäten in der Umgebung. AR Tourismus informiert kurz über die Anreise mit Auto und ÖV und unterstreicht die gute ÖV Anbindung. Informationen zu ermässigten Bahntickets mit GA / Halbtax. und Bodensee Erlebniskarte. Link zu Säntisbahnen. Die Webseite von Säntisbahnen zeigt ebenfalls die Aktivitäten auf dem und in der Umgebung des Säntis auf. Hinweis auf verschiedene Karten. Link zu AR Tourismus für Erlebnistipps und anderen Tourismus Webseiten in der Umgebung. Säntisbahnen sind auch in allen Informationsmaterialien des Tourismus enthalten.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

Fahrplanplakate aufgehängt, kleine Fahrplänchen zum Mitnehmen. Der Kundenschalter kann jederzeit Auskunft geben über An- und Abreise.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Präsenz an Messen. Newsletter ist vorhanden, haben vor allem Besucher abonniert, welche die Säntisbahnen bereits kennen. Auf Facebook. Eintrag vorhanden.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Günstigere Bahnfahrt mit GA / Halbtax sowie mit SBB Junior-/Enkelkarte. Kombiticketangebote werden fallweise generiert. Immer wieder bietet Säntisbahnen Rundfahrten Tickets an (Bergbahn und Postauto). Nationale Ticketkooperation mit Migros. Migros hat mit RailAway zusammengearbeitet. Nachteil, dass ÖV Nutzer eher weniger profitieren konnten. 50 Prozent auf das Bergbahnticket (was GA und Halbtaxnutzer sowieso schon haben). Aktion 2012 lief schlecht, weil man den Gutschein an einem Schalter in der Region einlösen musste und in der Region nur wenige Verkaufsstellen vorhanden sind. Gute Zusammenarbeit mit Postauto, Thurbo und Appenzeller Bahnen. Swiss Pass, Swiss Flexi Pass, Bodensee Erlebniskarte, Feriengutscheine AR Tourismus (50% Ermässigung auf Bergbahn (30 Franken für Karte, ÖV inkl.). Gemäss Geschäftsführer Säntisbahnen ist es wichtig, dass bei Vergünstigungen alle etwas daran zahlen und nicht einfach gratis abgegeben wird (Besucher, Tourismus, Hotel und Leistungsträger).

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Säntisbahn Ticket kann direkt mit dem ÖV Ticket gelöst werden, da die Säntisbahnen Mitglied beim VÖV sind (schweizweites Ticketsystem). Akustationen.

Nutzung von Kundenurteilen

Vor 7 Jahren hat man über das ganze Jahr Autonummern und die Besetzung der Autos erfasst.

Parkplatzbewirtschaftung

Die Parkplätze sind kostenlos. Information auf der Webseite, dass Parkplätze kostenlos sind. Mit dem Neubauprojekt möchte man die Bewirtschaftung der Parkplätze einführen. Vor allem Langzeitparkierer zur Kasse beten. Evt. Variation während der Woche und bei schlechtem Wetter. Säntisbahnen sehen die Bewirtschaftung nicht als Konkurrenznachteil.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Sehr viele Anlässe auf dem Säntis (Vollmondfahrt, Brunch, Konzerte, Ausstellungen, Sonnenaufgangsfahrten, Stopete, etc.). Grundauslastung über Tagungen / Anlässe / Konzerte. Die Masse ist kein Problem. Eine Glättung ist nicht notwendig. 5 grosse Anlässe bei denen die Kapazitäten sehr gross sind (Schwingfest, 1. August, GV, etc.). Am Schwingfest gibt es ein Verkehrskonzept. An der GV gibt es zusätzliche Fahrten.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Für Sonnenaufgangsfahrten und Abendveranstaltungen gibt es keinen ÖV mehr. Keine Informationen dazu auf der Webseite.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Bruno Vattioni (Geschäftsführer)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr	Zuständigkeit
<p>Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung</p> <p>> Direkte Bahn oder Busverbindungen zu den Bergbahnen in AI und AR ab St.Gallen, Herisau, Gossau, Appenzell oder Wattwil prüfen</p> <p>Die Anfahrt mit dem öV zu den Bergbahnen Säntis, Kronberg, Ebenalp und Hoher Kasten ist heute mit mehreren Umsteigevorgängen und einer entsprechend langen Reisedauer verbunden. Zur besseren öV-Erschliessung der Bergbahnen soll geprüft werden, ob und wie die Bergbahnen direkt an die öV-Knoten der Region angebunden werden können.</p> <p>> Konsequentes Halbstundentaktssystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien</p> <p>→ vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr</p> <p>> Taktverdichtung der Linie 791</p> <p>Die Linie 791 Urnäsch-Schwägalp-Nesslau-Neu St.Johann verkehrt heute in einem Stundentakt (mit Abweichungen je nach Saison und Wochentag). Unter Berücksichtigung des freizeitbedingten Nachfragepotenzials soll vermehrt der Anschluss an den Halbstundentakt der Appenzellerbahn und der S-Bahn am Bhf. Nesslau-Neu St.Johann sichergestellt werden.</p> <p>Busführung im Strassenverkehr</p> <p>> Behinderung durch stehende Fahrzeugkolonne beheben</p> <p>An Besucherspitzentagen kann es auf der Zufahrtsstrasse zur Schwägalp aufgrund des Parksuchverkehrs zu Behinderungen der Buslinie 791 kommen. Diese Thematik muss zusammen mit dem Handlungsbedarf im Bereich Parksuchverkehr (vgl. <i>nächste Seite</i>) angegangen werden.</p> <p>Ausstattung öV-Haltestelle</p> <p>> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen</p> <p>Da im Rahmen des Neubauprojekts auch die Bushaltestelle neu erstellt wird, muss bei der Projektierung auf die Anforderungen an öV-Haltestellen für Freizeitanlagen gemäss Anforderungsprofil geachtet werden (vgl. <i>Kapitel Anforderungsprofil</i>).</p>	

Veloverkehr	Zuständigkeit
<p>Velonetzplanung</p> <p>> Touristisches Netz auf Schwachstellen überprüfen</p> <p>→ vgl. <i>Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen</p> <p>Beheben von einer Schwachstelle nach Schwägalp → vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen rLV im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung</p> <p>Beheben von einer zur Schwachstellenanalyse rLV zusätzlichen Schwachstelle</p> <p>→ vgl. <i>Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p>	

