

Stellungnahme zu den einzelnen Richtplankapiteln	
E	Einleitung
	Allgemein
	- Die Umweltfreisinnigen begrüßen den Richtplan als Ganzes. Er ist verständlich geschrieben und enthält gute Strategien und Planungsgrundsätze. Ein wichtiger Grundsatz aber fehlt: unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Realität ist anzustreben, weniger Mobilität zu produzieren, indem Wohnen und Arbeiten einander näher gebracht werden. Im Richtplan wird immer von der Annahme ausgegangen, dass der Verkehr zunehmen wird.
	- Der Grundsatz "Stadt der kurzen Wege" ist auf die oberste Stufe zu stellen.
	Verbindlichkeit des Richtplans
	Viele gute Beschlüsse werden mit „...sind zu prüfen“ oder „...sind wünschenswert“ bezeichnet. Für uns ist das zu wenig verbindlich: „...sind möglichst bald zu realisieren“ wäre sinnvoller.
	Richtplankonzept – die räumliche Grundlegung
S	Siedlung
	0 Einleitung
	1 Siedlungsstruktur
	<i>S1.2 Siedlungserweiterungen</i>
	- Das Ziel eines quantitativen Wachstums der Stadtbevölkerung um 10% innert 25 Jahren wird nicht in Frage gestellt. Dass dieses Ziel aber über eine Bauzonenerweiterung erfolgen soll, widerspricht dem GZ 1 Abs.4: „ Im Interesse des haushälterischen Umgangs mit dem knappen Boden sowie einer wirtschaftlich, ökologisch und sozial verträglichen Stadtentwicklung sind mit Vorrang innere Reserven nutzbar zu machen und zu überbauen.“ Es ist bezüglich Umwelt und Verkehrsbelastung sehr fragwürdig, neues Land der Bauzone zuzuordnen solange noch bestehende Bauzonen vorhanden sind.
	- Die Idee einer Siedlungserweiterung im Gebiet Bernhardshus (Speicherschwendi) ist zwar originell, aber wenig sinnvoll, läuft es doch dem Grundsatz Wohnen und Arbeiten einander näher zu bringen diametral gegenüber und generiert neuen Pendlerverkehr. Der „vermehrt zu beobachtende Trend zum urbanen, innerstädtischen Wohnen“ (S2.1//2) wird mit dieser Erweiterung nicht beachtet. Diese Bauzonenerweiterung wird von den Umweltfreisinnigen abgelehnt.
	- Die Bauzonenerweiterungen a) Riedernholz und d) Geissberg sind wegen der Aufhebung der Fruchtfolgeflächen kritisch zu hinterfragen.
	2 Wohn- und Siedlungsqualität
	Der Wohn- und Siedlungsqualität in der Innenstadt ist auch hinsichtlich der klimatischen Veränderungen genügend Beachtung zu schenken: Dachbegrünungen, Bäume, Pflanzungen und unversiegelte Flächen sind zu fördern.
	3 Wirtschaft
	Das SBB-Areal St.Fiden und das Güterbahnhofareal werden neu G-Standorte (für verkehrsintensive Einrichtungen) bezeichnet (S3.3//1). Es wird eine Überbauung mit einem Nutzungsmix für Dienstleistung und Verkauf angestrebt (S3.3//4 und S3.3//5). Beide Gebiete sind verkehrstechnisch zwar gut erschlossen, vor allem das Quartier um St.Fiden/Bach ist mit dem bestehenden Einkaufszentrum, der OLMA und dem Spital aber schon jetzt stark belastet. Wir sind der Meinung, der Nutzungsmix müsse auch Wohnen beinhalten, wie es auch in der Interpellationsantwort Nr. 2233 vom 14. September 2010 festgehalten ist: „Eine Wohnnutzung kombiniert mit einer öffentlichen Nutzung (Bsp. Schulischer Bereich, Dienstleistungsbereich) würde bestimmt zu einer Belebung des Areals beitragen.“
	4 Freiraum
	<i>S4.2 Öffentliche Räume</i>
	- In der Stadt St.Gallen fehlt die Attraktivität eines offenen Gewässers, darum muss bei der Gestaltung der öffentli-

