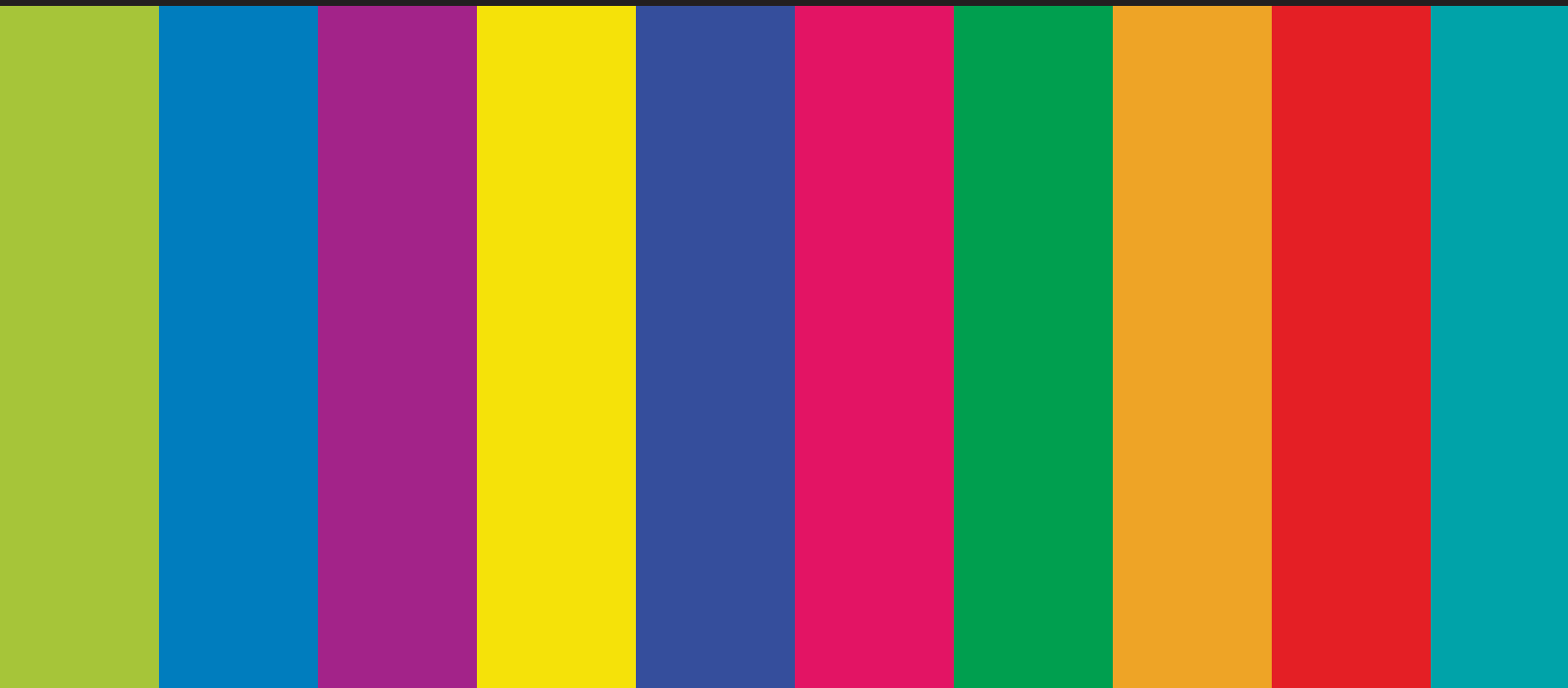




Grundzüge der räumlichen Entwicklung

Grundlegung des Stadtrates für die Richtplanung



Inhalt

3 Grundzüge der räumlichen Entwicklung

- 3 Grundlegung des Stadtrates für die Richtplanung

A

5 Positionierung und Zielvorstellungen

- 5 Bestehende Grundlagen
- 6 Raumentwicklungsbericht 2005 des Bundes
- 7 Positionierung
- 8 Kernziele für die Stadtentwicklung

