



Richtplan der Stadt St.Gallen

Vernehmlassung und Mitwirkung zum Richtplanentwurf / Strukturierte Grundlage für die Stellungnahme

Wir bitten Sie, Ihre Vorschläge, Anregungen und Ihre Kritik zu den einzelnen Bereichen in die nachstehenden Felder einzutragen. Zusätzliche Eingaben sind selbstverständlich möglich.

Dieses Formular kann elektronisch bezogen werden bei www.stadt.sg.ch

Hinweise zum Ausfüllen am PC:

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

Stellungnahme zu den einzelnen Richtplankapiteln

E	Einleitung
	Allgemein
	Verbindlichkeit des Richtplans
	Richtplankonzept – die räumliche Grundlegung



S	Siedlung
	o Einleitung
	So//1 Die Ausgangslage ist nachvollziehbar und richtig dargestellt. Neu: Ziel ist der Erhalt und die Schaffung einer durchmischten Stadt ...
	So//2 Expandieren Vorrang vor weiteren Einzonungen am Stadtrand soll die Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebietes haben. Gemäss Übersicht auf So//4 weist die Bauzone insgesamt 90 ha Reserven aus. Durch optimale Nutzung dieser Reserven soll auf weitere Einzonungen möglichst verzichtet werden. Der Druck auf Überbauungsflächen am heutigen Siedlungsrand ist gross. Dieser Frei-Flächen-Gürtel um das überbaute Gebiet soll langfristig erhalten bleiben. Es soll kein Ausfransen auf alle Seiten zugelassen werden. Die Stärke unserer Stadt mit der Nähe zu Naherholungsgebieten darf nicht verloren gehen. Das Ziel, ein haushälterischer Umgang mit Boden und Infrastruktur soll gewährleistet werden.
	Neu: Verdichten Bei einer Überarbeitung der Bauordnung sollen in Zentrumsgebieten neue Zonen für W4 und WG4 bezeichnet werden. Zudem sollen Hochhausgebiete ausgeschieden werden.
So//2 Öffentliche Bauten und Anlagen Es ist eminent wichtig, dass für den Richtplan aktualisierte Masterpläne der Bauten und Anlagen der kantonalen Verwaltungen, der Universität und des Kantonsspitals vorliegen und deren Inhalte in die Grundlagen einfließen. Auch eine aktualisierte Sportstättenplanung sowie Schulplanung sollte Teil des Richtplanes sein. Diese für die Stadt wichtigen Attraktoren generieren Verkehr und sollen entsprechend vorausschauend in die Gesamtplanung der Stadt einfließen.	
So//4 Die Stadt St. Gallen hat das Potential für eine Einwohnersteigerung von 10% in den nächsten 25 Jahren. Dieses Wachstum ist grossmehrheitlich durch eine innere Verdichtung zu erreichen. Langfristig kann eine Eingemeindung der umliegenden Gemeinden angestrebt werden. Dies parallel zu einer Verdichtung des öV-Angebotes. Der Bodenverbrauch pro EinwohnerIn darf aber dabei nicht weiter steigen.	
1 Siedlungsstruktur	



S1.2//1

Einzonung von Landwirtschaftsgebiet

Auf Einzonungen im Landwirtschaftsgebiet soll wenn immer möglich verzichtet werden. Landwirtschaftliche Flächen erhöhen die Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet. Einzonungen sollen nur möglich sein, wenn eine gesicherter Festsetzung der Abgaben für die Infrastruktur sowie ein bewilligter Überbauungsplan vorliegen.

Allgemein: Bei neuen Einzonungen darf die Fusswegdauer zur nächsten öV-Haltestelle (mit einem 10-Minuten-Takt / 7 Tage pro Woche) nicht mehr als 5 Minuten betragen.

Bei Neueinzonungen darf die Einwohnerdichte nicht unter 80 E/ha sein.

S1.2//2

Ausgangslage

Wesentlichen von Ein- und Zweifamilienhäusern ausgegangen wird. Diese vorgeschlagenen Gebiete sind gerade für Familien aufgrund ihrer Nähe zur Natur sehr interessant. Jedoch wird diese Wohnlage aufgrund der geplanten Nutzung (Ein- bis Zweifamilienhäuser) nur wenigen und nur gut situierten Familien zugänglich. Diese „Strategie“ sollte überdacht werden, es braucht einen guten Wohnungsmix und durch eine innere Verdichtung verteilen sich die Zusatzkosten für die Infrastruktur auf mehr BewohnerInnen.

S1.2//2

Riedererholz

Zusammen mit dem Gebiet Remishueb ergibt sich ein recht grosses Wohngebiet, dies aber ohne gewachsene Zentrumsqualität. Es ist darauf zu achten, dass eine gewisse Infrastruktur wie Spielplätze, Betreuungsmöglichkeiten, Begegnungsmöglichkeiten oder andere städtebaulichen Massnahmen die Entstehung eines Quartierzentrums unterstützen. Es müssen die Ziele „kurze Wege“ und „hohe Aufenthaltsqualität“ verfolgt werden. Ein enges Netz von Fuss- und Radwegen soll miteingeplant werden. Der Siedlungstrenngürtel zu Mörschwil muss beibehalten werden (Naherholungsansatz).

S1.2//4

Ruckhalde

Die Ruckhalde ist ein gut erschlossenes Stadtgebiet. Auch hier fehlt ein Quartierzentrum. Auf das Bewahren städtebaulicher Qualitäten muss geachtet werden. Im Gebiet Hochwacht ist keine gemeinsame Infrastruktur vorhanden. Einen Quartierladen gibt es nur im Riethüsli. Es müssen die Ziele „kurze Wege“ und „hohe Aufenthaltsqualität“ verfolgt werden. Ein enges Netz von Fuss- und Radwegen soll miteingeplant werden.

S1.2//5

Waltramsberg

Dieses Gebiet ist nicht einzuzonen. Es gehört bereits zum Naherholungsgebiet der Stadt St.Gallen und solle als Rundweg mit schöner Aussicht und Weitsicht den Fussgängerinnen und



Fussgängern erhalten bleiben. Falls dort doch einmal Wohnungen entstehen, so muss auf eine verdichtete Bebauung geachtet werden, mind. 80E/ha.

S1.2//6

Geissberg

Die Verkehrssituation ist heute bereits sehr problematisch. Die Diskussionen in der Vergangenheit haben gezeigt, dass verkehrsbegrenzende Massnahmen nur sehr schwer akzeptiert werden. Einzonungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn diese Massnahmen rechtlich gesichert sind und keinen Mehrverkehr produzieren.

Eine Durchmischung von Wohnen und Gewerbe ist anzustreben. Entsprechend muss die Zone bezeichnet werden. Eine Fuss- und Velo-Verbindung über die Autobahn ohne Umwege bis zum Säntispark soll das Gebiet für den Langsamverkehr besser erschliessen.

Das Gebiet braucht eine städtebauliche Aufwertung und attraktive Fusswegverbindungen. Ein enges Netz von Radwegen muss miteingeplant werden.

S1.2//7

Oberhofstetten

Das Gebiet ist heute mit dem öV nicht optimal erschlossen und liegt in der Landwirtschaftszone. Auf eine Einzonung ist zu verzichten.

S1.2//8

Bernhardshus

Dieses Gebiet darf nicht prioritär erschlossen werden. Es besteht keine Siedlungsverbindung zur Stadt. Das vorgeschlagene Baugebiet ist zurzeit ungenügend durch den öV erschlossen. Es hat nur ein kleines Schulhaus im Dorf. Die städtische Schule ist sehr weit entfernt. Deshalb gehen die SchülerInnen von Speicherschwendi heute bereits nach Speicher zur Schule. Der Schulweg ist aber nicht sicher ausgestaltet. Es steht keine Quartierinfrastruktur in Gegend zur Verfügung.

S1.2//11

Laderen

Falls in diesem Gebiet gebaut wird, muss eine Verlängerung der Buslinie geprüft werden (Wendplatz). Es müssen gute Fusswegverbindungen geschaffen werden.

S1.3//1 Neu

Ausgangslage

Die Überdachung des Bahnareals Bahnhof St.Fiden soll geprüft werden. Es könnten so ein neues Kerngebiet St.Fiden mit Wohnen / Arbeiten und eine attraktive Verbindung der heute zerschnittenen Gebiete Langgass / Rorschacherstrasse entstehen. Es handelt sich um ein Gebiet mit hohem Verdichtungspotential und vorhandener (Einkaufsmöglichkeiten, Schulen) oder ausbaubarer (Busangebot) Infrastruktur.



S1.3//2

Beschlüsse

Gemäss Zwischenergebnis ist in Bezug auf die Einwohnerdichte in gemischt genutzten Gebieten eine starke Unternutzung festzustellen. Dieser Entwicklung sollte entgegengewirkt werden. Der Entscheid, bei Neubauprojekten auch bei höherer Dichte der Gestaltung der Frei- und Aussenräume und einer angemessenen Begrünung genügend Beachtung zu schenken, wird sehr begrüsst.

S1.3 //2

Verdichtung

Diese sind prioritär zu behandeln, bevor neu eingezont wird. Es ist zu überprüfen ob es nicht neue Zonen mit W₄ oder WG₄ geben soll. Hochhauszonen sollten mit der notwendigen Sorgfalt geprüft werden.

Beschlüsse

Neue potentielle Verdichtungsgebiete: Eine Überdeckung der Bahn im Gebiet St. Fiden, sowie Teile der Autobahn ist zu prüfen. Damit kann zusätzliches Bauland gewonnen werden.

S1.4//1

Strategien

Die städtebauliche und gestalterische Aufwertung von öffentlichen Räumen, Plätzen, Strassen und Grünanlagen wird sehr begrüsst. Besondere Beachtung sollte der bedarfsgerechten Infrastruktur und den Begegnungsorten in den Quartieren geschenkt werden.

S1.4//2

Innenstadt

Der Zugang zur Altstadt von den angrenzenden Gebieten soll für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet werden. Es besteht Entwicklungsbedarf hinsichtlich dieser Verbindungen und Übergänge.

Wohnungen in der Innenstadt werden durch Büronutzung zweckentfremdet. Achtung, hier ist Gegensteuer zu geben, eventuell mit einem Wohnanteilplan. Bei zunehmender Büronutzung in den Wohngebieten werden nachts die Wege zunehmend gemieden, da diese ausgestorben und dunkel wirken. Dies gilt insbesondere bei den vielen Treppenanlagen.

