



HEV St. Gallen

Hauseigentümer-Verband St. Gallen
Poststrasse 10 Postfach 9001 St. Gallen

Tel. 071 227 42 42

info@hev-stgallen.ch
www.hev-stgallen.ch

Stadt St. Gallen
Direktion Planung und Bau
Herr Stadtrat Markus Buschor
Neugasse 1
9004 St. Gallen

St. Gallen, 30. Mai 2022

Richtplananpassung 2022 / Mitwirkung

Sehr geehrter Herr Stadtrat

Zehn Jahre nach Erlass des jetzt gültigen Richtplans der Stadt St. Gallen soll dieser nun in Teilen überarbeitet werden. Gegenstand der Vorlage sind die Themenbereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft sowie der Ausbau der Infrastruktur. Es sind dies die minimal von einer politischen Gemeinde im Kanton St. Gallen zu bearbeitenden Themen (vgl. Art. 5 des Planungs- und Baugesetzes, PBG). Die Anpassungen sind notwendige Voraussetzung für die Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung (BZO) und für deren Genehmigung durch das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) des Kantons St. Gallen. Wie nämlich dem kantonalen Richtplan, Koordinationsblatt S13, entnommen werden kann, müssen die Gemeinden im kommunalen Richtplan im Sinn einer «Siedlungsentwicklung nach innen» im Vorfeld einer Ortsplanung die Gebiete im bebauten Bestand festlegen (Verdichtungsschwerpunkte, Schwerpunktzonen gemäss Art. 19 PBG, Umnutzungspotenziale), welche sich für die innere Verdichtung eignen. Dabei sind neben der raumplanerischen Eignung auch orts- und städtebauliche Kriterien, Anliegen des Ortsbildschutzes, der Freiraumqualität und der sozialräumlichen Funktion zu berücksichtigen. Anstrengungen für die Mobilisierung von unternutzten Flächen sind aufzuzeigen.

Der kommunale Richtplan ist lediglich für den Stadtrat, die ihm nachgeordneten Kommissionen und die Verwaltungsstellen wegleitend (Art. 6 Abs. 3 PBG). Er ist somit anders als der kantonale Richtplan nicht behördenverbindlich (Art. 9 des Raumplanungsgesetzes, RPG). Wegleitend bedeutet, dass die Stadt von ihrem eigenen Richtplan (lediglich) nicht ohne sachliche Begründung abweichen darf. Die Bindungswirkung geht damit weniger weit als diejenige der Behördenverbindlichkeit des kantonalen Richtplans (Linder / Hirt, in: Komm. PBG SG, Art. 6 N 6). Insbesondere ist auch das Stadtparlament nicht an den kommunalen Richtplan gebunden. Das ist mit Blick auf die künftigen Diskussionen rund um die Revision der BZO wichtig. In den zur Mitwirkung veröffentlichten Dokumenten ist dieser wegleitende Gedanke nicht überall spürbar, sondern die Bindungswirkung oft überhöht.

Trotz dieser rechtlich eingeschränkten Bedeutung betrachtet der Stadtrat den Richtplan als Führungsinstrument. Entsprechend wichtig ist es, dass sich unser Verband im Interesse seiner Mitglieder zu den Anpassungen 2022 im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens äussert. Dies tun wir wie folgt:

1. Allgemeine Bemerkungen

Wie schon der Richtplan 2012 strahlen auch die Richtplananpassungen 2022 eine ungebrochene Planungsgläubigkeit und Planungsfreude aus. Den Bewohnerinnen und Bewohnern und der St.Galler Wirtschaft wird wenig zugetraut – es scheint, als ob dieser Kultur-, Wohn- und Wirtschaftsraum einzig von staatlichen Organisationen geprägt werden kann. Man liest kaum etwas von «Anreizen» oder «Freiräumen» zugunsten Privater, das Misstrauen gegenüber der eigenen Bürgerschaft ist an zahlreichen Abschnitten spürbar. Das ist schon im Ansatz falsch: Es muss auch im kommunalen Richtplan darum gehen, dass die anstehenden Themen zunächst und soweit als möglich durch die privaten Akteure angepackt und gelöst werden. Statt Gebote und Verbote benötigen wir für die Gestaltung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Anreize und Freiheiten, welche die Motivation belassen, Gutes zu gestalten. Der Stadtrat hat seine Misstrauenskultur und Planungsgläubigkeit im weiteren Verlauf der Arbeiten abzulegen.

Die Richtplananpassung 2022 ist wie schon der Richtplan 2012 viel zu detailliert. Nach wie vor verbleiben viele Themen darin, welche nicht richtplanwürdig sind. Weiter hinten werden ein paar wenige Beispiele genannt. Letztlich bleibt ob der unzähligen Themenfelder und Koordinationsblätter unklar, was der Stadtrat bei welchen Themen nun wirklich mit der Richtplananpassung 2022 will.

Antrag: Der Richtplan ist zu verwesentlichen und in weiten Teilen zu entschlacken.