B

11 Strategien

- 13 Quantitative Siedlungsentwicklung
- 15 Siedlung und Verkehr
- 17 Verkehrssystem
- 19 Verkehrsqualität
- 21 Öffentlicher Verkehr
- 23 Motorisierter Individualverkehr
- 25 Langsamverkehr
- 27 Qualitative Siedlungsentwicklung
- 29 Freiräume
- 31 Landschaft und Natur

Grundlegung des Stadtrates für die Richtplanung

Die «Grundzüge der räumlichen Entwicklung» bilden die Basis des künftigen Richtplanes für die Stadt St.Gallen. Sie sind das «politische Fundament» – sie stellen die Leitideen und die Rahmenbedingungen für die inhaltlichen Aussagen im Richtplan dar. Sie sind Positionierungen des Stadtrates mit bestimmten, gezielt ausgewählten Schlüsselaussagen zur räumlichen Entwicklung der Stadt für die kommenden 25 Jahre. Sie sind mitbeeinflusst und geprägt von Zielideen, von der aktuellen Situationsanalyse und den heute als wesentlich anerkannten politischen Anforderungen.

Diese Grundlage für die Erarbeitung des Richtplanes ist in zwei Stufen aufzubauen: In der 1. Stufe (Kapitel A) sind eine zielorientierte Positionierung von St.Gallen als Stadt im schweizerischen Städtenetz und darauf abgestimmte Zielvorstellungen mit bestimmten Schwerpunkten zu definieren. In der 2. Stufe (Kapitel B) sind sodann Strategieaussagen zu den wichtigsten Themen der räumlichen Entwicklung zu formulieren, soweit

- eine vorgängige Zielbestimmung oder Rahmenfestlegung nötig oder zweckmässig ist
- ein Bezug zu den räumlichen Inhalten der Richtplanung besteht oder zu beachten ist
- eine Relevanz für die nächsten 25 Jahre gegeben ist.

Bestehende Grundlagen

Für die Ausarbeitung des Richtplanes gelten zunächst die bereits bestehenden Grundlagen. Dazu gehört das städtische Leitbild, das vom Parlament im Jahre 1992 erlassen wurde. Dem Leitbild sind Leitsätze vorangestellt, nämlich

- St.Gallen ist lebenswerte Umwelt für Menschen
- St.Gallen ist zugleich Wohnraum, Wirtschaftsraum, Bildungs- und Kulturraum
- St.Gallen ist solidarische Gemeinschaft
- St.Gallen ist Zentrum, aber auch Teil und Partnerin der Region
- St.Gallen ist historische und zukunftsgerichtete Stadt.

Das langfristig angelegte Leitbild wird alle vier Jahre ergänzt durch die Legislaturziele des Stadtrates, derzeit für die Jahre 2005 bis 2008. Diese wiederum werden umgesetzt in Jahreszielen der Direktionen usw. Die Zielvorstellungen für den Richtplan sind zwischen den allgemeinen und längerfristigen Leitbildaussagen einerseits und den teilweise projektbezogenen Legislaturzielen andererseits einzuordnen.

Eine Positionierung mit einer Definition der besonderen «strategischen Erfolgspositionen» der Stadt St.Gallen ist bereits im Postulatsbericht des Stadtrates «Neuorganisation und neue Schwerpunkte der Stabsstelle für Wirtschaftsförderung» vom 16. Mai 2002 vorgenommen worden. Dort wurden vier Bereiche fokussiert, mit denen sich St.Gallen profilieren will:

- *Stadt der Bildung und Begegnung* mit der herausragenden Bildungslandschaft St.Gallens. Dazu gehören namentlich die Universität, die Fachhochschule für Technik, Wirtschaft und Soziale Arbeit sowie zahlreiche Fachschulen und Weiterbildungsinstitute. Das universitäre Umfeld, der Stiftsbezirk als UNESCO-Weltkulturerbe, aber auch die zahlreichen Messen und Grossveranstaltungen wie die OLMA, das Open Air und der CSIO führen zu vielschichtigen Kontakten und Begegnungen von Menschen aus allen Kontinenten.
- *Zentrum der kurzen Wege.* Die Stadt St.Gallen kann der Einwohner- und Besucher-schaft praktisch das Angebot und die Annehmlichkeiten einer grösseren Stadt mit Zentrumsfunktion offerieren, jedoch in vernünftigen Distanzen und problemlos mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln erreichbar. Die Überschaubarkeit der Stadt und ein breites, ausgewogenes Kultur-, Freizeit- und Gesundheitsangebot sind besondere Trümpfe und sollen im Rahmen des Wohnortmarketings genutzt werden.

