

**Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach:
Vernehmlassung vom 31. Oktober bis 30. November 2011**

Vernehmlassungsformular

Der Fragebogen kann elektronisch bezogen werden unter:

http://www.sg.ch/home/bauen_raum_umwelt/raumentwicklung/agglomerationsprogramme0/download_temporaer.html

Hinweise zum Ausfüllen:

Die Ja-/Nein Kästchen können mit dem Curser angeklickt werden, zu den grau markierten Antwortfeldern gelangen Sie mit der Tabulatortaste oder mit dem Curser.

A. Allgemeine Fragen zum Bericht:

		Ja	Nein
1	Ist das AP 2 eine taugliche Grundlage, welche die Agglomeration als Ganzes weiterbringt?	X	<input type="checkbox"/>
	Falls nein, warum nicht? (Begründung):		
2	Können Sie dem AP 2 in der vorliegenden Form zustimmen?	X	<input type="checkbox"/>
	Wenn nein, warum nicht?		
	Unter welchen Bedingungen könnten Sie zustimmen?		
3	Welche Bemerkungen haben Sie zu den einzelnen Kapiteln?		
	Kapitel 0: Einleitung Die UFS sind der Ansicht, dass die in Abschnitt 0.5 d) vorgestellte partizipative Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 2. Generation durch Vertreter der beteiligten Kantone, Agglomerations- und Regionsgemeinden eine fruchtbare und zukunftsweisende Art der Zusammenarbeit ist.		
	Kapitel 1: Ausgangslage, Ist-Zustand und Schwachstellen Die Erarbeitung eines Standortportfolios, das auf regionaler Ebene die wichtigsten wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete mit Entwicklungspotential bezeichnet, entspricht den Erwartungen der UFS. Auch die Auswahl der betreffenden Standorte erscheint den UFS als überzeugend (Kapitel 1.4.4). Die UFS befürworten, dass im AP2 Landschaft und Freiräume innerhalb und ausserhalb der Siedlungen in die Planung einbezogen werden und dass die Gefährdungen/Defizite der einzelnen Gebiete erkannt wurden (Kapitel 1.5).		

Ebenso stellen sie erfreut fest, dass im AP2 auch die Ist-Situation des Langsamverkehrs genau analysiert wurde (Schwachstellenanalyse) (Kapitel 1.6.3).

Kapitel 2: Trendentwicklung

Nach Ansicht der UFS könnten die in Abschnitt 2.1 erwähnten demographischen Veränderungen zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen: durch das höhere Durchschnittsalter der Bevölkerung könnte der Freizeitverkehr an Wichtigkeit gewinnen und der Berufsverkehr an Bedeutung verlieren. Die Hochrechnung des Strassenverkehrsaufkommens für 2030 (Abb.40 Seite 70) sollte dem Rechnung tragen.

Kapitel 3: Handlungsbedarf

Die UFS ist der Meinung, dass die in Abschnitt 3.1.1 erwähnte weiter zunehmende Mobilitätsnachfrage gebremst werden muss. Dafür sollen alle zur Verfügung stehenden Mittel, auch innovative und unpopuläre, genutzt werden. Auch alle möglichen Massnahmen, die die täglichen Spitzenverkehrsaufkommen brechen können, sollen ernsthaft geprüft werden.

Die in Abschnitt 3.1.3. aufgelisteten Handlungsoptionen

- "1. Vermeiden langer Wege (Vermeiden langer Wege - Reduktion der Verkehrsnachfrage)
2. Umlagern der Wege auf effiziente Verkehrsmittel(Wesengerechter Verkehrsmiteleinsatz - Umlagerung auf den LV und ÖV)
3. Optimieren der bestehenden Verkehrsinfrastruktur(Effizienzsteigerung durch Beseitigung punktueller Schwachstellen und betriebliche Optimierungen)
4. Ausbauen der Verkehrsinfrastruktur Kapazitätserweiterung des Netzes durch Neubauten"

werden von den UFS grundsätzlich befürwortet, Handlungsoption Nr. 4 aber nur in begrenztem Ausmass.

Das Ziel, Bauzonen dort festzulegen, wo Arbeitsplätze, Freizeit- und Konsumangebote in der Nähe vorhanden sind, wird von den UFS unterstützt (Kapitel 3.2.3).

Die in Kapitel 3.4. und 5.8.1 erläuterten Massnahmen für eine koordinierte Parkraumpolitik und Parkplatzbewirtschaftung werden von den UFS begrüsst.