<p>> Sichere und Attraktive Zugangswege und Aufenthaltsbereiche für den Veloverkehr im Rahmen des Neubauprojekts Schwägalp</p> <p>Analog Fussverkehr: Da mit dem Neubauprojekt auf der Schwägalp die gesamte verkehrliche Anbindung umstrukturiert wird, kann die Langsamverkehrsanbindung zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Im Rahmen des Neubauprojekts ist eine logische, klar verständliche und sichere Wegführung für den Langsamverkehr sicherzustellen, wobei die Ziele für die Langsamverkehrsanbindung aus dem Anforderungsprofil zu berücksichtigen sind. → <i>vgl. Bericht Kapitel Anforderungsprofil</i></p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern</p> <p>Auch mit dem Neubauprojekt auf der Schwägalp ist keine Veloabstellanlage geplant (heute freie Parkierung auf dem Gelände). Zur Verbesserung des Komforts der Veloparkierung muss eine Parkierungskonzeption konzipiert werden, welche den Anforderungen des Freizeitverkehrs entspricht.</p> <p>→ <i>vgl. Bericht Kapitel Anforderungsprofil</i></p> <p>Bike-Sharing / E-Bikes</p> <p>> Kombinierte Anreise öV/Velo in Bike-Sharing-Netz berücksichtigen -> Velostationen an öV-Knoten</p> <p>→ <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p>	
---	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Sichere und attraktive Zugangswege und Aufenthaltsbereiche für den Fussverkehr im Rahmen des Neubauprojekts Schwägalp</p> <p>Analog rollender Langsamverkehr: Da mit dem Neubauprojekt auf der Schwägalp die gesamte verkehrliche Anbindung umstrukturiert wird, kann die Langsamverkehrsanbindung zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Im Rahmen des Neubauprojekts ist eine logische, klar verständliche und sichere Wegführung für den Langsamverkehr sicherzustellen, wobei die Ziele für die Langsamverkehrsanbindung aus dem Anforderungsprofil zu berücksichtigen sind. → <i>vgl. Bericht Kapitel Anforderungsprofil</i></p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Parkleitsystem einführen oder verbessern</p> <p>Bei Grossanlässen oder an Spitzentagen kommt es auf der Zufahrtsstrasse zur Schwägalp vielfach zu einem Rückstau des Parksuchverkehrs der unter anderem die Buslinie 791 an der Vorfahrt hindert. Im Rahmen des geplanten Neubauprojekts Schwägalp muss diese Thematik angegangen werden. Zu prüfen sind bauliche Massnahmen zur klaren Führung des Parksuchverkehrs sowie ein Parkleitsystem, welches den motorisierten Verkehr zu den freien Parkfeldern lenkt.</p> <p>Management der Belastungsspitzen</p> <p>> Temporäres Verkehrsmanagement mittels vorgelagerten P+R-Anlagen an Spitzentagen</p> <p>An den Spitzentagen des Freizeitverkehrs kommt es auf der Alpsteinstrasse vor Herisau zu einer beträchtlichen Staubildung. Mit einer vorgelagerten P+R-Anlage in Gossau oder Herisau und weiterführendem öV- oder Shuttlebetrieb zu den Bergbahnen Säntis-, Kronberg, Ebenalpbahn und Bergbahn Hoher Kasten könnte das Strassennetz im Appenzellerland deutlich entlastet werden. Ob die Weiterfahrt ab P+R-Anlage mittels Shuttlebetrieb und/oder öV funktionieren soll muss detailliert untersucht werden. Dieser Handlungsbedarf ist als längerfristige Massnahme zu verstehen und würde ihren Effekt erst bei grösseren Kapazitätsmängeln in den Parkierungsanlagen der Bergbahnen entfalten.</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

- > **Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.**
 Informationen ÖV: Expliziter erwähnen, dass die Postautostation gleich neben der Talstation der Luftseilbahn liegt. Informieren, dass das Bergbahnticket online oder bereits am SBB Schalter gelöst werden kann, damit man nicht anstehen muss an der Talstation zum Ticketlösen. Information ÖV bei Sonderfahrten.
 Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren (Link zu den bereits vorhandenen Information auf der Webseite: Freizeit - Wandern / Mountain-/Elektrobiking). Hinweis auf Schweizmobil. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos oder Ladestationen für Elektrovelos aufzeigen.
 Informationen Auto: Informationen über Parkplatzgebühren, wenn diese eingeführt werden sollten. Hinweis auf Mobility.
 Informationen allgemein: Priorität der Anreiseinformationen auf ÖV, mit Velo oder zu Fuss setzen, dann Auto. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.
 Informationen Kombination öV/Spazieren: Explizit auf die attraktiven Wanderwege ab attraktiven öV-Stationen hinweisen
- > **Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)**
 Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App.
- > **Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen**
 Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

- > **Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen**
 Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Säntisbahn. St.Gallen-Bodensee, AI und Toggenburg Tourismus Link zu AR Tourismus für weitere Freizeitinformationen.
- > **Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren**
 Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Verweis auf Karten oder Informationen vom Tourismus zu Wander- oder Velorouten. Die Routen sind vereinzelt auch im GPS Tracks App/Webseite sowie Schweizmobil zu finden. Verweis auf GPS Tracks (Routenbeschreibungen, Karte, Höhenprofil, etc.) und Schweizmobil. Freizeitinformationen sind auch bei den lokalen Transportunternehmen zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

- > **Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung**
 Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

- > **Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten**
 Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplänechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen.
- > **Kundenschalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden**

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

- > **Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)**
 Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, über vergünstigte Bergbahnfahrten in Kombination mit ÖV Nutzung, Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Koordination der Themen Sport und Gesundheit mit Mobilität ist naheliegend.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, Thurbo, Postauto, SOB, VBSG oder Appenzeller Bahnen für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI), Toggenburg Tourismus und Thurgau Tourismus, allenfalls auch mit Tourismus Winterthur, Zürich, Vorarlberg, Süddeutschland für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung, Schulen.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Parkplatzgebühren, grundsätzlich sollten die Parkgebühren höher sein als, wenn man mit dem ÖV angereist wäre (mindestens nächster Bahnhof - Freizeitanlage retour). Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren könnten andere Mobilitätsangebote finanziert werden.
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

Säntispark Abtwil

12

Beschreibung der Freizeitanlage



Freizeit Säntispark
Wiesenbachstrasse 9
9030 Abtwil

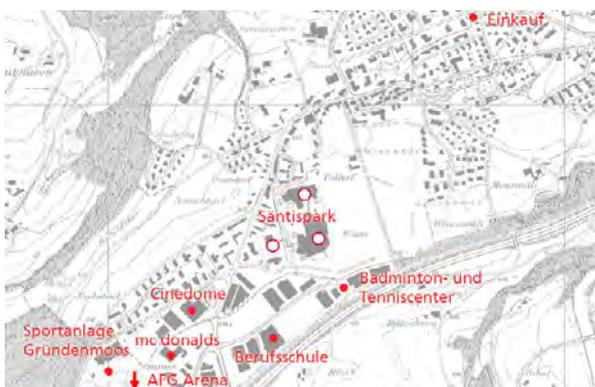


Säntispark mit Erlebnisbad, Einkaufszentrum, Hotel, Gastronomie. Einkaufszentrum (1), Bad (2), Hotel (3)

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE2a: Freizeit + Einkauf	Freizeitdominiert	lokal bis überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 1.5 Mio. Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 5'600 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 14'000 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag 2'000 PW-Fahrten/Tag	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Besucherspitzenzeiten Winter / Samstag
Bemerkung:		
Art Betriebszeit tageszeitlich gemischt Betriebszeit variiert		