A

- *Wirtschaftszentrum der Ostschweiz.* St.Gallen ist nicht nur wirtschaftliches Zentrum des Kantons, sondern der ganzen Ostschweiz mit Ausstrahlung bis in den Bodenseeraum und das nahe Ausland. Dafür ist auch die gute Anbindung auf Schiene und Strasse massgebend. Das Wirtschaftszentrum St.Gallen mit einem ausgeprägten Dienstleistungsbereich und innovationsbereiten Unternehmen soll durch gute Rahmenbedingungen die ostschweizerische Führungsrolle im Standortwettbewerb weiter ausspielen können.
- *Stadt im grünen Ring: echte Lebensqualität mit persönlicher Note.* Zu den Vorzügen der Stadt gehören eine hohe Wohnqualität mit gleichzeitig grossem Freizeitwert. Diese Standortattraktivität ist zu halten und auszubauen, um für gehobene Wohnansprüche konkurrenzfähig zu bleiben und weitere, auch finanzkräftige Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger zu gewinnen.

Raumentwicklungsbericht 2005 des Bundes

Der «Raumentwicklungsbericht 2005» des Bundesamtes für Raumentwicklung fordert mit dem «Raumkonzept Schweiz» eine dynamische und solidarische Schweiz. Basierend auf vier verschiedenen Szenarien – sie reichen von einer Schweiz der Metropolen bis zur Schweiz der Regionen – werden Strategien für städtische und ländliche Räume umschrieben. Die urbane Schweiz ist in zwei Netzen organisiert, im Netz der Metropolen wie Zürich, Genf-Lausanne, Basel oder Bern einerseits und im Netz der weiteren Städte und Agglomerationen andererseits.

Das Städtennetz Ostschweiz umfasst den Bereich Wil, St.Gallen und Bodensee mit der Stadt St.Gallen als Kernagglomeration. Im Bericht des Bundes werden als Strategien für städtische Räume gefordert: die Entwicklung einer demokratischen und verbindlichen Form der Zusammenarbeit der Agglomeration («Governance der Städte»), die Ausarbeitung und Umsetzung von Agglomerationsprogrammen sowie gezielte städtebauliche Projekte mit einem ganzheitlichen Entwicklungsansatz. Im Vordergrund stehen dabei Projekte zu Entwicklungsschwerpunkten, in Gebieten mit Industriebrachen sowie in Quartieren mit grossem Handlungsbedarf aufgrund sozialer Probleme, Umwelt- oder Verkehrsprobleme. Gefordert ist die Bündelung der Kräfte im jeweiligen Städtennetz – in diesem Sinne also das «starke Zentrum in einer starken Region» der Legislaturziele des Stadtrates 2005–2008.

Positionierung

Aus den bisher bestehenden Grundlegungen für die Stadt St.Gallen und den aktuellen Konzepten für die Raumentwicklung der Schweiz ergeben sich zentrale Ausgangspositionen für die Richtplanung. Ihr sollen die spezifischen Stärken und Entwicklungschancen, über die St.Gallen verfügen kann – und die sie von «Konkurrenzstädten» unterscheidet – zugrunde gelegt werden. In diesem Sinne wird sich St.Gallen als Zentrum einer Agglomeration von nationaler Bedeutung und mit enger Verflechtung zum nahen Ausland positionieren. Dies beinhaltet die Forderung nach einer Stärkung und Weiterentwicklung der differenzierten Funktionalität, wie sie für St.Gallen typisch ist. Diese Funktionalität umfasst schwergewichtig