Der Richtplan bleibt Antworten auf die Frage schuldig, welche Planungen, Projekte und Vorhaben in welcher zeitlichen Reihenfolge oder Dringlichkeit angepackt werden sollen. Es ist vollkommen ausgeschlossen, dass die vielen Projekte in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft im Planungshorizont des Richtplans von 20 und mehr Jahren begonnen, geschweige denn alle auch abgeschlossen werden können. Das muss nur schon an den personellen und finanziellen Ressourcen scheitern. Sprechender Beweis dafür ist, wie wenig aus dem Richtplan 2012 als erledigt gestrichen werden kann (vgl. die Statistik in Ziffer 4.1 des Planungsberichts (eine Ziffer 4.2 fehlt im Übrigen). Ob sich der Richtplan 2012 deshalb tatsächlich bewährt hat, wie der Planungsbericht in Ziffer 1.1 suggeriert, ist sehr fraglich.

Aus unserer Sicht tut eine schonungslose Priorisierung der Planungen und Projekte Not. Diese Priorisierung ist transparent zu machen. Leitschnur muss sein, welche Planungen und Projekte unabdingbare Voraussetzungen für ein Vorwärtsbringen der Stadt St.Gallen als Wohn-, Wirtschafts- und Lebensraum sind, und welche es eben nicht sind. Die anhaltende Stagnation bei der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, der Verlust von Arbeitsplätzen bei den wissensbasierten Dienstleistungen und den technologisch geprägten Arbeitsplätzen muss den Stadtrat dahin drängen, nicht blindlings Konzepte und Ansätze aus den boomenden Metropolitanregionen wie Basel, Zürich oder Genf zu übernehmen, sondern Lösungen anzustreben, welche der äusserst unvorteilhaften Ausgangslage von St.Gallen gerecht werden. Gradmesser ist sodann die Frage, welche generellen Planungen und Projekte Voraussetzungen für weitere, nachgeordnete, räumlich begrenzte Planungen und Projekte sind. Eine diesbezügliche Zusammenstellung und Übersicht fehlt in der Richtplananpassung 2022. Wir bleiben entsprechend ratlos zurück.

Antrag: Die Planungen und Projekte sind stark zu reduzieren, nach Wichtigkeiten und Abhängigkeiten darzustellen und zu priorisieren.

Der aus (blossen) Zeitgründen gewählte Weg der Teilanpassung des Richtplans in den zugegebenermassen wichtigen Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft birgt die Gefahr, dass nebst den ohnehin vorhandenen Widersprüchen, etwa zwischen der Notwendigkeit der Innenverdichtung und den Themen Grünraum und Freiraum, weitere dazukommen, etwa mit der Ver- und Entsorgung. Ganz abgesehen davon ist schon grundsätzlich fraglich, ob die Planungen und Projekte in den Themen Siedlung und Verkehr ohne vertiefte Analyse der Folgen und Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung funktionieren. Hier erscheinen eine Koordination und Abstimmung wichtig. Sodann fragt sich umgekehrt, welche Spielräume bei der für später in Aussicht genommenen Gesamtrevision des Richtplans denn noch verbleiben. Die im Vordergrund stehenden Themen wären bearbeitet, die Festsetzungen getroffen. Daran könnte nicht mehr gerüttelt werden. Vielmehr hätten die anderen Themen diese vorgenommenen räumlichen Abstimmungsergebnisse vollumfänglich zu beachten. Vor diesem Hintergrund erstaunt, dass das Revisionskonzept augenscheinlich beim Kanton Zustimmung findet.

Antrag: Prozess und Inhalt der Richtplananpassung 2022 sind zu überdenken, und wo nötig anzupassen.

Kernstück der Richtplananpassung ist nach den Aussagen im Planungsbericht, Ziffer 3, die Aufnahme und Implementierung der raumrelevanten Strategien. Folgewirkungen und allfällige Widersprüche sollen bereinigt werden. Als wichtig wird erklärt, dass die Innenentwicklungsstrategie, die Freiraumstrategie und weitere Strategien und Konzepte als eigenständige, stadträtliche Strategien bestehen bleiben sollen. Es wird als planerisch unzweckmässig bezeichnet, als nicht stufengerecht bzw. systemwidrig, die Strategien einfach vollständig einzubinden und abzubilden. Aber es sei richtig und angezeigt, die Essenz daraus im Richtplan umzusetzen.

Diese Zielsetzung können wir im Grundsatz nachvollziehen. Festzuhalten bleibt, dass die wegleitende Wirkung nur denjenigen Beschlüssen zukommt, die als solche im Richtplan festgesetzt oder als Zwischenergebnis aufgenommen sind. Die Konzepte bzw. deren Inhalte sind es nicht.

Es geht also um die Aufnahme der raumrelevanten Planungen und Projekte in den Richtplan, und vor allem um die Bereinigung der sich daraus ergebenden räumlichen Konflikte. Angesichts der zahllosen Planungen und Projekte bleiben uns erhebliche Zweifel, ob dies mit den Richtplananpassungen 2022 gelungen ist. So werden z.B. die offensichtlichen Konflikte zwischen Mobilität, Siedlung und Freiräumen entlang der Hauptachsen im Talboden viel zu wenig deutlich angesprochen. Gelöst werden sie, soweit ersichtlich, schon gar nicht. Vielmehr wird an vielen Stellen einfach darauf verwiesen, dass entsprechende Planungen erforderlich seien.