	<p>chen Räume das Element Wasser grosszügig mit einbezogen werden.</p> <p>- e) <i>Lichtkonzept</i>: Im Lichtkonzept fehlt eine Zielvorgabe für die Reduktion der Lichtemissionen.</p> <p><i>S4.3 städtischer Freiraumverbund</i></p> <p>Der Freiraumverbund ist sehr wertvoll für die Wohnqualität. Der Zugänglichkeit und der Vernetzung mit öffentlichen Fusswegen ist grösseres Gewicht beizumessen.</p>
	<p>5 Öffentliche Bauten und Anlagen</p>
L	<p>Landschaft</p>
	<p>0 Einleitung</p>
	<p>1 Land- und Forstwirtschaft</p>
	<p><i>L 1.1 Landwirtschaft</i></p> <p>Die auf einem Drittel des Stadtgebietes vorhandene, aber zurückgehende Landwirtschaft ist wichtig. Sie muss erhalten bleiben im Interesse einer nachhaltigen Siedlungsstruktur. Die Überbauung von Fruchtfolgeflächen FFF (10 ha von 110 ha) ist kritisch zu hinterfragen.</p> <p><i>L 1.3 Wald</i></p> <p>Das Waldrandkonzept ist gut, aber die Umsetzung erfordert mehr Willen und Mittel.</p>
	<p>2 Natur- und Landschaftswerte</p>
	<p>3 Landschaftsentwicklung</p>
V	<p>Verkehr</p>
	<p>0 Einleitung</p> <p>Wir begrünnen es, dass die Ausschöpfung der bestehenden Möglichkeiten dem Bau neuer und dem Ausbau bestehender Strukturen vorgezogen werden soll und dass ein gutes Verhältnis zwischen den Kosten (Bau-, Betriebs-, Unterhalts- sowie Umweltfolgekosten) und dem Nutzen angestrebt wird. Dabei muss stets das Zusammenspiel aller Verkehrsträger beachtet werden.</p>
	<p>1 Gesamtverkehr</p>
	<p><i>V1.3 Modalsplit:</i></p> <p>Es ist richtig, dass die Mobilitätszunahme vor allem durch ÖV und LV bewältigt werden soll. Der in St.Gallen sehr geringe Anteil des Langsamverkehrs am Modalsplit (13% gegenüber durchschnittlich 30% in den grösseren Städten der Deutschschweiz) ist zu erhöhen. Den dazu dringend nötigen Netzverbesserungen für den Velo- und Fussverkehr und deren attraktive und sichere Ausgestaltung sind im Richtplan mehr Gewicht beizumessen.</p> <p><i>V1.4 Verkehrsqualität Strassensystem</i></p> <p>- für die beiden neuralgischen Punkte, Unterer Graben/Blumenbergplatz/Union - der durch die geplante neue Parkgarage noch wesentlich mehr belastet wird/würde - und die Leonhardsbrücke müssen bald realisierbare Lösungen gefunden werden.</p>
	<p>2 Öffentlicher Verkehr</p>
	<p><i>V 2.2 S-Bahn</i></p> <p><i>g) zusätzliche Haltestellen:</i> Zusätzliche S-Bahn-Haltestellen auf Stadtgebiet wären unter Umständen (z.B. 3. Gleis St.Gallen – Gossau) durchaus realisierbar und darum als Option offen zu halten.</p> <p><i>V2.3 öffentlicher Personennahverkehr – Knoten</i></p> <p>Bahnhof St.Fiden</p> <p>- Das Bahnkonzept für den Bahnhof St.Fiden ist zu begrünnen. Der Bahnhof kann aber noch mehr aufgewertet und besser genutzt werden, z.B. mit Schnellzughalten, Verlängerung der Züge aus Zürich, bedientem Schalter. Das würde auch eine Entlastung für den Hauptbahnhof St.Gallen bedeuten.</p> <p>- Es ist nicht sinnvoll, die P+R-Parkplätze am Bahnhof St.Fiden aufzuheben. Diese sind eher auszubauen, allenfalls mit einem Parkhaus bei einer zu planenden Ueberbauung auf der Nordseite.</p> <p>- Wir fordern dass, wie in der Interpellationsantwort vom Nr. 2233 vom 14. September 2010 angekündigt, dieses Gebiet sehr bald entwickelt wird.</p>

Neugestaltung Bahnhofplatz

- Der Bahnhof als Ganzes muss ausgebaut werden. Bei den SBB ist in der Liste für Bahnhofsneubauten St.Gallen nicht erwähnt. Wir erwarten von der St.Galler Stadtregierung mehr Initiative. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes muss im Richtplan mehr Gewicht erhalten.