- eine breit diversifizierte Wirtschaft mit Hauptsitzen national tätiger Unternehmen
- attraktive Angebote der Aus- und Weiterbildung
- Infrastrukturen für Messen und Kongresse mit regionalem und überregionalem Einzugsgebiet
- überregional ausstrahlende Kultureinrichtungen und Anlagen für Freizeit und Sport
- die Zentrale der kantonalen Verwaltung und mit dem Bundesverwaltungsgericht eine bedeutende nationale Institution
- übergeordnete Institutionen des Gesundheitswesens.

Grundlegende Voraussetzungen für die Wahrnehmung dieser Schlüsselfunktionen wiederum sind ein vielfältiges, qualitativ und quantitativ bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum sowie die für die Zentrumsfunktion erforderliche hohe Erschliessungsqualität mit den Systemen des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs. Dies betrifft sowohl die Erreichbarkeit der Standorte innerhalb der Stadt wie auch die Verbindungen mit der Region, der weiteren Schweiz und mit den massgebenden Städten und Zentren im benachbarten Ausland.

Kernziele für die Stadtentwicklung

Der Stadtrat stellt den nachfolgenden Strategien für die Richtplanarbeit fünf *Kernziele* zur Stadtentwicklung voran:

- Die Richtplanung unterstützt und verstärkt die Position der Stadt St.Gallen als Kern der Agglomeration und der Region mit enger Vernetzung zur gesamten Schweiz und zum nahen Ausland. Dazu gehören die weitere Aufwertung als Wirtschafts- und Wohnstandort mit ausreichenden Kapazitäten an Baulandreserven und Infrastrukturangeboten sowie optimale Nah- und Fernverkehrsverbindungen.
- Die Richtplanung basiert auf den besonderen Chancen einer mittelgrossen Stadt mit hoher Wohn- und Lebensqualität im Zentrum einer attraktiven und vielfältigen Region. Sie nutzt die Vorzüge städtischer Verhältnisse mit einem vielseitigen, urbanen Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebot einerseits, aber trotzdem überschaubaren Verhältnissen und kurzen Wegen innerhalb der Stadt und in die Umgebung anderseits.
- Die Richtplanung setzt auf eine integrale, umwelt- und stadtgerechte Verkehrspolitik. Mit der optimalen Kombination von öffentlichem Verkehr, Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr wird die Erreichbarkeit aller Stadtgebiete sichergestellt. Für die Verbindungen in die Schweiz und das Ausland werden ausreichende Angebote auf Schiene und Strasse gefördert.
- Die Richtplanung fördert das Stadtzentrum mit der Innenstadt und Altstadt sowie die Quartierzentren als Arbeits-, Wohn-, Einkaufs-, Freizeit- und Begegnungsorte. Sie zeigt Massnahmen zur Stärkung der innerstädtischen Angebote gegenüber der Konkurrenz an der Peripherie auf.
- Die Richtplanung sorgt für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und die Vernetzung der Siedlungs- und Landschaftsräume. Sie unterstützt die nachhaltige Pflege und Bewirtschaftung der stadtnahen Erholungs- und Kulturgebiete.

Diese Zielsetzungen setzen den allgemeinen, die nachfolgenden Strategien den konkreten Rahmen für die Richtplanarbeit.

Im Folgenden werden ■ Strategieaussagen mit Erläuterungen (kursiv) zu *10 Themen* aufgeführt. Die Reihenfolge bedeutet keine Gewichtung, sie entspricht hingegen sachlichen Zusammenhängen: Die quantitative Siedlungsentwicklung ist eine Ausgangsgrösse im Richtplan, die einerseits zu Wechselwirkungen mit Verkehr, Verkehrssystem und Verkehrsarten führt, anderseits aber auch Rahmenbedingungen bezüglich der Qualität von Siedlung und Landschaft zu beachten hat.