Antrag: Bedeutung und Wirkung der Konzepte der Verwaltung im Vergleich zur Bedeutung des Richtplans und dessen Beschlüssen ist deutlicher aufzuzeigen, und der Richtplaninhalt ist gestützt darauf zu überprüfen und anzupassen.

Die aktuellen Anliegen des Haus- und Grundeigentums werden im Richtplan nur stiefmütterlich beachtet. Dabei sind wir geleitet und geprägt vom folgenden Gedanken: Primär gilt wohl auch in der Stadt St.Gallen immer noch die Eigentumsgarantie. Es ist der Grundeigentümer oder die Grundeigentümerin, welche bestimmen sollen, was auf ihrem Eigentum geschieht. Sie tragen auch das entsprechende Risiko. Staatliche Eingriffe erfordern eine hinreichende gesetzliche Grundlage, ein konkretes öffentliches Interesse und müssen verhältnismässig sein.

In den nachfolgenden Ausführungen erlauben wir uns, die wesentlichen Anliegen des Haus- und Grundeigentums darzulegen.

2. Hinweise zu einzelnen Koordinationsblättern

Als Vorbemerkung weisen wir darauf hin, dass wir uns nur zu ausgewählten, besonders wichtigen Themen äussern. Soweit wir uns zu anderen Themen nicht melden, darf daraus nicht auf Zustimmung geschlossen werden.

2.1 R Richtplankonzept

2.1.1 R2 Erreichbarkeit sicherstellen

Im Zusammenhang mit diesem zentral wichtigen Thema verweisen wir hier und auch für die anderen Koordinationsblätter mit Berührungspunkten zur Mobilität vollumfänglich auf die Hub-Strategie für eine kombinierte Mobilität vom Juni 2021, «Mobilität 2040». Soweit der Richtplanentwurf davon abweicht, beantragen wir die entsprechenden Anpassungen. Nicht angehen kann, dass sich das Mobilitätskonzept 2040 des Stadtrats am veralteten, ideologisch geprägten Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung orientiert. St.Gallen verdient Mobilitätslösungen, welche die anhaltende Stagnation unserer Stadt überwinden helfen.

Erhebliche Defizite der Richtplananpassungen 2022 gegenüber der Hub-Strategie orten wir einmal mehr beim fast völligen Vernachlässigen des motorisierten Individualverkehrs (einschliesslich Alternativenantriebe). Alleine ein Blick auf die Anzahl Zupendler (sprich Fachkräfte), welche täglich unsere Stadt für die Bereitstellung ihrer Arbeitsleistungen mittels MIV erreichen können müssen, spricht Bände. Es geht eben gerade nicht bloss um die Erreichbarkeit nach aussen, sondern ganz entscheidend um die Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen und der darin vorgeschlagenen Hubs von aussen, sodann um das Bereitstellen attraktiver Parkierungsmöglichkeiten und Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn und weiterführend auf das zu reduzierende Netz der VBSG. Dem Stadtrat und seinen Behörden wird empfohlen, sich zur Analyse mit der Erreichbarkeit der Stadt St.Gallen für Bevölkerung und Beschäftigte (Fachkräfte, Talente) im übergeordneten Kontext vertraut zu machen. Die nationalen Durchschnittswerte werden eklatant verpasst, was ein Hauptgrund für die anhaltende Stagnation als Wohn- und Wirtschaftsstandort ist.

Für die Stadt St. Gallen ist eine gute Erreichbarkeit über alle Verkehrsträger wichtig, um sich als Wohn- und Arbeitsstandort positiv entwickeln zu können. Sie soll wieder vermehrt technologie- und wissensintensive Branchen anziehen, die allesamt rückläufige Entwicklungszahlen ausweisen. Zur Erinnerung: Bei der Hub-Strategie Mobilität 2040 geht es um folgende Ziele:

- Erreichbarkeit erhöhen und Reisezeiten verkürzen
- Effizienz des Verkehrssystems steigern
- Multimodales Mobilitätsverhalten fördern
- Emissionsbelastung vermindern
- Lebensqualität verbessern

Antrag: Die Richtplananpassung 2040 ist bei allen relevanten Themen und Koordinationsblättern so anzupassen, dass das Konzept Mobilität 2040 von HEV, Gewerbe St.Gallen, Wirtschaft St.Gallen und TCS (inkl. Hub-Strategie) vollumfänglich umgesetzt werden kann. Insbesondere ist die Erreichbarkeit von aussen (Fachkräftepotential, Bevölkerung) sicherzustellen.

