

Kanton St. Gallen Richtplan Anpassungen 2004

Vorbemerkungen

Der Verkehrsclub der Schweiz, Sektion St. Gallen Appenzell konzentriert sich bei seiner Eingabe gemäss seinen Statuten auf die Belange des Verkehrs. Im vorliegenden Nachtrag betrifft dies insbesondere den Bereich Einkaufs- und Freizeitzentren.

Eine notwendige Nachführung des Kapitels Öffentlicher Verkehr fehlt. Im Kapitel Öffentlicher Verkehr stehen nach Verabschiedung des Strategiepapiers durch den Kantonsrat neue Grundlagen zur Verfügung. Der derzeitige Inhalt im Richtplan ist gerade im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs noch stark mangelhaft (Vergl. unsere Stellungnahme zum Richtplanentwurf 2002).

Der VCS empfindet die nun eingeleitete Revision im Bereich der Einkaufs- und Freizeitzentren als falsch und beantragt aus grundsätzlichen Überlegungen einen Verzicht auf die vorgesehenen Änderungen. Im Sinne von Eventualanträgen wird aber trotzdem auf die einzelnen Änderungsvorschläge eingegangen.

Stellungnahme zu den Einkaufs- und Freizeitnutzungen

Die wesentliche Änderung des Kapitels Einkaufs- und Freizeitverkehr kurz nach Genehmigung des Richtplanes ist falsch. Die Spielregeln sollten aus Gründen der Rechtssicherheit nicht dauernd umgeschrieben werden. Der Richtplan ist ein strategisches Führungsinstrument, welches auch eine gewisse Zeit braucht, seine Wirkung zu entfalten. In diesem Sinn sieht der VCS derzeit grundsätzlich keinen Bedarf, dieses Kapitel anzupassen.

Die bestehenden Regelungen des Richtplanes wurden auch vom Bundesrat als vorbildlich dargestellt.¹ Offenbar bestehen gewisse Zähne, welche bei einer konsequenten Anwendung tatsächlich zu einer Praxisänderung führen könnten. Es ist deshalb bezeichnend, dass ausgerechnet dieses Kapitel mit den Übergangsbestimmungen faktisch während den nächsten sechs Jahren ausser Kraft gesetzt und auch aufgeweicht werden soll.

Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Behandlung des Überbauungsplanes Stadion St. Gallen lässt am Willen des Kantons St. Gallens zur Umsetzung eigener Planungen zweifeln. Gerade die dabei ausgesprochene Drohung der Behörden, den Richtplan in diesem Punkt ausser Kraft zu setzen, war bezeichnend. Es kommt der Eindruck von Willkür auf, welche staatspolitisch in hohem Mass bedenklich ist.

Anträge:

Auf die Nachführung des Richtplanes im Punkt IV 23 ist aus Gründen der Rechtssicherheit, einer konsistenten Planung und Willkürverbot

¹ Vergl. Beantwortung der Interpelation zum

grundsätzlich zu verzichten. Die kantonalen Behörden werden eingeladen, ihre eigenen Planungen umzusetzen.

Geltungsbereich von Art. 69 bis BauG

Grundsätzlich kann den differenzierten Grössen für die Anwendbarkeit des Richtplanes zugestimmt werden. Es ist richtig, dass die Realisierung eines Ladens in einer grösseren Stadt andere Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen hat, als in einem ländlichen Gebiet. Ausserdem erscheint es sachgerecht, dass nicht jeder grössere Quartierladen ein aufwändiges Planverfahren auslösen muss.

Gleichwohl ist festzustellen, dass die Vergrösserung der Flächenangaben im Richtplan insbesondere bei der Beurteilung der Verkehrserschliessung erhebliche Nachteile aufweisen kann. Auch ein Vorhaben in einer Grösse von unter 5'000 m² Verkaufsfläche und weniger als 300 Parkplätzen kann mehrere tausend Autofahrten auslösen und sollte insbesondere hinsichtlich der Verkehrserschliessung nach Art. 69 bis BauG. beurteilt werden.

Ebenso kritisch zu beurteilen ist die im Richtplan festgehaltene Möglichkeit, dass auch unmittelbar angrenzende Gebiete benachbarter Gemeinden einbezogen werden können. Solche Situationen befinden sich naturgemäss meist ausserhalb der ursprünglichen Zentren am Siedlungsrand, die in der Regel auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet sind. Der räumlichen "Verwucherung" des Siedlungsgebietes zwischen einzelnen Gemeinden wird mit der vorgeschlagenen Regelung Vorschub geleistet

Anträge:

Es ist eine Regelung zu finden, welche bezüglich den Anforderungen an die Verkehrserschliessung sämtliche Vorhaben ab einer Einheit von über 1000 m² (Einheit) bzw. 2500 m² (Kombination) nach Art. 69 bis BauG. beurteilt.

Auf die Bestimmung bezgl. der unmittelbar angrenzenden Gemeinden ist zu verzichten.