- 1 Quantitative Siedlungsentwicklung**
- 2 Siedlung und Verkehr**
- 3 Verkehrssystem**
- 4 Verkehrsqualität**
- 5 Öffentlicher Verkehr**
- 6 Motorisierter Individualverkehr**
- 7 Langsamverkehr**
- 8 Qualitative Siedlungsentwicklung**
- 9 Freiräume**
- 10 Landschaft und Natur**

- Im Richtplan sind ausreichende Flächenkapazitäten für Wohnen und Arbeiten auszuweisen. Dazu gehören sowohl innere Reserven im Siedlungsgebiet als auch Einzonungspotenziale am Siedlungsrand.
- Die Reserven für den Wohnungsbau sind so zu bemessen, dass im Planungszeitraum eine Erhöhung der Bevölkerungszahl um 10% möglich ist. Der steigende Flächenbedarf pro Einwohnerin/Einwohner wird berücksichtigt.
- Die Reserven für die wirtschaftliche Entwicklung sind so zu bemessen, dass für die ansässigen Unternehmen ausreichende Erweiterungsmöglichkeiten und für neue Betriebe bedarfsgerechte Baulandangebote zur Verfügung stehen. Die Reserveflächen sollen den differenzierten Anforderungen von Produktions- oder Dienstleistungsbetrieben Rechnung tragen und im Zeithorizont der Richtplanung jeweils 15 bis 20% des beanspruchten Flächenbestandes betragen, einschliesslich der innerstädtischen Potenziale.
- Im Interesse des haushälterischen Umgangs mit dem knappen Boden sowie einer wirtschaftlich, ökologisch und sozial verträglichen Stadtentwicklung sind mit Vorrang innere Reserven nutzbar zu machen und zu überbauen.

Die im revidierten Zonenplan ausgeschiedenen, unüberbauten Baulandreserven sind auf den geschätzten Bedarf der folgenden 10 bis 15 Jahre ausgerichtet. Diese Reserven entsprachen im Zeitpunkt der Inkraftsetzung 2001 dem Bau von etwa 4000 bis 5000 neuen Wohnungen, davon dürften bis heute gegen 1000 Wohnungen erstellt worden sein. Die Reserven für Gewerbe und Industrie umfassen 15 bis 20% des bisherigen Flächenbestandes. Die aktuellen Reserven in der Gewerbe-Industrie- und der Industriezone betragen rund 17%, ohne innere Reserven und unüberbaute Flächen in der Wohn-Gewerbe- oder Kernzone.

Zu den inneren Reserven gehören Areale innerhalb des Siedlungsgebietes, die noch nicht überbaut, unternutzt oder für eine Umstrukturierung und verdichtete Nutzung geeignet sind. Sie sind bereits erschlossen oder mit geringem Aufwand zu erschliessen. Dabei sind die Ausbaumöglichkeiten für die Strasseninfrastruktur in diesen Gebieten in der Regel begrenzt. Für neue oder zusätzliche verkehrsintensive Nutzungen sind deshalb eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, kombiniert nötigenfalls mit Begrenzungen für den Individualverkehr, erforderlich.

Im Richtplan werden Entwicklungsschwerpunkte mit städtischen Zentrumsfunktionen oder mit regionaler Bedeutung ausgeschieden, dazu gehören die Areale Bahnhof Nordwest, Güterbahnhof, Bahnhof St.Fiden oder St.Gallen West sowie zusätzliche, noch zu bestimmende Gebiete im regionalen Kontext. Für diese Entwicklungsschwer-

punkte werden im Rahmen der Richtplanung die Überbauungs- und Erschliessungsgrundlagen vorbereitet.

Einzonungen für zusätzliche Bedürfnisse und für den längerfristigen Bedarf werden in der Richtplanung geprüft, örtlich bezeichnet und priorisiert. Primär stehen für Neueinzonungen die jetzt im Zonenplan ausgeschiedenen übrigen Gemeindegebiete zur Verfügung (z.B. in den Gebieten Geissberg/Altenwegen, Remishueb/Riedererholz, Laderen). Im Richtplan werden diese Gebiete nötigenfalls flächenmässig abgegrenzt. Massgebend für eine Einzonungsentscheid und die Etappierung sind die Bedarfsituation, die Erschliessungs- und Verkehrsverhältnisse und die Vereinbarkeit mit den Anforderungen des Stadtbildes und der Landschaft.

