



Grundlagen und Erläuterungen (Teil 1) Gesamtüberarbeitung Richtplan Teil Mobilität

Anpassungen Koordinationsblätter

- Teil Raumentwicklungsstrategie
- Teil Siedlung (ohne S11 Siedlungsgebiet, S12 Bauzonendimensionierung, S21 Arbeitszonenbewirtschaftung)
- Teil Mobilität

Stand: 7. Juni 2022



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Auftrag	5
1.2	Projektziele	6
1.3	Vorgehen / Prozess	6
2	Integration der Gesamtverkehrsstrategie in den kantonalen Richtplan	9
2.1	Stellenwert der Gesamtverkehrsstrategie	9
2.2	Einordnung der Gesamtverkehrsstrategie in die Planungsinstrumente	9
2.3	Umsetzung im kantonalen Richtplan	10
2.4	Neustrukturierung Kapitel «Mobilität»	11
3	Weiterer Anpassungsbedarf	13
3.1	Anpassungen im Kapitel Raumentwicklungsstrategie	13
	Verbindlichkeit des Raumkonzepts	13
	Neustrukturierung der KBI «R21 Regionen und funktionale Räume» und «R22 Agglomerationsprogramme»	13
	Ergänzung KBI «R31 Monitoring und Controlling»	14
3.2	Anpassungen Kapitel Siedlung	15
	Überarbeitung der KBI «S13 Siedlungsentwicklung nach innen» und «S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr»	15
4	Änderungen der Richtplaninhalte	17
4.1	Richtplankapitel Raumentwicklungsstrategie	17
	R11 Raumkonzept Kanton St.Gallen	17
	R21 Regionen und funktionale Räume	17
	R22 Agglomerationsprogramme	18
	R31 Monitoring und Controlling	18
4.2	Richtplankapitel Siedlung	19
	S13 Siedlungsentwicklung nach innen	19
	S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr	20
4.3	Richtplankapitel Mobilität	23
	M11 Gesamtverkehr	23
	M21 Strassen	23
	M31 Fuss- und Veloverkehr	23
	M41 Öffentlicher Verkehr	23
	M51 Güterverkehr	24
	M61 Luftfahrtanlagen	25





1 Ausgangslage

Der vorliegende Grundlagenbericht legt dar, auf welchen Grundlagen und Überlegungen bzw. Abwägungen die neuen Richtplaninhalte beruhen. Er ergänzt und kommentiert wo nötig den Richtplaninhalt.

Untenstehende Übersicht zeigt die beizubehaltenden, anzupassenden und gänzlich neuen Koordinationsblätter (KBI):

<i>Koordinationsblatt</i>	<i>Status</i>
R11 Raumkonzept Kanton St.Gallen	bisher, Anpassungen
R21 Regionen und funktionale Räume	bisher, Anpassungen
R22 Agglomerationsprogramme	neu
R31 Monitoring und Controlling	bisher, Anpassungen
S13 Siedlungsentwicklung nach innen	bisher, Anpassungen
S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr	bisher, Anpassungen
M11 Gesamtverkehr	total überarbeitet
M21 Strassen	total überarbeitet
M31 Fuss- und Veloverkehr	neu
M41 Öffentlicher Verkehr	total überarbeitet
M61 Luftfahrtanlagen	total überarbeitet

Die bestehenden KBI «VI35 Anschlussgleise» und «VI36 Standorte für den kombinierten Güterverkehr» sind inhaltlich überholt und basieren auf veralteten planerischen und gesetzlichen Grundlagen (vgl. auch weitergehende Ausführungen zum KBI «M51 Güterverkehr» im Kapitel «4.3 Richtplankapitel Mobilität»).

1.1 Auftrag

Im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans wurde zuerst das Raumkonzept Kanton St.Gallen und gestützt darauf der Teil Siedlung bearbeitet. Der Richtplan Teil Siedlung wurde von der Regierung am 17. Januar 2017 erlassen und vom Bundesrat am 1. November 2017 genehmigt. Im Rahmen der Genehmigung wurden seitens Bund verschiedene Aufträge zur Überarbeitung und Weiterentwicklung des Richtplankapitels Siedlung erteilt. Diese sind bei den jeweiligen KBI festgehalten.

Als nächster Schritt wurde von der Regierung die Überarbeitung des Teils Mobilität in Auftrag gegeben. Grundlagen dafür bilden insbesondere die Gesamtverkehrsstrategie (August 2017) sowie die Agglomerationsprogramme. Die Hauptaufgabe besteht in der besseren Koordination und Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr wie auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

In der Bearbeitung zeigte sich, dass dadurch auch Anpassungen und Präzisierungen an den bestehenden KBI in den Kapiteln «Raumentwicklungsstrategie» und «Siedlung» erforderlich sind. Ebenso ist die Eingliederung des Themas Agglomerationsprogramme im Richtplan zu prüfen.



1.2 Projektziele

Mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplans will sich der Kanton unter Einbezug der Gemeinden und der Regionen den Herausforderungen gemäss Raumkonzept und Gesamtverkehrsstrategie (GVS) stellen. Die Herausforderungen erfordern ein gemeinsam abgestimmtes Handeln aller drei Ebenen (Bund, Kanton und Gemeinden). Der Kanton erarbeitet deshalb die Richtplaninhalte im offenen Dialog mit den Gemeinden, Regionen und den Agglomerationen sowie mit weiteren relevanten Akteuren. Das Bundesgesetz über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) sowie die Raumplanungsverordnung (SR 700.1; abgekürzt RPV), der Leitfaden für die Richtplanung (inkl. Ergänzung) und die technischen Richtlinien Bauzonen (TRB) sowie die Sachpläne und Konzepte des Bundes und die St.Galler Baugesetzgebung bilden die rechtlichen Grundlagen und den allgemeinen Rahmen für die Überarbeitung des Richtplans.

Der Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Regierung in der Raumordnungspolitik. Primäres Ziel ist es, das Richtplankapitel Mobilität auf das Raumkonzept sowie auf die GVS abzustimmen, die Kapitel Raumentwicklungsstrategie und Siedlung aufgrund der neuen Erkenntnisse / Vorgaben zu aktualisieren, zu präzisieren sowie weiterzuentwickeln und die erkannten Herausforderungen und Trends von strategischer Bedeutung aufzunehmen.

Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sind folgende Aufgaben / Teilziele umzusetzen:

- Der Richtplan entspricht den Anforderungen des RPG sowie dem schweizerischen und kantonalen Raumkonzept.
- Der Richtplan ist mit den Sachplänen und Konzepten des Bundes abgestimmt.
- Die Abstimmung von Verkehrsanlagen und Verkehrsinfrastrukturen ist in den funktionalen Räumen grenzüberschreitend erfolgt.
- Die Agglomerationsprogramme sind im Richtplan verankert und Grundsätze für die Umsetzung sowie die Erarbeitung künftiger Programmgenerationen sind festgelegt.
- Der Richtplanteil Verkehr ist mit den Teilen Raumentwicklungsstrategie und Siedlung abgestimmt und konsolidiert.
- Für neue Aufgaben von strategischer Bedeutung sind zusätzliche KBI erarbeitet.