Es ist nicht nur die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort zu achten. Es gilt auch die umliegenden Quartiere entsprechend zu pflegen und auf einen minimalen Wohnanteil zu achten. Der Druck durch Grossbetriebe wie Universität, Kantonale Verwaltung und Spital auf die Liegenschaften in Zentrumsnähe nimmt zu und muss in irgendeiner Weise geregelt werden.

Auch hier ist dafür zu achten, dass in dem Innentadtgürtel Infrastrukturen wie Betreuungsstätten oder z.B. Kinderspielflächen, wie auch kleiner Begegnungsorte erstellt oder aufgewertet



werden. Die Verbindungswege müssen möglichst attraktiv gehalten werden.

S1.4//3

St. Georgen

Das Kerngebiet von St. Georgen darf nicht verkleinert werden. Es ist wichtig, dass es als Quartierzentrum eine gewisse Grösse behält, die sich in den nächsten 25 Jahren auch noch weiterentwickeln kann.

S1.4//3

Bruggen

Der Bahnhof Bruggen soll besser an das Quartier und das städtische Busnetz angebunden werden. Das Kerngebiet ist entsprechend auszuweiten.

S1.4//4

Allgemein

Rotmonten um die Universität, Rorschacher Strasse beim Spital und Rosenbergstrasse bei der Fachhochschule. Die Universität, das Spital sowie die Fachhochschule / Lokremise übernehmen eine Zentrumsfunktion. Hier ist auch eine Kernzone einzutragen.

S1.5//1

Allgemein

Bei sämtlichen Umstrukturierungen / Verdichtungen ist anzustreben, dass diese durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, nicht nur bei publikumsintensiver Nutzung. Ziel soll eine öV-Erschliessung im 10-Minuten-Takt, an 7 Tagen pro Woche und einer maximalen Fusswegdistanz zur nächsten Bushaltestelle von 5 Minuten sein.

S1.5//2

b)Bruggen

Hier solle ein neuer attraktiver Stadtteil mit gut durchmischter Nutzung, da bestens erschlossen, entstehen. Das Ziel der Aufwertung: ein lebendiges städtisch-urbanes Nebenzentrum mit einer sozial durchmischten Bewohnerschaft.

S1.5//3

b)Platztor

Möglicher Standort für Erweiterung Universität, eventuell mit einem Schräglift zur best. Universität am Rosenberg.

S1.5//3

e)Steinachstrasse

Es ist zu überprüfen ob die Feuerwehr hier ihre Anlage haben muss. Eine Vision von Wohnen



und Gewerbe in Zentrums- und Spitalnähe an dieser mit öV bestens erschlossenen Lage sollte erarbeitet werden.

S1.5//4

i)Tunnelportale

Die Tunnelportale können städtebaulich nicht sinnvoll integriert werden. Auf die Realisierung der Südspange ist zu verzichten. Die Verkehrsbelastung aus der Südspange lässt sich nicht steuern und hätte nicht tragbare Auswirkungen auf die Quartiere. Der Verschleiss an Boden für die Ein- und Ausfahrten geht auf Kosten von Grünflächen in den Quartieren und schränkt die Lebensqualität der BewohnerInnen ein.

2 Wohn- und Siedlungsqualität

S2.1//2

Allgemein

In jedem Quartier solle ein breites Angebot von verschiedenen Wohnmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

S2.1//3

Ausrichtung auf mittlere und obere Segmente

Es braucht eine gute Ausgewogenheit der Angebote.

S2.1//4

Beschlüsse

Auf einen prioritären Wohnanteil in den Wohngebieten um die St.Galler Innenstadt ist gegebenenfalls mit einem „Wohnanteilplan“ zu achten. Dem Druck auf die Wohnnutzung durch Universität, Spital und Kantonale Verwaltung muss mit entsprechenden Massnahmen entgegnet werden. Der Mix muss bewusst geregelt werden.

S2.2//1

Ausgangslage

Das Inventar historischer Gärten soll auch Bestandteil des Richtplans werden so wie das Inventar historischer Verkehrswege.

3 Wirtschaft



S3.1//2 + S3.2//2

Verkehrsintensive Einrichtungen

Das Areal „Güterbahnhof“ soll nicht als G-Standort gemäss Kantonalem Richtplan entwickelt werden. Das übergeordnete Netz kann den zusätzlichen Verkehr nicht verkraften. Auf Seite S3.2//1 wird das Gebiet als B-Standort bezeichnet (für Dienstleistungen).

Auf diesem Areal ist eine gute Durchmischung zentral. Es braucht Wohnen und Arbeiten, sowie ein Angebot an zentrumsrelevanten Nutzungen. Verkehrsintensive Nutzungen sind wenn immer möglich zu vermeiden. Wohnen / Arbeiten mit geringem MIV-Anteil (autoarmes oder autofreies Wohnen) soll hier das angestrebte Ziel sein. Das Gebiet ist optimal an den ÖV und das Stadtzentrum angebunden.

S3.3//1

Ausgangslage

Die Präzisierung der K-Standorte: St. Gallen Ost / West sollen Bestandteil des Richtplanes sein und genauere Vorgaben auch hier festgelegt werden. Der heutige Mix muss schriftlich festgehalten werden.

S3.3//4

G-Standort St.Fiden

Die Erreichbarkeit des Gebietes Bahnhof St.Fiden ist mit dem Bus nicht in der erforderlichen Qualität mit dichtem Takt vorhanden. An den Wochenenden und abends fährt kein einziger Bus!

Neu

Die Überdachung des Bahnareals Bahnhof St.Fiden soll geprüft werden. Es könnten so ein neues Kerngebiet St.Fiden mit Wohnen / Arbeiten und eine attraktive Verbindung der heute zerschnittenen Gebiete Langgass / Rorschacherstrasse entstehen. Es handelt sich um ein Gebiet mit hohem Verdichtungspotential und vorhandener (Einkaufsmöglichkeiten, Schulen) oder ausbaubarer (Busangebot) Infrastruktur.

4 Freiraum

S4.1//2

Planungsgrundsätze

Gute Planungsgrundsätze.

S4.2//2

Öffentliche Räume

Kerngebiete in Quartieren: Hier fehlen das Gebiet um die Universität, das Gebiet Blumenbergplatz, und das Spital.

S4.3//1



Planungsgrundsätze:

Die Bedürfnisse des Langsamverkehrs sind nicht nur auszugestalten, nein sie sind auszubauen und zu befriedigen. Eine konstante Anpassung an die Bedürfnisse ist anzustreben. Dafür braucht es geschultes Personal in der Verwaltung.

5 Öffentliche Bauten und Anlagen

S5.2//2

Universität

Die Deckung des zunehmenden Raumbedarfs muss geprüft werden. Die Beschlagnehmung von Wohnraum durch die Universität ist zu unterbinden. Auf Übergangslösungen dürfen nur mit klaren Rückgabeklauseln und Zeitbeschränkungen eingegangen werden.

Um den Modal Split zu verbessern, braucht es einen Masterplan „Universität“ als Teil dieses Richtplans.

S5.6//1

Ausgangslage:

Der Masterplan Kantonsspital / Kinderspital soll Bestandteil des Richtplanes werden.

S5.7//2

d) Neubau Verwaltungs- und Betriebszentrum sgsw

Bei der Evaluation von neuen Standorten für die Zusammenlegung der sgsw sind gleichzeitig Überlegungen zur weiteren Nutzung (inkl. Autofreies Wohnen und Arbeiten) der jetzigen Liegenschaften zu machen.

g) neu: Bibliotheksbau – Freihandbibliothek/Neubau Vadiana

Plan S1 Siedlungsstruktur

Eine Siedlungserweiterung Arbeiten um die Universität ist zu prüfen. Eventuell auch eine Siedlungserweiterung Arbeiten bei der Empa, oder beim Platztor.



L	Landschaft
	o Einleitung
	<p>Lo.1 Allgemeines</p> <p>Wir unterstützen einen schonenden Umgang mit den Naturwerten und sind einverstanden mit diesen Aussagen. Daraus folgt, dass es für eine nachhaltige schonende Landschaftsentwicklung entscheiden ist, wie bei den verschiedenen Nutzungskonflikten die Prioritäten gesetzt werden.</p>
	1 Land- und Forstwirtschaft
	<p>L1.1 Landwirtschaft</p> <p>Ausgangslage</p> <p>Angesichts der grossen bereits als Bauland eingezonten Agrarflächen ist auf neue Siedlungserweiterungen grundsätzlich zu verzichten, damit es nicht zu weiteren Flächenverlusten kommt (z.B. Fruchtfolgeflächen, Kap. L1.2).</p> <p>Strategien</p> <p>Einverstanden. Bei Nutzungskonflikten sind die Prioritäten entschieden zu Gunsten der Naturwerte zu setzen.</p> <p>Beschlüsse</p> <p>a) Einverstanden.</p>
	<p>L1.2 Fruchtfolgeflächen</p> <p>Aus Rücksicht auf die Fruchtfolgeflächen, aber auch zur Gliederung der Siedlung ist auf die Siedlungserweiterungen speziell in diesen Gebieten vordringlich zu verzichten. Daraus folgt:</p> <p>Beschlüsse</p> <p>a) (Festsetzung) Fruchtfolgeflächen im ÜG sowie in Gebieten mit geplanten Siedlungserweiterungen werden nicht als Bauzonen freigegeben.</p>
	<p>L1.3 Wald</p> <p>Ausgangslage</p> <p>Einverstanden. Die Erholungsfunktion im Wald kann demzufolge nur schonende Tätigkeiten umfassen. Sonderformen wie Bike-Downhill-Race trails sind sehr sorgfältig zu prüfen und im Zweifelsfalle zugunsten der Natur nicht zuzulassen.</p> <p>Beschlüsse</p>



a) Biker-Routen sind hier nur mit grösster Zurückhaltung anzulegen, vor allem, wenn sie mit Schutzwald oder Erholungsrouten kollidieren.

2 Natur- und Landschaftswerte

L2.2 Landschaftswerte

Ausgangslage / Planungsgrundsätze

Einverstanden. Es ist sehr darauf zu achten, dass diese Grundsätze beim Vollzug auch durchgesetzt werden.

L2.3 Lebensraumvernetzung

Ausgangslage / Strategien

Der Ansatz der Lebensraumvernetzung wird begrüsst. Auch in einer Stadt sind Vernetzungen ein wichtiges Element der ökologischen Aufwertung.

Beschlüsse

a) Die Lebensraum-Vernetzung als Festsetzung einzustufen wird begrüsst; die umfassende Umsetzung und Realisierung dieser Ziele ist zu beobachten.