2.1.2 R3 Die Stadt nach innen entwickeln

Auch bei diesem Thema haben die Wirtschaftsverbände der Stadt bereits wichtige Vorarbeit geleistet. Es wird auf das Konzept der «Innenentwicklung in der Stadt St.Gallen – von der Wirtschaft her betrachtet» verwiesen. In Ansätzen ist das zwar im Entwurf der Richtplananpassung der Fall, aber eben nicht umfassend genug. Alle Richtplanthemen sind auf die Kernstrategie auszurichten:

- Fokussierung auf den Talboden
- Fokussierung auf die Schwerpunktgebiete
- Fokussierung auf die guten Erschliessungsanlagen

Bei den Arbeitsplatzgebieten z.B. würde dies eben bedeuten, dass der Richtplan und in der Folge Massnahmen im Rahmen der BZO auch für einfachere, kleinere Betriebe Chancen und Möglichkeiten schaffen muss.

Gemäss Richtplanentwurf soll Innenentwicklung ein grosses gemeinsames Engagement der öffentlichen Hand und der Grundeigentümerschaften und Entwickler sowie kooperative und partizipative Vorgehensweisen bedingen. Dazu ist Folgendes zu betonen: Primär gelten immer noch die Eigentumsgarantie und die Wirtschaftsfreiheit. Es ist der Grundeigentümer oder die Grundeigentümerin bzw. das Wirtschaftsunternehmen, welche bestimmen, was auf oder mit ihrem Eigentum geschieht, oder wie sich der Betrieb entwickeln soll. Sie tragen auch das entsprechende Risiko.

Die Verdichtung des Talbodens ist ein wichtiger strategischer Ansatz der Siedlungsentwicklung nach innen. Indessen sind die Gebiete im Talboden sehr unterschiedlich und teilweise auch durch Gewerbebetriebe belegt. Die Verdichtung der Wohnnutzung darf nicht dazu führen, dass das Gewerbe "schleichend" aus den Mischgebieten verdrängt wird. Der Richtplan sollte detaillierter aufzeigen, wo in den Mischgebieten im Talboden weiterhin eine Konzentration an Gewerbenutzungen möglich bleibt. Zudem sind die Übergangsbereiche zwischen den bestehenden und künftigen Arbeitsplatzgebieten und den verdichteten Wohngebieten im Talboden besonders zu beachten.

Antrag: Sämtliche Koordinationsblätter der Richtplananpassung 2022 sind mit den Aussagen im Konzept «Innenentwicklung in der Stadt St.Gallen – von der Wirtschaft her betrachtet» zu überprüfen und wo erforderlich anzupassen. Im Talboden ist aufzuzeigen, welche Mischgebiete auch künftig mit einem Gewerbeanteil belegt werden sollen. Die Übergänge zwischen den Arbeitsgebieten und den verdichteten Wohngebieten sind zu beachten.

2.1.3 R4 Landschaften und Freiräume stärken

Hier fehlen Hinweise zum grünen Ring um die Stadt St.Gallen herum und dessen Bedeutung und Stellenwert. Das ist ein wesentliches Plus für die Stadt. Dazu kommen zahlreiche Grünflächen in der Stadt selber. Entsprechend reduziert sich die Notwendigkeit zur Schaffung von zusätzlichem

Freiraum oder Grünraum. Dies ist vor allem deshalb wichtig, weil sich zusätzliche Grün- und Freiräume mit dem Gebot der Innenverdichtung nun einmal kaum vertragen, ob einem das gefällt oder nicht.

Sodann weht der Wind der Grün- und Freiraumthematik durch fast alle anderen Koordinationsblätter von Siedlung und Verkehr. Es fehlt an der Schwerpunktbildung, an Prioritäten. Befremdend ist zudem, dass für jeden Freiraum noch ein Projekt lanciert werden soll, das sich an die verschiedenen Gruppierungen mit Ansprüchen oder Erwartungen an diese Räume adressiert und diesen gerecht werden soll. Der blinde Import links-grüner Konzeptionen aus boomenden Metropolitanregionen wird der Ausgangslage von St.Gallen – dem stagnierenden Regionalzentrum der Ostschweiz – kaum gerecht werden.

Antrag: Die gesamte Grün- und Freiraumthematik ist zu verwesentlichen und zu verschlanken sowie innerhalb der Richtplananpassung klar zu fokussieren. »Weniger« ist hier wesentlich «mehr».

2.1.4 R5 Attraktivität als Wohnstadt steigern

Unsere Kritik an der städtischen Wohnraumstrategie haben wir ja bereits im Rahmen von deren Präsentation im Jahr 2020 geäußert, erlauben uns aber anbei, die wichtigsten Punkte nochmals zu erwähnen. Eine hohe Leerstandsquote sorgt in der Stadt St.Gallen bereits heute für günstigen und bezahlbaren Wohnraum. Fördermittel für gemeinnützige Wohnbauträger werden seit Jahren nicht genutzt. Daher ist auf sämtliche Massnahmen zu verzichten, welche eine Kollektivierung des städtischen Wohneigentums zur Folge haben. Vielmehr muss es in Zukunft gelingen, mit

- a.) einer Steigerung der Wohnersatzneubauten-Quote für die Zielsegmente Familien und urbane Avantgarde den Wohnraum in St.Gallen dahingehend aufzufrischen, damit auch zahlungsfähige Segmente als Bewohnerinnen und Bewohner unserer Stadt gewonnen bzw. gehalten werden können.
- b.) einer ABC-Strategie beim städtischen Liegenschaften-Portfolio (A: Entwickeln, B: Kooperation mit Dritten C: Abstossen) den hohen Altwohnungsbestand aktiv abzubauen, damit attraktive Entwicklungsflächen dem Markt zugeführt werden. Auf eine Erweiterung des Portfolios soll verzichtet werden.
- c.) gezielten Anreizen im neuem Planungs- und Baugesetz (v.a. Innenverdichtung, Kooperation) die Akteure zu motivieren, Investitionen zu tätigen und Risiken zu tragen.