Standort / Umfeld der Anlage



Standort

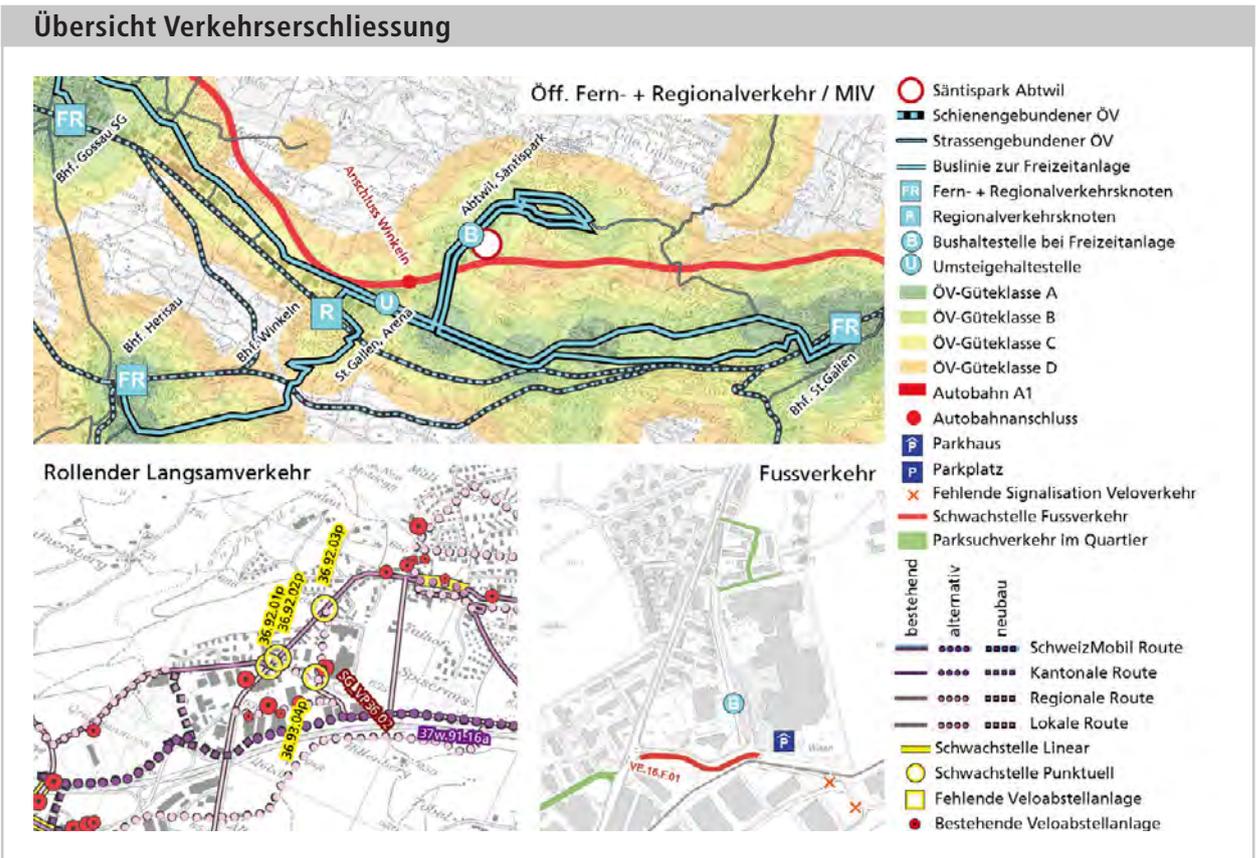
Der Säntispark liegt in Abtwil am Siedlungsrand des Agglomerationszentrums St.Gallen. Im Umfeld der Anlage sind verschiedene Publikumsanlagen in den Bereichen Freizeit, Einkaufen und Bildung zu finden. So zum Beispiel die verkehrintensiven Freizeitanlagen Cinedome, Sportanlage Gründenmoos und AFG/Shopping-Arena.



Zonierung/Strukturtyp

Der Säntispark liegt in einer Gewerbe- und Industriezone und ist modular aufgebaut. Angrenzend befinden sich auch Wohnzonen, sowie weitere Gewerbe- und Industriezonen.

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Hohe bauliche Dichte	Subzentral	Wohnen, Arbeiten, Freizeit



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

- Ankunft Bhf. St.Gallen → Buslinie Nr.7 (Reisezeit 12min) → Haltestelle Säntispark
- Ankunft Bhf. Gossau → Buslinie Nr.151 (Reisezeit 12min) → Umsteigen St.Gallen, Arena → Buslinie Nr.158 (Reisezeit 13min) → Haltestelle Säntispark
- Ankunft Bhf. Herisau → Buslinie Nr.158 (Reisezeit 16min) → Haltestelle Säntispark
- Ankunft Bhf. Winkeln → Buslinie Nr.158 (Reisezeit 7min) → Haltestelle Säntispark

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regionalbus / Stadtbus

ÖV-Linien bei Anlage

- Regionalbus Nr.158 Bahnhof Herisau-Säntispark-Abtwil Mo-Fr(30-Min-Takt) Sa(30-Min-Takt) (nicht Abends + So)
- Stadtbuslinie Nr. 7 Bahnhof St.Gallen-Säntispark-Abtwil Mo-Sa(10-Min-Takt/Abends 15-Min-Takt) So(15-Min-Takt)
- Regionalbus Nr.151 Bahnhof Gossau-Arena-Bhf. St.Gallen Mo-Sa(10-Min-Takt/Abends 30-Min-Takt) So(60-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Alternative Linienführung kantonale Veloroute Nr. 37w.91.16a

Regionales-, lokales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Fehlende Signalisation „Säntispark“ ab alternativer Linienführung der kantonalen Radroute

Signalisation Fussverkehr

Kein zusätzlicher Bedarf

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Winkeln → 1.0km bis Säntispark

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse B

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Buslinien werden durch Rückstau Interiokreisel behindert - Diese Problematik wird mit dem laufenden Projekt Interiokreisel gelöst

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Bushaltestelle direkt vor Eingang zur Anlage

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Nicht behindertengerecht

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

Die ÖV-Nachfrage an der Haltestelle Säntispark wird zu einem grossen Teil von der Anlage generiert.

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Ja

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Hohes Verkehrsaufkommen im ganzen Gebiet Winkeln-Abtwil, nur zu einem Teil Zielverkehr Säntispark. Teilweise Parksuchverkehr Mossstrasse und In den Erlen

Anzahl Parkfelder

830 Kundenparkfelder / 40 Parkfelder für Mitarbeiter

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Bei Sonntagsverkauf Obi und Interio Parkfelder

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
36.92.01p	punktuell	Fehlende Radverkehrsanlage/Abbiegehilfe/Querungshilfe, Hoher DTV, mangelnde Sicherheit
36.92.02p	punktuell	Fehlende Radverkehrsanlage/Abbiegehilfe/Querungshilfe, Hoher DTV, mangelnde Sicherheit
36.92.03p	punktuell	Fehlende Radverkehrsanlage/Abbiegehilfe/Querungshilfe, Gefahr Ausfahrt/Einfahrt
36.93.04p	punktuell	Mangelhafte Radverkehrsanlage, Radverkehrsführung unklar

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP36.02	45	teilweise	Ungenügendes Parksystem, nur teilweise überdacht

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
VE.16.F.01	linear	fehlendes Trottoir

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

Auf der Webseite und in der Broschüre wird über die Anreise mit dem ÖV und mit dem MIV informiert. Links zu Online-Fahrplänen oder Routenplanern gibt es keine.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

St.Gallen-Bodensee Tourismus informiert knapp über Anreise mit ÖV ab Gossau, Herisau und St.Gallen. Auf AR und AI Tourismus sind keine Informationen zum Säntispark zu finden. Das Hotel Säntispark verweist auch weitere Aktivitäten in der Region.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage
ÖV-Fahrpläne sind überall aufgehängt. Das Personal an der Kasse oder Eingang Bad kann jederzeit über den Mobilitätsservice Auskunft geben.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Newsletter vorhanden, jedoch keine Informationen zur Mobilität

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Das einstige RailAway-Angebot wurde von einigen Jahren mangels Rentabilität abgeschafft. Auch gibt und gab es Kombi-Tickets-Angebote mit TCS, Turbo und Postauto (Vergünstigungen). Aus Sicht der Anlagebetreiberin Migros ist der Effekt leider sehr gering (nicht bedeutend mehr Besucher).