Kapitel 4: Zukunftsbild / Ziele

Die UFS begrüssen vor allem die Leitideen

L1 "*Durch eine kompakte Siedlungsstruktur und eine hohe Nutzungsmischung die Wege kurz und damit die (motorisierte) Zwangsmobilität klein halten.*"

L2 "*Die Siedlungsentwicklung dort fördern und mit angemessenen Baudichten sichern, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist.*"

L5 "*Die offene Landschaft in ihrer Funktion als siedlungsgliederndes Element und als Raum für Naherholungsaktivitäten erhalten und vor Überbauung freihalten.*",

L10 "*Die Wegelängen für Erholungsaktivitäten minimieren, unvermeidbare Wege auf effiziente Verkehrsmittel umlagern und die bestehende Verkehrsinfrastruktur optimieren und bei Bedarf gezielt ausbauen sowie Barrieren abbauen.*"

L11 "*Minimierung der Wegelängen*"

<p>und die dazu gehörenden Strategien. Die Förderung kurzer Wege innerhalb des Siedlungsraumes erscheint den UFS als zentrales Instrument zur Verringerung der Mobilität.</p> <p>Die in Abschnitt b) von 4.3.3 „Zielkonzept Langsamverkehr“ dargestellten Zielsetzungen zur Förderung des Langsamverkehrs werden von den UFS ebenfalls befürwortet.</p>
<p>Kapitel 5: Leitideen und Entwicklungsstrategien</p>
<p>Kapitel 5: Massnahmen</p> <p>Folgende Massnahmen erachten die UFS als wichtig für eine nachhaltige Verkehrs-Entwicklung im Siedlungsraum:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) (Kapitel 5.6.7 und 5.6.16) -Multimodale Verkehrsdrehscheiben (Kapitel 5.6.10) -ÖV-Eigentassierung / ÖV-Bevorzugung (Kap. 5.6.11) -Unterstützung Langsamverkehr (Kapitel 5.6.13-5.6.15) -Flankierende Massnahmen Landschaft und Siedlung (Kapitel 5.8.3)
<p>Kapitel 6: Trägerschaft und Umsetzung</p> <p>Keine Bemerkungen</p>
<p>Kapitel 8: Beurteilung der Grundanforderungen</p> <p>Keine Bemerkungen</p>
<p>Kapitel 9: Würdigung / Gesamtwirkung</p> <p>Keine Bemerkungen</p>
<p>Weitere Bemerkungen:</p>

Allgemeine Bemerkungen zu den Massnahmen:

		Ja	Nein
5	<p>Kann den Massnahmen und deren Priorisierung zugestimmt werden?</p> <p>Wenn nein, welchen nicht und warum?:</p> <p>Den Massnahmen und deren Priorisierung kann grundsätzlich zugestimmt werden.</p> <p>5.2.: Die im AP1 als Massnahme Nr. 12.1. aufgeführte Stadtbahn Nord Winkeln-Kronbühl/Neudorf ist im AP2 in die Massnahme "St.Galler Tram (Priorität C)" überführt worden. Eine leichter zu realisierende Alternative wäre der Ausbau der S-Bahn auf dem Stadtgebiet zu einer eigentlichen Stadtbahn, wie es die Stadt Zug realisiert hat. Der Bau von neuen Haltestellen und nötigenfalls wenigen Ausweichgleisen würde wesentlich weniger Platz und Finanzen benötigen als ein völlig neues Tramsystem.</p> <p>5.8. Das Massnahmenpaket 4.2. "Flankierende Massnahmen Siedlung und Landschaft" ist unse-</p>	X	<input type="checkbox"/>

	res Erachtens zu wenig griffig, um die im Kapitel 4 aufgezeigten Ziele zu erreichen.	
6	Sind Sie gewillt, die vorgeschlagenen Massnahmen zur Realisierung zu bringen und mitzufinanzieren?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Wenn nein, welche und warum nicht?	
7	Sind Sie gewillt, das Agglomerationsprogramm gesamthaft umzusetzen?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Wenn nein, was und warum nicht?	
8	Hinweise und Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen / Massnahmenpaketen	
	Überprüfen Sie insbesondere die Sie betreffenden Massnahmen. Wir bitten Sie, hier allfällige Bemerkungen, Korrekturen und Ergänzungen (v.a. zu Planungs- und Projektierungsstand, Realisierungszeitpunkt, Kosten) aufzuführen bzw. das entsprechende Massnahmenblatt zu ergänzen.	

Antworten auf Fragen 6-8: Hier sind u.E. nur die Gemeinden angesprochen.

Beachten Sie bitte auch die nächste (und letzte) Seite.

Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon - Rorschach, 2. Vernehmlassung

Der Fragebogen wurde ausgefüllt von:

Gemeinde / Amt / Institution etc.: Umweltfreisinnige St.Gallen www.umweltfreisinnige.ch

Kontaktperson: Andrea Klinger

Adresse: Hüttenwiesstrasse 26, 9016 St.Gallen

Telefon: 071 288 30 94

E-Mail: aklinger@paus.ch

Wir bitten Sie, Ihre Antworten **per Post und elektronisch bis spätestens 30. November 2011** an die folgende Adresse zu senden:

Strittmatter Partner AG

z.H. Alex Müller

Vadianstrasse 37

9001 St.Gallen

alex.mueller@strittmatter-partner.ch

Besten Dank für Ihre Mitwirkung!