1.3 Vorgehen / Prozess

Wie schon im Teil Siedlung haben wichtige Akteure und Anspruchsgruppen wie die Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten (VSGP), Regionen / Agglomerationen sowie die betroffenen Stellen der Kantonsverwaltung am Prozess mitgewirkt. Die Projektabwicklung erfolgte im Rahmen einer vierstufigen Projektorganisation bestehend aus der Regierung als Auftraggeberin, einem Projektausschuss, der Projektleitung AREG-TBA-AÖV und einer breit abgestützten verwaltungsinternen Konzeptgruppe.

Die inhaltliche Bearbeitung der einzelnen KBI des Richtplans erfolgte durch die zuständigen Fachämter. Die Projektleitung stellte die inhaltliche Abstimmung und Koordination sicher und bezog die Konzeptgruppe in den Erarbeitungsprozess ein. Eine fachlich-politi-



sche Spiegelung erfolgte durch den Projektausschuss. Schliesslich entscheidet die Regierung bei politisch-strategischen Fragen zum Richtplan, erteilt die Freigabe für die Vernehmlassung und erlässt den Richtplan.

Zwischen Anfang Mai und Ende August 2021 erfolgt das öffentliche Mitwirkungsverfahren, die Vernehmlassung bei Gemeinden, Regionen sowie Nachbarkantonen und Nachbarländern. Parallel dazu erfolgt die Vorprüfung durch den Bund. Die öffentliche Vernehmlassung und Mitwirkung wird erstmals – im Sinn eines Pilotprojektes – als E-Mitwirkung digital durchgeführt.

Nach Abschluss der öffentlichen Mitwirkung und nach Vorliegen der Vorprüfung des Bundesamts für Raumentwicklung erfolgen die Behandlung der eingegangenen Wünsche und Anträge und die Überarbeitung des Richtplanentwurfs. Im zweiten Quartal 2022 soll der Richtplan der Regierung zum Erlass vorgelegt und anschliessend dem Bund zur Genehmigung eingereicht werden.



2 Integration der Gesamtverkehrsstrategie in den kantonalen Richtplan

2.1 Stellenwert der Gesamtverkehrsstrategie

Die Regierung strebt eine optimale Abstimmung zwischen der Entwicklung des öffentlichen und des privaten Verkehrs im Kanton St.Gallen an. Als Basis dafür dient die Gesamtverkehrsstrategie (GVS). Die GVS stellt den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung im kantonalen Verkehrssystem dar, setzt Ziele und definiert Stossrichtungen. Mit den strategischen Vorgaben der GVS können Massnahmen zur Umsetzung auf Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit geprüft sowie die nachhaltige Entwicklung künftiger Mobilität gesteuert werden.

Die Gesamtverkehrsstrategie setzt Rahmenbedingungen für das Verkehrssystem und stimmt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander ab. Durch strategische Festlegungen werden Massnahmen und Aktivitäten entsprechend ihrer Wichtigkeit bzw. Wirksamkeit priorisiert und der damit verbundene Einsatz von begrenzten Ressourcen optimiert. Sie ermöglicht auch die Koordination von Handlungen zwischen Fachbereichen und berücksichtigt die Wechselwirkungen im Bereich Siedlung und Verkehr. Damit werden schliesslich auch zentrale Handlungsfelder für die Umsetzung von Massnahmen im Agglomerationsprogramm (AP), öV-Programm (ÖVP) und Strassenbauprogramm (SBP) vorgezeichnet.

2.2 Einordnung der Gesamtverkehrsstrategie in die Planungsinstrumente

Die Regierung hat im Jahr 2017 erstmals eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) beschlossen. Für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Verkehrssystems stellt die GVS den übergeordneten konzeptionellen Rahmen dar. Sie definiert strategische Stossrichtungen und setzt Ziele. Die GVS legt einerseits die Basis für eine aktive Zukunftsgestaltung, andererseits zeigt sie den Umgang mit bestehenden Herausforderungen. Der Kantonsrat hat in der Septembersession 2018, im Zusammenhang mit dem Beschluss zur verkehrlichen Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019 bis 2023, die GVS zur Kenntnis genommen.

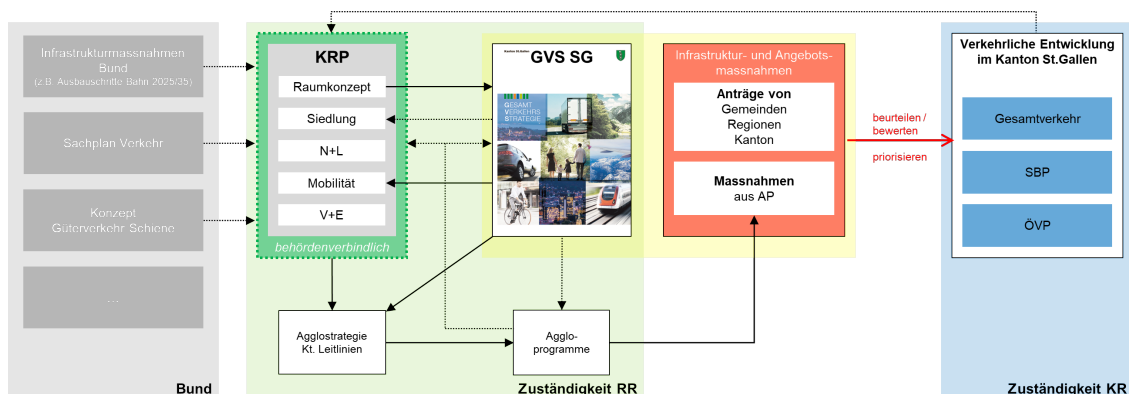


Abbildung 1: Systematik und Zusammenspiel der verschiedenen Instrumente und Programme

Die GVS ist ein Führungsinstrument der Regierung und bildet die verkehrsträgerübergreifende Klammer zwischen dem kantonalen Richtplan, den Agglomerationsprogrammen und dem Strassenbauprogramm (SBP) sowie dem öV-Programm (ÖVP).

Für die Überarbeitung des Richtplankapitels Mobilität dient die GVS als eine zentrale Grundlage. Verkehr ist nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld verbunden. Das zentrale Instrument für die Koordination von räumlichen Ansprüchen und Massnahmen ist der kantonale Richtplan. Es ist daher erforderlich, dass auch die Mobilitäts- und Verkehrsthemen – soweit sie von räumlicher Bedeutung sind – in den kantonalen Richtplan integriert und mit den anderen Sachbereichen abgestimmt werden.

