

Wohnbaupartner AG
Hoferbad 4
9050 Appenzell

Überbauung "Am Bahnhof" Poststrasse 9220 Bischofszell

Mobilitätskonzept Verkehr

ENTWURF

10. Juni 2026

Aa53 / tb

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Auftrag	1
2	PROJEKT	2
2.1	Lage	2
2.2	Projektbeschreibung neue Überbauung West	3
2.2.1	Situation Überbauung	3
2.2.2	Geplante Nutzungen im Projekt	3
2.3	Projektbeschreibung bestehende Überbauung Ost	4
2.3.1	Situation Überbauung	4
2.3.2	Bestehende Nutzungen	4
2.3.3	Künftige Nutzungen	5
2.4	Nutzungen in der Umgebung	5
2.5	Erschliessung der Überbauung "Am Bahnhof"	5
2.5.1	Motorisierter Individualverkehr	5
2.5.2	ÖV	6
2.5.3	Fuss- und Veloverkehr	6
3	PARKIERUNGSBEDARF UND -ANGEBOT	7
3.1	Neue Überbauung West	7
3.1.1	Personenwagen	7
3.1.2	Veloabstellplätze	13
3.2	Überbauung Ost	14
3.2.1	Parkfelderangebot	14
3.2.2	Bedarf an Parkfeldern für Personenwagen	14
4	AUSWIRKUNGEN DER REDUZIERTEN ANZAHL PARKFELDER	20
5	MASSNAHMEN	22
5.1	Neue Überbauung West	22
5.1.1	Nutzungsmix (M1)	22
5.1.2	Sharing-Angebote (M2 + M3)	22
5.1.3	Parkplatzbewirtschaftung (M4)	22
5.1.4	Gute Erschliessung für zu Fuss Gehende und Velofahrer (M5)	22
5.2	Überbauung Ost	23
5.2.1	Parkplatzbewirtschaftung (M6)	23
6	FAZIT	24

1 EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Die Wohnbaupartner AG Appenzell plant auf den Parzellen Nr. 557 und 1919 im Zentrum von Bischofszell an der Poststrasse – zwischen Türkeistrasse und Sonnenstrasse – eine neue Überbauung mit einer Mischnutzung (38 Wohnungen, ca. 640 m² Gewerbeflächen für Dienstleistung und 100 m² Verkaufsfläche). Im Weiteren plant die Pensionskasse Thurgau, als Eigentümerin der Liegenschaft Nr. 1598, in den nächsten Jahren eine Aufstockung des bestehenden Gebäudes um 2 Geschosse, allein zur Wohnnutzung. Die beiden Planungsgebiete liegen innerhalb des Geltungsbereichs des bestehenden Gestaltungsplans "Am Bahnhof" aus dem Jahr 1996, welcher in einem parallel laufenden Verfahren zur Aufhebung vorgesehen ist. Zusammen mit der Aufhebung des bisherigen Gestaltungsplans ist der Erlass einer Planungszone vorgesehen, welche die Zeit bis zur Inkraftsetzung dieses neuen Gestaltungsplans überbrückt. Spätestens dann, mit Erlass des neuen Gestaltungsplans, wird die Planungszone aufgehoben. Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich direkt neben dem Bahnhof Bischofszell Stadt.

1.2 AUFTRAG

Im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens für die Überbauung "Am Bahnhof" Bischofszell soll mit diesem Mobilitätskonzept die verkehrliche Erschliessung aufgezeigt und die Zweckmässigkeit einer Reduktion des Grundbedarfs an Parkfeldern erläutert werden. Mit der angestrebten Minimierung des Parkfelderangebots wird die Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität geschaffen. Zudem werden Massnahmen für das Projekt definiert, welche den Fuss- und Veloverkehr sowie die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) fördern und gleichzeitig dazu führen, dass der Bedarf an Parkfeldern von den Nutzern der neuen Überbauung West resp. der für eine Aufstockung vorgesehenen bestehenden Überbauung Ost reduziert wird. Die Relesta AG, als Verfasser des Richtprojekts der neuen westlichen Überbauung, und die Pensionskasse Thurgau, als Eigentümerin der östlichen Liegenschaft, haben unser Büro beauftragt, ein solches "Mobilitätskonzept" zu erarbeiten.

2 PROJEKT

2.1 LAGE

Das Gestaltungsplangebiet resp. die geplante Überbauung West und die bestehende Überbauung Ost befinden sich im Zentrum von Bischofszell, ca. 200 m westlich des Bahnhofs. Die Altstadt mit dem Stadthaus befindet sich in einer Distanz von rund 400 m. Sehr viele wichtige Nutzungen (Einkaufsmärkte, Kirche, Schwimmbad, Schulen befinden sich in einem Umkreis von 500 m.

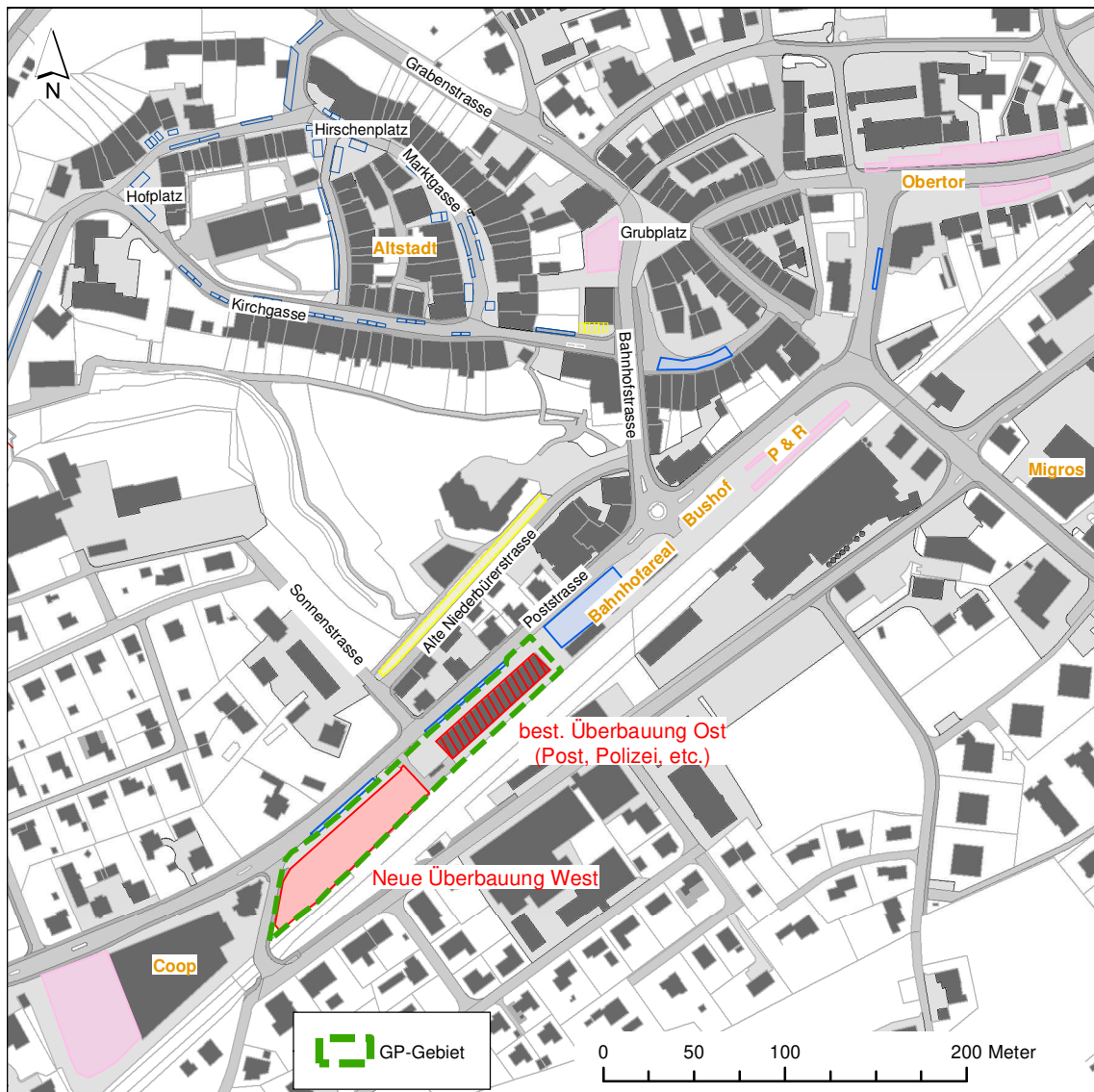


Abbildung 1: Situation mit Projekt und Nutzungen in der Umgebung (Stand Juni 26)

2.2 PROJEKTBE SCHREIBUNG NEUE ÜBERBAUUNG WEST

2.2.1 Situation Überbauung

Die neue westliche Überbauung besteht aus 2 Baukörpern südlich der Poststrasse und östlich der Türkeistrasse.

