

Post CH AG

P.P. 9001 St.Gallen, Die Mitte Kanton St.Gallen, Postfach 461

Amt für Raumentwicklung und Geoinformation
Lämmlibrunnenstrasse 54
9001 St.Gallen
info.bdareg@sg.ch

St.Gallen, 15. September 2021

Vernehmlassung: Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung, im Rahmen der Vernehmlassung zur Gesamtüberarbeitung des Richtplans, «Teil Mobilität» Stellung zu nehmen, danke ich Ihnen namens der «Die Mitte Kanton St.Gallen» bestens. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr und freuen uns, wenn Sie unsere Bemerkungen, Gedanken und Anträge bei der Ausarbeitung der definitiven Botschaft berücksichtigen.

Grundsätzliches

Die Anpassungen im Richtplan zeigen eine gute Struktur auf und können für die zukünftige Entwicklung im Kanton St.Gallen zielführend sein. Etwas kritisch sehen wir die grosse Fülle von möglichen Planungen und Konzepten. Planungsgrundlagen und Konzepte sind für eine Umsetzung des Richtplanes von grosser Wichtigkeit. Allerdings müssen diese eine gewisse Flughöhe aufweisen und dürfen nicht für mittlere und kleinere Unternehmen sowie private Bauherren zu aufwändig sein. Dasselbe gilt hier auch für kleinere Gemeinden mit weniger Ressourcen im Bau- und Planungsbereich. Die Verwaltungen dieser Gemeinden müssen in der Lage sein, diese Vorgaben zu «stemmen» oder diese in regionaler Zusammenarbeit zu bearbeiten. Die Mitte Kanton St.Gallen erhält den Eindruck, dass in der heutigen Zeit für alles und jedes ein auf alle Seiten abgestütztes Konzept und eine darauf gestützte Planung erforderlich sein muss.

Vor diesem Hintergrund ist die Umsetzung der grossen Ziele und Vorgaben des Richtplans bis zu konkreten, realisierten Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur, Baulanderschliessung oder Baubewilligungen äusserst schwierig, zeitaufwendig und kostenintensiv. Zudem sind aufgrund der mit den auf den Richtplan folgenden Planungs- und Bewilligungsverfahren verbundenen Rechtsverfahren die Realisierungsrisiken heute weitaus höher als die Realisierungschancen.

Für uns ist unbestritten, dass mit der – aufgrund der Vorgaben des Bundes im Rahmen der Genehmigung des Richtplans Teil Siedlung wohl unvermeidbaren – Umbettung der von der Regierung bereits beschlossenen Gesamtverkehrsstrategie in den behördenverbindlichen Richtplan die genannten Probleme und Herausforderungen grösser werden. Die schon bisher anspruchsvollen Planungsprozesse und deren Dokumentation werden so noch aufwendiger, zeit- und kostenintensiver werden.

Speziell zu beleuchten sind sogenannte Sondernutzungspläne. Diese können für die Gemeinden in der Umsetzung ein starkes Instrument darstellen. Der Einsatz solcher Sondernutzungspläne ist jedoch sehr sorgfältig zu wählen und muss eine Ausnahme darstellen.



Die vorgeschlagenen Änderungen am Richtplan sind deshalb in ihrer Gesamtheit nochmals sorgfältig zu überprüfen und, wenn immer möglich, zu vereinfachen. Ziel muss sein, dass die Hürden zur Verwirklichung von Infrastruktur- und Bauprojekten der öffentlichen Hand und der Wirtschaft abgebaut und nicht zusätzlich erhöht werden. Wir verlangen, dass von zeit- und kostenintensiven sowie sehr risikobehafteten Auflagen im Sinne von zusätzlichen Konzepten und (Sondernutzungs-)Plänen konsequent abgesehen wird.

Organisation

R11 / Raumkonzept Kanton St.Gallen

Dass auch das Beschäftigungswachstum genau wie das Bevölkerungswachstum in den urbanen Verdichtungsräumen stattfinden soll, darf aus regionalpolitischer Sicht nicht unbesehen stipuliert werden. Dass dem Grundsatz der kurzen Wege Rechnung getragen wird, kann vor dem Hintergrund der Schonung der Ressourcen nachvollzogen werden. Ob allerdings die Planung hier dem Willen der Bevölkerung, vor allem im Bereich Wohnen in urbanen Verdichtungsräumen, entspricht, darf hinterfragt werden. Betrachtet man die aktuelle Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung der St.Galler Regionen, punkten primär ländlichere Regionen beim Wachstum, währenddem die als urban klassifizierte Kantonshauptstadt seit Jahren stagniert. Eine Wachstumsverteilung nach Raumtypen wird der Realität unseres Ringkantons nicht gerecht. Im Bereich R31 sind die Ziele und Vorgaben doch etwas planwirtschaftlich unterwegs.

