

## VERNEHMLASSUNG

# Richtplan-Anpassungen 2006

### Vorbemerkungen

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 der Bereich Einkaufs- und Freizeitzentren sowie Strassen.

Da unsere letztjährigen Anträge mehrheitlich nicht berücksichtigt oder auf spätere Nachträge verschoben wurden, erlauben wir uns, sie an dieser Stelle erneut einzubringen.

### 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 Inhalt im Richtplan ist gerade im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs nicht existent (Siehe dazu auch unsere Stellungnahme zum Richtplanentwurf 2002 sowie zu den Nachträgen 2004 und 2005). Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs – wie zum Beispiel der Ausbau der S-Bahn St. Gallen – haben Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und sind mit den Vorhaben im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes mit dem Strassenverkehr zu koordinieren. Es besteht ein dringender Koordinationsbedarf.

Es ist bezeichnend, dass zum Thema Strassenverkehr wegen den zahlreichen zwischenzeitlich umgesetzten Planungen ein Nachtrag eingebracht wird, während im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs die grundlegenden Aussagen noch immer fehlen.

Ebenfalls in der Richtplanung nicht enthalten ist ein Kapitel zur Energienutzung. Auch darauf haben wir bereits in unserer Stellungnahme zum Richtplan-Nachtrag 2005 hingewiesen.

### Anträge

- In der nächsten Richtplan-Anpassung ist das Kapitel öffentlicher Regionalverkehr zu behandeln.
- 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, in denen ein erhebliches Potential an Abwärme oder Umweltwärme erwartet wird, sind zu verpflichten, kommunale Energierichtplanungen durchzuführen. Der Kanton leistet dazu finanzielle und beratende Beiträge.

**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](http://www.vcs-sgap.ch), [info@vcs-sgap.ch](mailto:info@vcs-sgap.ch)

## **Stellungnahme zu den Einkaufs- und Freizeitnutzungen**

Nach wie vor vertreten wir die Meinung, dass es keiner konsistenten Planung entspricht, wenn das ARE einfach bestehende Wünsche aus den Gemeinde entgegennimmt und diese trotz festgestellter wesentlicher Mängel und Bedenken in der kantonalen Richtplanung aufnimmt. Grundsätzlich besteht mit den bestehenden K-Standorten sowie den bereits bezeichneten regionalen und kantonalen Zentren eine hinreichende Versorgung der Kantonsbevölkerung und somit 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 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 nötigen Investitionen und Betriebskosten auch zielgerichtet ausrichten zu können. Bevor eine solche Systematik und grundsätzliche räumliche Überlegungen unter Einbezug des Einzugsgebietes der Standorte vorhanden ist, sollte auf neue K-Standorte verzichtet werden.

Auch aus volkswirtschaftlichen Überlegungen ist die Aufnahme neuer K-Standorte nicht sinnvoll. Einerseits werden Erschliessungskosten auf die Allgemeinheit übertragen, andererseits ist kein Nutzen durch neue Einkaufszentren ersichtlich. Seit Jahrzehnten werden an immer mehr Standorten grossflächige Einkaufsangebote geschaffen. Die Zahl der Arbeitsplätze im Detailhandel ist in dieser Zeit insgesamt erheblich gesunken, da grossflächige Angebote eine weit geringere Arbeitsplatzdichte aufweisen als die konkurrierten Läden in den Zentren. Damit schafft jedes neue Einkaufszentrum nicht etwa neue, zusätzliche Arbeitsplätze, sondern wird zum Arbeitsplatz-Killer.

### **Neuer K-Standort Haslen Oberbüren**

Die vorgesehene Neuaufnahme des K-Standortes in Oberbüren ist aus grundsätzlichen raumplanerischen Überlegungen abzulehnen. Wie im Prüfungsbericht festgehalten wird, ist eine flächendeckende Erschliessung des Haupteinzugsgebietes mit der Güteklasse C nicht möglich. Damit wird von den Antragsstellern selber festgehalten, dass am vorgesehenen Standort die Voraussetzungen gemäss Richtplan für einen K-Standort gar nicht erfüllt werden können. Damit erübrigt sich eigentlich eine weitere Prüfung dieses Antrages und das Gesuch müsste durch den Kanton abgelehnt werden.