Zusätzliche, über das jetzige übrige Gemeindegebiet hinausgehende Flächen in der Landwirtschaftszone werden im Hinblick auf eine Einzonung geprüft, wenn dies im Rahmen der regionalen Entwicklung erfolgt, aus Sicht des Stadtbildes und der Landschaft möglich ist und wenn eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr geschaffen wird.

- Neueinzonungen für Wohngebiete sind für alle drei Verkehrsarten zu erschliessen. Eine gute Erschliessungsqualität durch den öV ist anzustreben, namentlich bezüglich Haltestellendistanz und Fahrplandichte.
- Verkehrsintensive Nutzungen gehören an Standorte mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Weitere Einkaufs- und Freizeitzentren ausserhalb der Stadt- und Quartierkerne liegen grundsätzlich nicht im Interesse einer zielgemässen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Insbesondere sind die Planungen auf kantonaler Ebene («K»-Standorte) und in der Region («G»-Standorte) zu berücksichtigen.
- Innere Verdichtungsgebiete sollen primär für wirtschaftlich interessante Nutzungen in den Bereichen Produktion, hochwertige Dienstleistungen sowie für öffentliche Nutzungen und für Wohnen dienen. Sie sind nur dann für publikumsintensive Nutzungen zu öffnen, wenn eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet ist, allenfalls kombiniert mit Begrenzungen für den Individualverkehr. Priorität haben die im Richtplan bezeichneten Entwicklungsschwerpunkte.

Mit den Nutzungszuordnungen beeinflusst die Siedlungsentwicklung direkt die Verkehrsentwicklung, das Verhältnis der Verkehrsarten und die Verkehrsqualität. Die verschiedenen Nutzungsarten haben unterschiedliche Verkehrsauswirkungen. Reine Wohngebiete sind grundsätzlich verkehrsextensiv, Mischzonen oder Gewerbe- und Industriezonen mit publikumsintensiven Dienstleistungen oder Freizeitangeboten sind verkehrsintensiv.

Die übergeordneten Planungen des Kantons zu Einkaufs- und Freizeitzentren mit den «K»-Standorten sowie die vorliegende Regionalplanung mit der Ausscheidung von «G»-Standorten in der Agglomeration St.Gallen bilden eine Grundlage für die städtische Richtplanung. Sie stellen eine bereits vorliegende Standortbegrenzung für publikumsintensive Dienstleistungsbetriebe dar und bewirken eine Konzentration von Betrieben ab einer bestimmten Grösse auf Standorte mit der geforderten Erschliessungsqualität. Grundsätzlich sind weitere Einkaufszentren, grosse Fachmärkte oder publikumsintensive Freizeitangebote abseits der Wohn- oder Kerngebiete aus verkehrlicher und auch siedlungspolitischer Sicht kritisch zu beurteilen. Sie wirken der erwünschten Aufwertung der Innenstadt und der Stadtquartiere entgegen und weisen insbesondere an peripheren Standorten einen ungünstigen Modalsplit auf.

- Das Verkehrssystem – motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV) und Langsamverkehr (LV) – ist als Gesamtheit zu behandeln und auf die Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrsentwicklung in Stadt und Region abzustimmen.
- Das Verkehrssystem soll die Erreichbarkeit aller Standorte gewährleisten.
- Die Richtplanung differenziert zwischen den einzelnen Verkehrsarten und berücksichtigt deren Unterschiede in Bezug auf die Funktionalität, die Umweltauswirkungen, den Infrastrukturaufwand und den Flächenbedarf. Flächensparende und umweltgerechte Verkehrsmittel sollen besonders gefördert werden.
- Ein möglichst grosser Anteil der gesamten Mobilität soll vom öV und vom LV getragen und so ein optimierter Modalsplit erreicht werden. Die Erschliessung und Erreichbarkeit aller Stadtgebiete mit dem MIV muss aber gewährleistet sein.