R21 / Regionen und funktionale Räume

Den Agglomerationsprogrammen aus den Regionen, wie auch den Interessen anderer funktionaler Räume soll Rechnung getragen werden. Dies darf nicht nur auf dem Papier so geschrieben stehen, sondern muss spürbar in die Richtplanüberarbeitung einfließen. Dies bedeutet vor allem für die Entwicklung der Agglomerationsprogramme, dass in der Umsetzung Planungsmöglichkeiten geschaffen werden, welche nicht durch übermässig aufwändige Konzepte und Planungen, eben auch von Sondernutzungsplänen der Gemeinden, zu stark eingeschränkt werden.

S11 / Siedlungsgebiete

Die Klarstellungen im Bereich Siedlungen sind für die Gemeinden eine Vereinfachung, welche auch das Gewerbe in ihrer Entwicklung sicherlich begünstigen wird.

Den Siedlungsgebieten werden neue Entwicklungsmöglichkeiten geboten, die klar beschrieben und aufgezeigt sind. Die Mitte Kanton St.Gallen begrüsst diese Konkretisierungen, welche vor allem dem regionalen Wachstum neue Chancen bietet.

Der Kanton St.Gallen hat sich aber die Frage zu stellen, wieso andere Landesteile über vergleichsweise grössere Siedlungsreserven verfügen. Die Wohnstandort- und Wirtschaftsstandort-Entwicklung wird bei ungenügenden Siedlungsreserven nachweislich gehemmt. Aktuell stimmt die Gewichtung der regionalen Dynamik mit der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung kaum überein. Entsprechend sollte das hypothetische St.Galler Berechnungsmodell, wo immer möglich, nicht zur Anwendung gelangen. Vielmehr sollten die regionalen Entwicklungskonzepte und konkreten Pläne der Gemeinden bei der Feststellung der Siedlungspotentiale ebenfalls berücksichtigt werden.

S12 / Bauzonendimensionierung

Es ist richtig, dass Gemeinden, welche die Strategie der Innenentwicklung ohne Bauzonenerweiterung verfolgen, nicht im St.Galler Berechnungsmodell der Bauzonen sind. Durch diese Massnahme werden wichtige Landressourcen geschont.

Bei Umzonungen soll eine angemessene Dichte sichergestellt sein. Dies können wir nachvollziehen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob dies mit einem Sondernutzungsplan geschehen soll oder ob es hier nicht andere, klar nachvollziehbare Regelungen im Bezug zur Dichte und Nutzung geben kann. Vor dem Hintergrund der aufgezeigten und weitherum vorhandenen grossen Vorbehalte in Bezug auf Sondernutzungspläne und deren Verfahrens- und Umsetzungsrisiken lehnt Die Mitte eine solche Hürde klar ab.

Die flächengleiche Bauzonenschiebung als Instrument des Ortsplanungsprozesses zu ermöglichen, begrüssen wir. Dieses Instrument ist zielführend für die Entwicklung innerhalb der einzelnen Orte und Gemeinden und gibt klar verbesserte Planungsmöglichkeiten.

Antrag:

Es ist zu prüfen, ob ein Parameter mit klaren kantonalen Regeln zur Dichte bei Umzonungen erstellt werden und somit in diesem Bereich auf Sondernutzungspläne verzichtet werden kann.

S13 / Siedlungsentwicklung nach innen

Auch wenn so in der Gesamtverkehrskonzeption enthalten, lehnen wir die undifferenzierte Vorgabe, wonach zusätzlicher Verkehr möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden soll, ab. Dies gilt generell, im Besonderen aber dann, wenn dazu Gesetze angepasst oder neu geschaffen werden sollen. Wir sind der Meinung, dass sich das Mobilitätsverhalten von Wirtschaft und Bevölkerung staatlich nicht lenken lässt. Das hat die Covid 19-Pandemie klar gezeigt. Daher fordern wir, dass die Strasseninfrastrukturen so unterhalten und wo erforderlich auch erweitert werden, dass auch künftige, heute noch gar nicht genau abschätzbare individuelle und kollektive Transportmittel und -möglichkeiten nicht behindert werden. Die zu erwartenden Entwicklungen eines effizienten Individualverkehrs – die zum Teil schon im Gang sind – dürfen nicht einem unbeschränkten Ausbau des ÖV (Strasse und Schiene) und des FVV geopfert werden.

Antrag:

Auf die undifferenzierte Festlegung, wonach zusätzlicher Verkehr möglichst über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden soll, ist zu verzichten.