L2.4 Gewässer

Ausgangslage / Strategien

Das Gewässerentwicklungskonzept bietet eine gute Grundlage für die künftigen Strategien; es zeigt klar auf, dass ein grosser Handlungsbedarf besteht. Deshalb müssen die entsprechenden Prioritäten gesetzt werden.

Eine grosse Herausforderung in städtischen Gebieten ist die Zur-Verfügung-Stellung des notwendigen Raums für die Gewässer. Diesem Umstand ist daher grösste Aufmerksamkeit zu schenken und vorausschauend Raum auszuscheiden; jede sich bietende Gelegenheit muss genutzt werden, um den Gewässern Raum zurückzugeben.

Beschlüsse

b) Einverstanden

a bis) (neu) An grösseren Bachläufen, vor allem an der Steinach, sind konkrete Aufwertungs-massnahmen weiterzuführen.

b) Das Stufenkonzept Raumbedarf soll vordringlich zur Festsetzung werden und dann auch vollumfänglich realisiert werden.

c) Die Schaffung eines „Gewässerfonds“ wird ausdrücklich begrüsst.

3 Landschaftsentwicklung



L3.1 Naherholungsgebiete (NEG)

Ausgangslage / Strategien / Planungsgrundsätze

Einverstanden. Die Typologie „Regionale“ und „Kommunale“ Naherholungsgebiete ist einleuchtend, die Kriterien nachvollziehbar. Aber es fehlt eine entsprechende Karte mit der Ausweisung dieser Gebiete. Für die Planung der notwendigen Infrastruktur (z.B. Parkplätze, etc.) sowie auch für die Konfliktanalyse (z.B. betreffend Schutzgebieten) ist das unabdingbare Voraussetzung.

Beschlüsse

Allgemeine Kritik: Es handelt sich bei den Beschlüssen a) bis j) bloss um Gebietsbeschreibungen. Zielsetzungen, Absichtserklärungen und Aufträge fehlen weitgehend und müssen noch nachgereicht werden. Zudem ist die normative Wirkung dieser Festsetzungen unklar: Was ist hier alles möglich? erwünscht? was nicht?

L3.2 Landschaftsentwicklungsgebiete

Ausgangslage / Strategien / Planungsgrundsätze

Einverstanden. Angesichts der vielfältigen Nutzungskonflikte stehen Sicherung, Aufwertung und Vernetzung mit hoher Priorität im Vordergrund der zukünftigen Landschaftsentwicklung.

Beschlüsse

Allgemeine Kritik: Es handelt sich bei den Beschlüssen a) bis e) bloss um Gebietsbeschreibungen. Zielsetzungen, Absichtserklärungen und Aufträge fehlen weitgehend und müssen noch nachgereicht werden. Zudem ist die normative Wirkung dieser Festsetzungen unklar: z.B. Mülenenschlucht: Was ist das Ziel der Aufwertungsmassnahmen? Was ist hier alles möglich? was erwünscht? was nicht?

Karte L3

Wie schon die Beschlüsse in diesem Abschnitt 3 enthält auch die Karte L3 praktisch keine normativen Aussagen, die Darstellung der regionalen bzw. kommunalen Naherholungsgebiete fehlt.



V	<p>Verkehr</p> <p>o Einleitung</p> <p>Vo.1 Gesamtverkehr</p> <p>Das gesamte Verkehrssystem ist nicht nur integral in bezug auf MIV-öV-LV zu betrachten, sondern auch grundsätzlich immer über die Stadtgrenzen hinaus, in die Agglomeration, wenn nötig in die Region. Beispiel: Diskussion über Buslinien nach Wittenbach.</p> <p>Vo.2 Siedlung und Verkehr</p> <p>Textkorrektur: ... den ganzen Verkehrszuwachs im ganzen Stadtgebiet ... (Auftrag gemäss Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Vkr)).</p> <p>Ergänzung: Die Stadt fördert autofreies Wohnen und MIV-freie Arbeitsplätze bzw. betriebliche Mobilitätskonzepte.</p>
	<p>1 Gesamtverkehr</p> <p>V1.1 Verkehrliche Zusammenhänge</p> <p>Ausgangslage</p> <p>Das „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ wird wiederholt zitiert, davon werden offensichtlich Strategien und Planungsgrundsätze abgeleitet, das begrüssen wir sehr.</p> <p>Das Phänomen „Elektro-Mobilität“ fehlt – dieses wird in den nächsten 25 Jahren eine gewisse Bedeutung erlangen, sowohl beim MIV wie auch beim Veloverkehr. Welche planerischen Massnahmen sind vorzunehmen? Z.B. mit einem Netz Aufladestationen für E-Bikes?</p> <p>Wenn der öV als für mittlere bis längere Distanzen geeignet bezeichnet wird, so muss das auch für den MIV so definiert werden. Sonst ist keine klare Abgrenzung zwischen Langsamverkehr und MIV gegeben.</p> <p>Strategien</p> <p>GZ 1 Abs. 2: Was heisst „Erreichbarkeit aller Standorte“? Wenn einzelne Standorte zu bestimmten Zeiten mit öV nicht erreichbar sind, können dann nicht auch Einschränkungen für den MIV akzeptiert werden?</p> <p>Der Begriff Erreichbarkeit ist für MIV und öV zu definieren (wer, wann, wie, wie schnell, wie oft, wie teuer). Andernfalls ist kein klarer Vergleich der verschiedenen Verkehrsträger möglich.</p> <p>Strategie, das Verkehrssystem als Ganzes zu behandeln, ist richtiger und zugleich wichtiger Ansatz.</p> <p>Planungsgrundsätze</p> <p>Das Verkehrssystem optimieren ja, d.h. aber nicht, dass es allen veränderten Bedürfnissen angepasst werden muss. Nicht alle Bedürfnisse nach höherer Leistungsfähigkeit müssen befriedigt werden.</p> <p>Was heisst, „den verschiedenen Verkehrsarten die jeweils richtigen Kapazitäten zur Verfügung</p>



stellen“? „Richtig“ ist nicht „maximal“ gleichzusetzen!

Politische Forderungen

Die Stadt betreibt eine Mobilitätszentrale, welche BewohnerInnen und Betriebe berät und unterstützt: das Ziel ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

V1.2 Verkehrsentwicklung

Planungsgrundsätze

Die Grundsätze des Vkr sind hier zwingend und an erster Stelle zu erwähnen (grau hinterlegt wie die Grundsätze der räumlichen Entwicklung), sie sind die einzigen Grundsätze, die politisch legitimiert sind (Volksabstimmung März 2010) – deshalb kommt ihnen besonderes Gewicht zu.

Die Planungsgrundsätze 1. und 2. sind konsequent umzusetzen.

Die angesprochenen Zielsetzungen zum Modal-Split sind in den Richtplan aufzunehmen.

Beschlüsse

b) Die Leistungsfähigkeit der Infrastrukturanlagen des MIV darf nicht durch Optimierungsmassnahmen vorbehaltlos gesteigert und damit den Handlungsspielraum für Massnahmen zugunsten LV und öV eingeschränkt werden.

Die Methodik für die Überprüfung des Vkr? Wie kann aus den MIV-Querschnittsmessungen die Zunahme des Verkehrsvolumens ermittelt werden?

Um die Bedeutung des LV besser zu kennen und fördern zu können, müssen zusätzlich zu den MIV-Querschnittsdaten auch LV-Daten erhoben werden (z.B. Fussgänger-Zählungen, Velozählungen, Belegung der Veloabstellplätze).

V1.3 Modal-Split

Ausgangslage

Die Bedeutung des LV ist sehr gering bzw. zu gering (Benchmark CH). Hier soll zur Umsetzung des Vkr angesetzt werden.

Die Ziele sind im Richtplan klar zu definieren (siehe 1.2).

Strategien

Die im GZ 1 formulierte Strategie, einen möglichst grossen Anteil der gesamten Mobilität vom öV und LV tragen zu lassen, ist nicht deckungsgleich mit der Strategie im GZ 6, die Mobilitätszunahme soweit möglich vom öV und LV bewältigen zu lassen. Der GZ 6 schwächt den GZ 1 ab. GZ 5 Abs. 1: Durch Erlass des Vkr überholt! Nicht ein möglichst grosser sondern der **ganze** Mobilitätswachst ist durch den öV und den LV aufzufangen.

Was heisst „die Erschliessung und Erreichbarkeit aller Stadtgebiete mit dem MIV muss gewährleistet sein“? Die Erreichbarkeit der Stadtgebiete mit dem öV ist nur zu gewissen Zeiten gegeben und von (auch zeitlich) unterschiedlicher Qualität. 30 Minuten Wartezeit auf den Bus



öder längere Fusswege sind einem Busbenutzer am Sonntag zuzutrauen, wieviel Wartezeit sind einer Autofahrerin am Donnerstagabend zumutbar? Wird dieser Begriff nicht definiert, so kann mit ihm nicht gearbeitet werden.

Genau so sollen auch die anderen Qualitätsbegriffe definiert werden.

Planungsgrundsätze

Die Grundsätze 1. und 2. sind sehr gut.

Der im Grundsatz 1. formulierte hohen Priorität des öV und LV auch in der Planung und in der Umsetzung von Massnahmen vollumfänglich und immer Rechnung tragen.

Politische Forderungen

Grundsätzlich sehr gut.

Eine nachfrageorientierte Verkehrsplanung für öV und LV ist nicht ausreichend, wenn damit die aktuell ersichtliche Nachfrage gemeint ist. Durch die „Überabgebote“ für den MIV wird ein Teil der Nachfrage nach Angeboten bezüglich öV und LV gar nicht ersichtlich. Daraus resultiert die Notwendigkeit einer iterativen Planung d.h. Angebotsverbesserung für öV und LV mit anschliessender Beobachtung der Nachfrageveränderung und dann erneuter Angebotsanpassung.

Eine Optimierung der Infrastruktur für den MIV darf nicht auf Kosten des öV und LV erfolgen, d.h. keine Einschränkung des Handlungsspielraums für öV- und LV-Massnahmen.

V1.4 Verkehrsqualität Strassensystem

Ausgangslage

Ohne klare Aussagen zur angestrebten Qualität ist eine Aussage über die Notwendigkeit von Ausbaumassnahmen nicht möglich.

Die angestrebte Verkehrsqualität ist zu definieren.