Die Mobilität ist in den letzten 20 Jahren stark gewachsen. Zwischen 1984 und 2000 nahm schweizweit die Tagesmobilität (das durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Person und Tag) bezogen auf die Distanz um 30 %, bezogen auf die Unterwegszeit um 35 % zu. Die Akzeptanz längerer Unterwegszeiten und Distanzen führt zu Mehrverkehr. Diese Akzeptanz wächst in schwierigen wirtschaftlichen Phasen mit grösserer Arbeitsplatzbedrohung. Sie ermöglicht ein stetig wachsendes Auseinanderdriften von Wohnort, Arbeitsort und Freizeitort. Die Tendenzen der schweizerischen wie auch der internationalen Entwicklung deuten auf eine künftige Verkehrszunahme von 1 bis 3 % pro Jahr hin. Diese permanente Mobilitätszunahme findet auch in St.Gallen statt.

Die Verkehrsentwicklung ist die Folge verschiedenster Ursachen. So begünstigen kaum beeinflussbare Faktoren wie steigender Motorisierungsgrad oder die Zunahme der Freizeit und damit des Freizeitverkehrs das Mobilitätswachstum. Die heutigen Entwicklungen in der Wirtschaft begünstigen ebenfalls eine Zunahme der Mobilität. Selbst mittlere und kleinere Betriebe sind heute in einem regionalen oder sogar überregionalen Gebiet tätig und vernetzt. Direkte Zusammenhänge bestehen zwischen der Siedlungsentwicklung (Wohnen im Grünen, neue Dienstleistungs- und Freizeitnutzungen, usw.) und dem Verkehrsaufkommen. Die für St.Gallen erwartete, teilweise auch angestrebte Siedlungsentwicklung führt zu entsprechenden Verkehrsfolgen; dies wiederum bedingt eine adäquate Mobilitätsstrategie.

Allgemein ist in Städten, bedingt durch deren Siedlungsdichte und konzentrierte öV-Angebote, mit eher tieferen MIV-Anteilen zu rechnen als in Agglomerationen oder ländlichen Verhältnissen. In den grösseren Städten der Deutschschweiz werden durchschnittlich rund ein Drittel aller Wege mit dem MIV, ein Drittel mit dem öV und ein Drittel als Langsamverkehr zurückgelegt. In der Stadt St.Gallen ist der Anteil des

3

Langsamverkehrs geringer, hier werden rund 40 % aller Pendlerwege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt und rund 45 % mit dem Personenwagen. Etwa 8 % gehen zu Fuss, 5 % benutzen das Velo, Mofa oder Motorrad und weitere 2 % private Verkehrsmittelkombinationen (beispielsweise Velo/Auto). Die Anteile je Verkehrsart am Gesamtverkehr (Modalsplit) sind von der Nutzungsart (Pendeln, Einkaufen, Arbeiten, Tourismus) abhängig und können stark streuen. Aufgrund der ausgeglichenen Verkehrsanteile muss gerade in städtischen Verhältnissen das Verkehrssystem als Gesamtheit betrachtet werden.

- Die Verkehrsqualität im städtischen Strassennetz ist im Interesse des Standortes St.Gallen, der Erreichbarkeit aller Stadtgebiete und der Umweltbelastung soweit als möglich auf dem jetzigen Stand zu halten.
- Die A1 (samt Anschlüssen) muss ihre Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsachse zur Erhaltung der Verkehrsqualität in der ganzen Stadt weiterhin erfüllen können. Die nötige Kapazität für die möglichst weitgehende Aufnahme des übergeordneten Verkehrs ist mit betrieblichen Optimierungen und gezielten baulichen Massnahmen zu gewährleisten.
- Störungen auf dem übrigen Strassennetz (Staus) sind durch betriebliche, nötigenfalls örtliche bauliche Massnahmen zu minimieren. Vorrang hat die Störungsbehebung für den öV.