S14 / Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Differenzierung der ÖV-Güteklassen nach Arbeitsplatzintensität und Arbeitsplatzdichte mag in der Theorie richtig und logisch sein. Sie sind jedoch insbesondere für bestehende Arbeitszonen realitätsfremd und für den Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen wenig förderlich. Arbeitszonen ohne Güteklasse C könnten nur dann Betrieben mit höherer Nutzungsintensität und damit in der Regel höherer Wertschöpfung Platz bieten, wenn zuerst das ÖV-Angebot ausgebaut wird und dies auch dann, wenn sämtliche anderen Betriebe im Gebiet diese Güteklasse gar nicht erfordern würden. Umgekehrt wiederum müsste bei einem Wechsel von intensiveren zu weniger intensiven Betrieben die höhere Güteklasse wohl beibehalten werden, weil sonst später nicht wieder nutzungsintensivere Betriebe angesiedelt werden könnten. Weiter sind die mit der Aufstockung oder dem Abbau des ÖV-Angebots verbundenen verfahrensmässigen und finanziellen Konsequenzen ebenfalls nicht zu unterschätzen.

Deshalb fordern wir, auf das Erfordernis einer ÖV-Güteklasse C für Arbeitszonen generell zu verzichten. Das ist umso mehr zu vertreten, als faktisch ja heute schon in innerstädtischen Gebieten



(in der Regel in Mischzonen und nicht in Arbeitszonen gelegen) die Güteklasse C vorhanden ist. In den Arbeitszonen, die eher am Siedlungsrand sind, würde das neue Regime zu den erwähnten Schwierigkeiten und Hürden bei der Mobilisierung von Bauland für Betriebe führen. Dies steht jedoch wiederum im Widerspruch mit der propagierten Stärkung der Arbeitszonenbewirtschaftung.

Antrag:

Auf die Vorgabe einer ÖV-Güteklasse C bei Arbeitszonen ist zu verzichten.

S21 / Arbeitszonenbewirtschaftung

Die Arbeitszonenbewirtschaftung stellt eine grosse Knacknuss dar, welche bei einer sinnvollen wirtschaftlichen Weiterentwicklung gelöst werden muss. Muss oder will ein bestehendes Unternehmen sich räumlich entwickeln oder sucht ein neues Unternehmen einen Standort, muss es aus unserer Sicht effizient und unbürokratisch gehen. Lange Planungs- oder Baubewilligungsverfahren mit einem grossen Kreis an Involvierten sind hinderlich. Standortentscheide von Unternehmen werden innert eines halben Jahres getroffen, nachdem eine Standortevaluation eingesetzt hat. Wo das Unternehmen nicht schon über Landreserven verfügt, muss in kurzer Zeit verfügbares Land vermittelt werden können.

Die Ausführungen im Entwurf zur Arbeitszonenbewirtschaftung sind teilweise sehr theoretisch. Sie zeigen die Komplexität im Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Akteuren auf. Wir sind erstaunt über die anspruchsvollen Verfahrensabläufe mit zahlreichen rechtlichen Stolpersteinen. Für uns ist unklar, ob und wie es beispielsweise gelingen soll, Grundeigentümern verwaltungsrechtliche Verträge schmackhaft zu machen. Unternehmen, welche über eigene Landreserven verfügen, werden sich mit Erfolg gegen solche Eigentumsbeschränkungen zur Wehr setzen. Erfolgreiche Arealentwicklungen gelingen oftmals, indem man das Vertrauen zwischen den Grundeigentümern und Behörden über informelle Instrumente aufbaut.

Aus unserer Sicht sind die Hürden für die Schaffung von neuen Arbeitszonen aufgrund der Vorgaben von Koordinationsblatt S14 (Abstimmung Siedlung und Verkehr) ausserordentlich hoch. Es fehlt schlicht die gesetzliche Grundlage und es gibt keinen erkennbaren Grund, eine gute ortsbauische Gestaltung zu verlangen. Nach Art. 99 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (sGS 731.1; abgekürzt PBG) kann ausschliesslich die politische Gemeinde, und dies einzig in den Kern- und Schutzzonen oder in bestimmten im Zonenplan bezeichneten Gebieten, erhöhte gestalterische Vorgaben machen. In den übrigen Zonen und Gebieten gilt das Verunstaltungsverbot gemäss Art. 99 Abs. 1 PBG.

Deshalb müssen Lösungen innerhalb des vorhandenen Instrumentenkoffers gesucht werden. Dies kann sinnvoller Weise durch den Dialog aller involvierten Parteien geschehen. Damit ein solcher Dialog Erfolg haben kann, muss es auch Lösungsmöglichkeiten mit neuen Instrumenten geben. Hier wäre ein Überdenken der vorhandenen Instrumente aus unserer Sicht angebracht, da die Strategie an sich viel zulässt, in der konkreten Umsetzung jedoch nicht.