Weiter stellt der Vorprüfungsbericht zu den im Bereich ÖV vorgeschlagenen Massnahmen erhebliche Mängel fest. Zudem werden die mutmasslichen Kosten als weit höher veranschlagt, als sie von den Investoren mitgetragen werden sollen. Es wird festgestellt, dass für einen Ausbau des ÖV-Angebotes von Seite des Kantons keine Mittel zur Verfügung stehen. Diese werden aber von den Investoren grosszügig beansprucht. Für uns unverständlich, dass trotzdem eine Aufnahme dieses K-Standortes im Rahmen der vorliegenden Richtplan-Anpassung vorgesehen ist.

Im Bericht wird zudem festgestellt, dass auf der A1 im Bereich des Autobahnanschlusses bereits heute Rückstaus in die Autobahn zu verzeichnen seien. Die Investoren schlagen deshalb einen Ausbau vor, welcher über den bereits projektierten Kreisel hinausgeht. Im Richtplan wird als Voraussetzung für die Neuaufnahme festgehalten, dass ein neuer Standort ohne Ausbau der bestehenden Infrastruktur möglich sein muss. Dies ist mit den vorgeschlagenen Ausbauten des Strassennetzes sicherlich nicht der Fall.

Die vorliegenden Grundlagen genügen gemäss Angaben aus dem Vorprüfungsbericht für eine Beurteilung nicht. Wir stellen zudem fest, dass auf Grund des Einzugsgebietes ein erheblicher Teil des verursachten Verkehrs nicht die Autobahn, sondern das Hauptstrassenetz benutzt wird. Der zu erwartende erhebliche Mehrverkehr belastet die umliegenden Ortschaften, was deren Lebensqualität beeinträchtigt. Dies steht im Widerspruch mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung und dem Vorsorgeprinzip der Umwelt-

schutzgesetzgebung. Das Einkaufszentrum käme in einem Gebiet zu stehen, in dem die zulässigen Grenzwerte (NO<sub>2</sub>) bereits heute überschritten sind. Das Vorhaben bringt eine erhebliche Mehrbelastung, die offenbar in fatalistischer Weise hinzunehmen ist.

Im Prüfungsbericht wird eine Nutzung mit zentrenrelevanter Nutzung (Kleinelektronik, Computer, Software) in Aussicht gestellt, wenn diese Warengruppen eine gesamthaft untergeordnete Bedeutung aufweist. Ein Augenschein bei Fust-Filialen (welche in Zentrumsanlagen vorhanden sind und dort auch standortgerecht und damit zentrenrelevant sind) zeigt, dass die beschriebenen Nutzungen einen erheblichen Anteil der Ladenflächen aufweisen. Wenn solche zentrumsrelevanten Nutzungen zugelassen werden (wozu auch TV-Apparate und Computer gehören), dann sind diese wie im Richtplan vorgesehen auf 15 Prozent der Ladenfläche zu begrenzen. Der Begriff «von untergeordneter Bedeutung» in einem Laden weicht dieses Kriterium auf.

### **Anträge**

- Auf die Aufnahme neuer K-Standorte ist zu verzichten, bis eine räumliche Gesamtsicht für neue Standorte geschaffen worden ist.
- Auf eine Aufnahme des K-Standortes in Oberbüren ist zu verzichten.
- Eventuelliter: Auf alle Fälle sind zentrenrelevante Nutzungen auf max. insgesamt 15 Prozent der Ladenfläche zu beschränken.