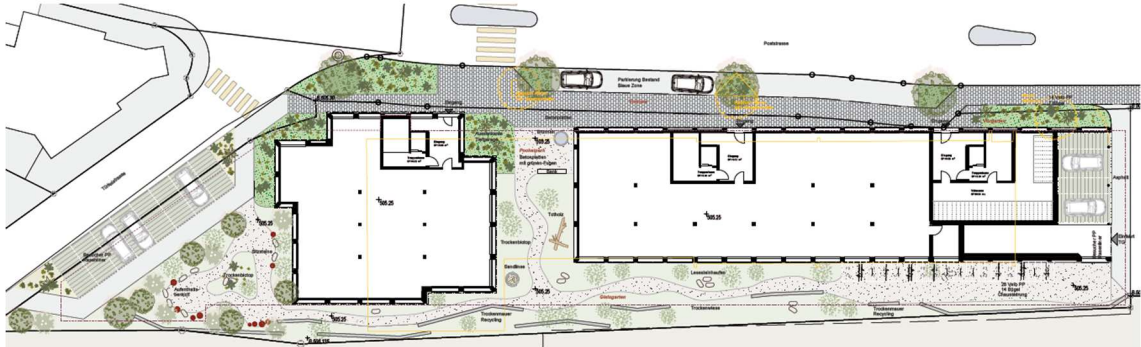


Abbildung 2: Situation Überbauung West im Zentrum Bahnhof Bischofszell

2.2.2 Geplante Nutzungen im Projekt

Für die neue Überbauung West "Am Bahnhof" ist als Nutzung ein Mix von Wohnungen und Gewerbeflächen geplant. Insgesamt sind 38 Wohnungen unterschiedlicher Grösse (2.5 Zimmer bis 4.5 Zimmer, grösstenteils 3.5 Zimmer-Wohnungen) mit einer Gesamt-Wohnfläche von ca. 4'500 m² vorgesehen. Bei den Gewerbeflächen handelt es sich einerseits um Büroflächen für Dienstleistungsbetriebe (ca. 640 m² BGF) und um einen kleineren Verkaufsladen (ca. 100 m² Verkaufsfläche). Diese Nutzungen werden aufgrund des beschränkten Flächenangebots und der Art der Überbauung nicht besonders verkehrsintensiv bezüglich des motorisierten Verkehrs sein.

Der Wohnungsspiegel beinhaltet aktuell 5 2.5-Zi-Wohnungen, 28 3.5-Zi-Wohnungen und 5 4.5-Zi-Wohnungen. Alternativ kann der Wohnungsspiegel auch 9 2.5-Zi-Wohnungen, 20 3.5-Zi-Wohnungen und 9 4.5-Zi-Wohnungen beinhalten. Dieser Mix mit vielen kleineren Wohnungen und einer Maximalgrösse von 4.5 Zimmern sowie die zentrale Lage mit guter Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr werden dazu führen, dass in erster Linie jüngere Singles, Senioren und Paare ohne Kinder in der Überbauung wohnen werden. Familien mit Kindern, welche in der Regel einen höheren Autobesitz haben und mehr Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) durchführen, werden weniger stark vertreten sein. Die Überbauung im Zentrum von Bischofszell wird sehr attraktiv sein für Menschen ohne Autobesitz.

2.3 PROJEKTbeschreibung BESTEHENDE ÜBERBAUUNG OST

2.3.1 Situation Überbauung

Die bestehende östliche Überbauung besteht aus einem Baukörper südlich der Poststrasse und westlich des Bahnhofplatzes.

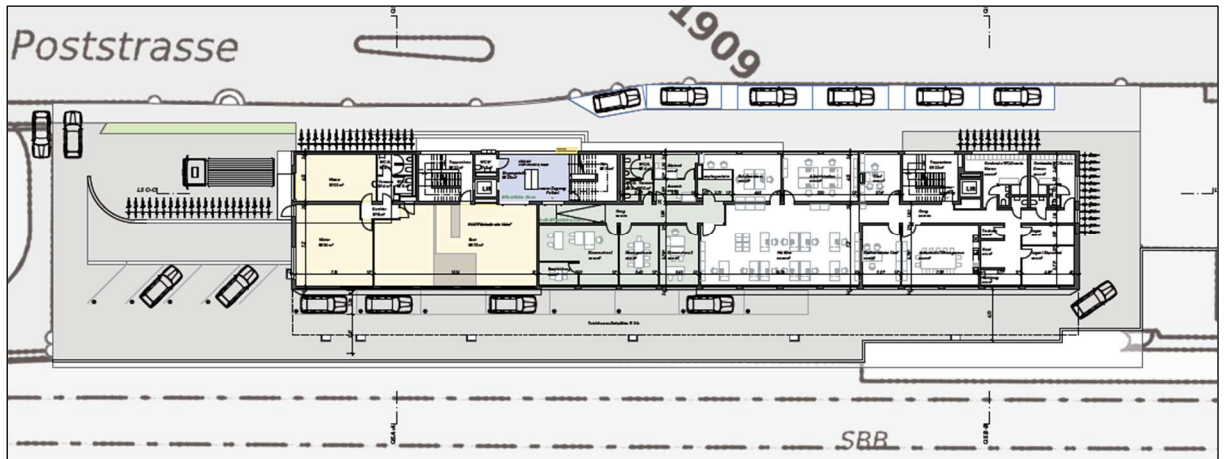


Abbildung 3: Künftige Situation bestehende Überbauung Ost

2.3.2 Bestehende Nutzungen

Momentan gibt es in dieser 2-geschossigen Überbauung folgende Nutzungen:

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| ▪ Poststelle | ca. 600 m ² BGF |
| ▪ Staatsanwaltschaft | ca. 300 m ² BGF |
| ▪ Polizeiposten | ca. 400 m ² BGF |
| ▪ Gefängnis | ca. 300 m ² BGF |
| ▪ Arztpraxis | ca. 140 m ² BGF |
| ▪ 1 x 1.5-Zimmer-Wohnung | |
| ▪ 3 x 2.5-Zimmer-Wohnung | |

2.3.3 Künftige Nutzungen

Für die Zukunft sind in den bestehenden 3 Geschossen gewisse Anpassungen vorgesehen. Die Gefängnisräume werden z.B. nicht mehr benötigt. Im 2. OG soll es künftig zusätzlich eine grössere Wohnung geben. Ansonsten gibt es auch Verschiebungen zwischen den einzelnen Dienstleistungsbetrieben. Die Poststelle würde kleiner, die Flächen für Polizei und Staatsanwaltschaft würden ausgebaut.

Bei einer allfälligen Aufstockung um 2 Geschosse sind ausschliesslich Wohnungen vorgesehen. Im Folgenden sind die geplanten künftigen Nutzungen mit Ausstockung zusammengestellt:

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| ▪ Poststelle | ca. 240 m ² BGF |
| ▪ Staatsanwaltschaft | ca. 770 m ² BGF |
| ▪ Polizeiposten | ca. 570 m ² BGF |
| ▪ Arztpraxis | ca. 140 m ² BGF |
| ▪ 10 x 2.5-Zimmer-Wohnung | |
| ▪ 8 x 3.5-Zimmer-Wohnung | |
| ▪ 3 x 4.5-Zimmer-Wohnung | |

Die Überbauung im Zentrum von Bischofszell wird sehr attraktiv sein für Menschen ohne Autobesitz.