Nutzung von Kundenurteilen

Condissimo Umfrage der Migros. Letzte Umfrage/Zählung (Einzugsgebiet über Autonummern) liegt schon eine Weile zurück. Regelmässig gibt es Rückmeldungen von Besuchern.

Aktionen

Ferienpass gibt es für Frühlings-, Sommer- und Herbstferien

Parkplatzbewirtschaftung

Parkplatzbewirtschaftung und Parkleitsystem, 1.- Fr. pro Stunde / Freizeitbesucher 50% Rabatt (keine zeitliche Differenzierung)

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Um die schwach frequentierten Morgenstunden am Wochenende zu stärken, wurde einmalig das Frühaufsteherangebot Kikerikiii lanciert (Frühstück und Badeintritt für 20.- Fr.). Weiter gibt es mehrere Veranstaltungen mit dem Ziel die Besucher besser über den Tag zu verteilen (Motivation dafür ist jedoch nicht das hohe Verkehrsaufkommen).

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Infolge des dichten Taktangebots des ÖV's grundsätzlich nicht nötig.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Catherine Zimper (Leiterin Freizeit), Markus Rosenberger (Leiter Bad)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Kein Fahrtenmodell vorhanden

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr

Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

> Beschleunigung der städtischen Linie 7 (St.Gallen)

Die Freizeitanlagen Cinedome, Sportanlage Gründenmoos und Säntispark sind mit der städtischen Linie 7 erschlossen. Für eine bessere Anbindung der Freizeitanlagen an den Hauptbahnhof St.Gallen soll die Linie 7 durch Reduktion der Anzahl Haltestellen beschleunigt werden. Die örtliche Erschliessung der wegfallenden Haltestellen soll mit der Linie 151 sichergestellt werden.

> Stärkung des Bahnhofs Winkeln als Regionalverkehrsknoten

→ vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf

> Konsequentes Halbstundentaktsystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien

→ vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf

Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr

> Taktverdichtung der Linie 158 zu 15-Min-Takt → vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf

Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr

> Abend- und Sonntagsangebot der Linie 158 verdichten

Die Linie 158 Herisau-Winkeln-Abtwil verkehrt heute nur Mo-Sa tagsüber und nicht an Abenden und an Sonntagen. Für die öV-Erschliessung der Freizeitanlagen Sportzentrum Herisau, AFG/Shopping Arena, Gründenmoos, Cinedome und Säntispark ist es von zentraler Bedeutung, dass die Linie 158 zur Abdeckung der Besucherspitzenzeiten auch an den Abenden und an Sonntagen in einer dichten Taktfolge geführt wird.

> Abend- und Sonntagsangebot der Linie 151 verdichten

Die Linie 151 Gossau-St.Gallen verkehrt heute an den Abenden und an Sonntagen (ab Dez. 2013) in einem 30-Min-Takt. Die Freizeitanlagen Gründenmoos, Cinedome und Säntispark sind heute mit Umsteigen von der Linie 158 zur Linie 151 an die Stadt Gossau angebunden. Die Linien 158 und 151 sollten somit möglichst im gleichen Takt verkehren. Die Anschlusssicherheit bei der Haltestelle Arena muss gewährleistet werden.

> ÖV-Verbindung für Mitarbeiter/Innen an Randzeiten und ausserhalb der Öffnungszeiten der Freizeitanlage verbessern

Bei Freizeitanlagen die viel Personal beschäftigen, müssen auch die öV-Verbindungen nach den Öffnungszeiten der Anlage exakt untersucht werden. Für die AFG/Shopping-Arena sind insbesondere die Verbindungen nach 22.00 Uhr in Richtung Herisau und Abtwil ungenügend.

Busführung im Strassenverkehr

> Eigentrassierung des St.Galler Busnetzes → vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf

Ausstattung öV-Haltestellen

> Kundenfreundliche und behindertengerechte Ausstattung der öV-Haltestellen

Die Bushaltestellen müssen behindertengerecht gestaltet werden.

Zuständigkeit

Veloverkehr

Velonetzplanung

> Netzplanung lokales Velonetz in Bezug zur Freizeitanlage verfeinern

→ vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf

Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

> Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17

→ vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf

Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz

> Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen

Beheben von 4 Schwachstellen im Umfeld Säntispark → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV

Zuständigkeit

<p>> Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage Signalisation ab Knoten Gaiserwaldstrassel-weg → <i>vgl. Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf</i></p> <p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbeschrieb → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</i></p>	
--	--

Fussverkehr	Zuständigkeit
<p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von einer zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstelle → <i>vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</i></p>	

Parkierung und Strassenverkehrsmanagement	Zuständigkeit
<p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Fremdparkierung unterbinden Die umliegenden Parkfelder auf den Strassen In den Erlen und Moosstrasse werden teilweise von Besuchern des Säntisparks mitbenutzt. Es muss im Detail verifiziert werden, wie gravierend dieses Problem ist und mit welchen Massnahmen eine Verbesserung erreicht werden kann (z.B flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung mit einheitlichen Bewirtschaftungskonditionen, blaue Zone, ...).</p>	

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

> Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.

Informationen ÖV: Erwähnen, dass der Säntispark mit dem ÖV in einem dichten Takt erschlossen ist (10 bis 15 Minuten Takt).

Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad in die Anreiseinformationen integrieren. Hinweis auf den Veloplan der Stadt St.Gallen oder Schweizmobil. Der Säntispark ist als wichtiger Freizeitpunkt integriert in den Karten von Schweizmobil (liegt aber nicht auf einer Velolandroute). Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos und Ladestation für Elektrovlos aufzeigen, wenn diese vorhanden sind.

Informationen Auto: Hinweis auf Mobility, Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren.

Informationen allgemein: Die ÖV Informationen sollten vor den Informationen zur Anreise mit dem Auto kommen. Die Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden.

> Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)

Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App. Routenplaner für Fahrrad und Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.

> Hinweis auf hohe Parkplatz- und Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen

Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

> Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen

AR und AI Tourismus sollten den Säntispark ebenfalls auf ihrer Webseite erwähnen, wegen seiner überregionalen Bedeutung. Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen des Säntisparks.

Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus und Säntispark Webseite.

> Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren

Die Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

> Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung

Hinweis auf Park&Ride

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

> Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten

Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplanechtzeiten) zur Weiterfahrt mit Bus & Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung Herisau und Rorschach / St.Margrethen versehen.

> Kundenshalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

> Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Weg der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)

Informationen über Newsletter oder social media wie z.B. www.facebook.com. Das können Informationen z.B. über das RailAway Angebot sein, über ÖV Verbesserungen, neue Ladestationen für Elektrobikes etc.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

> Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)

Die Themen Gesundheit und Mobilität können im Säntispark gut miteinander verbunden werden.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > RailAway Angebote
- > Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern
z.B. mit Ostwind, RegioBus, VBSG, etc. für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > Ticketkooperationen mit Tourismus
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV, ÖV und Eintritt kombiniert.
- > Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher
Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Nutzung von Kundenurteilen

- > Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)
- > Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan
VBSG Bus, der Kinos bedient an den Wochenenden zu später Stunde, sollte auch eine Schlaufe zum Säntispark fahren, damit die Besucher vom Säntispark zu dieser Zeit nicht zur Kino Haltestelle laufen müssen.
- > Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner

Parkplatzbewirtschaftung

- > Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet
Aufzeigen der Parkgebühren und Hinweis auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen. Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren können andere Mobilitätsangebote finanziert werden.
- > Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten
- > Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens

Planung

- > Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden
Vereinbarungen wie Fahrtenmodelle, Modal-Split-Ziele, bindende Mobilitätspläne

AFG/Shopping Arena St.Gallen

13

Beschreibung der Freizeitanlage



Shopping Arena St.Gallen
Zürcherstrasse 464
9015 St.Gallen



Shopping Arena mit Fussballstadion, Einkaufszentrum, IKEA

Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage

Funktionstyp	Funktionelle Ausprägung	Einzugsgebiet der Anlage
VE2b: Freizeit+Einkauf	Detailhandelsdominiert	lokal bis überregional
Durchschnitt Besucher/Jahr 4.1 Mio. Besucher/Jahr	Durchschnitt Personenwege/Tag 26'000 Personenwege/Tag	Max. Personenwege/Tag 80'000 Personenwege/Tag
Durchschnitt PW-Fahrten/Tag 3'500 PW-Fahrten/Tag	Max. PW-Fahrten/Tag keine Angabe	Besucherspitzenzeiten Samstag / Fussballspiele
Bemerkung:		
Art Betriebszeit tageszeitlich gemischt	Betriebszeit Center/IKEA: 9.00 - (Mo-Mi,Fr)19.00 / (Do)21.00 / (Sa)17.00 Uhr	

Standort / Umfeld der Anlage



Standort

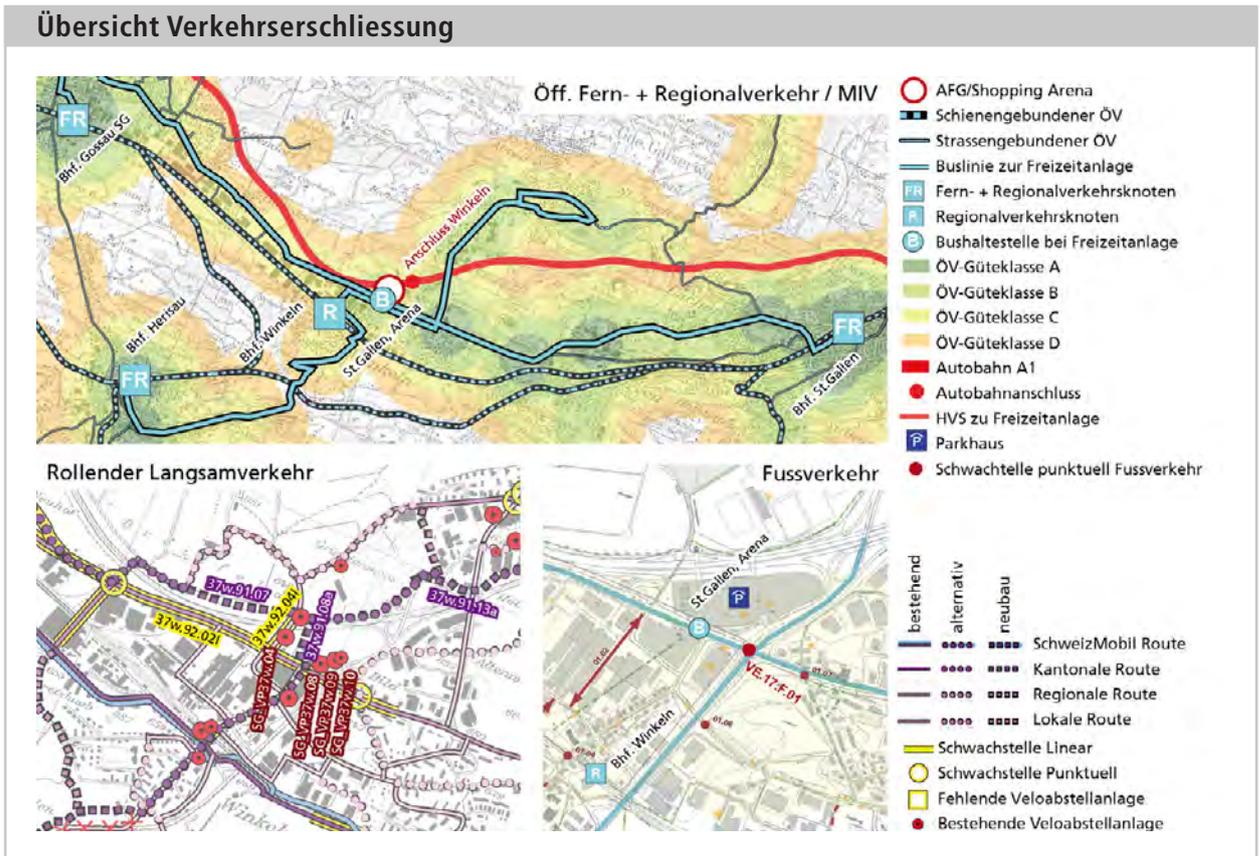
Die AFG/Shopping-Arena liegt am Siedlungsrand des Agglomerationszentrums St.Gallen. Im Umfeld der Anlage befinden sich grössere Arbeitsplatzgebiete des Stadtquartiers Winkeln und weitere Freizeitanlagen.