Strategien

GZ4 Abs. 1: Auch hier keine klare Definition der verwendeten Begriffe. Die Umweltbelastung wird bei einem Absinken der Verkehrsqualität nicht automatisch grösser. Das Vermeiden eines weiteren Wachstums des MIV kann nur über ein (zumindest vorübergehendes) Absinken der Verkehrsqualität erfolgen. Oder man müsste die öV- und Langsamverkehrsqualität so stark erhöhen, dass sie dieses Wachstum verhindert. Massnahmen in diese Richtung sind aber klar nicht erkennbar.

Der Begriff Verkehrsqualität ist zu definieren (wer, wann, wie, wie schnell, wie oft, wie teuer).

GZ4 Abs. 2: Die Kapazität der A1 ist auf dem heutigen Stand zu belassen weil auf ihr, gemäss dem Auftrag des Stimmvolks, kein Verkehrswachstum erfolgen soll. Mit dieser Strategie kann nicht die Realisierung der „Spange A1“ gerechtfertigt werden.

GZ4 Abs.3: Ergänzung: Dazu gehört insbesondere die Verhinderungen von Ausweichverkehr bei Stausituationen auf der A1. Negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auf der A1 durch vermehrte Staus haben durch geeignete technische und organisatorische Massnahmen



zu erfolgen (Sicherstellen der Verkehrssicherheit trotz Stau).

Planungsgrundsätze

Auf die Planung einer „Spange A1“ ist zu verzichten.

1. Die Planungen sollen nur das Szenario A1-0 verfolgen, die andern sind absurd, städtebauliche Katastrophen (5 Anschlussbauwerke zum Stadtnetz in Lachen, beim Neumarkt, zwischen OLMA und Kantonsspital, etc.), sinnlos, und unbezahlbar. Weitere Studien und Planungen sind reine Zeit- und Ressourcenverschwendung und verpasste Chancen für alternative Lösungsansätze.

Ein markanter Ausbau des öV-Angebots („pull“-Wirkung) kann nur dann ein deutliches Umsteigen vom MIV auf den öV erzeugen, wenn der Druck auf den MIV durch ein Angebotsdefizit („push“-Wirkung) nicht behoben wird.

Grundssatz 2. Entlastungen müssen zwingend zu einer Verbesserung des öV / LV genutzt werden (v.a. Velo), nicht zur Verbesserung der MIV-Qualität. Verbesserungen zugunsten des MIV würde zu MIV-Mehrverkehr führen und damit dem Vkr widersprechen.

Politische Forderung

(Absatz 2, letzter Satz): Die Utopie „Spange A1“ muss so rasch wie möglich abgeschrieben werden statt noch weitere Abklärungen zu machen (siehe oben Planungsgrundsatz 1.).

2 Öffentlicher Verkehr

V2.1 Schienenfernverkehr

Strategien

GZ5 Abs. 4: Beim „Flughafen St.Gallen-Altenrhein“ handelt es sich um ein privates Flugfeld. Eine Konzessionierung ist nicht absehbar. Ein wirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes mit den aus Umweltsicht erforderlichen Ausbauten (öV, Lärmschutz etc.) ist nicht möglich, wenn das Verkehrsvolumen nicht massiv ausgebaut wird. Er soll aus dieser Liste gestrichen werden. Die Energien und Mittel der Stadt sollen sich auf lohnendere Ziele konzentrieren.

Die Anbindung des Flugplatzes Altenrhein ist aus der Liste der Hauptziele zu streichen.

Ein Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnangebots im Bodenseeraum sollte gefordert und gefördert werden. (Betrifft nur indirekt die Stadt St. Gallen)

Planungsgrundsätze

6. Der Bahnhof St.Fiden soll nur dem Regional- und S-Bahnverkehr dienen, nicht dem Fernverkehr.

Politische Forderung

Angesichts des regionalen Einzugsgebiets ist der Bahnhof St.Fiden primär mit der S-Bahn zu bedienen. der Bahnhof soll besser ans städtische öV-Netz angeschlossen werden.



V2.2 S-Bahn

Planungsgrundsätze

1. Der Zugang zum städtischen öV-Netz soll von weiteren Knoten aus möglich sein. Die heutige Lösung führt zu einer zunehmenden Überlastung des Knotens Hauptbahnhof. Für viele Verbindungen führt es zudem zu langen Fahrzeiten. Das Angebot ist deshalb nicht nur auf den Fernverkehr sondern auch auf den innerstädtischen öV auszurichten. Hier bestehen für die Stadt gross Potentiale!

5. Ja, vor allem auf der Hauptachse Rorschach – St.Gallen – Wil.

Dies ist ein guter Grundsatz. warum wird dann im Moment genau das Umgekehrte gemacht, nämlich ein Abbau solcher Angebote?

Beschlüsse

c) Diese S-Bahnerweiterung ist prioritär umzusetzen (warum immer noch eine Vororientierung?)

d) Diese Verbesserung ist prioritär umzusetzen (warum immer noch eine Vororientierung?)

g) Das kann sich durchaus noch ändern – im Zeitraum 25 Jahre ist es durchaus abgebracht, auch neue S-Bahnhaltestellen anzudenken, v.a. im Zusammenhang mit Siedlungsverdichtungen. Eine Haltestelle Gossau-Industrie ist anzustreben.

Zusätzliche Haltestellen sind dort zu prüfen, wo eine optimale Verknüpfung mit dem städtischen öV-Netz möglich ist oder entsprechend grosse Potentiale bestehen:

- Lukasstrasse (öV-Verknüpfung)

V2.3 Öffentlicher Personennahverkehr – Knoten

Planungsgrundsätze

1. Siehe unter 2.2

Alternative Verknüpfungspunkte sind auszubauen:

- Haggen

- Gossau / Winkeln / Bruggen

- St.Fiden

- Wittenbach / Lukasstrasse

3. Ja, dann muss aber die S-Bahn auch darauf ausgerichtet sein.

Die Bahnhöfe St.Fiden und Winkeln sind wichtige Knoten für den Regionalverkehr, Umsteigepunkte Bahn / Bus, aber nicht für den Fernverkehr.

5. Auch die Busknoten Winkeln (bei der AFG-Arena) und Riethüsli (Appenzeller Bahnen / Bus) müssen attraktiver werden.

Beschlüsse



c) Die Haltestelle HB Nord und die Achse Rosenbergstrasse müssen im Zusammenhang mit der Fachhochschule und dem Bundesverwaltungsgericht öV-mässig aufgewertet werden, z.B. durch eine Verlängerung der Linie 9 bis Stahl / Lachen eventuell auch durch die Verlagerung der Linie 3 auf die HB-Nordseite via Blumenbergplatz. Die Fahrzeiten der Linie 9 müssen entsprechend verdichtet bzw. verlängert werden.

d) Die Anbindung des Bahnhofs St.Fiden ist sehr rasch in eine Festsetzung zu überführen. Dabei ist die Linienführung der Linie 9 zu überprüfen, straffere Strecken statt viele Schleifen durch diverse Quartiere mit verdichtetem Fahrplan.

Notwendig ist eine Verknüpfung mit den Hauptästen der Rorschacherstrasse (primär) und der Langgasse.

e) Die Anbindung des Bahnhofs Winkeln ist sehr rasch in eine Festsetzung zu überführen. Dabei muss zuallererst eine Strategie für diesen Knoten entwickelt werden, eingebettet in städtebauliche Konzepte. Wo ist denn überhaupt das neue Stadtzentrum von St.Gallen-West: beim Bahnhof oder bei der AFG-Arena?

g) Die Umsteigemöglichkeit Bahnhof Bruggen / Bus ist zu verbessern.

i) Neue (Bahn-)Haltestellen sind zu prüfen für Gossau-Industrie, Hinterberg und Lukasmühle.

V2.4 Öffentlicher Personennahverkehr – Angebot

Ausgangslage

Die Aussage, im Siedlungsgebiet der Stadt sei insgesamt die Erschliessung mit dem öffentlichen Personennahverkehr gut, blendet die teilweise mangelhafte Angebotsqualität an Abenden und Wochenenden aus.

Planungsgrundsätze

4. Der Planungsgrundsatz muss ergänzt werden durch eine Qualitätsaussage betreffend öV-Angebot, nämlich gefordert ist ein durchgehender 10-Minuten-Takt, 7 Tage pro Woche. So wird gute Erreichbarkeit klar und deutlich definiert. Dieser Planungsgrundsatz bedeutet dann auch, dass Gebiete, die diese Anforderung nicht erfüllen, nicht als erschlossen gelten können und deshalb nicht baureif sind (vgl. Bemerkungen zum Siedlungserweiterungsgebiet Speicherschwendi).

5. Das Abend- und Wochenendangebot ist explizit zu erwähnen. Diese Angebote sind für das grösste und am stärksten wachsende Segment des Freizeitverkehrs besonders wichtig.

7. Siedlungserweiterungen oder -ergänzungen, Entwicklungsgebiete und wichtige verkehrserzeugende Einrichtungen bedingen ein gutes Angebot auch an Abenden und Wochenenden.

Beschlüsse

e) Eine Überprüfung genügt nicht. Dieses Angebot ist klar aufzuwerten, und zwar im Agglokontext (kein Bruch an der Gemeindegrenze). Eine rasche Umwandlung von Vororientierung zu Festsetzung ist gefordert, um diese Schwachstelle im Agglo-öV zu eliminieren. Eventuell ist eine Verschiebung des Bahnhofs St.Fiden in Richtung Lukasmühle zu prüfen.

f) Das ist ein problematisches Projekt. Die Lehnstrasse sollte im Interesse der Wohnqualität



keine Durchgangsstrasse werden. Zudem fehlt ein Bedarfsnachweis. Eine bessere Alternative ist die Aufwertung der öV-Erschliessung durch eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle.

i) Eine Überprüfung genügt nicht. Diese Verbindungen sind klar aufzuwerten, bzw. zu realisieren. Das gilt auch für Teile der Gebiete Oberhofstetten, Bruggen und Laderen. Im Bestand sind Verbindungen aufzuwerten oder neu zu schaffen. In Neubaugebieten sind sie von Anfang an als öffentliche Gemeindewege in die Planung aufzunehmen und mit der Bebauung zu realisieren. Die bisherige Praxis (nur private Verbindungsachsen) hat sich nicht bewährt.

j) **neu:** Die Rosenbergstrasse wird zu einer vollwertigen öV-Achse aufgewertet (als Vororientierung).