2.4 NUTZUNGEN IN DER UMGEBUNG

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

2.5 ERSCHLIESSUNG DER ÜBERBAUUNG "AM BAHNHOF"

2.5.1 Motorisierter Individualverkehr

Das bestehende östliche Gebäude ist mit einer Tiefgaragenzufahrt im westlichen Teil der Parzelle 1598 an die Poststrasse angeschlossen. Das Richtprojekt sieht vor, dass die neuen oberirdischen Parkfelder im Süden der Liegenschaft von dieser bestehenden Zufahrt her erschlossen sein werden. Die Wegfahrt muss aufgrund der engen Platzverhältnisse gegen Osten über den Bahnhofplatz erfolgen. Die neue westliche Zentrumsüberbauung wird mit einer Tiefgaragenzufahrt mit der gleichen Zufahrt wie die bestehende Überbauung Ost an die Poststrasse erschlossen. Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) führen in alle wesentlichen Richtungen (Amriswil, St. Gallen, Uzwil etc.) über das übergeordnete Strassennetz (Regionalverbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen).

In der direkten Umgebung der Überbauung befinden sich diverse Parkfelder in der Blauen Zone (z.B. entlang der Poststrasse und den umliegenden Strassen) und andere öffentlich zugängliche Parkplätze (siehe Abbildung 1). Ebenfalls in Gehdistanz befinden sich die grösseren Parkplätze resp. Tiefgaragen von Coop und Migros.

2.5.2 ÖV

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

- S5/10 St. Gallen – Weinfelden 1/2h-Takt
- Bus 740: Uzwil - Oberbüren - Niederbüren - Bischofszell 1h-Takt
- Bus 943: Amriswil - Bischofszell Stadt 1/2h-Takt
- Bus 950: Bischofszell - St. Pelagiberg Einzelkurse HVZ

Zudem gibt es Nachtangebote.

Mit den Bahnangebot von/nach Bischofszell Nord und den diversen Busangeboten ist auch die ÖV-Erschliessung zwischen der neuen Überbauung und einem grossen Teil des Stadtgebietes von Bischofszell gewährleistet.

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

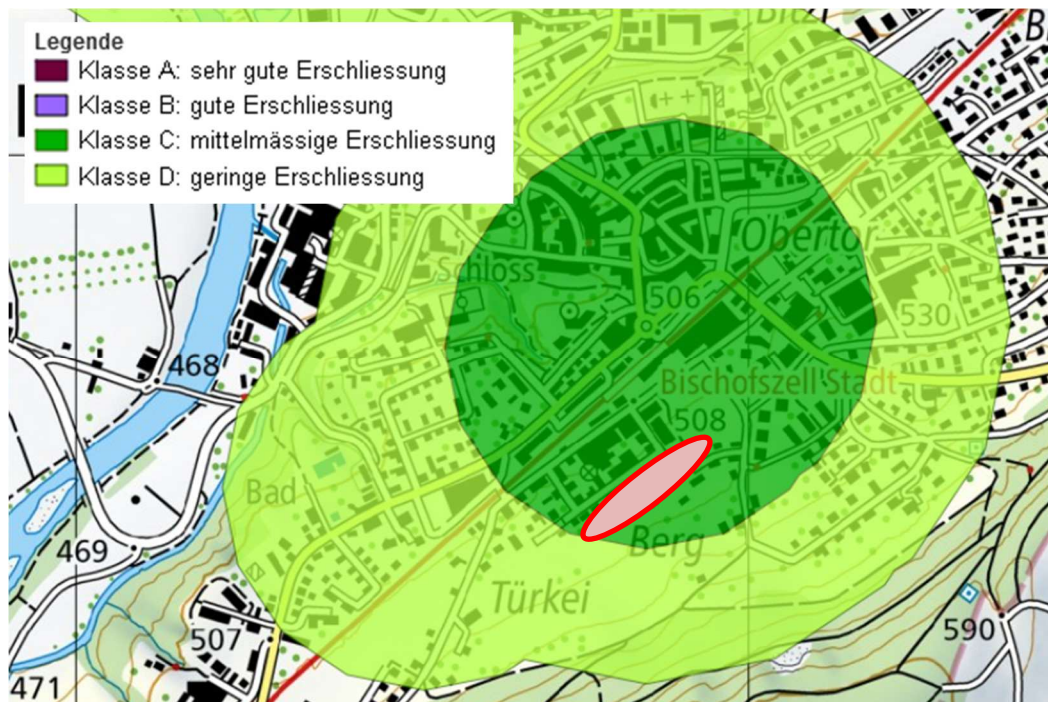


Abbildung 4: ÖV-Güteklassen gemäss Definition ARE

2.5.3 Fuss- und Veloverkehr

Durch die Zentrums Lage gibt es in der Umgebung ein fein gegliedertes Fussweg- und Veloverkehrsnetz. Mit Ausnahme der meisten Kantonsstrassenabschnitte (u.a. Poststrasse) sind alle umliegenden Strassen in der Tempo-30-Zone. Einzelne Kantonsstrassenabschnitte in der Nähe (Bahnhofstrasse und Grabenstrasse) haben ebenfalls eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In der Unteren Altstadt ist die Einrichtung einer Begegnungszone und einer weiteren Tempo-30-Zone in Planung.

Für Velofahrende führen nationale und kantonale Routen des Alltags- und Freizeitverkehrs an der geplanten Überbauung vorbei.

3 PARKIERUNGSBEDARF UND -ANGEBOT

3.1 NEUE ÜBERBAUUNG WEST

3.1.1 Personenwagen

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

a) Wohnnutzungen

Baureglement

Gemäss Baureglement der Stadt Bischofszell ergibt sich folgender Grundbedarf.

Wohnungen	Anzahl	Bewohner		Besucher		Total
		Richtwert	Grundbedarf	Richtwert	Grundbedarf	
unter 3 Zimmer	5	1.0	5	0.25	1.25	6.25
ab 3 Zimmer	33	2.0	66	0.25	8.25	74.25
Total			71		9.5	80.5

Gemäss Baureglement kann der Grundbedarf der Autoabstellplätze von 81 Parkfeldern um 30 % auf **56.4¹ Parkfelder** reduziert werden, wenn die ÖV-Gütekategorie C gemäss Definition des Bundesamts für Raumentwicklung ARE erreicht wird, wie dies bei der neuen Überbauung klar der Fall ist.

Für Bauten und Anlagen innerhalb der ÖV-Gütekategorien A–D, kann mit einem Mobilitätskonzept eine weitere Reduktion der Pflichtparkfelder bewilligt werden. Die Höhe der Reduktion ist von den flankierenden Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept sowie deren Verbindlichkeit und dauernden Sicherstellung abhängig. Bei nachgewiesenem geringem Bedarf aufgrund von speziellen Wohnnutzungen kann die Gemeindebehörde die Zahl der Pflichtparkfelder tiefer ansetzen. Bei anderen Bauten und Anlagen bemisst sich eine Reduktion der Pflichtparkfelder unter Berücksichtigung der jeweils gültigen VSS-Norm.

VSS-Norm

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

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

Demnach würde der Grundbedarf für die 38 Wohnungen im Normalfall 42 Parkfelder betragen.

¹ Die Rundung erfolgt dann am Schluss bei der Summenbildung der einzelnen Nutzungen

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

Reduziert man den Grundbedarf der Autoabstellplätze um 30 % wie beim Baureglement, ergibt dies gemäss VSS-Norm einen Bedarf von **29.4 Parkfeldern**.

Der Bedarf an Parkfeldern für die geplanten Wohnnutzungen ist demnach gemäss VSS-Norm deutlich tiefer als der massgebende Wert gemäss Baureglement, und zwar um fast 27 Parkfelder.

b) Verkauf

Gemäss VSS-Norm werden bei **nicht kundenintensiven** Verkaufsnutzungen (z.B. Papeterie, Buchhandlung, Haushaltsgeschäft) im Normalfall folgenden Richtwerte angewendet:

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

Bei **kundenintensiven Verkaufsnutzungen** (z.B. Lebensmittel, Apotheke) würden folgenden Richtwerte angewendet werden:

- Für Personal: 2.0 Parkfelder pro 100 m² Verkaufsfläche
- Für Besucher: 8.0 Parkfelder pro 100 m² Verkaufsfläche

Der Grundbedarf für rund 100 m² Verkaufsfläche läge also bei 5.0 Parkfeldern bei nicht kundenintensiven Verkaufsnutzungen oder bei 10.0 Parkfeldern bei kundenintensiven.