Neue K-Standorte

Bei der Ausscheidung neuer K-Standorte ist grösste Zurückhaltung angebracht. Es kann nicht sein, dass an jeder Autobahnausfahrt ein solches Gebiet ausgeschieden werden soll. Die nun vorgelegten Standorte, Wil, Widnau und Buriel entsprechen einer Zufallsauswahl, welche allein auf Grund entsprechender Wünsche betroffener Gemeinden bzw. der hier tätigen Investoren und nicht auf Grund von übergeordneten planerischen Überlegungen eingebracht wurden. Die im Richtplan aufgenommenen Vorbehalte zu den einzelnen Standorten sind gravierend und zeigen die Problematik auf. Es wäre ehrlicher gewesen, auf eine Aufnahme der Standorte zu verzichten, bevor die entsprechenden Nachweise nicht erbracht werden. Die Aufnahme suboptimaler Standorte auf Wunsch der drei Gemeinden lädt weitere Gemeinden förmlich ein, ihre Wünsche nachzureichen. Grundsätzlich besteht aber mit den bereits bestehenden K-Standorten sowie den bereits bezeichneten regionalen und kantonalen Zentren eine hinreichende Versorgung der Kantonsbevölkerung. Es besteht also kein Bedarf an zusätzlichen Standorten.

Richtplanung heisst planendes Vorausschauen und nicht einfach die Entgegennahme von Wünschen aus den Gemeinden. In diesem Sinn vermisst der VCS eine Systematik oder planerische Grundsatzüberlegungen zu den aufgenommenen Standorten. Bevor eine solche Systematik und grundsätzliche räumliche Überlegungen unter Einbezug des Einzugsgebietes der Standorte vorhanden sind, sollte auf neue K-Standorte verzichtet werden.

Die Bezeichnung eines K-Standortes hat weitreichende Folgen: Insbesondere bzgl. den notwendigen Aufwendungen in die Infrastruktur für die Öffentliche Hand und löst entsprechende Investitions- und Betriebskosten aus. So sind gerade bei den Standorten Widnau und Buriert grosse Ausbauten des ÖV-Angebotes notwendig. Die Mittel der öffentlichen Hand für den Ausbau des ÖV-Angebotes im Kanton sind beschränkt. Diese sollen dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Nutzen bringen und dürfen nicht von mit der Bezeichnung neuer K-Standorte notwendigen Ausbauten des ÖV-Angebotes absorbiert werden. K-Standorte sollen daher nur dort geschaffen werden, wo bereits ein hinreichendes Angebot besteht oder dieses mit nur geringem Aufwand geschaffen werden kann. So kann das bestehende ÖV-Angebot besser ausgelastet und auf den ÖV ausgerichtete Siedlungsstrukturen hingewirkt werden. An typischen Autobahnstandorten hingegen hat der öffentliche Verkehr von vorneherein keine oder nur geringe Chancen. Dies zeigt beispielhaft der Überbauungsplan Stadion St. Gallen, wo trotz jährlich notwendiger Betriebskosten in Millionenhöhe ein mickriger ÖV-Anteil von 15% erwartet werden kann.

Anträge:

Auf die Aufnahme neuer K-Standorte ist zu verzichten, bis eine räumliche Gesamtsicht für neue Standorte geschaffen worden ist.

Grundsätzlich sollen sich K-Standorte wegen den notwendigen Aufwendungen in Investition und Betrieb der Erschliessung auf wenige Standorte konzentrieren.

Neue Standorte sind nur dort möglich, wo ein hinreichendes ÖV-Angebot bereits besteht oder ein solches mit einem kleinen Aufwand geschaffen werden kann.

Standortsicherung und Standortvorbereitung

Die Übergangsregelungen sind sehr heikel: Es darf nicht sein, dass entsprechende Vorhaben in der Übergangszeit nicht die Vorgaben an solche Standorte hinsichtlich Anforderungen an die ÖV-Erschliessung, Gefährdung der Funktionen der bisherigen Siedlungszentren, des Einzugsgebietes und der Mitwirkung in der Region erfüllen müssen. Ausserdem werden allenfalls mit während der Übergangszeit realisierten Bauten vollendete Tatsachen geschaffen, welche die Zielsetzungen der Planungen der Regionalplanungsgruppen in Frage stellen. Es profitierten Promotoren, welche sich nicht in diese Planungen einbinden lassen wollen.

Es ist nicht weiter "schlimm", wenn wegen allenfalls noch notwendiger Planungen halt mal ein Objekt etwas verzögert wird, da grundsätzlich das gesamte Kantonsgebiet hinreichend mit Einkaufszentren erschlossen ist und keine Unterversorgung besteht. Der volkswirtschaftlich schädliche Wettlauf um die grössten Flächen am Stadtrand überbindet der Öffentlichkeit die Infrastruktur- und Erschliessungskosten und schädigt die Versorgungsfunktion der

Kernstädte. Da auf immer grösseren Flächen der gleiche Umsatz erzielt wird, werden ineffizientere Strukturen geschaffen.

Anträge:

Es ist daher explizit darauf hinzuweisen, dass auch während der Übergangsfrist solche Standorte den im Richtplan enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Anforderungen an die ÖV-Erschliessung, Gefährdung der Funktionen der bisherigen Siedlungszentren, des Einzugsgebietes und der Mitwirkung in der Region erfüllen müssen