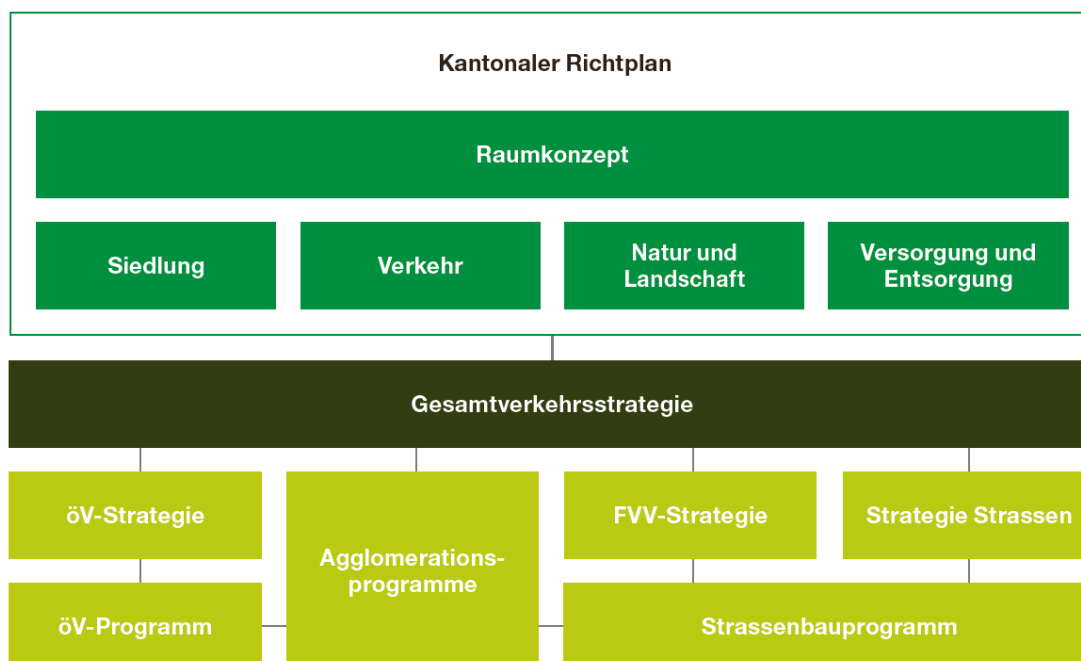


Abbildung 2: Einbettung GVS SG in die kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente

2.3 Umsetzung im kantonalen Richtplan

Räumlich orientiert sich die GVS an den Raum- und Zentrumstypen des Raumkonzepts des Kantons St.Gallen (R11). Die GVS ist damit im Grundsatz auf das Raumkonzept abgestimmt bzw. definiert seitens der «Mobilität» die Strategien und Anforderungen, die notwendig und zweckmässig sind, um das Raumkonzept positiv zu unterstützen bzw. die daraus resultierenden verkehrlichen Entwicklungen zu bewältigen. Sie bildet damit eine wesentliche Grundlage für die kantonale Richtplanung.

Um die zentralen Ziele, Grundsätze und strategischen Stossrichtungen, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung, auch für die vor- und nachgelagerten Planungsträger sowie in-nerkantonal verbindlich zu erklären, wird die GVS in ihren raumrelevanten Teilen in den kantonalen Richtplan integriert. Damit werden die zentralen Aussagen der GVS zum

Handlungs- und Beurteilungsmassstab für alle Planungsträger und Planungsebenen und damit für die Behörden verbindlich.

Behördenverbindlichkeit heisst dabei, dass sich die Behörden aller Stufen an die im kantonalen Richtplan gemachten Vorgaben halten müssen. Die Behörden prüfen die Vereinbarkeit von Planungen und raumwirksamen Einzelentscheiden mit dem kantonalen Richtplan. Der kantonale Richtplan zeigt dabei insbesondere auf, in welcher Weise die Behörden bei raumrelevanten Entscheiden von ihrem Ermessen Gebrauch machen sollen. Die Prüfung der Rechtmässigkeit bleibt vorbehalten. Der kantonale Richtplan ersetzt die GVS nicht. Diese bleibt weiterhin gültig und entfaltet auch in Zukunft die ihr zugedachte Wirkung als Grundlage und Leitlinie der Regierung für die kantonale Verwaltung.

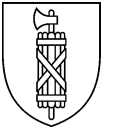
2.4 Neustrukturierung Kapitel «Mobilität»

Die GVS orientiert sich am «Dreieck der nachhaltigen Entwicklung» – Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt – welches zu den Grundsätzen jedes staatlichen Handelns zählt. Entsprechend den drei Nachhaltigkeitsaspekten werden in der GVS die Strategien «Solidarisch und Sicher», «Erreichbar», «Finanzierbar und Wirtschaftlich» sowie «Ökologisch» formuliert. Die verkehrsträger- bzw. verkehrsmittelspezifischen Aussagen werden im Lichte dieser Strategien abgehandelt. Die Umsetzung im kantonalen Richtplan erfolgt dagegen bezogen auf den Gesamtverkehr und die Verkehrsträger bzw. die Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 3).



Abbildung 3: Integration der richtplan- und raumrelevanten Inhalte der GVS in den Richtplan

Die raum- und richtplanrelevanten Ziele und Grundsätze sowie strategischen Stossrichtungen aus der GVS nach den Nachhaltigkeitsaspekten wurden den KBI «M11 Gesamtverkehr», «M21 Strassen», «M31 Fuss- und Veloverkehr» oder «M41 Öffentlicher Verkehr» zugewiesen. Damit die Verbindung zur GVS hergestellt werden kann, finden sich die zentralen Strategien «Erreichbar», «Solidarisch und Sicher», «Finanzierbar und Wirtschaftlich» sowie «Ökologisch» als Gliederungsebene bei den Beschlüssen in den jeweiligen KBI.



Ergänzt werden die KBI mit den Anforderungen an regionale Planungen gemäss den regionalen Teilstrategien aus der GVS und Beschlüssen (beispielsweise Agglomerationsprogramme, Strassenbauprogramm u.a.) zu konkreten Infrastrukturmassnahmen.



3 Weiterer Anpassungsbedarf

3.1 Anpassungen im Kapitel Raumentwicklungsstrategie

Verbindlichkeit des Raumkonzepts

Im Rahmen der Genehmigung der Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Siedlung, hat das Bundesamt für Raumentwicklung bezüglich des Raumkonzepts folgende Aufträge erteilt (vgl. Prüfbericht vom 18. Oktober 2017):

- Der Kanton stellt im Richtplantext verbindlich klar, dass es sich beim Raumkonzept um einen behördenverbindlichen Teil des kantonalen Richtplans handelt.
- Der Richtplan wird unter der Annahme, dass die räumliche Verteilung der Beschäftigtenentwicklung im gleichen Verhältnis wie die Verteilung des Bevölkerungswachstums stattfinden soll, genehmigt.

Der Kanton wird beauftragt, eine Aussage zur räumlichen Verteilung der Beschäftigtenentwicklung mit der nächsten Anpassung des Richtplans in das Kapitel Raumkonzept des Richtplans zu integrieren.

Neustrukturierung der KBI «R21 Regionen und funktionale Räume» und «R22 Agglomerationsprogramme»

Das KBI «R21 Regionen und funktionale Räume» wurde mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Siedlung, eingeführt (durch den Bundesrat am 1. November 2017 genehmigt). Nebst der zunehmenden Bedeutung der Planung in funktionalen Räumen war insbesondere der Umstand, dass die Regionalplanung im Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1; abgekürzt PBG) des Kantons nicht mehr explizit enthalten ist, Grund für die Erstellung des KBI. So wurde auch in der Botschaft zum PBG ausgeführt, dass die «Ausgestaltung der Regionalplanung» zweckmässigerweise im kantonalen Richtplan erfolgt.