Die Reduktion beim Standorttyp D (1 - 4 Haltestellenabfahrten pro Stunde und Anteil Langsamverkehr zwischen 0 % und 25 %) soll gemäss Norm zwischen 70 % (Minimum) und 90 % (Maximum) betragen. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die Anzahl Parkfelder für die Verkaufseinrichtungen auf ein Minimum von **3.5 Parkfeldern** bei **nicht kundenintensiven** Verkaufsgeschäften resp. **7.0 Parkfeldern** bei **kundenintensiven** Verkaufsgeschäften zu reduzieren.

c) Dienstleistungen

Gemäss VSS-Norm werden bei **nicht kundenintensiven** Dienstleistungs- und Büronutzungen (z.B. Anwaltskanzlei, Treuhandbüro, Versicherung) im Normalfall folgenden Richtwerte angewendet:

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

Bei **kundenintensiven** Dienstleistungsnutzungen (z.B. Arzt, Reisebüro) würden folgenden Richtwerte angewendet werden:

- Für Personal: 2.0 Parkfelder pro 100 m² BGF
- Für Besucher: 1.0 Parkfelder pro 100 m² BGF

Der Grundbedarf für rund 640 m² BGF läge also bei 16 (bei nicht kundenintensiven) resp. 19.2 (bei kundenintensiven) Parkfeldern. Die Reduktion beim Standorttyp D soll gemäss Norm zwischen 70 % (Minimum) und 90 % (Maximum) betragen. Daraus ergibt sich die

Möglichkeit, die Anzahl Parkfelder für die Büronutzungen auf ein Minimum von **11.2 Parkfeldern** (bei nicht kundenintensiven Nutzungen) resp. **13.4 Parkfeldern** (bei kundenintensiven Nutzungen) zu reduzieren.

d) Gesamte Überbauung

Bedarf nach Baureglement und VSS-Norm

Grundbedarf und reduzierter Bedarf

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

	Anzahl	Einheit	Grundbedarf	Reduktion	red. Bedarf
Wohnungen	38	Whg	80.5	30%	56.4
Verkauf	100	m ²	10.0	30%	7.0
Büro	640	m ²	19.2	30%	13.4
Total			109.7		76.8

Unter der Annahme von **kundenintensiven** Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen und Berücksichtigung der beschriebenen zulässigen Reduktionsfaktoren würde sich ein Bedarf an Parkfeldern für die gesamte Überbauung von 76.8 resp. aufgerundet von **77 Parkfeldern**, ergeben, folgendermassen verteilt auf die Nutzenden:

- Wohnungen Bewohnende: 50 PF
- Wohnungen Besuchende: 7 PF
- Verkauf und Dienstleistung Kunden 10 PF
- Verkauf und Dienstleistung Personal 11 PF

Bei **nicht kundenintensiven** Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen würde sich der Bedarf an Parkfeldern für die gesamte Überbauung von 71.1 resp. aufgerundet von **72 Parkfeldern**, ergeben, **also um 5** Parkfelder reduziert gegenüber der Annahme von kundenintensiven Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen.

Berücksichtigt man die Anforderungen der VSS-Norm auch für die Wohnnutzungen (ohne Reduktionsfaktor) an, so läge der Bedarf nur bei 63 Parkfeldern.

Das Parkierungsangebot beträgt gemäss dem aktuellen Stand des Projekts² 47 Parkfelder in der Tiefgarage. Oberirdisch sind 8 Parkfelder an der Türkeistrasse und 2 Parkfelder im Osten des Projektperimeters vorgesehen. **Insgesamt sind dies 57 Parkfelder.** Zudem befinden sich entlang der Poststrasse im Abschnitt der neuen Überbauung 6 Parkfelder der Blauen Zone, von denen gemäss Stadtverwaltung die Hälfte für die Nutzungen der Überbauung "Am Bahnhof" angerechnet werden dürfen. Somit ständen den Bewohnenden, den Besuchern und den Mitarbeitenden **insgesamt 60 Parkfelder** innerhalb oder direkt angrenzend zur Verfügung.

Das Angebot an Parkfeldern liegt also um 17 Parkfelder unter der erforderlichen Anzahl gemäss Baureglement und VSS-Norm, wenn man von **kundenintensiven** Verkaufs-

² Stand Richtprojekt vom 22.10.2025

und Dienstleistungseinrichtungen ausgeht³. Bei **nicht kundenintensiven** Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen würde die Differenz noch 12 Parkfelder betragen.

Doppelnutzungen

Bei Projekten mit verschiedenen Nutzungsarten kann gemäss VSS-Norm die Summe der für die einzelnen Nutzungen erforderlichen Parkfelder durch die zeitliche Staffelung noch weiter reduziert werden. So dürften am Morgen, wenn das Personal der Verkaufsgeschäfte und der Büros zur Arbeit kommt resp. Kunden ein Parkfeld benötigen, ein Grossteil der Bewohner bereits mit dem Auto weg sein, so dass für Personal und Kunden genügend Platz vorhanden sein wird. Am Abend spielt es sich dann umgekehrt ab⁴.

Zudem verkehren die Besucher der Wohnungen mehrheitlich am Abend oder am Wochenende (Samstagabend und Sonntag), wenn kein oder nur wenig Bedarf an Parkfeldern für die Gewerbenutzungen vorhanden ist.

Gemäss Baureglement werden für Besucher von Wohnungen (reduziert) 7 Parkfelder verlangt. Für Kunden der (kundenintensiven) Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen liegt der Bedarf bei 10 Parkfeldern. Dementsprechend würden den Besuchern der Wohnungen 10 Parkfelder der Gewerbenutzungen zur Verfügung stehen. Sollten einzelne Besucher der Wohnungen (z.B. Handwerker) an Werktagen im Verlaufe des Tages Bedarf haben, so stünden allenfalls auch freie Parkfelder der Bewohner zur Verfügung, so dass auf die 7 Parkfelder für die Besucher der Wohnungen verzichtet werden könnte.

Weitere Doppelnutzungen zwischen Bewohnenden und Personal wären u.E. grundsätzlich auch denkbar. Dies würde aber im Betrieb voraussetzen, dass einzelne Parkfelder nicht fix zugeteilt werden könnten. Deshalb wird von Seiten der Bauherrschaft auf diese theoretisch mögliche Doppelnutzung vorerst verzichtet.

Fazit Normbedarf

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bedarf an Parkfeldern mit der Doppelnutzung der Parkfelder für Besucher der Wohnungen und der Besucherparkfelder der Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen auf 70 Parkfelder reduziert werden kann. Geht man von nicht kundenintensiven Einrichtungen aus, läge der Bedarf nur noch bei 65 Parkfeldern. Das geplante Angebot von 60 Parkfeldern läge demnach nur noch um 5 bis 10 Parkfelder unter dem Bedarf.

³ Wird die VSS-Norm auch für die Wohnnutzung angewendet, so liegt das Parkierungsangebot nur noch 2 Parkfelder unter dem erforderlichen reduzierten Bedarfswert.

⁴ siehe Tagesganglinien für die einzelnen Nutzungen

Berücksichtigung kleine Wohnungsgrössen

Das Baureglement der Stadt Bischofszell verlangt 2 Parkfelder pro Wohnung ab 3 Zimmern pro Wohnung. Dies gilt für 3.5-Zimmerwohnungen genauso wie für 4.5- oder 5.5-Zimmerwohnungen. Erfahrungen der Bauherrschaft zeigen, dass der im Baureglement für 3.5-Zimmer-Wohnungen verlangte Bedarfswert deutlich zu hoch ist. In der Regel wird von Seiten der Bauherrschaft aufgrund der Markterfahrungen mit 1.2 Parkfeldern pro Wohnung gerechnet. Bei 4.5-Zimmer-Wohnungen liegt dieser Faktor bei 1.8. Nimmt man diese Faktoren an, so läge der Grundbedarf bei 57 Parkfeldern und der reduzierte bei 40 Parkfeldern statt 57 gemäss Baureglement.