Es braucht zudem nicht bloss eine Wohnraumstrategie, sondern eine eigentliche Liegenschaftenstrategie. Diese fehlt und muss nachgeholt werden. Wir erlauben uns deshalb, nach deren Vorliegen die grundsätzliche Einschätzung dieses wichtigen Richtplanabschnitts erneut vorzunehmen.

Antrag: Die Wohnraumstrategie ist um die noch ausstehende Liegenschaftenstrategie zu erweitern. Die sich daraus ergebenden raumrelevanten Erkenntnisse und Schlussfolgerungen sind im Richtplan darzustellen. Wir erwarten, zu diesem für unsere Mitglieder wichtigen Abschnitt nochmals angehört zu werden.

2.2 Siedlung

Zu den zahlreichen Blättern zum Thema Siedlung gäbe es sehr viel zu schreiben. Wir verweisen auf die Bemerkungen zum Richtplankonzept und belassen es hier bei ein paar wenigen grundlegenden Bemerkungen und Forderungen.

Zunächst fehlen Zahlen, wie die Stadt innerhalb des Richtplanhorizonts aufgrund der Vorgaben von Bund und Kanton an Arbeitsplätzen und an Bewohnern wachsen darf, wo welches konkrete Wachstum stattfinden kann und soll, welcher Anteil realistischerweise mit der Innenentwicklung gemeistert wird, und welcher Spielraum demzufolge für Einzonungen besteht. Die Übersicht in der Richtplananpassung 2022 wird deshalb besonders erschwert, weil immer wieder auch auf hängige oder vor kurzem realisierte Teilzonenplanverfahren verwiesen wird. Das wird ja weitergehen, womit der Leser der Richtplananpassung 2022 im Dunkeln bleibt, welcher Handlungsspielraum insbesondere für die Siedlungserweiterung vorhanden ist.

Antrag: Es ist grösstmögliche Transparenz zu schaffen, welche Handlungsspielräume für die Überarbeitung der BZO hinsichtlich der Entwicklung von Arbeitsplätzen und von zusätzlichen Einwohnern besteht. Der Stadtrat hat insbesondere aufzuzeigen, wie er die anhaltende Stagnation bei Bevölkerungs- wie Arbeitsplatzwachstum (wissensbasierte Dienstleistungen, technologienahe Berufe) mit raumwirksamen Instrumenten überwinden helfen kann.
--

Besonderes Augenmerk ist auf die «starken Stadtachsen» zu legen (S1.6). So verweisen wir auf die anzustrebende Entwicklung, wie sie sich aus der Hub-Strategie Mobilität 2040 ergibt. Stadtrat und Verwaltung erkennen viele räumliche Interessen, die sich im Bereich der starken Stadtachsen treffen. Es ist offensichtlich, dass sich diese Interessen nur schlecht vertragen.

Wir sind überzeugt, dass die starken Stadtachsen in erster Linie und vor allem einem flüssigen Verkehr dienen müssen. Verdichtete Wohnnutzungen und vergrösserte Freiräume auch im Sinn von Strassenraumgestaltungen müssen hintenanstehen. Sie dürfen nicht zu Lärm- oder Verkehrsproblemen führen. Tieftempoabschnitte als Lärmschutzmassnahme lehnen wir entsprechend ab, da die starken Stadtachsen für die Erreichbarkeit von St.Gallen für Bevölkerung wie Fachkräfte, aber auch für die Erreichbarkeit von Kundinnen und Kunden, entscheidend sind.

Antrag: Der Richtplan ist so anzupassen, dass die starken Stadtachsen die Verkehrsabwicklung (Leistungsfähigkeit, Funktionalität) uneingeschränkt gewährleisten.

Der Freiraumstrategie (S4) wird in der Richtplananpassung sehr grosser Stellenwert beigemessen. Wir anerkennen die Bedeutung eines angemessenen, in weiten Teilen aber bereits vorhandenen Frei- und Grünraums in der Stadt. Dieser muss aber nicht in einem Mass, wie vom Stadtrat und der Verwaltung angedacht, erweitert werden, um die Innenverdichtung verträglich zu machen. In Arbeitszonen ist die Schaffung von Freiräumen ohnehin und ganz grundsätzlich sehr kritisch und darf daher nicht gegen den Willen des betreffenden Unternehmens erfolgen. Die zahlreichen Projekte, die im Zusammenhang mit den Freiräumen in der Richtplananpassung 2022 beschrieben werden, haben in einem Richtplan als räumliches Koordinationsinstrument nichts zu suchen. Statt einer Steuerung über Freiräume und Grünflächen sollen stattdessen Anreizstrukturen geschaffen werden, welche Private wie Investoren animieren, in diesen Themenfeldern aktiv zu bleiben.