Die Agglomerationsprogramme (AP) sind im Kanton St.Gallen – als zentrale Instrumente zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsinfrastruktur – etabliert. Den Agglomerationsprogrammen kommt im Rahmen der Planung in funktionalen Räumen eine massgebliche Rolle zu. Es ist daher zweckmässig, wenn den Agglomerationsprogrammen in einem separaten KBI (R22) mehr Platz und damit auch mehr Gewicht eingeräumt wird.

Gemäss Art. 2 PBG sind wesentliche Inhalte der AP in den Richtplan aufzunehmen. Art. 3 PBG legt fest, dass die Umsetzung von Massnahmen der AP behördenverbindlich zu regeln ist. Raumrelevante Massnahmen sowie die Infrastrukturmassnahmen werden im Richtplan beschlossen und festgesetzt. Diese müssen mit den kantonalen Strategien (z. B. GVS) und Programmen (Strassenbauprogramm, öV-Programm usw.) abgestimmt sein und dürfen diesen nicht widersprechen. Im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Verkehr, wurden daher auch die KBI zu den Agglomerationsprogrammen überarbeitet.

Bisher sind die Agglomerationsprogramme im Kapitel Verkehr eingegliedert. In den jeweiligen KBI zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen sind die Trägerschaften und das im Programm erarbeitete Zukunfts- oder Strukturbild beschrieben. Im Beschlussteil finden



sich teilweise Massnahmen aus dem Bereich Siedlung, Aufträge zur Berichterstattung gegenüber dem Kanton und Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms. Infrastrukturelle Massnahmen sind nicht im jeweiligen KBI der Agglomerationen aufgeführt, sondern im KBI zu den Strassenbauvorhaben sowie zum Langsamverkehr enthalten.

Die bisherige Eingliederung unter dem Kapitel Verkehr ist in Folge der Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme nicht mehr stimmig. Mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Mobilität erfolgt daher eine Neustrukturierung: Generelle Aussagen zur Erarbeitung und Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme werden in einem neuen KBI «R22 Agglomerationsprogramme» zusammengefasst und in das Kapitel Raumentwicklungsstrategie verschoben. Damit werden auch das Projekthandbuch über die Organisation und Prozesse im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen sowie die kantonalen Leitlinien und Minimalinhalte behördenverbindlich verankert. Die Beschlüsse zu den wichtigen richtplanrelevanten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen werden den jeweiligen Sachbereichen (KBI Siedlung, KBI Mobilität) zugewiesen. Die bisherigen KBI VI12 bis VI15 zu den einzelnen Agglomerationen entfallen. Damit wird auch auf die Darstellung der agglomerationspezifischen Zukunftsbilder verzichtet.

Nach Art. 3 Abs. 3 PBG kann der Kanton zudem ausserhalb der Agglomerationen Programme zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur fördern. Nach Art. 2 Abs. 1 PBG bezweckt der kantonale Richtplan neben der Wahrung kantonaler auch die Wahrung wesentlicher regionaler Interessen. Entsprechend können regionale Initiativen im urbanen wie im ländlichen Raum, soweit sie raumrelevant sind und wesentliche regionale oder kantonale Interessen berühren, keine anderweitigen ebenso gewichtigen Interessen entgegenstehen und die gesetzlichen Grundlagen eingehalten sind, in den Richtplan überführt werden. Das KBI «R21 Regionen und funktionale Räume» wird entsprechend ergänzt.

Ergänzung KBI «R31 Monitoring und Controlling»

Art. 9 der RVP verlangt, dass der Kanton das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mindestens alle vier Jahre über den Stand der Richtplanung, über deren Umsetzung und über wesentliche Änderungen der Grundlagen orientiert. Dazu sind ein Monitoring und Controlling notwendig.

Die Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Verkehr, befasst sich auch mit der Weiterentwicklung des KBI «R31 Monitoring und Controlling». Einerseits soll dabei das Monitoring um einen oder mehrere Indikatoren zum Bereich Verkehr erweitert werden. Andererseits geht es darum, die bestehenden Festlegungen im Richtplan zum Controlling zu schärfen, indem zu den namentlich erwähnten Indikatoren wo möglich die jeweils erwünschte Entwicklungsrichtung angegeben wird.



3.2 Anpassungen Kapitel Siedlung

Überarbeitung der KBI «S13 Siedlungsentwicklung nach innen» und «S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr»

Der Teil Siedlung wurde im ersten Paket der Gesamtüberarbeitung gestützt auf die RPG-Revision überarbeitet und neu konzipiert. Die Neukonzeption erfolgte insbesondere unter dem Aspekt der Siedlungsentwicklung. Mit der Erstellung der GVS und der Überarbeitung des Teils Verkehr drängen sich für den Teil Siedlung einige Änderungen auf.

Im Rahmen der Gesamtüberarbeitung, Teil Siedlung und Genehmigung des Richtplans hat das Bundesamt für Raumentwicklung bezüglich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr folgende Aufträge erteilt (vgl. Prüfbericht vom 18. Oktober 2017):

- Der Kanton überprüft aufgrund des Gesamtverkehrskonzepts die Anforderungen an die Erschliessung durch den öV bei Einzonungen hinsichtlich Strenge und prüft eine Differenzierung nach Raumtypen. Dabei sind die diesbezüglichen Anforderungen des Kantons Zürich in die Überlegungen miteinzubeziehen. Der Kanton ergänzt die Erschliessungsanforderungen mit der Berücksichtigung der Strassenkapazitäten.

Mit dem Richtplan sowie der GVS hat der Kanton St.Gallen die Grundsteine für eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gelegt. Diese erfordert eine erhöhte Abstimmung und Koordination zwischen Siedlung und Verkehr auf allen Planungsstufen. In einem Merkblatt – fokussiert auf die Themenbereiche Verkehr und Lärm – wurden für Gemeinden und Bauherrschaften:

- Informationen bereitgestellt, um die aktuelle und zukünftige Verkehrssituation einschätzen zu können;
- Anforderungen seitens des Kantons zur Beurteilung von Vorhaben in verkehrlicher Hinsicht dargelegt;
- Optimierungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Das Merkblatt ist im Rahmen eines kantonalen Abstimmungsprozesses unter Einbezug des Tiefbauamts (TBA), des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG), des Amtes für öffentlichen Verkehr (AÖV), des Amtes für Umwelt (AFU) sowie der Rechtsabteilung des Baudepartementes erarbeitet worden.





4 Änderungen der Richtplaninhalte

Die nachfolgenden Erörterungen zu den einzelnen KBI erfolgen in der Reihenfolge bzw. der Systematik des Richtplans.

4.1 Richtplankapitel Raumentwicklungsstrategie

R11 Raumkonzept Kanton St.Gallen

Behördenverbindlichkeit

Die Behördenverbindlichkeit ist in der Einleitung – Aufbau des Richtplans, Raumkonzept S. 2 ausgeführt. Das Raumkonzept wird zudem neu – wie alle anderen KBI des Richtplans – in einen Teil «Beschreibung» und einen Teil «Beschluss» gegliedert. Damit wird hervorgehoben, dass es sich beim Raumkonzept um einen behördenverbindlichen Teil des kantonalen Richtplans handelt.