Würde man in der geplanten Überbauung mit dem gleichen Gesamt-Flächenbedarf statt der 28 geplanten 3.5-Zimmer-Wohnungen 10 zusätzliche 2.5-Zimmer-Wohnungen und 12 zusätzliche 4.5-Zimmer-Wohnungen vorsehen, läge der reduzierte Bedarf gemäss Baureglement bei 40 Parkfeldern statt 57, was den oben aufgeführten Annahmen der Bauherrschaft entsprechen würde.

Bei einer solchen Wohnungsverteilung mit der gleichen Gesamt-Wohnfläche würde der Bedarf für alle Nutzungen zusammen 61 Parkfelder betragen, was dem Angebot von 60 Parkfeldern in etwa gleichkommen würde. Berücksichtigt man noch die Doppelnutzungen der 7 Parkfelder für die Besucher der Wohnungen, läge der Bedarf für die gesamte Überbauung sogar nur noch bei 54 Parkfeldern.

Minimal-Angebot für Personal

Gemäss VSS-Norm sind 11 Parkfelder für das Personal der Verkaufs -und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Die Bauherrschaft ist gewillt, aufgrund der zentralen Lage in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof und dem Stadtzentrum, wenn nötig nur 3 Parkfelder für das Personal des Verkaufsladens und der Dienstleistungsbetriebe zu vermieten, so dass auch hier eine Reduktion des Angebots um 8 Parkfelder realistisch erscheint.

Fazit

Der gemäss Baureglement und VSS-Norm verlangte, aufgrund der ÖV-Erschliessungsgüte um 30 % reduzierte Bedarf, liegt bei 77 Parkfeldern. Allerdings lässt die VSS-Norm bei Mischnutzungen Doppelnutzungen zu, wie z.B. für Besucher für Wohnnutzungen und für Dienstleistungs- und Verkaufseinrichtungen.

Das geplante Angebot an 60 Parkfeldern (47 Parkfelder in der Tiefgarage, 10 Parkfelder oberirdisch innerhalb des Projektperimeters und 3 anrechenbare Parkfelder der Blauen Zone direkt vor der Überbauung an der Poststrasse) ist u.E. aufgrund der zentralen Lage und den geplanten Wohnungsgrössen ausreichend für die geplanten Nutzungen (38 Wohnungen, mehrheitlich 3.5-Zimmerwohnungen, 100 m² Verkaufsfläche und 640 m² Dienstleistungs- oder Büroflächen).

Aus Sicht der Bauherrschaft können die geplanten Parkfelder folgendermassen den Nutzen zugeteilt werden:

- 10 oberirdische PF für Besucher der Wohnnutzungen und Kunden (3 davon in der Blauen Zone) in Doppelnutzung (statt 10 + 7 PF)
- 3 oberirdische PF für Personal (statt 11 PF)
- 47 PF in Tiefgarage für Bewohnende der 38 Wohnungen (statt 50 PF)

Für Besuche von Wohnungen, die mehrheitlich zu Zeiten stattfinden, wo die Parkfelder der Gewerbenutzungen frei sind, stehen den Besuchern u.E. ausreichend Parkfelder zur Verfügung. Ist der Bedarf ausnahmsweise untertags an Werktagen höher als das Angebot, stehen freie Parkfelder in der nahen Umgebung zur Verfügung. Somit ist wegen der Möglichkeit von Doppelnutzungen kein zusätzlicher Bedarf für die Besucher von Wohnungen notwendig.

Die 47 Parkfelder in der Tiefgarage für die Bewohnenden werden aufgrund der vielen 3.5-Zimmer-Wohnungen kaum benötigt. Die Bauherrschaft rechnet aufgrund der langjährigen Markterfahrung mit einem effektiven Bedarf von 40 Parkfeldern. Dementsprechend könnten zusätzliche 7 Parkfelder für andere Nutzungen (Personal oder Besucher) zur Verfügung gestellt werden.

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

Insgesamt erachten wir das im aktuellen Projekt der Überbauung "am Bahnhof" vorhandene Angebot von 60 Parkfeldern bei entsprechend flexibler Nutzung als ausreichend.

3.1.2 Veloabstellplätze

Der Bedarf an Abstellplätzen für Velos wurde gemäss VSS-Norm berechnet.

In den folgenden Tabellen sind die Berechnungen der Abstellplätze für die Zentrumsüberbauung, unterschieden nach Wohnungen und Gewerbenutzung, zusammengefasst:

Wohnungen

Wohnungstyp	Anzahl	Abstellplätze		draussen	drinnen
2.5-Zimmer	5	22.5	133	40	93
3.5-Zimmer	28	70.0			
4.5-Zimmer	5	40.5			

Gewerbenutzung

Gewerbe	Flächen [m ²]	Abstellplätze		
		Personal	Kunden	Total
Verkauf	100	1.0	1.5	15.3
Dienstleistung	640	6.4	6.4	

Für die geplanten Nutzungen sind insgesamt 149 Veloparkplätze vorzusehen. Davon entfallen 133 Plätze auf die Wohnungen. Im Projekt werden 93 Langzeitplätze in der Tiefgarage und im Veloraum im Erdgeschoss bereitgestellt und 40 Kurzzeitplätze im Aussenraum. Für die Bewohnerinnen und Bewohner steht damit eine ausreichend grosse Anzahl an sicheren und gut zugänglichen Veloabstellplätzen zur Verfügung. Für die Gewerbebesucher stehen 8 Abstellplätze, die von der Poststrasse aus zugänglich sind, zur Verfügung. Für das Personal sind 8 zusätzliche Abstellplätze im Veloraum vorgesehen.

3.2 ÜBERBAUUNG OST

3.2.1 Parkfelderangebot

Bestehendes Parkfelderangebot

Für die bestehende Überbauung stehen innerhalb der Parzelle Nr. 1598 35 Parkfelder in der Tiefgarage und 5 oberirdische Parkfelder senkrecht zur Poststrasse zur Verfügung. Auf der Südseite gibt es zudem mehrere betrieblich von der Post genutzte Abstellplätze. Zudem gibt es angrenzend auf der Nordseite der Parzelle entlang der Poststrasse 6 öffentliche Längsparkfelder der Blauen Zone. Auf der östlichen Nachbarparzelle resp. auf dem Bahnhofareal gibt es weitere ca. 13 Parkfelder der Blauen Zone.

Parkierungsangebot angepasste Überbauung Ost

Das Parkierungsangebot beträgt gemäss dem aktuellen Stand des Projekts⁵ 35 Parkfelder in der Tiefgarage. Oberirdisch sind 12 Parkfelder im Süden des Projektperimeters vorgesehen, deren Wegfahrt aus geometrischen Gründen über den östlich angrenzenden Bahnhofplatz erfolgen muss. **Insgesamt sind dies 47 Parkfelder.** Zudem befinden sich entlang der Poststrasse im Abschnitt der neuen Überbauung 6 öffentliche Parkfelder der Blauen Zone, von denen gemäss Stadtverwaltung die Hälfte für die Nutzungen der Überbauung "Am Bahnhof" angerechnet werden dürfen. Somit ständen den Bewohnenden, den Besuchenden und den Mitarbeitenden **insgesamt 50 Parkfelder** innerhalb der Parzelle oder direkt angrenzend zur Verfügung.

3.2.2 Bedarf an Parkfeldern für Personenwagen

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

a) Wohnnutzungen

Baureglement

Gemäss Baureglement der Stadt Bischofszell ergibt sich folgender Grundbedarf.