- Wir unterstützen die Realisierung einer kleinen Bahnhofsvorfahrt Süd
- Die Hauptunterführung soll in Breite und Höhe ausgebaut werden, Rolltreppen oder Lifte zu den Perrons und eine Fortsetzung bis zum Kornhausplatz sind angebracht.
- Die Unterführung West ist einzubeziehen und bei den Parkplätzen Nord ist eine SBB-Kundenbedienung einzurichten.

V2.4 öffentlicher Personennahverkehr - Angebot

- Beschluss g): Die Einführung von Schnellbussen für Pendler ist unbedingt zu realisieren.

V2.6 öffentlicher Personennahverkehr - Infrastruktur

- Eine Eigentrasse des strassengebundenen öVs in der Stadt ist grundsätzlich zu begrüssen und so schnell wie möglich zu realisieren.
- Es fehlt ein Beschluss zur Behebung des öV-Engpasses Brühltor. Die ungünstige Situation des öffentlichen Verkehrs am Brühltor muss verbessert werden, z.B. mit Einbezug der Goliathgasse.
- Beschluss c) Die Realisation eines Bustunnels Bahnhofplatz-Kreuzbleiche scheint uns sehr schwierig und die „massive Reduktion der Fahrzeit“ fraglich.
- Beschluss h): Eine Fahrbahnverbreiterung des Burggrabens ginge wahrscheinlich auf Kosten des Kantonsschul-parks und ist darum kritisch.
- Beschluss l) Bus-Depot: Eine Erweiterung des Depots am jetzigen Standort mitten in der Stadt ist zu hinterfragen.

V2.7 öffentlicher Personennahverkehr - Fahrzeugsystem

- Beschluss b) Option St.Galler Tram: Nicht nur Machbarkeit und Kosten sollen geprüft, sondern eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden.

Plan V2 - auf dem Plan sind Rotmonten und Kammelenberg mit „Verbesserung öV-Anbindung“ bezeichnet, beim Beschluss 2.4 i) wird aber lediglich von Fussweg-Erschliessungen gesprochen.

3 Motorisierter Individualverkehr

V3.2 Hochleistungsstrassennetz

- Der zeitweilige Stau auf der A1 rechtfertigt einen solch grossen Eingriff nicht, der Aufwand für den Bau einer unterirdischen A1-Spange ist unverhältnismässig.
- Um die Verkehrsspitzen auf der A1 zu brechen sind andere Lösungen zu suchen (z.B. flexiblere Arbeitszeiten, Road Pricing, Transit Lanes). Auch die Anbindung von Teufen und Speicher/Trogen an das Nationalstrassennetz muss anders gelöst werden.
- Es ist zu befürchten, dass mit den Anschlussstellen einer A1-Spange diverse Quartiere massiv belastet würden.
- *Beschluss b)* A1-Spange: Eine Aufwand-Nutzen-Analyse ist u.E. zwingend, auch ein Vergleich mit der Aufwand-Nutzen-Analyse einer Trambahn wäre aufschlussreich.

V3.5 Verkehrsregime

Konzept Tempo-30-Zonen: Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Gebiet Hüttenwies-Kesselhalde als einziges Quartier der Stadt von den geplanten Tempo-30-Zonen ausgenommen ist.

V3.3 Übergeordnetes Strassennetz

Beschluss e): Eine neue Achse zwischen der Rorschacherstrasse und der St.Jakobstrasse ist zu begrüssen, Platztor und Brühltor würden dadurch entlastet.

V3.4 Untergeordnetes Strassennetz

Beschluss a): „Motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr sind als gleichwertig zu behandeln“ ist sehr fortschrittlich und sollte so umgesetzt und kommuniziert werden. Allerdings ist zu beachten, dass Velofahrer/innen und Fussgänger/innen trotz Gleichwertigkeit verletzlich sind und deren Wege daher besser geschützt werden müssen.

V3.5 Verkehrsregime

- *Beschluss f)*: Das übergeordnete Strassennetz ist nicht mindestens, sondern höchstens auf 40t Gewichtsbeschränkung zu dimensionieren. 60-Tonnen-Lastwagen sind in einer engen Stadt wie St.Gallen sowieso nicht tolerierbar.

4 Parkierung

V4.2. Parkplätze - Anordnung

Es ist nicht sinnvoll, die P+R-Parkplätze am Bahnhof St.Fiden aufzuheben. Diese sind eher auszubauen, allenfalls mit einem Parkhaus bei einer zu planenden Überbauung auf der Nordseite.