Verteilung Beschäftigtenentwicklung

Das Verhältnis zwischen Bevölkerung und Beschäftigten soll insgesamt auf einem ausgewogenen Verhältnis gehalten bzw. zugunsten der Beschäftigten verstärkt werden. Da für die Entwicklung der Beschäftigtenzahl keine Szenarien existieren, hat die Regierung als Ziel das Verhältnis von Bevölkerungszahl zu Beschäftigtenzahl auf den Wert 2 zu 1.2 festgelegt: Pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner sollen künftig 600 Personen im Kanton arbeiten. Dies bedeutet eine leichte Erhöhung des Verhältnisses im Vergleich zum Zustand im Jahr 2013.

Gemäss Leitsatz 2 des Raumkonzepts Kanton St.Gallen ist die Entwicklung von Wohnen und Arbeiten vorab auf Zentren, urbane Verdichtungsräume und gut mit dem öffentlichen Verkehr (öV) erschlossene Dörfer zu lenken. Im KBI «S22 Strategische Arbeitsplatzstandorte» wird zudem festgehalten, dass Strategische Arbeitsplatzstandorte vorzugsweise in urbanen Verdichtungsräumen des kantonalen Raumkonzepts anzuordnen sind. Strategische Arbeitsplatzstandorte sind auch in der Landschaft mit kompakten Siedlungen möglich.

Es ist zweckmässig, auch das zusätzliche Beschäftigtenwachstum anteilmässig nach den Raumtypen zu verteilen (65 Prozent im urbanen Verdichtungsraum, 33 Prozent in der Landschaft mit kompakten Siedlungen und 2 Prozent in der Kultur- und Agrarlandschaft). Das Raumkonzept wurde entsprechend ergänzt.

R21 Regionen und funktionale Räume

Planungen in funktionalen Räumen

Da die Herausforderungen und Verflechtungen je nach Problemstellung unterschiedlich sein können, bedarf es einer hinreichenden Flexibilität und Variabilität bezüglich der Handlungsperimeter und der Beteiligten («flexible Geometrien»). Ziel ist es, die Disparitäten zwischen Stadt und Land abzubauen und allen Räumen eine adäquate Entwicklung zu ermöglichen, auch ausserhalb der Agglomerationsräume. Gestützt auf Art. 2 Abs. 1 PBG können die Regionen zu allen raumrelevanten Themen Planungen, Konzepte, Programme und dgl. erarbeiten und zur Aufnahme im kantonalen Richtplan beantragen. Damit wird der Rahmen ausdrücklich über die Agglomerationsprogramme und Programme



zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastrukturen hinaus (Art. 3 Abs. 3 PBG) erweitert.

Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationen werden nach wie vor als massgebliche funktionale Räume erwähnt. Inhaltliche Festlegungen werden neu im KBI «R22 Agglomerationsprogramme» aufgeführt und geregelt.

R22 Agglomerationsprogramme

Neugliederung im Richtplan

Die bisherigen KBI VI12 bis VI15 zu den einzelnen Agglomerationen werden in einem KBI «R22 Agglomerationsprogramme» zusammengefasst. Die beschreibenden Zukunftsbilder der Agglomerationen werden nicht mehr aufgeführt, weil diese strukturell und terminologisch nicht untereinander abgestimmt sind und die darin enthaltenen Ziele und Massnahmen nicht vollumfänglich mit den kantonalen Interessen abgestimmt sind.

Koordination und Zusammenarbeit

Aufgrund der Erfahrungen aus den ersten drei Agglomerationsprogrammen hat sich gezeigt, dass zum einen die kantonsinterne Koordination und Zusammenarbeit zu klären ist sowie die organisatorischen Schnittstellen zwischen dem Kanton und den Agglomerationen zu definieren sind. Im Richtplan wird deshalb festgelegt, dass der Kanton ein Prozesshandbuch erstellt, um innerhalb der Verwaltung die Voraussetzung für reibungslose und effiziente Abläufe bei der Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme zu schaffen. Zum anderen sind seitens des Kantons vor Inangriffnahme einer neuen Generation kantonale Leitlinien für die Erarbeitung aufzustellen, in denen die finanziellen und personellen Rahmenbedingungen des Kantons und der aus kantonalen Sicht erforderliche Handlungsbedarf in den Agglomerationen festgehalten werden.

Im Sinne der Abstimmung unter den einzelnen Agglomerationsprogrammen wird deren Mindestinhalt definiert und der Ablauf und die Verantwortlichkeiten für die Überprüfung und Weiterentwicklung sowie die Umsetzung der Agglomerationsprogramme werden festgelegt.

R31 Monitoring und Controlling

Ergänzungen des Indikatorensets

Im Bereich Verkehr ist es wesentlich schwieriger als im Bereich Siedlung, geeignete Daten und Indikatoren für ein Monitoring und Controlling zu beschaffen beziehungsweise zu erstellen. Eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist vor allem im Raumtyp der Urbanen Verdichtungsräume möglich, da dort der öffentliche Verkehr meist vergleichsweise gut ausgebaut ist. Hier sind auch «die Wege kurz», das heisst, die Einwohnerinnen und Einwohner können vermehrt zu Fuss gehen oder Wege mit dem Velo zurücklegen. Wenn also gemäss den Vorgaben des Raumkonzepts Kanton St.Gallen künftig ein grösserer Teil des Bevölkerungszuwachses in den Urbanen Verdichtungsräumen stattfinden wird, kann das auch eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr bedeuten und möglicherweise den Anteil der umweltfreundlicheren Verkehrsmittel am Modalsplit erhöhen. Es bietet sich daher an, zum einen den Indikator «Modalsplit» und zum anderen den Indikator «Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen» in das Monitoring und Controlling



aufzunehmen. Beide Indikatoren können jährlich auf einfache Weise berechnet werden. Der Indikator «Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen» bietet, abgesehen von den Aussagen zum Thema Verkehr, auch im Bereich Siedlung wertvolle Informationen.

Neu aufgenommen wird auch der Indikator «Erschliessungsgüte öV», welcher Auskunft über den Erschliessungsgrad des Baugebietes geben soll. Zudem wird im Bereich Siedlung der bereits im Richtplan enthaltene Indikator «Bevölkerungsentwicklung» nach Raumtyp und nach Lage aufgeschlüsselt und ein neuer Indikator «Siedlungsgebietsfläche» wird eingeführt.

Zielrichtung der Entwicklung

Bislang waren im KBI «R31 Monitoring und Controlling» die Indikatoren namentlich erwähnt. Damit ist zwar garantiert, dass diese Messwerte bei der Beurteilung und Weiterentwicklung des Richtplans beachtet werden. Allerdings besteht eine gewisse Gefahr der Beliebigkeit, wenn die Indikatoren nur genannt werden. Im Sinn einer Schärfung des Monitorings und Controllings im Richtplan werden zu den bestehenden und neu hinzugefügten Indikatoren die erwünschten Entwicklungsrichtungen der einzelnen Indikatoren erwähnt. Das bietet den Adressaten des Richtplans Orientierung und ermöglicht es dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, bei Entwicklungen in die falsche Richtung mit geeigneten Massnahmen zu reagieren.

Indikatoren in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Versorgung und Entsorgung

Mit der anstehenden Überarbeitung der Richtplankapitel Natur und Landschaft sowie Versorgung und Entsorgung ist zu prüfen, ob das Monitoring und Controlling mit geeigneten Indikatoren zu ergänzen ist.