V2.5 Öffentlicher Personennahverkehr – Betrieb

Beschlüsse

b) Diese Informationen sind mittelfristig an allen Haltestellen, nicht nur an den bedeutenden anzubieten. Zusätzlich sind TU-unabhängige „real-time“-Infos via Internet-apps anzubieten.

d) Die Anforderungen und Bedürfnisse der Fahrgäste sind massgebend, nicht „der Markt“.

e) Die Angebotsverbesserungen bei der Mühleggbahn sind nicht nur zu prüfen sondern raschmöglichst zu umzusetzen (dies als Festsetzung). Als Fernziel (Vororientierung) soll der Ausbau auf zwei Kabinen anvisiert werden.

g) **neu:** Zusätzlich aufzunehmen sind eine möglichst flächendeckende Ausrüstung mit Fahrgastinformationssystemen, ein minimaler Wetterschutz bei allen Bushalten (mindestens auf einer Haltekante) und ein Mobilitätszentrum nicht nur für ÖV sondern für alle Mobilitätsformen.

V2.6 Öffentlicher Personennahverkehr – Infrastruktur

Ausgangslage

Die Ausgangslage ist mit einer Aussage zu Velos auf den Busspuren zu ergänzen.

Planungsgrundsätze

2. Die Sanierung der öV-Engpässe darf nicht zu einer gleichzeitigen Kapazitätserweiterung zu Gunsten des MIV führen; und sie darf nicht zu Lasten städtebaulicher Anforderungen erfolgen. In solchen Fällen sind alternative Massnahmen zu prüfen, z.B. Pfortneranlagen (Bsp. Tigerhof für Buslinie 5).

3. Es ist zu prüfen, wie die maximal dem MIV zur Verfügung zu stellende Kapazität sichergestellt werden kann (Pfortneranlagen, Staustrecken, Lichtsignale zur Zufahrtsbegrenzung etc.).

4. Parkräume werden grundsätzlich ... angeordnet.

5. Die Ziele bzw. Art der Privilegierung des öV sind festzuschreiben. Die ÖV-Privilegierung an LSA muss massiv verbessert werden. Ziel ist minimale Wartezeit für den Bus.

6. **neu:** Die Situation für Fussgänger muss verbessert werden. Oft herrschen zu lange Wartezeiten, zu kurze Grün-Phasen für langsamere Personen.



Beschlüsse

- a) Auch in öV-Korridoren sollen Tieftempo-Zonen möglich sein, wenn es für die Sicherheit des LV nötig ist (z.B. in Quartierzentren).
- b) ... gegenüber dem unbehinderten Zustand ...
- c) Dies erachten wir als ein fragwürdiges Projekt. Wie ist der momentane Stand der Planung? Weshalb wird es schon als Zwischenergebnis ausgewiesen? Welche Konflikte bestehen? Wie ist der Koordinationsstand? Wenn dieses Projekt realisiert wird, muss zwingend auch die LV-Situation verbessert werden.
- e) Die Anpassung Vonwilstrasse ist abzulehnen. Warum ist dies bereits ein Zwischenergebnis? Die Tempo-30-Zone darf nicht aufgehoben werden. Sie ist wichtig für die Quartierbevölkerung (Bezug zur Kreuzbleiche). Mit dieser Anpassung darf keine Vorleistung für eine A1-Spangenausfahrt erfolgen.
- g) Dieser Beschluss ist zu streichen. Das Projekt ist bereits realisiert.
- h) Eine Fahrbahnverbreiterung soll nur mit einem Grünraum-Gesamtkonzept (Grabenstatut!) erfolgen. Es darf damit keine Schmälerung des Kantonsschulparkes einhergehen. Warum ist dies bereits ein Zwischenergebnis? Wie ist der Koordinationsstand?
- i) Die Achse HB-Marktplatz ist auf jeden Fall freizuhalten.
- j) sehr gut! Fahrbahnhaltestellen können einen Beitrag leisten, dass benachbarte Knoten nicht zuerst entleert werden müssten, um dem öffentlichen Verkehr die Durchfahrt zu erleichtern: Die Autos würden sich bereits im Zulauf hinter den Bussen befinden. Damit könnte teilweise auf aufwendige Eigentrassierungsmassnahmen vermieden werden unter Berücksichtigung, dass keine Rückstaus auf weitere Knoten erfolgen sollen.
- k) In momentan nicht benötigten Wendeschlaufen sollen Zwischennutzungen zugunsten des LV etc. ermöglicht werden (Spielplätze, Veloabstellplätze, etc.) Es sollen keine zusätzlichen Parkplätze für PW entstehen.

V2.7 Öffentlicher Personennahverkehr – Fahrzeugsystem

Planungsgrundsätze

1. Der Einsatz 2.65m breiter Fahrzeuge (heutige AB) ist zu prüfen. Es wäre schade, wenn von Appenzell bis Trogen schmale Fahrzeuge verkehren müssen (3 statt 4 Passagiere nebeneinander bedeutet 25% Sitzplatzverlust!), nur weil eine kurze Engstelle den Einsatz breiterer Fahrzeuge behindert.

Ein Strategiewechsel zugunsten eines Trams soll nicht durch kontinuierliche Beschaffung von Bussen verunmöglicht werden. Der Entscheid für ein Tram sollte früh gefällt werden, da er weitere Entscheide beeinflusst (Infrastrukturbauten, neue Arbeits- und Wohnlagen, ...).

Beschlüsse

- a) siehe oben. Massnahmen für den Einsatz von 2.65m breiten Fahrzeugen sind vor der Tätigung von Investitionen an Schibenertor, Marktplatz, Poststrasse und Bahnhofplatz zu prüfen!



b) Die Tramidee ist Agglomerationsweit zu prüfen mit Verbindungen nach Gossau, Wittenbach, Zil (Mörschwil). Zu prüfen ist die Variante Stadtbahn (Bsp. Karlsruhe), d.h. SBB-Trasse benutzen, mit 500 m Haltestellenabstand.

c) „Können geprüft werden“ ist an Unverbindlichkeit kaum mehr zu überbieten. Entweder man will sie prüfen, dann soll man das auch beantragen, oder man will nicht, dann soll man den Passus streichen.

Es fehlen folgende Angaben im Plan V2

1. öV-Querspange Bahnhof Winkeln – Abtwil
2. Distanz zu den öV-Haltestellen, abhängig von der Bedienungsqualität (Mo-Fr, Sa, So und Anzahl Busse/h)

Zusätzliche Bemerkungen zum Kapitel öV

Es ist keine Strategie erkennbar, einen echten Qualitätssprung im Angebot zu machen. Das Tram wird nur als „Bus auf Schienen“ gesehen. Bei der langgezogenen Geografie der Stadt sind die Fahrzeiten ein grosses Problem.

Heute mit dem Bus:

15 Minuten nach Abtwil Dorf

19 Minuten nach Mörschwil

25-27 Minuten nach Gossau

Heute mit der Bahn:

7-8 Minuten nach Mörschwil

6-10 Minuten nach Gossau

7-9 Minuten nach Herisau

Der Ausbau der S-Bahn als Stadtbahn ist zu prüfen mit Linien nach Gossau (Industrie), Mörschwil (Lukasstrasse), Wittenbach (Lukasstrasse), Herisau (Hinterberg), Abtwil (neuer Ast), Arbon (via Rorschach oder Egnach) Dabei sind insbesondere zu prüfen:

- notwendige Infrastrukturausbauten
- Betriebskosten
- Verknüpfung mit Busnetz
- Fahrzeiten

Dabei ist von einer Investitionssumme in der Grössenordnung der Südspange (1.5 Mia. SFr.) auszugehen.

3 Motorisierter Individualverkehr



V 3.1 Grundsätze Strassennetz

Planungsgrundsätze

3. Von der Planung der A1-Spange A1 ist abzusehen, mit einer solchen neuen Verbindung würde Neuverkehr generiert und die Entlastung des übergeordneten und z.T. auch des untergeordneten Strassennetzes wieder kompensiert werden, vielmehr müssen Möglichkeiten für eine Vermeidung der Mobilität, vor allem des MIV, aufgezeigt und umgesetzt werden.

5. Die Erkenntnis, dass zur Förderung von öV und LV den MIV einschränkende Massnahmen nötig sind, ist grundlegend und wegweisend. Sie ist bei allen Planungen als Grundsatz zu berücksichtigen.

Beschlüsse

a) Durch die Festsetzung klarer Kategorien ergibt sich die Notwendigkeit, die Netze gründlich zu überprüfen. Unnötige Verbindungen (übergeordnetes Netz) sind zu eliminieren zu Gunsten der Quartierzentren.

c) Die Unsicherheit betreffend A1-Spange ist so rasch wie möglich durch Eliminierung dieser Option abzubauen. Damit erübrigen sich aufwendige multiple Szenarien und Planungen.

V 3.2 Hochleistungsstrassennetz

Ausgangslage

85% des Verkehrs auf der städtischen Autobahn sind hausgemacht. Mit einer Entlastungsstrasse würden betreffend Mobilität neue Begehrlichkeiten geweckt werden. Eine Verlagerung des Verkehrs wäre langfristig – wenn überhaupt – nur marginal.

Bei nur 15% Durchgangsverkehr erübrigt es sich, die sogenannte Autobahnstauproblematik als nationales Problem darzustellen. Es ist einfach der überhandnehmende Aggloverkehr, welchem mit anderen Massnahmen entgegengewirkt werden muss.

Strategien

GZ 6 Abs. 2. Die A1 hat ja wie in der Ausgangslage gezeigt, nicht die Funktion der Hauptträgerin des Durchgangsverkehrs sondern grossmehrheitlich die des Stadtverkehrs. Es ist fraglich, dass die Aufrechterhaltung der Kapazität im Interesse der Wohn- und Lebensqualität ist.

GZ 6 Abs. 3. Soweit hier noch von einem grossangelegten Strassenausbau die Rede ist, sind solche Massnahmen seit dem Inkrafttreten des Verkehrsreglementes überholt. Die Stadt soll die Planung der A1-Spange nicht weiter verfolgen.

Planungsgrundsätze

2. Die A1 „verarbeitet“ primär den Ziel, Quell- sowie Binnenverkehr und nur untergeordnet den Durchgangsverkehr.

3. Ja, durch Verminderung der Verkehrsbelastung und nicht durch Steigerung der Kapazität. Stau kann am besten durch Tieftempo-Konzepte vermieden werden. Ein Ausbau der A1 kann niemals zielführend sein, weil damit immer wieder Mehrverkehr generiert wird.