Zonierung/Strukturtyp

Die AFG/Shopping-Arena liegt in einer Gewerbe- und Industriezone und ist eine Einzeleinrichtung. Angrenzend befinden sich Industriezonen, sowie weitere Gewerbe- und Industriezonen

Bauliche Dichte Umfeld	Zentralität der Anlage	Siedlungsintegration
Hohe bauliche Dichte	Zentral	Arbeiten, Wohnen, Freizeit



Netzanbindung öffentlicher Verkehr

Beschreibung der Wegkette Anfahrt Fern- und Regionalverkehr

Ankunft Bhf. St.Gallen → Buslinie Nr.151 (Reisezeit 12min) → Haltestelle St.Gallen, Arena
 Ankunft Bhf. Gossau → Buslinie Nr.151 (Reisezeit 12min) → Haltestelle St.Gallen, Arena
 Ankunft Bhf. Winkeln → Buslinie Nr.158 (Reisezeit 2min) → Haltestelle St.Gallen, Arena
 Ankunft Bhf. Herisau → Buslinie Nr.158 (Reisezeit 13min) → Haltestelle St.Gallen, Arena

ÖV-Verkehrsträger bei Anlage

Regionalbus

ÖV-Linien bei Anlage

Regionalbus Nr.158 Bahnhof Herisau-Arena-Abtwil Mo-Fr(30-Min-Takt) Sa(30-Min-Takt) (nicht Abends + So)
 Regionalbus Nr.151 Bahnhof Gossau-Arena-Bhf. St.Gallen Mo-Sa(10-Min-Takt/Abends 30-Min-Takt) So(60-Min-Takt)

Netzanbindung Langsamverkehr

Hierarchie Velonetz bei Anlage

Alternative Linienführung kantonale Veloroute Nr. 37w.91.16a
 Regionales-, lokales Velonetz

Signalisation Veloverkehr von übergeordnetem Velonetz zur Freizeitanlage

Fehlende Signalisation „AFG/Shopping-Arena“ ab Veloland Routen

Signalisation Fussverkehr

Keine zusätzliche Signalisation notwendig

Netzanbindung Motorisierter Individualverkehr

Wegbeschreibung und Distanz von Nationalstrassennetz

A1 Ausfahrt Winkeln → 0.5km bis AFG/Shopping Arena

Anlageprofil öffentlicher Verkehr

ÖV-Güteklasse: Güteklasse B

ÖV-Verkehrsprobleme der Anlage

Keine

Komfort der Zugangswege von der ÖV-Haltestelle

Bahnhof Winkeln: lange Fusswegdistanz, unattraktiv / Haltestelle Arena: befindet sich direkt vor Anlage

Ausstattung der ÖV-Haltestelle

Haltestelle Arena: keine Mängel

Synergien bezüglich der ÖV-Nachfrage mit weiteren Nutzungen

Die ÖV-Nachfrage an der Haltestelle Arena wird zu einem grossen Teil von der Anlage generiert.

Mitfinanzierung des ÖV's durch Anlagebetreiber

Ja

Anlageprofil Motorisierter Individualverkehr

MIV-Verkehrsprobleme der Anlage

Allgemein hohes Verkehrsaufkommen

Anzahl Parkfelder

1'100 Parkfelder

Mitbenutzung von angrenzenden, „fremden“ Parkplätzen

Samstags weitere Parkfelder beim Westcenter, Mercedes/Amstrong und Industriestrasse/Tagblatt

Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr

Schwachstellen rollender Langsamverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
37w.91.07/13a	neubau	Netzlücke kantonale Route, Neubau
37w.92.02l	linear	Sehr hoher DTV, Gefahr Ausfahrt/Einfahrt, Ausweichverkehr auf Trottoir
37w.93.04l	linear	Radverkehrsanlage fehlt, ungenügende Ausbaubreite, sehr hoher DTV, Ausweichverkehr
37w.91.08a	neubau	Netzlücke kantonale Route, Neubau, sichere und attraktive Verbindung

Veloabstellanlagen

Nr.	Anzahl	Bedachung	Ausprägung/Problemstellung
SG_VP37w.04	30	gedeckt	Velorahmen nicht anschliessbar, geringe soz. Sicherheit (insb. Beleuchtung)
SG_VP37w.08	42	gedeckt	Velorahmen nicht anschliessbar, geringe soz. Sicherheit (insb. Beleuchtung)
SG_VP37w.09	50	gedeckt	Velorahmen nicht anschliessbar, geringe soz. Sicherheit (insb. Beleuchtung)
SG_VP37w.10	24	gedeckt	Velorahmen nicht anschliessbar

Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Schwachstellen Fussverkehr

Nr.	Art	Beschreibung der Schwachstelle
VE.17.F.01	punktuell	Fehlende Querungsmöglichkeit auf Strassenhöhe, Konflikt Fussgängerstreifen/Rechtsabbiegespuren
01.02	linear	Durchgang durch Industrieareal nicht möglich

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

FCSG Webseite: Anreiseinformationen zu ÖV und Auto. Anfahrtsplan für Autos von Autobahn zur Parkgarage. Empfehlung Anreise mit ÖV (beschränkte & gebührenpflichtige Parkplätze). Gehdistanz vom Bahnhof Winkeln. Für alle Spiele ein Fahrplan abrufbar. Link zum SBB und Turbo Online Fahrplan. Shopping Arena: Ausführliche Informationen zur Anfahrt mit ÖV und Auto. Anfahrtsplan für Autos von Autobahn zu Parkgarage. Überregionale Übersichtskarte. Detaillierte Informationen über die Anzahl Parkplätze und Parkgebühren. Bei Fussballspielen gilt ein Spezialtarif. Im Infolyer sehr gute Information zur Anreise mit ÖV und Auto. Bei der Eröffnung hat man auch mit Inseraten und im Radio stark auf die Anreise aufmerksam gemacht. IKEA: Informationen zur Anfahrt mit Auto und ÖV. Prio bei Auto. Kurze Informationen zur Anreise mit ÖV. Anfahrtsplan für Autos von Autobahn zur Parkgarage. Hinweis auch zum Restaurant. Routenplaner Auto, Verlinkung zum SBB und Regio Bus Online Fahrplan.

Mobilitätsbezogene Informationen der Tourismusregionen

SGBT informiert auf der Webseite sehr kurz über Anreise ÖV. Karte und Link zu Shopping Arena vorhanden. AR und AI Tourismus informieren nicht über Shopping Arena / AFG Arena. Die AFG Arena ist in den Broschüren des SGBT, St.Gallen aktuell enthalten auch mit Anreiseinformationen.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

Auf der Autobahn ist die Shopping Arena auf der falschen Spur beschildert. Die Autos müssen die Spur nochmals wechseln, wenn sie rausfahren wollen. Die AFG Arena hat zusätzliche Schilder angebracht für die optimale Führung.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

In Kürze wird der Bildschirm in der Shopping Arena mit Echtzeiten ÖV ersetzt. Im Moment noch statische ÖV Fahrzeiten. Der Infopoint kann jederzeit Auskunft geben über Abreiseinformationen.

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

Newsletter Shopping Arena ist vorhanden. Auch auf Facebook. Dieselben Anreiseinformationen wie auf der Webseite vorhanden. Newsletter wird jedoch nicht mehr gebraucht um Anreiseinformationen zu kommunizieren.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung + Marketing

Kombi-Ticket

Am Anfang nach der Eröffnung hat man zusammen mit Regio Bus Werbung für das ÖV Angebot gemacht. Heute nur noch, wenn es spezielle Anlässe gibt. Die Mehrheit der Besucher kennt das ÖV Angebot gut. Wenn man ein Fussballticket hat ist die Fahrt mit Bus gratis.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

Bei Nightshopping und Sonntagsverkauf werden zusätzliche Busse bestellt, damit man den 10 Minuten nach St.Gallen und Gossau / 30 Minuten Takt nach Herisau aufrechterhalten kann. Das wird kommuniziert in den Bussen / Webseite / Medienmitteilung, etc. Veloverkehr ist im Moment aber zur AFG Arena sehr unattraktiv.