4.2 Richtplankapitel Siedlung

S13 Siedlungsentwicklung nach innen

Herausforderung der Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur

Das Kernanliegen der Raumplanung ist, die Siedlungsentwicklung konsequent nach innen zu richten. Der zusätzliche Verkehr soll dabei möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden. Dazu müssen genügend Kapazitäten auf der Strasse oder der Schiene zur Verfügung stehen. Wo dies nicht möglich ist, sind bezüglich der Innenentwicklung und der Verkehrsqualität der Strasse Prioritäten zu setzen und/oder flankierende Massnahmen in Betracht zu ziehen (z. B. weniger Nutzung, Priorisierung öV, FVV, Mobilitätskonzepte, PP-Vorgaben etc.).

Die Beschreibung wurde entsprechend ergänzt. Der Beschluss wird neu im Nachweis der Siedlungsentwicklung nach innen eine stärkere Auseinandersetzung mit der Erschliessungssituation bei Potenzialgebieten einfordern.



Spezifische Anforderungen

Einhergehend mit der Neugliederung des Themas Agglomerationsprogramme im kantonalen Richtplan werden die in den einzelnen Programmen festgelegten Massnahmen im Bereich Innenentwicklung neu im KBI «S13 Siedlungsentwicklung nach innen» unter den spezifischen Anforderungen aufgeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass auch nichtinfrastrukturelle Massnahmen – die in direktem Zusammenhang mit Infrastrukturmassnahmen stehen oder für die Erreichung der angestrebten Wirkung des Agglomerationsprogramms von zentraler Bedeutung sind – behördenverbindlich in den kantonalen Richtplan überführt werden. Die in der vorliegenden Version festgelegten Inhalte entsprechen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme.

S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Überprüfung der Erschliessungsanforderungen bei Neueinzonungen

Der Kanton wurde vom Bund angehalten, die Anforderungen an die öV-Erschliessungsgüte bei Neueinzonungen gestützt auf das Gesamtverkehrskonzept bezüglich Strenge und räumlicher Differenzierung zu überprüfen. Eine wesentliche Zielsetzung der GVS ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öV und den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen.

Im Sinne einer gesamtkantonalen Vorgabe wurden die Anforderungen sowohl für Einzonungen von Wohn- und Mischzonen als auch von Arbeitszonen geprüft.

Geprüfte Varianten für Wohn- und Mischnutzungen

Nebst der heute bestehenden Regelung (Variante 0) wurden unterschiedliche Varianten geprüft. Untersucht wurden:

- eine differenzierte Anforderung nach Raumtyp (Variante 1): urbane Verdichtungsräume: öV-Güteklasse C / Landschaft mit kompakten Siedlungen sowie Agrar- und Kulturlandschaft: öV-Güteklasse D, 1/2-Takt zu Hauptverkehrszeiten (HVZ).
- eine differenzierte Anforderung nach Raumtyp in Kombination mit Nutzungsart sowie Nutzungsdichte (Variante 2).

In nachfolgender Tabelle sind die einzelnen Varianten hinsichtlich ihrer Vorteile / Chancen und Nachteile / Risiken bewertet.

	Variante 0	Variante 1	Variante 2
Vorteile / Chancen	<ul style="list-style-type: none"> > einfach, in sich verständlich, konsistent > Wirtschaftlichkeit eher gegeben, v.a. in weniger dichten Räumen > Lenkungswirkung für Siedlungsentwicklung nach innen 	<ul style="list-style-type: none"> > Immer noch relativ einfach > Ausnutzen der unterschiedlichen Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten der verschiedenen Raumtypen > (stärkere) Lenkungswirkung für Siedlungsentwicklung nach innen 	<ul style="list-style-type: none"> > ermöglicht zusätzliche räumliche Differenzierung innerhalb der gleichen Raumtypen zwischen verschiedenen Nutzungen und verschiedenen Siedlungsdichten > ermöglicht im Einzelfall angepasste Lösungen zur Ausnutzung spezifischer Potenziale



	Variante 0	Variante 1	Variante 2
Nachteile / Risiken	<ul style="list-style-type: none">> Wirtschaftlichkeit in ländlichen Räumen schwer zu erreichen> bereits schwierig für Randlagen und Gemeinden in Landschaften mit kompakten Siedlungen und in Kultur- und Agrarlandschaften	<ul style="list-style-type: none">> zwar unterschiedlich nach Raumtypen, aber ohne Rücksicht auf Unterschiede innerhalb der Raumtypen> kann in urbanen Räumen zur hohen Hürde werden	<ul style="list-style-type: none">> Umsetzung schwieriger als V0, V1> allgemein anwendbares Rezept als Regel kaum möglich> viele Ausnahmefälle absehbar

Aus fachlicher Sicht wird Variante 1 als beste gesehen. Die zusätzliche Differenzierung in Variante 2 böte interessante zusätzliche Möglichkeiten. Ob der Zusatzvorteil gegenüber der Variante 1 allerdings die Erwartungen erfüllen und den Nachteil der Kompliziertheit überwiegen würde, wird skeptisch beurteilt.

Begründung für gewählte Variante

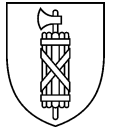
Mit der Variante 1 wird vermieden, alles über einen Leisten zu schlagen. Variante 1 knüpft am kantonalen Raumkonzept mit den unterschiedlichen Raumtypen an. Mit den verschiedenen Raumtypen sind unterschiedliche Entwicklungsperspektiven und Entwicklungschancen verbunden. Ziel der kantonalen Richtplanung ist nicht die Bevorzugung von einzelnen Gemeinden, sondern die Ermöglichung von gleichwertigen – aber nicht gleichartigen – Entwicklungen aus übergeordneter Sicht: Dort wo höhere Dichten und auch quantitativ ein stärkeres Wachstum möglich sind, sollen auch die öV-Erschliessungsanforderungen entsprechend höher sein. Hohe Dichten generieren ein grosses Fahrgastaufkommen, wodurch sich die Wirtschaftlichkeit des öV erhöht. Die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt VöV) besagt, je höher die Wirtschaftlichkeit und die Nachfrage einer öV-Linie sind, desto mehr Angebot kann bestellt werden. In den urbanen Verdichtungsräumen ist das Erreichen der öV-Güteklasse C daher deutlich einfacher möglich als in anderen Raumtypen. Variante 1 erlaubt unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Potenziale eine zielgerichtete und sachgerechte Differenzierung.

Eine Auswertung des heute im Richtplan festgelegten Siedlungsgebiets in den Gemeinden im urbanen Verdichtungsraum zeigt zudem, dass mit einer verschärften Regelung von den insgesamt 4'460 Hektaren rund 34 Hektaren (0.7 Prozent) den Erschliessungsanforderungen nicht mehr genügen würden (gegenüber 11 Hektaren nach heutiger Regelung). In den Gemeinden in den Landschaften mit kompakten Siedlungen sowie den Kultur- und Agrarlandschaften ergeben sich gegenüber heute keine Veränderungen.

Erschliessungsanforderungen bei Arbeitsnutzungen

Der rechtskräftige Richtplan regelt, dass bei Neueinzonungen für Arbeitsplatzstandorte eine angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr erforderlich ist. Strategische Arbeitsplatzstandorte müssen mindestens mit der öV-Güteklasse D und bei einer Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten erschlossen sein.

