

VERNEHMLASSUNG

Richtplan-Anpassungen 2005

Vorbemerkungen

Für die Fristerstreckung zur Eingabe unserer Stellungnahme möchten wir uns an dieser Stelle bedanken. Gleichwohl haben wir uns Gedanken gemacht, uns an dieser Vernehmlassung überhaupt noch zu beteiligen. Unsere Eingaben bei den bisherigen Richtplannachträgen wurden kaum je berücksichtigt. Unsere Anträgen zur Richtplanung 2001 wurden auf nachfolgende Überarbeitungen vertröstet, aber weder im ersten noch im zweiten Nachtrag bearbeitet. Die Vernehmlassung scheint einer reinen Alibi-Übung gleichzukommen. Wenn schon Anliegen aus den Vernehmlassungen aufgenommen wurden, dann nur solche von Gemeinden und Interessengruppierungen, welche die Ziele und Grundsätze der Raumplanung verwässerten und die noch vorhandenen Zähne zu schleifen suchten. In diesem Sinne beteiligen wir uns an dieser Vernehmlassung mit wenig Hoffnung. Möge uns das Ergebnis aus dieser Vernehmlassung eines Besseren belehren.

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

Fehlende Planungen

Eine notwendige Nachführung des Kapitels Öffentlicher Verkehr fehlt noch immer. Im Kapitel Öffentlicher Verkehr stehen nach Verabschiedung des Strategiepapiers durch den Kantonsrat neue Grundlagen zur Verfügung. Der derzeitige Richtplan ist gerade im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs mangelhaft: Die entsprechenden Aussagen zum Agglomerationsverkehr fehlen vollständig (Siehe dazu unsere Stellungnahme zum Richtplanentwurf 2002, sowie zum Nachtrage 2004).

Aufgrund fehlender planerischer Grundlagen und Projekte sind Ostschweizer Vorhaben in den Agglomerationen rar. So verwundert es nicht, dass bis auf die Verbindung zwischen der Appenzeller- und Trogenerbahn in den vorgesehenen Finanzierungsplanungen durch den Bund keine Ostschweizer Projekte auftauchen. Zu prüfen wären etwa Tram- oder Stadtbahnideen in St. Gallen oder der Aufbau eines Stadtbussystems in der Agglomeration Rorschach. Wegen fehlender planerischer Abstimmung und durchgeführten Planungsgrundlagen steht selbst das einzige (bescheidene) Ostschweizer Vorhaben beim Appenzeller-Bahnhof auf recht dünnen Beinen. Eine Aufnahme dieses Vorhabens im Richtplan mit Genehmigung durch den Bund wäre zumindest von deklatorischem Charakter.

VCS Sektion St. Gallen/Appenzell

Verkehrs-Club der Schweiz, Marktgasse 14, 9004 St.Gallen
Tel. 071 222 26 32, Fax 071 222 26 62, PC 90-2587-9
www.vcs-sgap.ch, info@vcs-sgap.ch

Antrag

In der nächsten Richtplan-Anpassung ist das Kapitel öffentlicher Regionalverkehr zu behandeln.

Auch das Kapitel Energienutzung fehlt in der Richtplanung weiterhin. Mit den Mitteln der Raumplanung kann vorhandenes Sparpotential ausgenutzt werden. So ist bei etlichen Industriebetrieben, Kehrlichtverbrennungsanlagen, Abwasserreinigungsanlagen usw. örtlich gebundenes Abwärmepotential vorhanden, welches mit einer entsprechenden Zuordnung von Wärmebezüglern besser genutzt werden kann. Mit Umweltabwärme aus See- und Grundwasser, Biogas und Holznutzung bestehen verschiedene Energieträger, die ebenfalls eine räumliche Planung voraussetzen. Zudem besteht ein Koordinationsbedarf für raumbezogene Energieverteilungssysteme wie Nahwärmeverbunde und Erdgasleitungsnetze, um teure und volkswirtschaftlich unsinnige Doppelinvestitionen zu verhindern.

Dass die Raumplanung einen wichtigen Beitrag für sinnvolle Nutzung vorhandener Energie leisten kann, zeigen unter anderem die Richtpläne der Kantone Thurgau, Bern und Zürich, aber auch die Wegleitung der Kantonsplanerkonferenz.