Wohnungen	Anzahl	Bewohner		Besucher		Total
		Richtwert	Grundbedarf	Richtwert	Grundbedarf	
unter 3 Zimmer	10	1.0	10	0.25	2.5	12.5
ab 3 Zimmer	11	2.0	22	0.25	2.75	24.8
Total	21		32		5.3	37.3

Gemäss Baureglement kann der Grundbedarf der Autoabstellplätze von 37.3 Parkfeldern um 30 % auf **26.1⁶ Parkfelder** (davon 21 Parkfelder nur bei einer allfälligen Aufstockung) reduziert werden, wenn die ÖV-Güteklasse C gemäss Definition des Bundesamts

⁵ Stand Richtprojekt vom 28.05.2026

⁶ Die Rundung erfolgt dann am Schluss bei der Summenbildung der einzelnen Nutzungen

für Raumentwicklung ARE erreicht wird, wie dies bei der gesamten Überbauung "Am Bahnhof" klar der Fall ist.

Für Bauten und Anlagen innerhalb der ÖV-Güteklassen A–D, kann mit einem Mobilitätskonzept eine weitere Reduktion der Pflichtparkfelder bewilligt werden. Die Höhe der Reduktion ist von den flankierenden Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept sowie deren Verbindlichkeit und dauernden Sicherstellung abhängig. Bei nachgewiesenem geringem Bedarf aufgrund von speziellen Wohnnutzungen kann die Gemeindebehörde die Zahl der Pflichtparkfelder tiefer ansetzen. Bei anderen Bauten und Anlagen bemisst sich eine Reduktion der Pflichtparkfelder unter Berücksichtigung der jeweils gültigen VSS-Norm.

VSS-Norm

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

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

Demnach würde der Grundbedarf für die 21 Wohnungen im Normalfall 23.1 Parkfelder betragen, was in etwa den reduzierten Anforderungen gemäss Baureglement entspricht.

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

Reduziert man den Grundbedarf der Autoabstellplätze um 30 % wie beim Baureglement, ergibt dies gemäss VSS-Norm einen Bedarf von **16.2 Parkfeldern**.

Der Bedarf an Parkfeldern für die geplanten Wohnnutzungen ist demnach gemäss VSS-Norm deutlich tiefer als der massgebende Wert gemäss Baureglement, und zwar um 10 Parkfelder.

b) Dienstleistungen (Post, Polizei, Staatsanwaltschaft, Arztpraxis)

Gemäss VSS-Norm werden bei **nicht kundenintensiven** Dienstleistungs- und Büronutzungen (z.B. Anwaltskanzlei, Treuhandbüro, Versicherung) im Normalfall die folgenden Richtwerte angewendet:

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

Bei **kundenintensiven** Dienstleistungsnutzungen (z.B. Arzt, Reisebüro) werden folgende Richtwerte angewendet:

- Für Personal: 2.0 Parkfelder pro 100 m² BGF
- Für Besucher: 1.0 Parkfelder pro 100 m² BGF

In der folgenden Tabelle ist der Grundbedarf für die einzelnen Nicht-Wohnnutzungen zusammengestellt:

Dienstleistung	Fläche (BGF)	Personal		Kunden		Total
		Richtwert	Grundbedarf	Richtwert	Grundbedarf	Grundbedarf
Post	238	2	4.8	1.0	2.4	7.1
Arztpraxis	138	2	2.8	1.0	1.4	4.1
Polizei	567	2	11.3	0.5	2.8	14.2
Staatsanwaltschaft	771	2	15.4	0.5	3.9	19.3
Total	1714		34.3		10.5	44.7

Der Grundbedarf läge also bei 44.7 Parkfeldern, 34.3 Parkfelder für Personal und 10.5 Parkfelder für Kunden. Das effektive Parkfelderangebot kann beim Standorttyp D gemäss Norm zwischen 70 % (Minimum) und 90 % (Maximum) betragen. Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die Anzahl Parkfelder für die Dienstleistungsnutzungen auf ein Minimum von **31.3** Parkfelder zu reduzieren, 24.0 Parkfelder für Personal und 7.3 Parkfelder für Kunden.

c) Gesamte Überbauung Ost

Bedarf nach Baureglement und VSS-Norm

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

	Anzahl/BGF	Einheit	Grundbedarf	Reduktion	red. Bedarf
Wohnungen	21	Whg	37.3	30%	26.1
Dienstleistung	1714	m ²	44.7	0%	31.3
Total			82.0		57.4

Unter der oben getroffenen Annahmen zu den künftigen Nutzungen und Berücksichtigung der beschriebenen zulässigen Reduktionsfaktoren würde sich ein Bedarf an 57.4 Parkfeldern für die gesamte Überbauung Ost resp. aufgerundet von **58 Parkfeldern**⁷, ergeben, folgendermassen verteilt auf die Nutzenden:

- Wohnungen Bewohnende: 22.4 PF
- Wohnungen Besuchende: 3.7 PF
- Dienstleistung Personal: 24.0 PF
- Dienstleistung Kunden: 7.3 PF

Der erforderliche reduzierte Bedarf an Parkfeldern gemäss Baureglement und VSS-Norm liegt also um 8 Parkfelder über geplanten künftigen Angebot der Überbauung Ost von 50 Parkfeldern. Würde man bei den Wohnungen den Bedarf gemäss VSS statt des Baureglements verwenden, wäre das geplante Angebot ausreichend.

⁷ Berücksichtigt man die Anforderungen der VSS-Norm auch für die Wohnnutzungen (mit Reduktionsfaktor) an, so läge der reduzierte Bedarf nur bei 47.5 Parkfeldern.

Doppelnutzungen

Bei Projekten mit verschiedenen Nutzungsarten kann gemäss VSS-Norm die Summe der für die einzelnen Nutzungen erforderlichen Parkfelder durch die zeitliche Staffelung noch weiter reduziert werden. So dürften am Morgen, wenn das Personal für die Dienstleistungen zur Arbeit kommt resp. Kunden ein Parkfeld benötigen, ein Grossteil der Bewohner bereits mit dem Auto weg sein, so dass für Personal und Kunden genügend Platz vorhanden sein würde. Am Abend spielt es sich dann umgekehrt ab⁸.

Zudem verkehren die Besuchenden der Wohnungen mehrheitlich am Abend oder am Wochenende (Samstagabend und Sonntag), wenn kein oder nur wenig Bedarf an Parkfeldern für die Gewerbenutzungen vorhanden ist.

Gemäss Baureglement werden für Besuchende von Wohnungen (reduziert) 3.7 Parkfelder verlangt. Für Kunden der Dienstleistungseinrichtungen liegt der Bedarf bei 7.4 Parkfeldern. Dementsprechend würden den Besuchern der Wohnungen in den allermeisten Fällen (am Wochenende oder am Abend) 8 Parkfelder der anderen Nutzungen im Gebäude zur Verfügung stehen. Sollten einzelne Besucher der Wohnungen (z.B. Handwerker) an Werktagen im Verlaufe des Tages Bedarf haben, so stünden allenfalls auch freie Parkfelder der Bewohner zur Verfügung, so dass auf die 4 Parkfelder für die Besucher der Wohnungen verzichtet werden könnte.

Weitere Doppelnutzungen zwischen Bewohnenden und Personal wären u.E. grundsätzlich auch denkbar. Dies würde aber im Betrieb voraussetzen, dass einzelne Parkfelder nicht fix zugeteilt werden könnten. Deshalb wird von Seiten der Bauherrschaft auf diese theoretisch mögliche Doppelnutzung vorerst verzichtet.

Fazit Normbedarf

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bedarf an Parkfeldern mit der Doppelnutzung der Parkfelder für Besuchende der Wohnungen und der Besucherparkfelder der Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen auf 54 Parkfelder reduziert werden kann. Das geplante Angebot von 50 Parkfeldern läge demnach nur noch um 4 Parkfelder unter dem Bedarf.

Effektiver Bedarf der Nutzungen im bestehenden Gebäude

Der effektive Bedarf an Parkfeldern der bestehenden Nutzungen variiert. Gemäss aktuellen Mieterspiegel im Mai 2026 werden von den Dienstleistungsbetrieben (Post, Polizei, Staatsanwaltschaft, Praxis) 28 Parkfelder beansprucht. 3 Parkfelder sind von Bewohnenden der 4 Wohnungen gemietet⁹ und eines wird vom Hauswart beansprucht. 6 Parkfelder sind an Personen ohne Bezug zu den Nutzungen im Gebäude vermietet, eines ist frei.