Anträge:

- **Überprüfung der vorhanden rechtlichen Grundlagen und Instrumente mit dem Ziel, flexiblere Lösungen vor allem für expandierende Betriebe insbesondere in bestehenden Zonen zu ermöglichen.**
- **Bereitstellung von Flächen durch den Kanton St.Gallen für ansiedlungswillige Unternehmen, sofern diese neue Arbeitsplätze und Wertschöpfung in den Kanton bringen.**



M11 / Gesamtverkehr

Zu diesem Koordinationsblatt verweisen wir auf unsere Haltung im Zusammenhang mit den Koordinationsblättern S13 und S14. Wir weisen nochmals mit Nachdruck darauf hin, dass wir die angestrebte Verschiebung des Modal-Splits (Mehrverkehr über ÖV und FVV abfangen) in der vorgesehenen Absolutheit ablehnen. Einerseits ist die gesetzliche Grundlage dafür nicht erkennbar, andererseits trägt dieser Ansatz künftigen neuen Formen der Mobilität aus unserer Sicht ungenügend Rechnung.

Die Ziele und Massnahmen entsprechen zwar der Strategie der nachhaltigen Entwicklung des Kantons St.Gallen, wie sie auch in den Staatszielen der Kantonsverfassung verankert ist. Wir unterstützen diese im Grundsatz. Trotzdem ist auf die undifferenzierte Verschiebung des Modal-Splits bei Mehrverkehr zu Gunsten des ÖV und des FVV und zulasten des MIV ist zu verzichten.

M21 / Strassen

Wir lehnen die einseitige Bevorzugung von ÖV und FVV ab. Die Um- und Durchsetzung hätten sowieso Gesetzesanpassungen zur Folge. Nach Art. 2 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) dienen öffentliche Strassen dem allgemeinen Verkehr. Die Kantonsstrassen wie auch die Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen (Art. 5 und 8 StrG). Deshalb eignen sich solche Strassen, soweit sie dem örtlichen und überörtlichen Verkehr dienen, auch nicht für Tempo-30-Zonen.

M31 / Fuss- und Veloverkehr

Eine gezielte, der kantonalen Strategie angepasste stetige Verbesserung dieses Angebotes, vor allem in Zonen mit hoher Dichte, kann gerade in diesen Zonen, in denen ein Ausbau infolge Platzmangels kaum möglich ist, sicher Entlastung bringen. Wie schon bei vorhergehenden Koordinationsblättern postuliert, wird auch beim Koordinationsblatt Fuss- und Veloverkehr (FVV) die einseitige Bevorzugung von ÖV und FVV abgelehnt. Die Um- und Durchsetzung wäre sowieso nur mit Gesetzesanpassungen möglich.

M41 / Öffentlicher Verkehr

Wir vertreten wie bei den vorhergehenden Koordinationsblättern die Haltung, dass beim Koordinationsblatt öffentlicher Verkehr die einseitige Bevorzugung von öV und FVV abgelehnt wird. Die Um- und Durchsetzung wäre sowieso nur mit Gesetzesanpassungen möglich.

Wir lehnen genauso die undifferenzierte allgemeine Festlegung auf Seite 75/88 ab, wonach ÖV und FVV im Rahmen der Betriebs- und Gestaltungskonzepte priorisiert werden. Für den motorisierten Individualverkehr sichere und verfügbare Strassen dienen dem Verkehrsfluss und sie erhöhen auch die Sicherheit für sämtliche Strassenbenützer, auch für den öV und den FVV.

M61 / Luftfahrtanlagen

Wir begrüßen die Stärkung des Flugplatzes Altenrhein, insbesondere die Schaffung der Voraussetzungen für einen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot. Den Flugplatz ist als internationale Anbindung zu stärken.

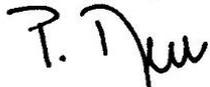


Partnerschaftliche Finanzierung

Nachhaltige Entwicklung heisst auch Investitionen auslösen. Dies kann einerseits durch die öffentliche Hand (Bund/Kanton/Gemeinden), aber natürlich vor allem auch durch die Wirtschaft und durch Private geschehen. Wir fordern hier, den gemeinsamen Weg der Partnerschaft von öffentlicher Hand und privaten Investoren konsequent zu verfolgen. Investiert der Kanton in die Planung oder in die Erschliessung, investieren auch Unternehmen in diesen Zonen. Dies kann auch in umgekehrter Reihenfolge geschehen. Profitieren davon werden immer alle. Wir sind bereit, sinnvolle Projekte zum Wohl aller Menschen in diesem Kanton zu unterstützen, auch wenn wir heute nicht beziffern können, welches denn die wirklichen Kosten sein werden.

Für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen herzlich. Bei Fragen oder für Erklärungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Patrick Dürr
Präsident Die Mitte Kanton St.Gallen