Antrag

In einer folgenden Richtplan-Anpassung macht der Kanton Angaben, wie die Energie besser genutzt werden könnte. Insbesondere macht er Aussagen zu folgenden Fragen:

- Abwärmepotential von Industriebetrieben, Kehrlichtverbrennungsanlagen, Abwasserreinigungsanlagen, Umweltwärme und deren Nutzung im unmittelbaren Umfeld;
- Nutzung des einheimischen nachwachsenden Energieträgers Holz
- Nutzung der Windenergie
- Gemeinden mit erheblichem Potential an Abwärme oder Umweltwärme sind zu verpflichten, kommunale Energierichtplanungen durchzuführen. Der Kanton leistet dazu finanzielle und beratende Beiträge.

Stellungnahme zu den Einkaufs- und Freizeitnutzungen - Neue K-Standorte

Nach wie vor sind wir der Ansicht, dass es keiner konsistenten Planung entspricht, wenn das ARE einfach die Wünsche aus den Gemeinden entgegennimmt und diese trotz Bedenken in die kantonale Richtplanung einfließen lässt. Grundsätzlich besteht mit den bereits bezeichneten K-Standorten und den regionalen und kantonalen Zentren eine hinreichende Versorgung der Kantonsbevölkerung. Es besteht absolut kein Bedarf an zusätzlichen Standorten. Richtplanung bedeutet planendes Vorausschauen. Sie darf sich nicht reduzieren auf die Entgegennahme von Wünschen aus den Gemeinden. In diesem Sinne vermisst der VCS weiterhin eine Systematik oder planerische Grundsatzüberlegungen zu den aufgenommenen Standorten. Es wäre zielführender, wenn der Kanton aus einer übergeordneten Sicht die gewünschten Standorte abschliessend bezeichnet, um die dazu notwendigen Investitionen und Beiträge an die Betriebskosten auch zielgerichtet ausrichten zu können. Bevor eine solche Systematik und grund-

sätzliche räumliche Überlegungen unter Einbezug des Einzugsgebietes der Standorte vorhanden ist, sollte auf neue K-Standorte gänzlich verzichtet werden.

Antrag

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

Der Verzicht auf die Aufnahme des gewünschten K-Standortes in der Gemeinde Bronschhofen ist immerhin ein Zeichen, dass nicht trotz erhobener Bedenken einfach allen Wünschen nachgegeben wird.

Die vorgesehene Vergrösserung des K-Standortes in Mels bzw. Vilters-Wangs schreibt eine in diesem Raum schon weit vorangeschrittene Entwicklung fort, die bereits deutliche Züge der Verkehrssituation in den USA oder auch Europäischen Grossstädten zeigt. Die Einkaufszentren in Mels rechnen – wie im Prüfungsbericht festgestellt wurde – mit einem grossräumigen, auf das Auto ausgerichteten Einzugsgebiet von 50 km. Dies reicht bis weit in den Kanton Graubünden und ins benachbarte Ausland. In diesem Sinn sind die Auswirkungen dieses Standortes viel grossräumiger und bedeutender als etwa ein Standort Bronschhofen. Letzterer wäre vornehmlich auf die angrenzende Region ausgerichtet gewesen.

Die Anforderung nach einer genügenden ÖV-Anbindung des Einzugsgebietes im Viertelstundentakt kann unmöglich realisiert werden, oder würde zu unverhältnismässig hohen Kosten führen. Deshalb macht es wenig Sinn, die entsprechenden Vorgaben als offene Frage in den Richtplan hineinzuschreiben, wenn jetzt schon allen klar sein muss, dass die Anforderungen gar nie eingehalten werden können. Die im Prüfungsbericht dargelegte Beschränkung der Anforderung nach einer genügenden ÖV-Anbindung auf die Nachbargemeinden ist willkürlich, widerspricht den Anforderungen des Richtplanes und ist nicht sachgerecht. Sie widerspricht auch der im Prüfungsbericht dargelegten Definition eines Kerneinzugsgebietes mit einem Umkreis von 15 km. Die Grösse der schon vorhandenen Verkaufsflächen erfordert ein viel grösseres Einzugsgebiet. Die notwendige Konsumnachfrage kann nicht durch die insgesamt 17'000 EinwohnerInnen der Nachbargemeinden abgedeckt werden. Dies gilt erst recht, wenn die Nutzflächen derart erhöht werden soll.