Die für die Nicht-Wohnnutzungen im Gebäude beanspruchten 28 Parkfelder liegen deutlich unter dem reduzierten Bedarf gemäss VSS-Norm von 35.4 Parkfeldern. Diese Differenz liegt aber in erster Linie an den Besucher- resp. Kundenparkfeldern. Hier stehen aktuell innerhalb der Parzelle nur 2 statt 9.4 Parkfelder zur Verfügung. Dies liegt einerseits an den zur Verfügung stehenden öffentlich zugänglichen Parkfeldern in der Nähe (Poststrasse, Bahnhofplatz) und andererseits dürfte der effektive Bedarf an

⁸ siehe Tagesganglinien für die einzelnen Nutzungen

⁹ Ab 1.7.2026 werden es nur noch 2 Parkfelder sein

Kundenparkfeldern für die Polizei und die Staatsanwaltschaft auch deutlich geringer sein als der reduzierte Grundbedarf gemäss VSS-Norm von 3.6 Parkfeldern.

Der effektive Bedarf von 26 Parkfeldern für Personal (und Betrieb) für die Nicht-Wohnnutzungen im Gebäude entspricht genau dem reduzierten Bedarf gemäss VSS-Norm. Dieser Bedarf dürfte sich in Zukunft auch kaum ändern. Die erwarteten Verschiebungen von vermieteten Flächen von der Post zur Polizei und Staatsanwaltschaft führen zu keinen relevanten Änderungen beim gesamten Bedarf an Parkfeldern.

Diese führen eher zu einer deutlichen Reduktion des Bedarfs an Kundenparkfeldern. Der prognostizierte künftige reduzierte Bedarf für Polizei und Staatsanwaltschaft von 4.7 Parkfeldern wird kaum benötigt.

Minimal-Angebot für Personal und Betrieb

Gemäss VSS-Norm sind 24.0 Parkfelder für das Personal der Dienstleistungsnutzungen (Post, Staatsanwaltschaft, Polizei und Praxis) vorgesehen. Die Bauherrschaft ist gewillt, aufgrund der zentralen Lage in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof und dem Stadtzentrum sowie dem heute bereits bekannten geringeren Bedarf, nur 22 Parkfelder für das Personal und den Betrieb der Dienstleistungen zu vermieten, so dass hier eine Reduktion des Angebots um 2 Parkfelder gegenüber dem reduzierten Normbedarf realistisch erscheint.

Minimal-Angebot für Besucher und Kunden

Wie oben beschrieben beträgt der reduzierte Bedarf an Parkfeldern für Kunden und Besucher aller Nutzungen (inkl. Wohnungen) gemäss VSS-Norm und Baureglement 11 Parkfelder. Die gemäss Baureglement verlangten 4 Besucherparkfelder für die Wohnungen können ohne Weiteres als Doppelnutzungen der Kundenparkplätze der Nicht-Wohnnutzungen vorgesehen werden. Aufgrund der zentralen Lage mit einer Vielzahl an alternative Parkfeldern in der Nähe und dem eher geringen Kundenaufkommen von Polizei und Staatsanwaltschaft könnte die Anzahl Besucherparkfelder auf insgesamt 6 beschränkt, 3 davon oberirdisch im Süden der Parzelle und 3 davon die anrechenbaren Parkfelder der Blauen Zone entlang der Poststrasse.

Berücksichtigung kleine Wohnungsgrössen

In Kap. 3.1.1 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die im Baureglement für 3.5-Zimmer-Wohnungen verlangten 2 Parkfelder pro Wohnung in der Regel über dem effektiven Bedarf liegen. Würde man für die 8 3.5-Zimmer-Wohnungen den aus der Markterfahrung sich herleitenden Bedarf von 1.2 Parkfeldern pro Wohnung anwenden, reduziert sich der Bedarf auf 9.6 Parkfelder statt der 16 Parkfelder des Grundbedarfs resp. der 11.2 Parkfelder des reduzierten Bedarfs. Auch bei den 4.5-Zimmer-Wohnungen ist der Bedarf im Markt etwas geringer als es das Baureglement verlangt.

Zudem zeigen die aktuellen Mietverhältnisse, dass auch der effektive Bedarf bei 2.5-Zimmer-Wohnungen unter dem reduzierten Bedarf gemäss Baureglement liegen kann.

Dementsprechend sieht der Bauherrschaft bei den Parkfeldern für Bewohner eine Reduktion des Angebots um 1 Parkfeld gegenüber dem reduzierten Normbedarf vor.

Fazit

Der gemäss Baureglement und VSS-Norm verlangte, aufgrund der ÖV-Erschliessungsgüte um 30 % reduzierte, Bedarf liegt bei 58 Parkfeldern¹⁰.

Das geplante Angebot an 50 Parkfeldern (35 Parkfelder in der Tiefgarage, 12 Parkfelder oberirdisch innerhalb des Projektperimeters und 3 anrechenbare Parkfelder der Blauen Zone direkt vor der Überbauung an der Poststrasse) ist u.E. aufgrund der zentralen Lage und den bisherigen Erfahrungen mit den vorhandenen Mietern ausreichend für die geplanten Nutzungen (21 Wohnungen, Dienstleistungs- oder Büroflächen von Post, Polizei, Staatsanwaltschaft und Arztpraxis).

Aus Sicht der Bauherrschaft können die geplanten Parkfelder folgendermassen den Nutzen zugeteilt werden:

- 6 oberirdische PF für Besucher der Wohnnutzungen und Kunden (3 davon in der Blauen Zone) in Doppelnutzung (statt 11 PF)
- 22 Parkfelder für die Bewohner in der Tiefgarage (statt 23 PF)
- 22 Parkfelder für Personal und Betrieb der weiteren Nutzungen (Post, Polizei, Staatsanwaltschaft, Arztpraxis), davon 9 oberirdisch und 13 in der Tiefgarage (statt 24 Parkfelder)

Für Besuche von Wohnungen, die mehrheitlich zu Zeiten stattfinden, wo die Parkfelder der Gewerbenutzungen frei sind, stehen den Besuchenden u.E. ausreichend Parkfelder zur Verfügung. Ist der Bedarf ausnahmsweise untertags an Werktagen höher als das Angebot, stehen freie Parkfelder in der nahen Umgebung zur Verfügung. Somit ist wegen der Möglichkeit von Doppelnutzungen kein zusätzlicher Bedarf für die Besuchenden von Wohnungen notwendig.

Insgesamt erachten wir das im aktuellen Projekt für das östliche Gebäude auf der Parzelle Nr. 1598 geplante Angebot von 50 Parkfeldern bei entsprechend flexibler Nutzung als ausreichend¹¹.

¹⁰ Allerdings lässt die VSS-Norm bei Mischnutzungen Doppelnutzungen zu, wie z.B. für Besucher für Wohnnutzungen und für Dienstleistungseinrichtungen.

¹¹ Dies sind 8 Parkfelder mehr als heute für zusätzliche 16 Wohnungen, wobei aktuell 7 der 39 auf dem Areal vorhandenen Parkfelder entweder fremdvermietet oder nicht vermietet sind.

4 AUSWIRKUNGEN DER REDUZIERTEN ANZAHL PARKFELDER

Die für die neue Überbauung West und das aufgestockte bestehende östliche Gebäude gegenüber dem Baureglement resp. der VSS-Norm reduzierte Anzahl Parkfelder hat zahlreiche positive Auswirkungen, kann aber auch negative Auswirkungen auf die Umgebung haben, wenn z.B. zumindest zeitweise die Nachfrage das Angebot übersteigt. Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile des reduzierten Parkierungsangebots für Personenwagen aufgelistet.

Positive Auswirkungen

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

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

Negative Auswirkungen

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

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

Im konkreten Fall der Überbauung "Am Bahnhof" in Bischofszell wird der Rückstau auf die Strasse kaum eintreffen, weil die Tiefgaragen-Parkplätze für die Wohnnutzung und möglicherweise noch für Personal reserviert sind und entsprechend keinen öffentlichen Zugang erhalten. Im Weiteren werden allfällige Einfahrtsschranken möglichst weit weg von der Poststrasse angeordnet, um auch kurzfristige Rückstausituationen zu verhindern.