Antrag: Freiräume sind nur in ausgewiesenen Einzelfällen und nur mit Zustimmung des Grundeigentümers oder der Grundeigentümerin bzw. des betroffenen Unternehmens zu erweitern. Auf die angedachten zahllosen Projekte zur Entwicklung und Nutzung der Freiräume ist zu verzichten. Anreize statt Verbote müssen der Weg sein.

2.3 Verkehr

In Bezug auf den Verkehr verweisen wir vollumfänglich auf die Ausführungen zum Richtplankonzept, insbesondere R1 und R2. Die Verteufelung des motorisierten Individualverkehrs lehnen wir strikt ab. Die Erreichbarkeit auch der Innenstadt und der Hub-Zentren von aussen ist auf Dauer zu gewährleisten. Insbesondere die starken Stadtachsen müssen verkehrsorientiert bleiben, wie das auch das st.gallische Strassengesetz verlangt. Wir lehnen Temo-30-Zonen auf den verkehrsorientierten Strassen ab, wenn dies die Funktionalität der Strasse hinsichtlich der Verkehrsabwicklung (Leistungsfähigkeit) einschränkt (gilt auch für Koordinationsblatt V3.3 a).

Antrag: Die Massnahmen im Bereich Verkehr sind abgestimmt mit denjenigen bei der Siedlung so zu ergänzen und anzupassen, dass die Hub-Strategie Mobilität 2040 möglich wird. Erreichbarkeit von aussen wie gegen aussen ist auch für den motorisierten Individualverkehr sicherzustellen.

Die Bedeutung von Hubs scheint grundsätzlich erkannt worden zu sein (V1.5). Das ist erfreulich. Leider scheint die VBSG immer noch eine heilige Kuh zu sein (V2.4, V2.7). Das darf nicht sein. Es ist ein konsequentes System zu etablieren: Die S-Bahn muss Vorrang vor Buslinien haben. Damit können auch öffentliche Mittel, welche derzeit im Übermass im strassengebundenen öV der Stadt gebunden sind, für den schienengebundenen öV freigesetzt werden. Zudem können verschiedene Engpässe im Stadtgebiet (Bahnhofplatz, Marktplatz etc.) entschärft werden, wenn die öV-Frequenzen von Bussen zur Bahn gelegt werden. Busversorgungen sollen ergänzen, aber die Schiene nicht konkurrenzieren. Mit der Verlagerung des öV von der Strasse zur Schiene kann auch die Investitionsfreudigkeit von Bahnbetreibern auf dem gesamten Stadtgebiet belebt werden. Wir verweisen auf die Hub-Strategie Mobilität 2040.

Antrag: Das VBSG Liniennetz ist so anzupassen und zu redimensionieren, dass das S-Bahnnetz gestärkt und nicht konkurrenziert wird. Das ÖPNV System darf nicht nur mit Bussen betrieben werden.

Die Ausführungen zu Fahrplanabstimmungen (Seite 135 unten) ist ein weiteres Beispiel für nicht stufengerechten Richtplaninhalt. Dasselbe gilt für die Texte im Abschnitt V2.5. Es sind rein betriebliche Themen. Von solchen Inhalten ist in einem Richtplan konsequent abzusehen.

Der motorisierte Individualverkehr muss möglichst schnell aufs übergeordnete Netz gelenkt werden; in diesem Sinn begrüssen wir das Bekenntnis zur Leistungsfähigkeit des verkehrsorientierten Strassennetzes im Koordinationsblatt V3.1. Umso mehr bedauern wir, dass diesem Grundsatz bei den Koordinationsblättern der Siedlung und anderen Koordinationsblättern des Verkehrs wie eben gesehen nicht dieselbe Beachtung geschenkt wird. Hier herrscht vor allem Ideologie vor, diese ist vermehrt durch einen Lösungswillen zu ersetzen.

Antrag: Der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der verkehrsorientierten Strassen muss höchste Priorität eingeräumt werden. Alle Koordinationsblätter in den Bereichen Siedlung, Verkehr und

Freiräume sind entsprechend zu überarbeiten. Wir brauchen in der Richtplanung keine Ideologie, sondern Lösungen für eine sachgerechte Raum-, Wohn- und Wirtschaftsentwicklung.

Weshalb das Koordinationsblatt V3.2 (Hochleistungsstrassennetz) nicht entsprechend den Aktualitäten (z.B. Dritte Röhre Rosenberg Tunnel) überarbeitet worden ist, erschliesst sich uns nicht. Das ist nachzuholen.

Antrag: Das Koordinationsblatt V3.2 (Hochleistungsstrassennetz) ist zu aktualisieren.

Überhaupt keine Beachtung geschenkt wird im Kapitel Verkehr dem Gewerbe-/Güterverkehr. So gehören z.B. zwingend Aussagen und Erkenntnisse zum Thema Cargo Sous Terrain (CST) und anderen smarten Verkehrs- und Transportlösungen in den Richtplan.