Im Rahmen der Gesamtüberarbeitung wurde auch diese Regelung überprüft. Mit der Anpassung im Koordinationsblatt S21 Arbeitszonenbewirtschaftung erfolgt eine Trennung von kantonalen Standorten (Strategische Arbeitsplatzgebiete von kantonalen Bedeutung), regional koordinierten Standorten (Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten) und Arbeitsplatzgebieten von kommunaler Bedeutung. Grössere zusammenhängende Arbeitsplatzgebiete



sollen künftig in kantonalen oder regionalen Standorten geschaffen werden. Diese Gebiete sollen – sofern es sich um Neueinzonungen handelt – über eine der geplanten Nutzungsart bzw. Arbeitsplatzintensität angemessene Erschliessung verfügen.

Neu werden für Strategische Arbeitsplatzgebiete von kantonalen Bedeutung und regional koordinierten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten entsprechende Anforderungen an die öV-Erschliessung aufgrund der angestrebten Nutzungsart des Arbeitsgebiets im Richtplan festgehalten: Je höher die Arbeitsplatzintensität, desto höher die Erschliessungsanforderungen an den öV. Als Grundsatz gilt: Dienstleistung mindestens öV-Güteklasse C oder bei einer Buserschliessung mit einem Viertelstundentakt zu Hauptverkehrszeiten, Mischnutzungen mindestens öV-Güteklasse D und bei einer Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten, Produktion minimale öV-Grunderschliessung und mindestens Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten.

Mit Blick auf spezifische Einzelfälle (z. B. Schichtbetrieb) sollen Abweichungen vom Grundsatz möglich sein. Bei der Festlegung der minimal erforderlichen Grunderschliessung ist jedoch die Gesamtverkehrssituation zu berücksichtigen.

Die Entwicklung von strategischen Arbeitsplatzstandorten kann etappenweise erfolgen. Entsprechend kann – wie bisher im Richtplan geregelt – die Erschliessung der strategischen Arbeitsplatzstandorte unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrssituation und der Arbeitsplatzdichte etappenweise erfolgen.

Bei Neueinzonungen von Arbeitsplatzgebieten von kommunaler Bedeutung handelt es sich in der Regel um Erweiterungen von bestehenden Betrieben oder flächenmässig eher untergeordnete Neueinzonungen für lokal ausgerichtetes Gewerbe bzw. lokal verankerte Betriebe. Wie bisher im Richtplan geregelt, sollen diese Gebiete über eine angemessene Erschliessung verfügen.

Spezifische Anforderungen

Einhergehend mit der Neugliederung des Themas Agglomerationsprogramme im kantonalen Richtplan werden die in den einzelnen Programmen festgelegten Massnahmen zur besseren Abstimmung der Siedlung- und Verkehrsentwicklung im KBI «S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr» unter den spezifischen Anforderungen aufgeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass auch nichtinfrastrukturelle Massnahmen – die in direktem Zusammenhang mit Infrastrukturmassnahmen stehen oder für die Erreichung der angestrebten Wirkung des Agglomerationsprogramms von zentraler Bedeutung sind – behördenverbindlich in den kantonalen Richtplan überführt werden.

Die in der vorliegenden Version festgelegten Inhalte entsprechen – analog wie beim Koordinationsblatt «S13 Siedlungsentwicklung nach innen» – der 4. Generation der Agglomerationsprogramme.



4.3 Richtplankapitel Mobilität

M11 Gesamtverkehr

Das bisherige KBI zum Gesamtverkehr wurde basierend auf der GVS grundlegend überarbeitet (vgl. auch obenstehende Ausführungen). Die grundlegenden Überlegungen, Ziele und Stossrichtungen werden in der GVS hergeleitet.

M21 Strassen

Die bisher im KBI Strassen inkl. Langsamverkehr enthaltenen Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen werden neu in einem eigenen KBI behandelt. Die Teilstrategien Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen werden neu in der Beschreibung als wesentliche Grundlagen zur Projektentwicklung für Themen mit dringlichem Handlungsbedarf eingeführt.

Wie bisher sind die Strassenbauvorhaben mit Koordinationsbedarf als Beschlüsse aufgeführt, unterschieden nach ihrem Koordinationsstand. Ebenso sind die infrastrukturellen Massnahmen aus den Agglomerationen im Beschlussteil integriert (Stand 4. Generation). Die grundlegenden Überlegungen, Ziele und Stossrichtungen werden in der GVS hergeleitet.

M31 Fuss- und Veloverkehr

Der Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs als wichtige Säule des Gesamtverkehrs entsprechend, wird neu ein separates KBI «M31 Fuss- und Veloverkehr» im Richtplan eingefügt. Wie im KBI «M21 Strassen» werden auch hier in der Beschreibung die Teilstrategien Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr als wichtige Grundlagen aufgeführt.

Im Beschlussteil werden die raum- und richtplanrelevanten Ziele und Grundsätze sowie die strategischen Stossrichtungen aus der GVS in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr festgelegt. Zudem sind die infrastrukturellen Massnahmen mit Koordinationsbedarf und insbesondere die Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm (Stand 4. Generation) im KBI enthalten.

Die grundlegenden Überlegungen, Ziele und Stossrichtungen werden in der GVS hergeleitet.

M41 Öffentlicher Verkehr

Mit der Gesamtüberarbeitung werden die KBI zum Fernverkehr und Regionalverkehr zusammengeführt. Das Raumkonzept sowie die GVS weisen dem öV eine wichtige Rolle bei der Übernahme des zukünftigen Mehrverkehrs zu. Im Weiteren konnten durch die vorliegende Teilstrategie öV – die eine neue wichtige Grundlage im öV ist – die Ziele und Grundsätze sowie strategischen Stossrichtungen aus der GVS im Bereich öV konkretisiert werden.

Im überarbeiteten KBI wurde auch berücksichtigt, dass die Planungsverantwortlichkeit für die Bahninfrastruktur und dessen Finanzierung neu vollumfänglich beim Bund liegt. Der



Kanton ist für die Weiterentwicklung des Bahnangebots nur Antragsteller im Rahmen der Ausbauschritte des Bundes.