Im Prüfungsbericht wird festgestellt, dass bereits heute das Strassennetz an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. Dies gilt insbesondere für den Castelsplatz und Schwefelbadplatz im Zentrum Sargans, wo nach Aussagen des TBA der Bus bereits heute im Stau stecken bleibt. Folgerichtig werden schon im Bericht EBP bedeutende Ausbauten des Verkehrsnetzes vorgeschlagen. Dem Tiefbauamt genügen diese Massnahmen aber noch nicht: Es schlägt eine leistungsfähigere Blockumfahrung vor, bei der das gesamte Gebiet Riet in einer Ringstruktur angeschlossen würde. Im bestehenden Richtplan wird festgelegt, dass die mögliche Nutzung mit der **bestehenden Infrastruktur ohne Ausbau** verträglich sein muss. Bei den umfangreichen aufgelisteten Ausbauvorhaben wird dieses Kriterium mit der vorliegenden Planung klar verletzt. Der Standort darf deshalb gar nicht aufgenommen werden.

Es ist zynisch, dass ein Verkehrsvolumen von dereinst 28'000 Fahrten täglich in einem bereits heute lufthygienisch überlasteten Gebiet im Prüfungsbericht noch als verträglich bezeichnet wird. Die hier anvisierte Entwicklung macht sämtliche Bemühungen für eine Verbesserung

zunichte und muss als nicht umweltverträglich eingestuft werden. Sie beeinträchtigt die Lebensqualität der benachbarten Ortschaften durch bedeutenden Mehrverkehr. Zur Verdeutlichung der hier erwarteten Verkehrsmenge sei darauf hingewiesen, dass 28'000 Autos einer zweispurigen Kolonne in einer Länge von 84 km entsprechen. Also der Distanz von Sargans bis St.Gallen oder dem heutigen Verkehrsvolumen auf der A13.

Es wird festgestellt, dass die neu einzuzonende Parzelle Nr. 4147, Vilters-Wangs, in einem Gebiet mit «lückigem Lebensraumverbund» gemäss Richtplan V32 liegt. Durch die Überbauung wird das Vernetzungspotential gemäss Prüfungsbericht stark vermindert. Dadurch setzt sich dieser Standort einer weiteren Festlegung der bisherigen Richtplanung hinweg.

Mit einer Aufnahme des Standortes mit entsprechenden vorbehaltenen «offenen Fragen» setzt der Kanton ein falsches Zeichen. Das Ziel dieser Richtplanung, mit der Definition der K-Standorte für Gemeinden und Investoren Rechtssicherheit zu schaffen, wird dadurch klar verfehlt. Den Investoren wird kommuniziert, dass sie dereinst bauen können, obschon heute schon klar ist, dass die «offenen Fragen» unter den Kriterien des Richtplanes negativ beantwortet werden müssten. Gemeinden und Investoren werden so zu bedeutenden planerischen Investitionen herangeführt, die entweder als Fehlinvestition abgeschrieben werden müssen oder – ähnlich wie beim Stadion Winkeln – neue Sachzwänge für Gesetzesverletzungen schaffen.

Würde der Kanton an einer massgeblichen Vergrösserung des Standortes Riet wie vorgesehen zustimmen, macht er seine eigenen bisherigen planerischen Vorgaben zur Makulatur und verliert gegenüber den Gemeinden und den Investoren jegliche Glaubwürdigkeit. Es stellen sich grundsätzliche Fragen zur Rechtsstaatlichkeit sowie zur Durchsetzung der planerischen und gesetzlichen Vorgaben. Der VCS wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten gegen dieses Vorhaben zur Wehr setzen.

Antrag

Auf eine Vergrösserung des K-Standortes Riet ist zu verzichten. Die von den Gemeinden vorgesehenen Zonenplanerweiterungen sind abzulehnen.

IV 12: Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Die Wirkung der Festlegung wirtschaftlicher Schwerpunktgebiete beschränkt sich von vorneherein auf die Standortförderung. Sie enthält keine einschränkenden Bestimmungen zu den übrigen Industrie- und Gewerbegebieten. Auf die Deklaration regionaler Industriezonen mit Steuerertrag nicht nur für die Standortgemeinde wurde verzichtet. Dadurch wird auch weiterhin jede Gemeinde eine Industriezone anbieten wollen, ungeachtet davon, ob dies aus verkehrlichen, raumplanerischen oder volkswirtschaftlichen Überlegungen sinnvoll ist. Hier wurde eine Chance vertan, was der VCS bedauert.