V4.3. öffentliche Parkplätze - Regime

b) Parkplatzgebühren erhöhen

- In der Innenstadt muss sichergestellt werden, dass das Parkieren zeitlich beschränkt ist. Dazu sind Kontrollen wirksamer als hohe Preise.

- Die Parkplatzgebühren sollen der Nachfrage angepasst werden können.

c) erweiterte blaue Zone (EBZ)

- Eine Ausdehnung der erweiterten blauen Zone auf die gesamte Stadt ist nicht sinnvoll, auch wegen dem nötigen Kontrollaufwand. Sie soll nur dort eingeführt werden, wo es Probleme zu lösen gilt, z.B. dort, wo freie Parkplätze als Wochen- oder Tagesparkplätze missbraucht werden.

- Die Pendlerbewilligungen für die erweiterte blaue Zone sind zu beschränken, da sie in problematischen Gebieten wie z.B. rund um den Kantonsspital zu Konflikten führen können.

5 Langsamverkehr

V5.1. Fussverkehr

Die Planungsgrundsätze und Beschlüsse für den Fussverkehr sind an sich gut. Trotzdem muss dem mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden: viele alte Wege sind nicht mehr durchgehend oder verschwunden. Um dem Grundsatz „Stadt der kurzen Wege“ gerecht zu werden, müssen mehr Wege als "öffentlicher Weg" klassiert und begehbar gemacht werden.

V5.2 Velonetz

c) Netzverbesserungen:

- Der in St.Gallen sehr geringe Anteil des Langsamverkehrs am Modalsplit (13% gegenüber durchschnittlich 30% in den grösseren Städten der Deutschschweiz) ist zu erhöhen. Den dazu dringend nötigen Netzverbesserungen für den Velo- und Fussverkehr und deren attraktive und sichere Ausgestaltung sind im Richtplan mehr Gewicht beizumessen.

d) *Busspur-Benutzung:* Busspuren je nach örtlichen Gegebenheiten für den Veloverkehr freizugeben, ist sehr vernünftig.

V5.3 Veloabstellplätze

Veloabstellplätze für Bike&Ride sind an möglichst vielen geeigneten Bushaltestellen zu realisieren, nicht nur an solchen, die die genannten Anforderungen erfüllen.

6 Verkehrsmanagement

Allgemeine Fragen zu den Planerischen Intensivgebieten (PIG)

1	Teilen Sie die Meinung, dass die planerischen Intensivgebiete für die Stadtenwicklung von zentraler Bedeutung sind? Ja
	Wenn nein, warum nicht?
2	Gibt es aus Ihrer Sicht weitere Gebiete, die als planerische Intensivgebiete bezeichnet werden sollten?
	Wenn ja, welche und warum?
	<i>Welche?</i> - Gebiet Hauptbahnhof-St.Leonhardstrasse-Bahnhofstrasse-Poststrasse-Union- Blumenbergplatz- Rosenbergstrasse
	<i>Warum?</i> - Weil auch dies ein „Gebiet mit erhöhtem planerischem Handlungs- und/oder Koordinationsbedarf“ ist. Da es beträchtliche Auswirkung auf das zukünftige Stadtbild hat, soll dessen Entwicklung auf Stufe Richtplan festgehalten werden, auch wenn die Umgestaltung eines Teils davon bereits in Planung ist.
3	Gibt es für Sie Gebiete, für welche eine zielgerichtete Weiterentwicklung von besonderer Priorität ist? Ja

	Wenn ja, welche und warum? - Grossraum Hauptbahnhof SG → weil dieses Gebiet dringend den heutigen Anforderungen angepasst werden sollte, und zwar nicht nur der Bahnhofplatz, sondern grossräumig inkl. Bahnhof, Poststrasse, Bahnhofstrasse, Union, Rosenbergstrasse, Blumenbergplatz. - Gebiet Bahnhof St.Fiden und Gebiet Güterbahnhof → diese Gebiete bieten grosses städtebauliches Potenzial, das einem Grundsatz „Mobilitätsvermeidung durch ein Näherbringen von Wohnen, Arbeiten und Freizeit“ gerecht würde.
4	Weitere Bemerkungen Beim PIG „Landschaftsraum Nord-Ost“ sollte die künftige Entwicklung, d.h. die Beibehaltung eines Gleichgewichts zwischen Siedlungserweiterung und Freiraumgestaltung besonders im Auge behalten werden.

St.Gallen, 14. Februar 2011

Arbeitsgruppe Stadt St.Gallen

Arbeitsgruppe Verkehr

Vorstand UFS