Nebst der Aufnahme der Ziele und Grundsätze aus der GVS sind folgende Inhalte im KBI aktualisiert oder neu aufgeführt:

- Gewisse Planungsgrundsätze der kantonalen Angebotsstandards sind in die Ziele und Grundsätze eingeflossen. Neu ist im Richtplan festgesetzt, dass der Kanton zusammenhängende Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnern und Arbeitsplätzen mit dem öV erschliesst, sofern die gesetzlichen Anforderungen zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage erfüllt sind.
- Die Weiterentwicklung beim Bahnangebot ist mit den aktuellen Planungen AS¹2025 und AS2035 abgestimmt und beinhaltet kantonale Zielsetzungen.
- Im Abschnitt Ausbauvorhaben Bahn sind die Infrastrukturmassnahmen gemäss AS2025 und AS2035 festgesetzt. Zur Sicherung der langfristigen Weiterentwicklung des Bahnangebots sind unter Ausbauvorhaben Bahn oder unter langfristige Ausbauoptionen Bahn Infrastrukturmassnahmen aufgeführt, welche kantonale Zielsetzungen darstellen.
- Beim 3. Gleis Gossau-St.Gallen und bei der Doppelspur Schmerikon-Rapperswil wurde mittels Studien die räumliche Abstimmung vorgenommen. Aus diesem Grund werden die beiden Ausbauvorhaben neu festgesetzt.
- Der strassengebundene öV benötigt gewisse Flächen für den Betrieb. Er muss verlustzeitfrei zirkulieren können, um ein Anreiz für den Umstieg auf den öV zu sein (gemäss Zielsetzung der GVS). Mit den Richtplaneinträgen wird das übergeordnete Interesse für den strassengebundenen öV festgelegt. Auf dieser Basis sollen Flächen für Haltestellen und Betriebspunkte an den Linienenden gesichert werden. Zudem werden Achsen und Räume definiert, in denen die Bus-Eigentrossierung (baulich, betrieblich, organisatorisch) weiter zu forcieren ist.
- Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen (Stand 4. Generation) wurden aufgenommen.

Mit der Gesamtüberarbeitung wurden Einträge zum öV-Angebot und zu dessen Infrastruktur aus dem Richtplan entfernt, sofern sie keine kantonale Zielsetzung mehr darstellten oder bereits realisiert wurden.

M51 Güterverkehr

Im Rahmen der GVS wurde der Themenbereich «Güterverkehr und Logistik» behandelt. Es wurde festgehalten, dass eine funktionierende und effiziente Versorgung mit Gütern ein zentraler Standortfaktor für die Wirtschaft, die Verwaltung und die privaten Haushalte ist. Im Interesse der Standortqualität ist die Wohnbevölkerung gleichzeitig vor übermässigen Immissionen durch den Güterverkehr zu schützen.

Die GVS legt fest, dass der Kanton eine separate Teilstrategie bzw. ein Konzept Güterverkehr inkl. detaillierter Analyse, Ziele, Strategien und Massnahmen erarbeitet. Dabei

¹ AS = Ausbauschritt



sind die Regionen, die Transporteure und die verladende Wirtschaft auf geeignete Weise in die Erarbeitung einzubeziehen.

Gestützt auf die GVS wurde zwischen März 2018 und März 2019 ein erster Teil einer Güterverkehrsstrategie erarbeitet. Diese umfasste die Analyse des Ist-Zustandes und der Entwicklungen, die Ableitung des Handlungsbedarfs und die Herleitung von Zielen und Stossrichtungen. Die Arbeiten wurden von kantonalen Fachstellen begleitet und im Rahmen eines «Sounding Boards» im Dezember 2018 mit weiteren Akteuren abgestimmt. In der Vorbereitung der nächsten Bearbeitungsphase zeigte sich, dass Ziele und Inhalte eines Konzepts zum Güterverkehr und die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung geklärt werden müssen.

Aktuell sind im Richtplan zwei KBI zum Thema Güterverkehr enthalten:

- VI 35 Anschlussgleise;
- VI 36 Standorte für den kombinierten Verkehr.

Die bestehenden KBI sind inhaltlich überholt und basieren auf veralteten planerischen und gesetzlichen Grundlagen. Die Richtplanblätter werden deshalb aus dem Richtplan entfernt. Richtplanerische Festlegungen zu Anschlussgleisen und Standorten des kombinierten Verkehrs sowie zu weiteren relevanten Themen (z. B. Cargo Sous Terrain, Logistikstandorte, City Logistik) sollen nach Abschluss der Erarbeitung eines Konzepts Güterverkehr im Rahmen einer jährlichen Richtplan-Anpassung wieder in den Richtplan aufgenommen werden.

M61 Luftfahrplananlagen

Auftrag

Im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des Teils Verkehr des kantonalen Richtplans ist das KBI Luftfahrplananlagen vom März 2013 zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Den Rahmen dafür bildet der Teil Infrastruktur Luftfahrt des Sachplans Verkehr des Bundes (SIL), die Integration der kantonalen GVS in den Richtplan und entsprechend die Anpassung der Struktur an die übrigen KBI.

Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur der Luftfahrt

Der Bund entwickelt den SIL laufend weiter. Seit der letzten Änderung (Richtplan-Anpassung 12) des KBI Luftfahrplananlagen ergaben sich im SIL bei Anlagen im bzw. mit Bezug zum Kanton St.Gallen folgende Änderungen:

- Flughafen Zürich: angepasstes Objektblatt vom Bund am 11. August 2021 beschlossen;
- Regionalflygplatz mit Linienverkehr St.Gallen-Altenrhein: Objektblatt fortgeschrieben und vom Bund am 3. Februar 2016 beschlossen;
- Flugfeld Schänis: neues Objektblatt vom Bund am 20. November 2013 beschlossen;
- Flugfeld Sitterdorf TG: angepasstes Objektblatt vom Bund am 3. Februar 2016 beschlossen;
- Flugfeld Wangen-Lachen SZ: neues Objektblatt vom Bund am 3. Februar 2016 beschlossen;



- Wasserflugplatz Lachen SZ: neues Objektblatt vom Bund am 14. November 2018 beschlossen;
- Heliport Balzers FL: neues Objektblatt vom Bund am 2. September 2020 beschlossen.

Der Bund sieht vor, den Sachplanprozess für den Flugplatz Bad Ragaz in naher Zukunft zu starten. Als letztes wird der Heliport Gossau (REGA-Basis) folgen.

Sofern betroffen, wurde der Kanton St.Gallen auch zur Mitwirkung bei der Sachplanung für die Luftfahrtanlagen in seiner näheren Umgebung beigezogen. Die für den Kanton St.Gallen relevanten Ergebnisse aus der Sachplanung werden im Rahmen einer Anpassung in den Richtplan aufgenommen. Die Anlagen ausserhalb des Kantons werden in der «Übersichtskarte Luftfahrtanlagen» des KBl mit aufgeführt.

Richtplaninhalt

Während im Zusammenhang mit dem Landesflughafen Zürich-Kloten die rasche Erreichbarkeit im Vordergrund steht, ist der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ein wichtiger Faktor im Standortwettbewerb von Wirtschaft und Tourismus. Zu dieser Anlage besteht ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich, der unter anderem Lärmfragen regelt.

Zielsetzung der St.Galler Regierung ist seit langem eine massvolle Weiterentwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein unter Berücksichtigung der legitimen Schutzinteressen der Bevölkerung. Eine dafür notwendige Anpassung von Staatsvertrag und Verwaltungsvereinbarung kam jedoch nie zustande. Damit waren die Entwicklungsmöglichkeiten für den Flugplatz blockiert. Um aus dieser etwas festgefahrenen Situation herauszukommen, wurde eine Analyse der mit dem Flugplatz verbundenen Interessen vorgenommen. Darauf aufbauend konnte unter der Leitung des BAZL ein Vorschlag mit Eckwerten für die Zukunft des Flugplatzes erarbeitet werden. Ziel ist ein Verzicht auf eine Konzessionierung und trotzdem eine gewisse Entwicklung des Flugplatzes unter Wahrung der Interessen von Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt. Diese neue Sachlage um den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein wurde bei der Anpassung des KBl berücksichtigt.