### **Stellungnahme zum Kapitel Strassen**

Im Gegensatz zum Bereich ÖV wird bei den neuen Strassenbauvorhaben – wie im überarbeiteten Kapitel Strassen ersichtlich ist – grosszügig projektiert und gebaut. Eine Gesamtverkehrs-Konzeption ist bei den aufgeführten neuen Strassenbauvorhaben nicht ersichtlich. Dies dürfte auch schwierig sein, da einerseits die notwendigen Planungsgrundlagen im Bereich ÖV weiterhin fehlen, und andererseits eine Koordination mit der Siedlungsentwicklung auch im mageren Begleitbericht nicht aufgezeigt wird. Unseres Erachtens sind solche gesamtheitliche Betrachtungen Voraussetzung zur Aufnahme eines Strassenbauvorhabens und zur Loslösung von erheblichen Investitionen. Diese Überlegungen sind denn auch etwa bei den Agglomerationsprojekten Voraussetzung zur Aufnahme von Investitionen und müssten sinngemäss als Vorgaben auch in die Erarbeitung des kantonalen Richtplans einfließen.

Das Kriterium, dass an einem bestimmten Projekt mit der Planung begonnen wurde, genügt nicht für eine Aufnahme in einen kantonalen Richtplan (z.B. Regionalverbindungsstrasse Wil – Bronschhofen). Vielmehr soll erst dort überhaupt mit der Planung begonnen werden, wo eine Strasse als planerisch sinnvoll, finanzierbar und sinnvoll beurteilt wird.

Die neuen Strassenbauvorhaben (festgelegte Linienführungen / neue Linienführungen) werden im Begleitbericht nicht oder nur rudimentär dokumentiert. Daher ist die Zweckmässigkeit der Vorhaben im Rahmen der Vernehmlassung kaum zu überprüfen – es fehlen dazu schlicht die Grundlagen, welche eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Vorhaben erlauben würden.

Im Richtplan fehlt denn auch eine Auseinandersetzung mit der Finanzierbarkeit der Vorhaben. Es ist bekannt, dass die heutige Finanzlage eine derartige offensive Realisierung weiterer Strassenbauvorhaben nicht mehr zulässt. In diesem Sinn erachten wir es sinnvoll, wenn im Rahmen der Richtplanung grundsätzliche Gedanken zur Finanzierbarkeit und notwendigen Priorisierung festgehalten werden. Diese sind für eine Beurteilung der aufgenommenen Planungen notwendig. Wir erachten es nicht als sinnvoll, weitere

Strassenbauvorhaben vorzubereiten, die sich nicht finanzieren lassen. Dies betrifft neben den Umfahrungsstrassen insbesondere auch die zahlreichen geplanten Autobahnanschlüsse. Der Bund hat schon mehrfach darauf hingewiesen, dass solche erst in Betracht gezogen werden können, wenn das bereits beschlossene Autobahnnetz fertig gestellt ist.

### **Antrag**

Auf eine Änderung des Richtplanes im Bereich der Strassen ist vorderhand zu verzichten, bis die notwendigen planerischen Grundlagen im Bereich der Gesamtverkehrskonzeption und Finanzierbarkeit erarbeitet und in der Öffentlichkeit dokumentiert sind.

### **Gestrichene Strassenbauvorhaben**

Bei den gestrichenen Strassenbauvorhaben ist die Strasse H8, Anschluss Rickenstrasse, aufgeführt. Aus unserer Sicht fehlen aber zur H8 weiterhin die mit den betroffenen Gemeinden und dem VCS vereinbarten flankierenden Massnahmen in den Ortschaften Schmerikon, Uznach, Neuhaus, Eschenbach und Wagen. Diese flankierenden Massnahmen sind im Richtplan zu bezeichnen.

### **Antrag**

Auf die Streichung des Strassenbauvorhabens ist zu verzichten, bzw. es sind Aussagen zu den noch notwendigen flankierenden Massnahmen aufzunehmen.