Nutzung von Kundenurteilen

2008 Marktforschung. Neue soll aufgegleist werden. Allenfalls könnten hier auch Fragen zur An- und Abreise veranbart werden. Es finden regelmässig Verkehrszählungen statt um den Modalsplit zu überprüfen.

Parkplatzbewirtschaftung

Bei längerer Parkdauer werden die Gebühren höher. Aber keine Differenzierung an Spitzentagen. Für Fussballspiele gelten Spezialtarife. Pauschal 15 Franken. Parkgebühren können der Webseite der Shopping Arena entnommen werden. Wenn die Parkgarage voll ist werden die Autos zu Mercedes/Amstrong und Industriestrasse/Tagblatt weitergeleitet (Aussenparkplätze). Wunsch auch, dass man das Breitfeld zusätzlich nutzen könnte.

Betriebliche und personelle Massnahmen

Spitzenzeitmanagement in der Freizeitanlage

Fussballspiele starten nach den Öffnungszeiten. Vers. Aktionen um Besucher zu gewinnen (Autogrammstunden, Arena Beach, Modeschauen, Ausstellungen, Model Contest, Christkindlmarkt, etc. Gezielt Aktionen auch für Mittwochnachmittag für Mütter mit Kinder und Donnerstagabend. IKEA und Coop haben früher offen. Für die Parkierung sind in den Spitzenzeiten jeweils Leute von der Verkehrsüberwachung Schweiz vor Ort (6, 9 oder 12 Personen - kleines, mittleres oder grosses Aufgebot), welche die Parkplatzsuchenden leiten, wenn es keinen Platz mehr hat in der Parkgarage.

Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV-Fahrplan

Bei Fussballspielen fahren Extrabusse.

Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen

Fabienne Diez (Marketing und Kommunikation Shopping Arena), Oliver Wessel (IKEA Store Manager), Marco Huber (Marketing Leiter FCSG)

Fahrtenmodell / Mobilitätsbezogene Vereinbarungen mit Behörden

Fahrtenmodell vorhanden: Ziel für Baubewilligung 15% öV-Anteil, heute 28% öV

Handlungsbedarf

Öffentlicher Verkehr

Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung

- > **Stärkung des Bahnhofs Winkeln als Regionalverkehrsknoten**
→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*
- > **Konsequentes Halbstundentaktssystem S-Bahn / Prinzip Durchmesserlinien**
→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr

- > **Taktverdichtung der Linie 158 zu 15-Min-Takt** → vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr

- > **Abend- und Sonntagsangebot der Linie 158 verdichten**
Die Linie 158 Herisau-Winkeln-Abtwil verkehrt heute nur Mo-Sa tagsüber und nicht an Abenden und an Sonntagen. Für die öV-Erschliessung der Freizeitanlagen Sportzentrum Herisau, AFG-/Shopping Arena, Gründenmoos, Cinedome und Säntispark ist es von zentraler Bedeutung, dass die Linie 158 zur Abdeckung der Besucherspitzenzeiten auch an den Abenden und an Sonntagen in einer dichten Taktfolge geführt wird.
- > **Abend- und Sonntagsangebot der Linie 151 verdichten**
Die Linie 151 Gossau-St.Gallen verkehrt heute an den Abenden und an Sonntagen (ab Dez. 2013) in einem 30-Min-Takt. Die Freizeitanlagen Gründenmoos, Cinedome und Säntispark sind heute mit Umsteigen von der Linie 158 zur Linie 151 an die Stadt Gossau angebunden. Die Linien 158 und 151 sollten somit möglichst im gleichen Takt verkehren. Die Anschlusssicherheit bei der Haltestelle Arena muss gewährleistet werden.
- > **ÖV-Verbindung für Mitarbeiter/Innen an Randzeiten und ausserhalb der Öffnungszeiten der Freizeitanlage verbessern**
Bei Freizeitanlagen die viel Personal beschäftigen müssen auch die öV-Verbindungen nach den Öffnungszeiten der Anlage exakt untersucht werden. Für die AFG/Shopping-Arena sind insbesondere die Verbindungen nach 20.00 Uhr ungenügend.

Busführung im Strassenverkehr

- > **Eigentrossierung des St.Galler Busnetzes** → vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Zuständigkeit

Veloverkehr

Regionales Freizeitnetz Veloverkehr

- > **Freizeitveloweg Agglomerationszentrumsgürtel St.Gallen-Gossau auf den Achsen A05, A14 und A17**
→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Verknüpfung Freizeitanlage Velonetz

- > **Behebung aller Schwachstellen Veloverkehr aus Schwachstellenanalyse rLV im Umfeld von Freizeitanlagen**
Beheben von 5 Schwachstellen im Umfeld Arena → vgl. *Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV*
- > **Sicherstellung der Zielwegführung (Signalisation) ab Freizeitroute zur Freizeitanlage**
Signalisation bei Autobahn und Hafnersbergstrasse
→ vgl. *Beschrieb Kapitel 7. Allgemeiner Handlungsbedarf*

Zuständigkeit

<p>Veloabstellanlage</p> <p>> Qualität und Komfort der Veloparkierung verbessern Verbesserung der Veloparkierung gemäss Schwachstellenbescrieb → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse rLV</p>	
<p>Fussverkehr</p> <p>Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz</p> <p>> Behebung aller Schwachstellen aus Schwachstellenanalyse Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen Beheben von einer Schwachstelle im Umfeld der Anlage → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p> <p>> Zusätzliche Schwachstellen Fussverkehr im Umfeld von Freizeitanlagen aus separater Begehung Beheben von einer zur Schwachstellenanalyse Fussverkehr zusätzlichen Schwachstelle → vgl. Datenblatt Teil Schwachstellenanalyse Fussverkehr</p>	Zuständigkeit
<p>Parkierung und Strassenverkehrsmanagement</p> <p>Parksuchverkehr und Fremdparkierung</p> <p>> Fremdparkierung unterbinden Bei Fussballspielen in der Arena wird der Parkplatz des Gründenmoos von den Besuchern mitbenutzt. Es muss im Detail geprüft werden, wie gravierend dieses Problem ist und mit welchen Massnahmen eine Verbesserung erreicht werden kann (z.B flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung mit einheitlichen Bewirtschaftungskonditionen, blaue Zone, ...).</p>	Zuständigkeit