Antrag

Die Ausscheidung von regionalen Arbeitsplatzzonen mit entsprechenden steuerlichen Ausgleichsmechanismen zwischen den Gemeinden ist zu prüfen. Im Gegenzug kann auf die Bezeichnung von Industriezonen in jeder Gemeinde verzichtet werden.

Im Prüfungsbericht wurde dargelegt, dass für die Beurteilung neben der Baugebietsgrösse für die Standorte vornehmlich verkehrstechnische Überlegungen einbezogen wurden. Bei der

Durchsicht der Liste fällt auf, dass dabei offenbar lediglich der Autobahn-Anschluss thematisiert wurde. Eine genügende Anbindung mit dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr für Kunden, Beschäftigte und Besucher zumindest für die gewerblichen Standorte sowie die Mischgebiete spielte nur eine marginale Rolle. Weiter stellen wir fest, dass ungeachtet der niedrigeren Wertschöpfung gegenüber dem Dienstleistungssektor die meisten Standorte für gewerblich-industrielle Nutzungen vorgesehen sind. Der Kanton St. Gallen will offensichtlich weiterhin schwergewichtig als Industriestandort gelten.

Im Zuge dieser Stellungnahme haben wir nicht sämtliche Standorte auf die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr überprüft. Exemplarisch stellen wir hingegen beim Standort Neuhaus fest, dass offenbar Standorte gefördert werden sollen, welche weder über eine hinreichende ÖV-Anbindung für Personen oder Güter verfügen. Dies schafft eine auf den motorisierten Strassenverkehr ausgerichtete Siedlungsstruktur. Als ungenügend muss die Anforderung einer ÖV-Anbindung in 10-Minütiger Fusswegdistanz gelten. Dies entspricht einer Distanz von fast einem Kilometer. Man stelle sich vor, ein Betrieb würde seine Parkplätze für Mitarbeitende, BesucherInnen und die Kundschaft in ähnlicher Distanz anordnen.

Antrag

Die Liste der Standorte ist auf eine genügende ÖV-Anbindung zu überprüfen. Als zwingende Grundvoraussetzung ist zu definieren:

- ÖV-Erschliessungsqualität D für Industrie-Gewerbe Standorte
- ÖV-Erschliessungsqualität C für Mischgebiete
- ÖV-Erschliessungsqualität B für Dienstleistungsgebiete

Standorte, welche die geforderte Qualität nicht erfüllen, sind aus der Liste zu entlassen.

Als weiterer Standort ist das Areal beim Bahnhof Sargans aufzunehmen, welches über ein erhebliches Nutzungspotential verfügt (Vergl. Ideenwettbewerb Bahnhof Sargans).

Wir begrüßen die Absicht, eine Reihe von Standorten zu fördern, welche aus raumplanerischen Gründen gute Voraussetzungen bieten. Dazu gehören sicher bisher unternutzte Standorte oder Industriebrachen wie St. Fiden oder das Güterbahnhof-Areal in St. Gallen. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass durchaus Synergien mit dem Massnahmenblatt IV 13 "Nutzungsreserven in Bahnhofgebieten" bestehen und weitere geeignete Bahnhofsgebiete einzubeziehen wären.

Antrag

Die bahnhofsnahe Gebiete der regionalen und kantonalen Zentren sind in die wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete als Dienstleistungsstandorte aufzunehmen - allenfalls mit Mischnutzung mit Verkauf und Wohnen. Denkbar wäre auf der Basis einer ersten groben Sichtung beispielsweise die heutigen Parkplätze oder weiterte bahnhofsnahe Gebiete bei den Bahnhöfen Sargans, Buchs, Wattwil, Uznach, Arbon (auf Gemeindegebiet Steinach), St. Margrethen, Rorschach/Rorschacherberg, Gossau und Altstätten, aber auch das Areal Bahnhof Nord St. Gallen. Die entsprechenden Standorte sollen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden spätestens innert drei bis fünf Jahren baureif gemacht werden.