Das unerwünschte Parkieren auf den umliegenden Strassen kann grösstenteils ausgeschlossen werden, da das "wilde" Parkieren in erster Linie durch Markierungen von Parkfeldern und deren Bewirtschaftung gar nicht möglich ist. Ein dauerhaftes Parkieren in den umliegenden Strassen nördlich der Bahnlinie ist am Tag wegen der zeitlichen Beschränkungen (mehrheitlich Blaue Zone) nicht möglich, so dass diese Parkfelder zumindest am Tag nicht durch Bewohner oder Beschäftigte der neuen Überbauung "Am Bahnhof" besetzt werden. Während der Nacht ist das regelmässige Parkieren von Fahrzeugen aller Art auf öffentlichem Grund grundsätzlich gebührenpflichtig. Interessenten müssen eine Parkbewilligung beantragen. Längere Parkaufenthalte beim P&R-Parkplatz am Bahnhof sind denkbar, aber finanziell nicht attraktiv. In der Nacht gelten dort die gleichen Bedingungen des Parkierungsreglements wie in der Blauen Zone. Die Gelb markierten

Parkfelder an der Alten Niederbürerstrasse können am Tag bis zu 5 h genutzt werden. In der Nacht werden auch hier Nachparkgebühren fällig, wenn regelmässig parkiert wird.

Dass Besucher der Wohnnutzungen sowie Kunden des Einkaufsladens und der Dienstleistungsbetriebe der neuen resp. erweiterten Überbauung allenfalls Parkfelder in der Umgebung nutzen ist denkbar. Häufig dürften auch mehrere Besorgungen an unterschiedlichen Orten mit einem einzigen Parkvorgang erfolgen. Dies führt zu einer optimierten Nutzung der bestehenden Flächen-Ressourcen. Sollten für einmal keine Parkfelder in der Überbauung zur Verfügung stehen, kann dies zu Suchverkehr führen, wenn die öffentlichen Parkfelder in der Nähe auch besetzt sein sollten.

Fazit

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

5 MASSNAHMEN

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

5.1 NEUE ÜBERBAUUNG WEST

5.1.1 Nutzungsmix (M1)

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

5.1.2 Sharing-Angebote (M2 + M3)

Die Bauherrschaft sieht vor, ein Fahrzeug von Mobility@Home oder einem anderen Car-sharing-Anbieter zur Verfügung zu stellen. Dieses Angebot kann bei Bedarf auch auf zwei Fahrzeuge erhöht werden.

Daneben sollen zur Förderung des Veloverkehrs BikeSharing-Angebote innerhalb der Überbauung vorhanden sein, wie z.B. normale Elektrovelos oder insbesondere Lastenvelos, welche in den meisten Haushalten nicht vorhanden sind. Im Veloraum ist zudem Platz für 3 Spezialvelos vorhanden.

5.1.3 Parkplatzbewirtschaftung (M4)

Die Bauherrschaft sieht vor, dass die Parkfelder in der Tiefgarage nicht öffentlich zugänglich sein werden. Sie sollen den Bewohnenden und dem Personal der Überbauung zur Verfügung stehen. Diese Parkfelder werden zu marktüblicher Miete angeboten. Sollte es schliesslich freie resp. nicht vermietete Parkfelder geben, könnte die Zufahrt zur Tiefgarage auch Besuchenden der Wohnnutzungen ermöglicht werden.

Die Tatsache, dass für Angestellte in der Überbauung kaum Parkfelder zur Verfügung stehen, dürfte in Kombination mit der Bewirtschaftung der Parkfelder in der nahen Umgebung dazu führen, dass der Anteil der mit dem Auto zur Arbeit kommenden Mitarbeitenden eher gering sein wird.

Bei den oberirdischen frei zugänglichen Parkfeldern, welche für Kunden und Besuchende der Wohnungen vorgesehen sind, wird die Nutzung durch entsprechende Beschilderung eingeschränkt. Sollte sich im Verlaufe des Betriebes zeigen, dass die Parkfelder anderweitig genutzt werden, sind weitere Massnahmen (z.B. Parkzeitbeschränkungen) vorzusehen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass durch die reduzierte Anzahl der Parkfelder der Anteil an Fahrten mit dem ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs erhöht und die MIV-Fahrten reduziert werden.

5.1.4 Gute Erschliessung für zu Fuss Gehende und Velofahrer (M5)

Die neue Überbauung auf der Parzelle 1919 fördert den Fussverkehr und den Veloverkehr im Zentrum von Bischofszell in besonderem Mass. Die Erschliessung für den

Langsamverkehr ist übersichtlich organisiert und ermöglicht kurze, direkte Wege aus allen Richtungen. Mehrere Zugänge entlang der Poststrasse und der Türkeistrasse erhöhen die Durchlässigkeit und binden die Überbauung gut in das Quartier ein.

Die Freiräume sind sorgfältig gestaltet und bieten einen hohen Aufenthaltswert. Der Pocketpark, der Gleisgarten, verschiedene Sitzbereiche, ein Brunnen sowie naturnahe Elemente wie Magerwiesen, Staudenpflanzungen, Trockenbiotope und Baumstrukturen schaffen eine attraktive und sichere Umgebung für Fussgänger. Die Wege verlaufen vollständig getrennt vom motorisierten Verkehr, was Komfort und Sicherheit deutlich erhöht.

Für den Veloverkehr steht ein sehr grosszügiges Angebot zur Verfügung. Im Aussenraum befinden sich 40 gut sichtbare und bequem erreichbare Veloabstellplätze. Ergänzend dazu werden in der Tiefgarage 93 zusätzliche Abstellplätze bereitgestellt. Die Zugänge sind einfach, sicher und ohne Konflikte mit Fahrzeugbewegungen organisiert. Dank der unmittelbaren Lage am Bahnhof wird eine sehr attraktive Ausgangslage für den Velopendlerverkehr geschaffen.

Die Überbauung leistet damit einen aktiven Beitrag zur Förderung des Langsamverkehrs und unterstützt die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Stadtzentrum.

5.2 ÜBERBAUUNG OST

5.2.1 Parkplatzbewirtschaftung (M6)

Die Bauherrschaft sieht vor, dass die Parkfelder in der Tiefgarage weiterhin wie heute nicht öffentlich zugänglich sein werden. Sie sollen den Bewohnenden und dem Personal der Überbauung zur Verfügung stehen. Diese Parkfelder werden zu marktüblicher Miete angeboten. Sollte es schliesslich freie resp. nicht vermietete Parkfelder geben, könnte die Zufahrt zur Tiefgarage auch Besuchenden der Wohnnutzungen ermöglicht werden.

Bei den oberirdischen frei zugänglichen 12 Parkfeldern, welche teilweise für Angestellte, aber auch für Kunden und Besuchende der Wohnungen vorgesehen sind, wird die Nutzung durch entsprechende Beschilderung eingeschränkt. Sollte sich im Verlaufe des Betriebes zeigen, dass die Parkfelder anderweitig genutzt werden, sind weitere Massnahmen (z.B. Parkzeitbeschränkungen) vorzusehen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass durch die reduzierte Anzahl der Parkfelder der Anteil an Fahrten mit dem ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs erhöht und die MIV-Fahrten reduziert werden.

6 FAZIT

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

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

Die Wahl der zentralen Lage für die Überbauung und die damit verbundene Nähe des Bahnhofes bringt eine gute Erschliessung mit dem ÖV (S-Bahn und Regionalbusse) mit sich. Es kann davon ausgegangen werden, dass das ÖV-Angebot von den Bewohnenden der neuen und der aufgestockten bestehenden Überbauung für unterschiedliche Verkehrszwecke genutzt wird, insbesondere auch für Pendler von/nach Amriswil, St. Gallen, Gossau, Weinfelden, Frauenfeld und allenfalls auch Winterthur/Zürich. Es ist anzunehmen, dass insbesondere der sehr kurze Weg von/zum Bahnhof für Bewohnende mit eingeschränkter PW-Nutzung sehr attraktiv sein wird und so zu einem erhöhten ÖV-Anteil führen wird.

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

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