Beschlüsse

b) Die A1-Spange soll nicht weiterverfolgt werden, da ihre Nachteile gravierend sind, und das Problem Aggloverkehr / Ziel-Quell-Verkehr nicht gelöst werden kann. Das Szenario „ohne“ ist viel stärker zu gewichten.

d) Es wird grundsätzlich, und entsprechend auch an dieser Stelle, kritisiert, dass der Lösungsansatz immer auf eine Kapazitätssteigerung für den MIV und nie auf eine Einschränkung dieser zielt. Die uneingeschränkte und langfristige Befriedigung jeglichen Mobilitätsbedürfnisses ist keine nachhaltige Lösung des Verkehrsproblems. Das Projekt Wachteneggtunnel ist nicht zielführend und soll nicht Bestandteil des Richtplanes sein.

V 3.3 Übergeordnetes Strassennetz

Ausgangslage

Die bisherige Förderung des LV ist nicht so erheblich wie in der Ausgangslage beschrieben. Umso mehr ist nun eine starke Förderung angesagt.

Planungsgrundsätze

1. Die Verkehrsbelastung (...) soll ~~weiterhin~~ **neu** plafoniert werden.

Beschlüsse

a) Das übergeordnete Stadtstrassennetz soll auch dem Veloverkehr als schnelle Verbindungen zur Verfügung stehen.

Aufhebung von Parkplätzen an übergeordneten Strassen anstreben. Der so gewonnene Raum soll zugunsten des LV und der Gestaltung genutzt werden.

Tempo-30-Zonen auf dem übergeordneten Strassennetz können auch zu einer Verflüssigung des Verkehrs führen und sollen nicht a priori ausgeschlossen werden (Erfahrungen Köniz und BGE Münsingen).

b) Rückstufung in Vororientierung

Das Netz der übergeordneten Strassen ist noch einmal zu überprüfen (z.B. Wildeggstrasse).

c) Ziel der Strassenraumgestaltung sind die Aufwertungen des städtischen Gebietes, der Aufenthaltsqualität entlang des Strassenraumes, Verbesserung des Querungsangebotes. Neben dem Einsatz verkehrsberuhigenden Massnahmen müssen auch Lage und Qualität der öV Haltestellen überprüft werden.

d) Rückstufung in Zwischenergebnis

e) Rückstufung in Zwischenergebnis

i) Das Projekt Knoten Blumenbergplatz soll eine Neugestaltung Grabenhallepärkli miteinbeziehen. Es ist eine Pfortneranlage für die Busbevorzugung auf der Müller-Friedberg-Strasse vor dem Blumenbergplatz zu prüfen.

n) Auch die Aufhebung von Parkplätzen kann zur Verbesserung der Störungen dienen. Diese Massnahme muss in Zukunft stärker priorisiert werden.



f) bis n) Es wird grundsätzlich, und entsprechend auch an dieser Stelle, kritisiert, dass der Lösungsansatz immer auf eine Kapazitätssteigerung für den MIV und nie auf eine Einschränkung dieser zielt, die uneingeschränkte und langfristige Befriedigung jeglichen Mobilitätsbedürfnisses ist keine nachhaltige Lösung des Verkehrsproblems.

Es fehlen folgende Strassenraumgestaltungen im Plan V3

1. Verbindung Bahnhof Winkeln – AFG Arena
2. Rosenbergstrasse / Unterer Graben bis Platztor

Folgende Knotenanpassungen sind in grossräumigerer Strassenraumgestaltungen umzuwandeln

1. Knoten Riethüsli
2. Knoten Garten-/Teufenerstrasse
3. Kornhausstrasse
4. Platztor
5. Spisertor

V 3.4 Untergeordnetes Strassennetz

Beschlüsse

a) Der nichtmotorisierte Verkehr ist gegenüber dem motorisierten Verkehr zu bevorzugen. In diesen Netzen muss der Begegnungsfall PW-PW nicht jederzeit und überall möglich sein, ganz im Gegenteil: versetzte Parkplätze können sehr viel zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Auch in Wohnquartieren (v.a. Quartierzentren) braucht es Veloabstellplätze. Diese sind in genügender Anzahl anzubieten.

vgl. auch V 3.5, Beschluss e)

V 3.5 Verkehrsregime

Ausgangslage

Eingeschlagener Weg bezüglich Tempo-30-Zonen soll weiterverfolgt werden, mit dem Ziel, alle Zonen umzusetzen.

Begegnungszonen sind gezielt als Ergänzung zu den Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren zu fördern.

Planungsgrundsätze

Begegnungszonen sind gezielt als Ergänzung zu den Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren zu fördern.

Beschlüsse



- a) Auch im übergeordneten Strassennetz bzw. auf Busrouten müssen Tempo- 30-Zonen möglich sein.
- b) Gebiete mit einer hohen Zahl an Begegnungen (...) ~~können~~ **sind** in der Regel als Begegnungszonen mit Tempo 20 km/h ~~signalisiert werden~~ zu signalisieren.
- c) Der Verzicht auf „echte“ Fussgängerzonen ist akzeptabel, wenn die Sperrzeiten und Regeln in den Begegnungszonen strikte eingehalten werden. Das unerlaubte Parkieren muss viel konsequenter als bisher überwacht und gebüsst werden.

4 Parkierung

V 4.1 Parkplatzangebot

Ausgangslage

Das neue Verkehrsreglement ist an dieser Stelle zwingend zu erwähnen. Dieses stellt auch betreffend Parkplatzangebot bindendes Recht (behördenverbindlich) dar!

Planungsgrundsätze

Der Grundsatz, das Parkplatzangebot in erster Linie auf die Belastungsmöglichkeiten des bestehenden Strassennetzes abzustimmen widerspricht der Absicht, das Strassennetz punktuell und insbesondere mit einer neuen Umfahrungsstrasse auszubauen. Damit wäre die Legitimität für die langfristige Erhöhung der Parkplatzzahl gegeben.

Das Parkplatzangebot soll nicht uneingeschränkt den Bedürfnissen angepasst werden.

Beschlüsse

a) Rückstufung in Zwischenergebnis

Das Projekt Parkgarage Schibenertor wird erst durch die Volksabstimmung zur Festsetzung. Vorderhand ist es bloss ein Zwischenergebnis.

Wir sind nach wie vor der Meinung, dass die Parkgarage nicht die Verkehrsprobleme in der Innenstadt zu entschärfen vermag und deshalb auf diese zu verzichten ist.

b) ... soll daher zukünftig ~~grundsätzlich~~ über diese Parkgarage abgewickelt werden.

c) Rückstufung in Zwischenergebnis

Der Parkplatzkonsens hängt von der Realisierung der Parkgarage Schibenertor ab – insofern ist er ebenfalls erst Zwischenergebnis.

V 4.2 Parkplätze - Anordnung

Beschlüsse

a) Die Aufhebung solcher Parkplätze ist im Grundsatz in Ordnung, aber nur falls der gewonnene öffentliche Raum für den öV und LV genutzt wird. Im Einzelfall (z.B. Wildeggstrasse) kann die Aufhebung problematisch sein, da die verkehrsberuhigende Massnahme wegfällt..

b) Im Grundsatz gut, allerdings soll das Park-&-Ride-Konzept konsequent auf öV-NutzerInnen ausgerichtet werden.



V 4.3 Öffentliche Parkplätze - Regime

Planungsgrundsätze

1. bis 3. gut

Beschlüsse

b) Einstufung in Zwischenergebnis

b) Dies sollte auch für Fahrten im Freizeit- oder Einkaufsverkehr und nicht nur für Pendelnde gelten! Logisch und konsequent wäre eine Bewirtschaftung auch abends, nachts und sonntags.

c) EBZ sollte zwingend (und nicht nur punktuell) auch samstags (d.h. gemäss der allgemein gültigen Blauen-Zone-Regelung) gelten, die Regelung Mo-Fr ist eine Einladung zum Pendeln mit dem Auto, wenn am Arbeitsort ein Parkplatz zur Verfügung steht!

d) siehe b)

e) Was ist die Zielsetzung bei der Erneuerung des Parkierreglementes? Es kann nichts anderes sein, als die Umsetzung der Beschlüsse V4.3 a) bis c) - andernfalls anpassen.

V 4.4 Private Parkplätze

Planungsgrundsätze

gut

Ergänzung: Die Stadt fördert autofreies Wohnen und MIV-freie Arbeitsplätze bzw. betriebliche Mobilitätskonzepte.

Beschlüsse

a) und b) gut

V 4.5 Parkleitsystem

Planungsgrundsatz

Das PLS muss vollständig als öffentliche Einrichtung funktionieren, d.h. alle allgemein nutzbaren Parkgaragen (auch private) müssen angeschlossen sein. Die Betreiber sind verpflichtet, die Betriebsdaten (zB Belegungszahlen) zu veröffentlichen, und auch die Parkgaragen unterstehen den Grundsätzen des Verkehrsreglementes und des PP-Konsenses. Die Stadt als Hauptaktionärin der CityParking und damit des PLS muss das durchsetzen.

Beschlüsse

a) Einstufung in Festsetzung

Bei Neubauten in der Innenstadt mit mehr als ~~50~~ **30** öffentlich zugänglichen Parkplätzen soll der Anschluss ans PLS als Bedingung in der Baubewilligung festgelegt werden, ~~unter dem Vorbehalt, dass die privat-rechtlich organisierte PLS AG dem entsprechenden Anschlussbegehren zustimmt.~~



c) neu: Bei den Eingängen zur Altstadt wird darauf hingewiesen, dass in diesem Gebiet keine öffentlichen Parkplätze zur Verfügung stehen.

Plan V4

Das „geplante“ Parkhaus beim Kantonsspital ist umstritten und ist deshalb höchstens als Vororientierung zu behandeln.

5 Langsamverkehr

V5.1 Fussverkehr

Allgemein

Das Kapitel Langsamverkehr kommt erst an 5. Stelle nach dem Kapitel Parkierung. Um das Thema in Zukunft mehr Gewicht zu geben, muss die Kapiteleinteilung neu überdacht werden.

Ausgangslage

Der Langsamverkehr ist neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Verkehr als gleichwertige dritte Säule des Personenverkehrs zu betrachten und zu berücksichtigen. Sein Wachstumspotential ist gross und noch lange nicht ausgeschöpft.

Der Fussverkehr hat eine hohe volkswirtschaftliche Effizienz. Geringe Kosten stehen einem grossen Nutzen gegenüber. Mit der Förderung des Fussverkehrs lassen sich Infrastruktur und Gesundheitskosten für das Gemeinwesen sparen.

Der Fussverkehr schafft Standortvorteile für den Detailhandel, Freizeit und Tourismus.