Antrag: Der Richtplan ist um ein Kapitel Gewerbe-/Güterverkehr zu ergänzen.

3. Einzelhinweise

Nachfolgend erlauben wir uns verschiedene Einzelhinweise, welche die bereits in genereller Form ausgeführten Verbesserungsmöglichkeiten weiter vertiefen.

a. Oberhofstetten

Für den HEV Stadt St.Gallen ist nicht ersichtlich, wieso das Gebiet Oberhofstetten (S. 36 Richtplantext) mit seiner ausserordentlich geeigneten Lage für die Attraktivierung von zahlungskräftigen Bewohnersegmenten aus dem Richtplan gestrichen wird. Hier kann für die Stadt St.Gallen weiterer attraktiver Wohnraum geschaffen werden.

Antrag: Das Gebiet Oberhofstetten soll weiterhin als mögliches Erweiterungsgebiet fürs Wohnen bezeichnet werden.

b. Baumschutz

Der HEV Stadt St.Gallen kritisiert die Ausweitung des Baumschutzes (S. 67 Richtplantext). Es wird keinerlei Güterabwägung vorgenommen, wie die Zielkonflikte in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Erreichbarkeit, Innenverdichtung oder eben Stadtklima abgestimmt werden. Hier wird ein Schnellschuss produziert, ohne dass Nachweise oder Abwägungen glaubwürdig erfolgt sind.

Antrag: Die Ausweitung des Baumschutzes in der Stadt St.Gallen kann zweckmässig nur anlässlich der Gesamtrevision von Bau- und Zonenordnung und nicht bereits im Vorfeld bei der Revision des Richtplans stattfinden. Zudem ist eine Volksabstimmung abzuwarten, bevor Festlegungen gemacht werden. Entsprechende Formulierungen sind zu streichen.

c. Betriebsgebäude DTB

Der HEV Stadt St.Gallen kritisiert, dass das Betriebsgebäude DTB (S. 100 Richtplantext) eine Festsetzung erfährt. Da der Flächenbedarf der VBSG aufgrund einer künftigen Neuausrichtung

des Busangebots noch offen ist, sollte dieses Projekt kritisch hinterfragt und allenfalls redimensioniert werden.

Antrag: Von einer Festsetzung beim Betriebsgebäude DTB ist abzusehen, zumal noch verschiedene Fragestellungen über die Geeignetheit des Standorts sowie des Flächenbedarfs durch die VBSG offen sind. Hier ist die Bezeichnung «Zwischenergebnis» adäquater.

d. Tramdepots

Tramlösungen (S. 101 Richtplantext) ergänzen funktionierende S-Bahn-Systeme, wenn die Wachstumsdynamik eines Standorts derart hoch ist, dass die schienengebundenen öV-Kapazitäten nicht mehr nachkommen. Die Stadt St.Gallen ist davon weit und mehrere Jahrzehnte entfernt. Wir machen beliebt, dass das Thema Tram im Richtplan als Lösungsansatz für künftige Generationen bezeichnet wird.

e. Staatsverwaltung

Das alleinige Beschäftigungswachstum des Standorts St.Gallen im Verwaltungsbereich ist ein grosses Problem. Der Raum- und Flächenbedarf für die Staatsverwaltung (S. 101 Richtplantext) ist laufend kritisch zu hinterfragen, insbesondere wenn dadurch privatwirtschaftliche Funktionen oder Wohnnutzungen verdrängt werden.

f. Taktverdichtungen S-Bahn

Der HEV Stadt St.Gallen kritisiert, dass im Entwurf weiterhin die Mär von der Notwendigkeit von Infrastrukturmassnahmen für die Implementierung eines Viertelstundentakts notwendig seien und dies auch noch im Richtplan festgeschrieben wird (S. 130 Richtplantext). In der Zwischenzeit bestehen bereits Vorschläge des Kantons, durch alternative Betriebskonzept bzw. Taktfrequenzen (10/20-Minuten-Takte) die desolate Lage des St.Galler S-Bahn-Konzepts zu heilen. Solche Massnahmen sind frühzeitiger – mit entsprechender Entschlackung des überdimensionierten VBSG-Netzes – umzusetzen.

Antrag: Die Bereinigung des desolaten S-Bahn-Konzepts ist früher anzugehen. Der Stadtrat wird eingeladen, in seinen Verlautbarungen nicht immer auf Vorrat gegenüber dem Widerstand aus Bund und Kanton einzuknicken, dass kurz- und mittelfristige Lösungen nicht möglich seien. Solche passive, demütige Signale leisten keinen Beitrag an die politische Lösungsfindung.

g. Stärkung Umsteigesituationen St.Fiden

Der HEV Stadt St.Gallen begrüsst grundsätzlich, dass die heute schlecht gelösten Umsteigesituationen beim Standort St.Fiden verbessert werden (S. 133 Richtplantext). Wir sind überzeugt, dass solche Lösungsabsichten nur mit einer konsequenten Deckelung des Bahnhofsbereichs sowie der Bündelung von öV-Fahrgästen vom strassengebundenen öV hin zum schienengebundenen öV

erfolgen kann. Dies würde Bahnbetreiber auch motivieren, Investitionen an diesem Standort mitzutragen. Pro Tag sollten so mittelfristig 4'000 bis 8'000 zusätzliche Umsteigevorgänge für St.Fiden generiert werden.