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsbezogene Informationen

Mobilitätsbezogene Informationen vor der Anreise

- > **Mobilitätsbezogene Information über die Anreise mit ÖV, zu Fuss, mit dem Velo und Auto.**
Informationen ÖV: Name der Haltestelle, Zug- oder Busnummer, welche die Haltestellen bedienen, Dauer der Fahrt. V.a. bei IKEA fehlen wesentliche Informationen zum ÖV (vgl. Informationen FCSG und Shopping Arena). Hinweis auf die Serviceleistungen bei IKEA (Heimlieferservice, Mietwagen) oder Mobility, wenn man kein Auto hat. Information, dass Busticket im Fussballticket inbegriffen ist.
Informationen zu Fuss und mit dem Fahrrad: Anreiseinformationen zu Fuss (ab Bahnhof Winkeln), evt. auch für Velo (Situation ist aber im Moment nicht attraktiv für Velofahrer) in die Anreiseinformationen integrieren. Gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos aufzeigen.
Informationen Auto: Informationen über Parkplatzverfügbarkeit und -gebühren. Hinweis auf Mobility.
Informationen allgemein: Priorität der Anreiseinformationen auf ÖV, (evt. mit Velo oder zu Fuss setzen), dann Auto. Hinweis auf vorhandene Gastronomie bei Wartezeiten. Sämtliche Anreiseinformationen können auch auf einer Karte dargestellt werden (inkl. ÖV, Fussweg ab Bahnhof Winkeln).
- > **Online-Tools in die Internetseite integrieren oder Verweis auf geeignete Apps (z.B. Routenplaner, elektronischer Fahrplan und Echtzeitinformationen zur aktuellen Netzauslastung und Strassenzustand)**
Den SBB Fahrplan integrieren um direkt Abfragen von der Seite machen zu können. Hinweis auf Ostwind Fahrplan App (Wemlin), App Oschte oder search.ch App. Routenplaner für Auto integrieren. Hinweis auf aktuelle Verkehrsinformationen.
- > **Hinweis auf hohe Parkplatz- oder Strassenauslastungen und Empfehlung von Verkehrsalternativen**
Hinweis auf temporär hohe Auslastungen der Parkplätze oder im Strassenverkehr sowie auf Verkehrsmittelalternativen bei hohen Auslastungen.

Mobilitätsbezogene Informationen auf den Webseiten der Tourismusregionen

- > **Tools auf der Tourismushomepage welche die Attraktion(en) der Region in Kombination mit ÖV und LV zeigen**
Ausführliche Information über die Anreise oder Verlinkung zu den Anreiseinformationen der Freizeitanlage.
Aufführung von weiteren Attraktionen, die sich in der Umgebung und auf dem Weg anbieten und koordinieren lassen auf Tourismus- und Freizeitanlage-Webseite. AR und AI Tourismus informieren nicht über die Arena obwohl vor allem Appenzell AR auch im Einzugsgebiet liegt. Kurzer Link Fussball und Einkaufen.
- > **Freizeitanlage auf Informationsmaterial von Tourismus und für die breite Bevölkerung integrieren**
Die Shopping / AFG Arena auf Informationsmaterial von Tourismus aber auch für die breite Bevölkerung integrieren. Verweis auf Karten oder Informationen vom Tourismus. Freizeitinformationen sind auch bei den lokalen Transportunternehmen zu finden.

Mobilitätsbezogene Informationen unterwegs

- > **Integration von Park & Ride Plätzen ins Parkleitsystem, Informationen zu Park & Ride Möglichkeit am Ausgangsort oder Umgebung**
Hinweis auf Park&Ride.

Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage

- > **Mobilitätsbezogene Informationen in der Freizeitanlage an gut sichtbaren und gut erreichbaren Orten**
Auf dem Gelände an sichtbaren und gut erreichbaren Orten (z.B. in Papierformat Fahrpläne bei der Information / den Kassen auflegen/aufhängen oder Screen mit Fahrplanechtzeiten) zu Bus und Weiterfahrt mit Bahn informieren. Wenn ein Bildschirm vorhanden ist, könnten die mobilitätsbezogenen Informationen auch kombiniert werden mit anderen Informationen in der Anlage (z.B. Eintrittspreise, Vorschauen für spezielle Veranstaltungen etc.). Fahrpläne auch mit den Anschlüssen nach Zürich oder Richtung St. Margrethen versehen.
- > **Kundenschalter auch als „Mobilitätsbüro“ qualifiziert (Informationen über die Verkehrsangebote und Mobilitätsservices), Mobilitätsbüro im Internet virtuell einbinden**

Mobilitätsbezogene Informationen über Direktkommunikation mit den Besuchern

- > **Regelmässig über Neuerungen im Reiseangebot oder in mobilitätsbezogenen Services informieren auf dem Wege der Direktkommunikation (z.B. Abo Kunden)**
Informationen über Newsletter oder social media z.B. www.facebook.com. Das können Informationen über ÖV Verbesserungen, über vergünstigte Eintritte in Kombination mit ÖV Nutzung (z.B. bei Grossanlässen), Neueinführung einer Ladestation für E-Bikes, etc. sein.

Koordination der mobilitätsbezogenen Informationen mit anderen Themen

- > **Koordination der Informationen mit anderen Themen (z.B. Gesundheit oder Energie)**
Das Thema Mobilität kann gut mit den Themen Frühling / Freizeit & Sport / Gesundheit / Mode kombiniert werden.

Vergünstigungen, Aktionen, Werbung & Marketing

Kombi-Ticket

- > **RailAway Angebote**
Bei grossen Veranstaltungen
- > **Ticketkooperationen zwischen Verbänden/Transportunternehmen, Anlagebetreibern und Freizeitdienstleistern**
z.B. mit Ostwind, RegioBus, Turbo, Postauto, SOB, VBSG oder Appenzeller Bahnen für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Ticketkooperationen mit Tourismus**
z.B. mit St.Gallen-Bodensee Tourismus, Appenzellerland Tourismus (AR & AI) für Vergünstigungen bei Anreise mit ÖV
- > **Kennenlernangebote in Kombination mit ÖV und LV Nutzung z.B. für Neuzuzüger oder Umsteiger**
Zusammenarbeit mit Standortgemeinde oder Umgebung, Schulen.

Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher

- > **Spezielle Aktionen oder Wettbewerbe für ÖV und LV Besucher**
Thema Frühling & Freizeit, Modeschau für Sportler, Wanderer und Velofahrer (z.B. zusammen mit Ochsner Sport, Jack Wolfskin, Thalia), gratis Busfahrt, etc.

Nutzung von Kundenurteilen

- > **Regelmässige Kundenumfragen für die Bewertung der Verkehrsanbindung und den bereitgestellten Mobilitätsservice sowie Verbesserungsvorschläge**

Betriebliche & personelle Massnahmen

- > **Glättung der Nachfragespitze mit geeigneten Massnahmen (z.B. variable Parkgebühren, unterschiedliche Startzeiten, Spezialangebote für früh Anreisende oder spät Abreisende, Ausbau des gastronomischen Angebots)**
- > **Abstimmung Betriebszeiten mit ÖV Fahrplan**
Allenfalls bei Veranstaltungen in der AFG Arena.
- > **Mobilitätsbeauftragte Person in den Freizeitanlagen, Ansprechpartner**

Parkplatzbewirtschaftung

- > **Parkplatzbewirtschaftung und Information über die Höhe der Parkplatzgebühren im Internet**
Parkplatzbewirtschaftung auch auf den Aussenplätzen. Aus den Einnahmen der Parkplatzgebühren könnten andere Mobilitätsangebote finanziert werden (z.B. Extrabusse bei Nightshopping, etc.).
- > **Unterschiedliche Parkgebühren zu unterschiedlichen Zeiten**
Höhere Parkgebühren in den Spitzenzeiten.
- > **Erhöhung der Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung des Verkehrsverhaltens**

Planung

- > **Mobilitätsbezogene Vereinbarungen zwischen Anlagebetreiber und Behörden**
Bestehende Regelungen in Bezug auf Verkehrsspitzen und den LV-Anteil verschärfen