FussgängerInnen beleben den öffentlichen Raum und erhöhen somit die Subjektive und objektive Sicherheit.

Strategien

GZ 7 Abs. 1. Die Fuss- und Radwegverbindungen sind nicht nur zu verbessern sondern zu optimieren und zu vervollständigen.

Planungsgrundsätze neu

1. ... und direkte Fusswege in einem **möglichst** zusammenhängenden Netz ohne Lücken angeboten werden. **Das Ziel ist „St. Gallen, die Stadt der kurzen Wege“**

3. sehr gut!

5. Schulwege und Zugänge zu öffentlichen Bauten, **Attraktorengeländen** und zu Park- und Grünanlagen sind sicher zu gestalten.

6. Nicht nur unmittelbarer Zugang zu Haltestellen des öV und zu öffentlichen Bauten und Anlagen sondern auch ein minimales Grundnetz soll behindertengerecht ausgestaltet sein.

Bei jedem zukünftigen Strassenbauprojekt ist auf die Fussgängertauglichkeit zu achten und bewusst Verbesserungen für den Langsamverkehr anzubringen (Beispiel Behindertengerechtigkeit, aber auch Anrampungen für Kinderwagen / Velos, Ausleuchtung Gehweg, Verbreite-



rung Trottoir, etc.).

7. neu: (siehe auch unter V1.1) Investitionen in den Strassenbau sollten mindesten für 15% der Kosten Verbesserungen für den LV enthalten.

8. neu: Bestehende Unterführungen sind sukzessiv aufzuheben und durch oberirdische Querungsmöglichkeiten zu ersetzen. (Grundsätzlich sind oberirdische Querungen auch bei bestehenden Unterführungen möglich, auch wenn diese – aus welchen Gründen auch immer – nicht aufgehoben werden.)

9. neu: Subjektive Sicherheit: Die subjektive Sicherheit ist ein Grundbedürfnis; vielerorts fehlt die Einsicht, dass insbesondere diese mit einer entsprechenden Gestaltung auf der Basis von baulichen und organisatorischen Massnahmen verbessert werden kann. Die Problemstellenanalyse hat gezeigt, dass diverse öffentliche Räume wie z.B. Bahnhofplätze und Bahnunterführungen, aber auch unübersichtliche oder unbelebte Strecken, welche täglich benutzt werden müssen, bei vielen Menschen Ängste auslösen.

Deshalb ist bei der Planung besonders auf diese Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen. Es zeigt sich, dass man sich bei der Neugestaltung von öffentlichen Plätzen, Strassen und Wegen mit folgenden Themen auseinandersetzen muss:

- Übersichtlichkeit, Durchlässigkeit / Transparenz
- Kurze Weg
- Tageslicht / Beleuchtung
- Prüfung von alternativen Verbindungen, Orientierung
- Kontrolle / Belegung, Überwachung, Sauberkeit / Ordnung / Unterhalt
- Identifikation / Image
- Infrastruktur für die BenutzerInnen

10. neu: Signaletik Fusswegnetz: Wichtige Fusswege sind neu mit Zielangaben und Zeitangaben zu signalisieren.

Beschlüsse

a) Viele Fussgängerstreifen sind sehr schlecht beleuchtet. Fussgängerstreifen sollten systematisch und spezifisch beleuchtet werden. An neuralgischen Stellen (z.B. Schulwege) sollen Fahrbahnerhöhungen möglich sein.

e) Neuerschliessungen: Kurze, direkte und attraktive Fusswege zu Haltestellen des öV auch für Gehbehinderte und ältere Personen sowie **zusätzlich kindergerecht** (Sicherheit durch Sichtbarkeit!).

Bei anhaltender Siedlungsentwicklung muss bei neuen Überbauungen genügend in die Fussgängererschliessung investiert werden. Zusätzliche Verbindungen über trennende Bahnlinien und Autobahn sind trotz finanziellem Mehraufwand zum Teil nötig.

g) ... nicht Rollstuhlrouten sondern **neu Rollstuhlnetz**.

h) neu: Schulwege (Zwischenergebnis): Schulwege sind nur so sicher, wie das schwächste Glied in der Kette. Deshalb gelten besondere Bedürfnisse an durchgehend sicheren Strecken. Die Analyse hat gezeigt, dass es Schulwege gibt, die das übergeordnete Strassennetz queren. An verschiedenen Stellen besteht ein Handlungsbedarf, solche Gefahrenstellen systematisch sicherer zu gestalten.



i.) neu vorher h) Treppenanlagen: **Zusätzliche Anforderung Sicherheit**. Die Pflege und Verdichtung der Treppenanlagen als prioritäres Vorhaben ist zu fördern.

Fehlende Verbindungen im Plan V5.1

1. Kurzverbindung Interio – Säntispark
2. Verbesserung zu einer behindertengerechte Fussverbindung Bahnhof Bruggen:
Passarelle über die Geleise mit Perronzugang,
Verbindung mit dem westlichen Wohngebiet,
Sicherung des öffentlichen Wegrechts Lehnstrasse.
3. Nachtverbindung über den Ostfriedhof
4. Wiederaufnahme des Fussweges Guisanstrasse – Beachvolleyballplatz, Curtistrasse
5. Fussweg Bahnhof St. Fiden – Kantonsspital: die Zugänglichkeit zum Bahnhof ist zu verbessern
6. Attraktivitätssteigerung Fussgängerübergang beim Bahnhof St. Fiden
7. Leonhardsbrücke:
Neubau Passarelle Ost, da unattraktiver Fussweg parallel zum MIV
Neubau Passarelle West (Zylistrasse) eventuell mit Verlängerung bis zur Oberstrasse
8. Attraktive Fussverbindungen im Raum Bahnhof Winken – Entwicklungsgebiet St. Gallen West - Geissberg - Säntispark
9. Wiederaufnahme des Hebrigwegs.

Allgemein

Verbesserung der Signalisation der Fusswege durch Angabe von Ziel sowie Distanzen und / oder Zeiten

V 5.2 ~~Velonetz~~ neu: **Veloverkehr**

Ausgangslage

Wir anerkennen die umgesetzten Verbesserungen im Radwegnetz.

Das Netz weist aber immer noch zahlreiche und z.T. gewichtige Lücken und Schwachstellen auf, die punktuell die notwendige Sicherheit und den anzustrebenden Komfort nicht überall gewährleisten.

Das schwächste Glied bestimmt die Stärke einer Kette! In diesem Sinn ist für die Attraktivität einer Radroute die gefährlichste oder unattraktivste Stelle limitierend und zugleich massgebend, ob eine solche Route benutzt wird.

Strategien

GZ 7 Abs. 1. Die Fuss- und Radwegverbindungen sind nicht nur zu verbessern sondern zu optimieren und zu vervollständigen.

Planungsgrundsätze



2. Der Veloverkehr soll (...) gefördert werden, u.a. mittels (zweiter Spiegelstrich) der Bereitstellung geeigneter und genügender Veloabstellplätze,
3. Ergänzung mit Hinweis bei Knoten: Ein besonderer Augenmerk erfordern sowohl sichere wie schnelle Verbindungen über Knoten.
4. Grundsätzlich werden den Velofahrenden bei Fahrverboten oder Einbahnstrassen für den motorisierten Individualverkehr Durchfahrtsmöglichkeiten eingeräumt. Im Einzelfall ist zu prüfen, wo dies aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist.
5. **neu:** (siehe auch unter V1.1) Investitionen in den Strassenbau sollten mindesten für 15% der Kosten Verbesserungen für den LV enthalten.
6. **neu:** Keine Längsparkplätze entlang Velorouten und Velostreifen (Gefahr wegen Türöffnungen).

Beschlüsse

- b) Die Schwachstellenanalyse, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms erstellt wurde, ist zu übernehmen.
- d) Die Busspuren sollen auch von den Velofahrenden genutzt werden können.

Fehlende Verbindungen im Plan V 5.2

1. Bahnhof Winkeln – Westcenter – Arena – Gründenmoos
2. Seilfabrik Ullman – Interio-Kreisel (Unterführung Geissbergstrasse) – Gründenmoos
3. Stahl – Sömmerli – Spisegg – (Engelburg)
4. Stahl – Bundesverwaltungsgericht – KV – Reithalle – Unterführung Leonhars– Lokremise
5. Güterbahnhof – Geltenwilen – Leonhard – Vadian- oder Davidstrasse
6. Öffnung OLMA-Areal
7. Nord-Südverbindung Rosenberg – Altstadt – Freudenberg
8. Schoren (Paul-Brandt-Str) – Tambourenweg (Hätterenwald) – Gatterstrasse (-Erlacker-Wittenbach)

Ungenügende (bezüglich Sicherheit und Komfort) Zugänge für den Veloverkehr zum Innenstadtbereich (Platztor / Böcklinstrasse, Spisertor, Geltenwilen / Vadian- oder Davidstrasse).

Konfliktpotential zwischen Fussverkehr und Veloverkehr im Innenstadtbereich wegen fehlender Trennung beider Verkehrsarten.

Im Gebiet um die Absenkung der Sonnenstrasse und dem Ausbau der Frobürgstrasse ist auf sichere und attraktive Veloverbindungen zu achten.

Zu verbessern (z.B. Beleuchtung, Verbindung Stahl-Sömmerli): Veloroute St.Gallen-Abtwil über Feld-listrasse-A1

V 5.3 Veloabstellplätze

Ausgangslage

(...) ist ein Angebot an vielen dezentralen und genügend zentralen Veloabstellplätzen von hoher Attraktivität daher erwünscht.



Planungsgrundsätze

Neben der Velostation bei der Fachhochschule sind dispers verteilte Abstellplätze auf dem Bahnhofplatz vorzusehen, welche nahe an den Zugängen zu Bahn, Bus, Post und öffentlicher Hand angeordnet sind.

Beschlüsse

a): Veloabstellanlagen sollen angeordnet werden, wenn eine der folgenden Anforderungen erfüllt ist: (neue Spiegelstriche) öffentliche Gebäude der Verwaltung, Bahnhofplatz, Marktplatz, Busknoten.

Allgemein

Die Mitnahme von Velos in den städtischen Bussen soll ohne zeitliche Einschränkung ermöglicht werden. Damit dies auch zu Spitzenstunden gewährleistet werden kann, sind dazu Aufhängevorrichtungen am Heck der Busse zu prüfen.

Der Ausbau der Veloverleihsystems „St.Gallen rollt“ bezüglich Marketing und Angebot ist anzustreben.

Ein Veloverleihsystem von E-Bikes mit dezentralen Stationen ist zu prüfen.