Antrag: Die Chancen in St.Fiden sind konsequent zu ergreifen. Die Umsteigevorgänge sind zu stärken über eine Verlagerung des strassengebundenen öV hin zur Schiene.

h. Durchmesserlinien/Durchflusssystem/Fahrplanabstimmungen

Diese Systeme (S. 134f Richtplantext) sollten als gescheitert bezeichnet werden und verdienen im Richtplan keinen Raum mehr. Der Wechsel hin zu einem Hubsystem ist konsequent anzugehen.

Antrag: Durchmesserlinien und Durchflusssysteme sind für die Weiterentwicklung des St.Galler öV-Systems als wenig geeignet zu betrachten und schrittweise durch Hub-Systeme abzulösen.

i. Haltestellenausgestaltung

Die Bedingungen des Kantons zu Fahrbahnhofhalten (S. 140 Richtplantext) sind weitaus schärfer als im Text dargestellt. Solche Fahrplanhalten sind wann immer möglich zu vermeiden, da sich Fahrzeiten verlängern, Staus verursachen und damit die Standortattraktivität von St.Gallen aktiv mindern. Die Strassenkapazitäten sind im Minimum zu halten.

Antrag: Die kantonalen Vorgaben bei der Haltestellenausgestaltung sind zwingend zu beachten.

j. VBSG-Bus- und Tram-Depot

Eine massive Erhöhung des VBSG-Angebots (S. 141 Richtplantext) ist – wie bereits mehrfach ausgeführt – zu vermeiden. Dieser Abschnitt ist zudem nicht stufengerecht. Der strassengebundene öV ist auf die Schiene zu verlagern. Damit können die öffentlichen Mittel im öV wirksamer eingesetzt, Fahrzeiten beschleunigt und die Engpässe im Stadtgebiet wirksam verringert werden.

Antrag: Die Verlagerungsziele von strassengebundenen öV auf den schienengebundenen öV sind zu erklären. Der VBSG sollte keine Rolle als "heilige Kuh" beigemessen werden. Die Verkehrslösungen haben sich unabhängig von Anbietern zu entwickeln. Der Stadtrat sollte daher besser differenzieren, wo er Verkehrslösungen erarbeitet und wo er Eigenerinteressen bei den VBSG verfolgt. Letztere haben im Richtplan nichts verloren.

k. ÖPNV-Netz priorisieren

Die Festlegung solcher Grundsätze hat im Richtplan nichts verloren (S. 141 Richtplantext). Die Erwähnung des Trams ist in Bezug auf den Planungshorizont eines Richtplans nicht sachgerecht.

Antrag: Streichung des Abschnitts

I. Private Parkplätze

Auch in Bezug auf Private Parkplätze überbietet der Regulierungswunsch (S. 160 Richtplanteil). Die Einschränkung von Fahrtenzahlen bei publikumsintensiven Einrichtungen hat sich nicht bewährt, die Einkäuferinnen und Einkäufer weichen auf umliegende Gemeinden aus, die St.Galler Innenstadt darbt. Zudem lehnen wir die Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen mit einer verbundenen Pflicht zur Erstellung von Parkgaragen in Wohnüberbauungen ab. Hierzu fehlt eine gesetzliche Grundlage.

Antrag: Aufhebung der Pflichten gemäss Hinweisen.

m. Veloverkehr

Wir begrüßen es, dass auch dem Langsamverkehr eine angemessene Bedeutung zukommt (S. 165 Richtplanteil). Wir bedauern, dass der Einsatz von modernen Umsteigelösungen (bspw. V-Locker-Türme) nicht erwähnt wird. Dies ist im Abschnitt «Bike & Ride» vorzusehen. Diese sind in den Hubs sowie an zentralen Lagen (Innenstadt) vorzusehen. Das Konzept Mobilität 2040 von HEV, Gewerbe St.Gallen, Wirtschaft St.Gallen (WISG) und TCS (inkl. Hub-Strategie) macht hierzu Vorschläge.

Antrag: Moderne Umsteigeformen (bspw. V-Locker-Türme) berücksichtigen.

n. Verkehrsmanagement

Die Überlegungen zum Verkehrsmanagement sind überholt, wirken antiquiert und ideologisiert sowie von Verboten oder Vergrämung geprägt. Wir regen an, dass neue Formen des Verkehrsmanagements (Point-to-Point-Lösungen, Flex-Pricing, Flex-Services, First-/Last-Optimizations etc.) auch in St.Gallen Einzug halten.

Antrag: Das Verkehrsmanagement in der Stadt St.Gallen ist zu modernisieren. Statt Verboten und Vergrämen sollen Services mit schnellen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Zentrum der Überlegungen stehen.

Abschliessend danken wir nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme und ersuchen um Berücksichtigung unserer Anträge.

HEV Stadt St.Gallen



Christoph Solenthaler, Präsident



Remo Daguati, Geschäftsführer