### **Neue Strassenbauvorhaben (Linienführung festzulegen)**

- **Tunnel Rapperswil (Verkehrsentlastung Rapperswil / Jona)**  
Im Richtplan wird die Linienführung des Tunnels Rapperswil / Jona als festgelegt bezeichnet. Die VCS Sektion St. Gallen / Appenzell erachtet dieses Vorhaben als illusorisch, weil nicht finanzierbar. Zudem schafft der Tunnel eine massgebliche Erhöhung der Strassenkapazitäten im bereits überlasteten Raum und führt insbesondere im Siedlungsgebiet von Jona (neue Jonastrasse / St. Gallerstrasse) zu erheblichem Mehrverkehr. In diesem Sinn ist der Titel des Vorhabens irreführend, da das Siedlungsgebiet nicht entlastet, sondern der gesamte Raum mit erheblichem Mehrverkehr belastet wird.
- **S18 auf Schweizer Seite**  
Der Bau der S18 tangiert auf vorarlbergischer Seite ein Naturschutzgebiet (Schweizer Riet) von internationaler Bedeutung. Ihre Realisierung ist denn auch aus rechtlicher Sicht mehr als fraglich. Daher macht es keinen Sinn, die Linienführung auf Schweizer Seite bereits verbindlich festzulegen.

### **Antrag**

Auf die Festlegung der Linienführung des Tunnels Rapperswils und der S18 (Schweizer Seite) ist im Rahmen dieses Richtplan-Nachtrages zu verzichten.

## **Neue Strassenbauvorhaben (Erarbeitung Linienführung)**

- **Ostumfahrung Altstätten**

Der Nutzen der Ostumfahrung Altstätten dürfte bescheiden sein. Die Kriterien für die Erstellung einer Umfahrung (mind. 10'000 Fahrzeuge sowie eine Entlastung von mindestens 50 Prozent) können nicht erfüllt werden. Daher macht es keinen Sinn, weitere Mittel für die Projektierung dieser Strasse auszugeben.

- **Ostumfahrung Sargans**

Nach unserem Erkenntnisstand brachte eine Zweckmässigkeitsprüfung hervor, dass eine Ostumfahrung von Sargans nicht zweckmässig ist. Eine weitere Projektierung des Vorhabens erscheint deshalb als überflüssig, zumal auch hier die Mindestkriterien von 10'000 Fahrzeugen pro Tag und 50 Prozent Verkehrsentslastung nachgewiesenermassen nicht erfüllt werden können.

- **Umfahrung Wattwil (2. Etappe)**

Der meiste Verkehr in Wattwil ist Ziel- und Quellverkehr. Der Entlastungseffekt einer Umfahrung ist daher gering. Im Bereich des engeren Zentrums ist nur der Strassenabschnitt zwischen Bahnhof und der Firma Heberlein betroffen. Statt neue Strassen zu planen ist die Umsetzung der Verkehrsberuhigung im Zentrum von Wattwil und an den Einfallsachsen prioritär zu realisieren.

- **Regionalverbindungsstrasse Wil / Bronschhofen**

Die Regionalverbindungsstrasse Wil – Bronschhofen bringt keine wirkliche Entlastung des Wiler Zentrums, da der meiste Verkehr in der Stadt Binnen-, Ziel- und Quellverkehr zur Stadt ist. Das vom Kantonsrat bestimmte Zielkriterium einer 50prozentigen Entlastung kann nicht erfüllt werden.

- **Südverbindung Gossau**

Die Vernehmlassung zur Stadtentwicklung Gossau stellte fest, dass über die Notwendigkeit einer weiteren Strasse und die grundsätzliche Lage (Süd- oder Nordverbindung) noch erhebliche Zweifel bestehen. Grundsätzlich scheint es wenig sinnvoll, parallel zur Autobahn ein weiteres Strassenprojekt vorzusehen. Anstelle von weiteren teuren und unsinnigen Neubauten ist das bestehende Strassennetz im Sinne einer Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern und eine ortsbauliche Aufwertung auf dem bestehenden Strassennetz anzustreben.

Die von der Gemeinde gewünschte Westspange ist nicht auf die Südverbindung angewiesen. Aber auch die Westspange dürfte die durch den Kantonsrat festgelegten Kriterien für den Bau von Umfahrungsstrassen nicht erfüllen.

### **Antrag**

Auf die Erarbeitung der Linienführung der aufgezählten Strassenbauvorhaben ist zu verzichten.

St. Gallen, 4. April 2006