Die Ladestationen für E-Bikes ist zu einem Netz zu erweitern.

6 Verkehrsmanagement**V 6.1 Verkehrssteuerung****Ausgangslage**

Im Konfliktfall zwischen MIV-Rückstau und öV-LV-Privilegierung erwarten wir eine klare Entscheidung zugunsten des öV und LV.

Das Ziel, durch den Einsatz von LSA die Wartezeiten zu minimieren, gilt im Fall der Fussgänger nicht. Diese müssten ohne LSA nicht warten, da sie vortrittsberechtigt sind.

Beschlüsse

a) Im Konfliktfall zwischen MIV-Rückstau und ÖV-LV-Privilegierung erwarten wir eine klare Entscheidung zu Gunsten des öV und LV.

Das Ziel, durch den Einsatz von LSA die Wartezeiten zu minimieren, gilt im Fall der Fussgänger nicht. Diese müssten ohne LSA nicht warten, da sie vortrittsberechtigt sind.

V 6.2 Verkehrlenkung/ -beeinflussung**Beschlüsse**

b) Ein Rampenbewirtschaftungskonzept für den Quellverkehr (down-stream) kann durchaus sinnvoll sein, wenn es mit einem Tieftempokonzept auf der Hauptstrecke verbunden wird.

Damit lässt sich die Kapazität ohne bauliche Massnahmen im Stadtnetz steigern und das Unfallrisiko vermindern. Dasselbe gilt für den Zielverkehr (up-stream) mit einer Ausfahrtsdosie-



rung.

V 6.3 Fahrtenmodelle / Nutzungseinschränkungen

Ausgangslage

Fahrtenmodelle werden grundsätzlich begrüsst. Wichtiger als Nutzungseinschränkungen erachten wir allerdings eine rigorose Parkplatzbewirtschaftung mit massgebenden Tarifen und kombiniert mit einer Verbesserung der ÖV-LV-Erschliessung.

Planungsgrundsätze

Fahrtenmodelle werden grundsätzlich begrüsst. Wichtiger als Nutzungseinschränkungen erachten wir allerdings eine rigorose Parkplatzbewirtschaftung mit massgebenden Tarifen und kombiniert mit einer Verbesserung der ÖV-LV-Erschliessung.

Beschlüsse

Beschlüsse a) bis f) gut

V 6.4 Road Pricing

Grundsätzliches

Beim Zeithorizont der Richtplanung (25 Jahre) ist Road Pricing durchaus ein denkbare Szenario. Die angesagte Beobachtung sollte also nicht allzu defensiv erfolgen sondern Road Pricing als zusätzliche Chance zur Umsetzung des Vkr begreifen.



Allgemeine Fragen zu den Planerischen Intensivgebieten (PIG)

		ja	nein
1	Teilen Sie die Meinung, dass die planerischen Intensivgebiete für die Stadtentwicklung von zentraler Bedeutung sind?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wenn nein, warum nicht?		
2	Gibt es aus Ihrer Sicht weitere Gebiete, die als planerische Intensivgebiete bezeichnet werden sollten?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wenn ja, welche und warum?		
	Das Gebiet Unterer Rosenberg zwischen Palace und Platztor mit den Übergängen zur Altstadt.		
3	Gibt es für Sie Gebiete, für welche eine zielgerichtete Weiterentwicklung von besonderer Priorität ist?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Wenn ja, welche und warum?		
4	Weitere Bemerkungen.		
	<p>Winkeln Nord</p> <p><i>Der Ausschnitt ist etwas klein ausgefallen, das Gebiet Geissberg gehört auf den gleichen Plan, da hier gemeinsame Probleme gelöst werden müssen.</i></p> <p><i>Das Velonetz auf der Herisauerstrasse ist zurzeit alles andere als bestehend und eher gefährlich. Dies gilt auch für die bestehende Fussverbindung (speziell vor dem Westcenter). Die Umstrukturierung des Gebietes Winkeln West ist zu begrüßen. Der Mix Wohnen / Arbeiten und Freizeit soll in einem guten Verhältnis sein und die öffentlichen Räume sollten grosszügig angelegt werden (Beispiel Zürich bei der Post / Güterbahnhofareal).</i></p> <p><i>Auf dem Plan fehlt die Fussverbindung über das Stadionareal (übergeordnetes Netz)</i></p> <p>Geissberg/Altenwegen</p> <p><i>Die Siedlungserweiterung „Arbeiten“ soll durch eine Siedlungserweiterung Arbeiten / Wohnen ersetzt werden.</i></p> <p><i>Es fehlt eine bessere / kürzere Fussverbindung zwischen Interio / CC und Säntispark.</i></p>		



Die Bushaltestelle soll näher zum Kino und den Publikumsintensiven Nutzen verschoben werden. Zusätzlich soll eine neue Fussverbindung von der Gründenmoosstrasse entlang des Wiesenbaches zur neuen Bushaltestelle geführt werden.

Es fehlt die vorgesehene öV-Eigentrassierung auf der Geissbergstrasse.

Ist die neue Fussverbindung über die Autobahn am richtigen Ort?

Ein Städtebaulicher Planungsansatz ist über ganzes Gebiet erforderlich.

Bruggen

Der Platzbedarf für die Verkehrsinfrastruktur ist sehr ausgeprägt. Bei der Ausgestaltung ist darauf zu achten, dass der Verkehr keine Schneise durch das Quartier zieht.

Die öV-Eigentrassierung soll auf der Zürcher Strasse eingeplant werden und nicht auf der Fürstentlandstrasse. Die Attraktoren, Schulen (KV), BVG und Wohnschwerpunkte befinden sich alle an der Zürcher Strasse.

Der Bahnhof Bruggen muss besser an das Wohngebiet Lehnstasse und an die Zürcher Strasse westwärts angebunden werden. Es fehlen öffentliche Fuss- und Velowege.

Das Kerngebiet soll noch ein wenig Westwärts verlängert werden.

Lachen / Stahl

Die Aus- und Einfahrten A1-Spange sind nicht nachzuverfolgen. Die Aufnahme der Vonwilstrasse in das übergeordnete Stassennetz ist nicht zu verfolgen.

Eine wichtige Fuss- und Veloverbindung führt über die Dürrenmattstrasse zur Kreuzbleiche. Die Übergänge über die Vonwilstrasse müssen entsprechend angepasst werden.

Es fehlen Veloverbindungen auf der Feldlistrasse und der Dufourstrasse in Richtung Schoren bzw. bestehen inoffiziell durch den Friedhof. Die Velo- und Fussgängersituation beim Stahl ist nach wie vor ungelöst. Es fehlen Aussagen zur den Fuss- und Veloverbindungen zum Bundesverwaltungsgericht.

Güterbahnhof

Planungsanweisung

Neu: Realisierung eines Quartiers mit dem Motto „ Wohnen / Arbeiten ohne Auto“. Ein grosszügiger Grünanteil ist nicht zu vernachlässigen.

Ungenügende Veloverbindung Geltenwilenstrasse – Davidstrasse bzw. Vadianstrasse.

Die Verbindung über die Gleise bei der Zylllistrasse soll für Fussgängerinnen und Velofahrer sein.

Schochengasse / Haldenhof

Es fehlt die Veloverbindung Vadianstrasse im Plan. Das Gebiet Kornhausstrasse zwischen Davidstrasse und Bahnhofplatz soll als Kernzone eingezeichnet werden. Es fehlen strassenraumge-



stalterische Massnahmen in diesem Bereich sowie gute Übergänge für den Langsamverkehr.

Die Ein und Ausfahrten für die A1-Spange sind nicht tragbar.

Die Kapellenstrasse soll für Velos durchgehend in beide Richtungen befahrbar sein.

St. Jakob- / Sonnenstrasse

Die geplante Querspange Frobergstrasse ist ein Hinweis darauf, dass die Strategie bezüglich MIV nach wie vor „Kapazitätssteigerung“ heisst. Dies widerspricht dem Vkr.

Es fehlt die Platzgestaltung vor dem OLMA Hotel

Es fehlt die Platzgestaltung Tonhalle / Museen

Durch das OLMA-Areal soll eine Veloverbindung geschaffen werden.

Bahnhofareal St.Fiden

Planungsanweisung

Überprüfung einer Überdachung Bahnareal (Bahnhof St.Fiden als überdeckte Haltestelle)

Neues Kerngebiet St Fiden für Wohnen / Arbeiten (eventuell Hochhauszone)

Attraktivitätssteigerung Fussgänger Verbindung Zentrum St.Fiden – Spital – Bahnhof St.Fiden – OLMA / Langgass

Heiligkreuz / Langgass

Der Platzbedarf für die Verkehrsinfrastruktur ist sehr ausgeprägt. Bei der Ausgestaltung ist darauf zu achten, dass die Verkehrsanlagen keine Schneise durch das Quartier zieht.

Planungsanweisung

Bildung eines Quartierschwerpunktes



Allgemeine Fragen zum Richtplan

		ja	nein
1	Fehlen zu einem Thema Aussagen oder gibt es Lücken?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wenn ja, welche und wo?		
	Die Lücken werden in der Stellungnahme aufgezeigt..		
	Wie können sie behoben werden?		
	Vorschläge zur Behebung der Lücken werden in der Stellungnahme beschrieben.		
2	Kann dem Richtplaninhalt im Grundsatz zugestimmt werden?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Wenn nein, wo und warum nicht?		
	Die geplante A1-Spange widerspricht grundsätzlich den übrigen verkehrlichen Strategien, Planungsgrundsätzen und Beschlüssen, eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und damit auch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung anzustreben!		
	Wie können sie behoben werden?		
	Die A1-Spange ist ersatzlos aus dem Richtplan zu streichen!		
3	Weitere allgemeine Bemerkungen		
	Wir danken dem St.Galler Stadtrat für die Möglichkeit der Stellungnahme und hoffen auf eine wohlwollende Prüfung unsere Anliegen und der vorgeschlagenen Lösungsansätze.		



Die Stellungnahme wurde eingereicht von:

Person/Organisation/Partei etc: VCS Ortsgruppe St.Gallen

Kontaktperson: Robert Furrer

Adresse: Rorschacher Strasse 21, Postfach 658, 9004 St.Gallen

Tel: 071 222 26 32

E-mail: info@vcs-sgap.ch

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahmen per Post und elektronisch bis spätestens am 28.02.2011 an die folgende Adresse zu senden:

Stadtkanzlei
Rathaus
9001 St.Gallen

stadtkanzlei@stadt.sg.ch