Die Verkehrsqualität auf dem städtischen Strassennetz ist verglichen mit anderen Städten überdurchschnittlich gut, aufgrund der zunehmend ausgeschöpften Leistungsreserven sinkt dieser Standard aber. Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung weist die Agglomeration St.Gallen sowohl bezüglich des Kriteriums «Stau» als auch der Kriterien «Unfälle, Lärm und Luft» eine deutlich bessere Situation auf als der schweizerische Durchschnitt (Städte und Agglomerationen). So wurde im Jahre 2002 in der Agglomeration St.Gallen pro Autofahrer nur rund 1 Stunde im – nicht durch Baustellen oder Unfälle bedingten – Stau verbracht, wogegen das gesamtschweizerische Mittel bei knapp 3 Stautunden pro Jahr liegt. Das vorhandene Verkehrssystem, das auf dem Konzept der angebotsorientierten Verkehrsplanung und dem Prinzip der Kanalisierung auf der A1 und den übergeordneten Achsen des Stadtnetzes beruht, erfüllt weitgehend seine Aufgaben.

Die künftige Verkehrsentwicklung und das vorhandene bzw. zusätzlich realisierbare Infrastrukturangebot bestimmen die erreichbare Verkehrsqualität. Die steigende Verkehrsbelastung insbesondere auf der Autobahn A1 wird ohne Gegenmassnahmen in absehbarer Zeit zu verstärkten Kapazitätsproblemen führen. Leistungserhöhende Massnahmen sind daher notwendig, um die gute Verkehrsqualität auf der Autobahnachse und auf dem Stadtnetz halten zu können. Ohne entsprechende Anpassungen auf der Hauptachse, aber auch bei den Anschlüssen, würde die Gefahr des Ausweichens vom Entlastungskanal A1 zurück auf das städtische Strassennetz, insbesondere auf die Quartierstrassen, entstehen. Auf diese Weise wäre nicht nur die Wohn- und Lebensqualität, sondern auch die Erschliessungsqualität und damit die Erreichbarkeit des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Stadt St.Gallen beeinträchtigt.

- Das Gesamtangebot im öffentlichen Verkehr muss ausgebaut werden, damit ein möglichst grosser Teil der Mobilitätszunahme aufgefangen, eine Optimierung des Modalsplit erreicht und das Potenzial des öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft wird.
- Im innerstädtischen öffentlichen Verkehr sind primär die Linien- und Betriebsgestaltungen zu optimieren, mögliche Lösungen für eine Eigentrassierung abzuklären und vorzubereiten und längerfristig neue Verkehrssysteme (Tram, Lifte) zu prüfen.
- Im regionalen öffentlichen Verkehr stehen Verbesserungen der Linien- und Betriebsangebote, der Ausbau des Busnetzes und des S-Bahn-Systems im Vordergrund.
- Im überregionalen öffentlichen Verkehr gelten als Hauptziele Fahrplanverbesserungen im Städtezugsnetz, der Einbezug in das Hochgeschwindigkeitsnetz und die Anbindung an die Flughäfen Zürich-Kloten und St.Gallen-Altenrhein.
- Die Stadt ist in der öffentlichen Verkehrspolitik in die regionale Zusammenarbeit mit Gemeinden und Kantonen eingebunden, sie engagiert sich in den entsprechenden Gremien (Verkehrsrat) aktiv für die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region und vertritt die Interessen von Stadt und Agglomeration.

Für mehr als 90 % der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt St.Gallen ist eine öV-Haltestelle innert 5 Minuten zu Fuss erreichbar. Einzelne Wohngebiete am Stadtrand sowie die südliche Innenstadt und die südlichen Hanggebiete sind jedoch nur ungenügend oder gar nicht erschlossen.

Da der Pendlerverkehr konzentriert in den Spitzenstunden auftritt und geeignet ist für die Abwicklung mit dem öV, sind die Anstrengungen des öV hauptsächlich in diesem Bereich zu verstärken. Dabei müssen neben dem öV in der Stadt (Binnenpendler) auch derjenige zwischen der Region und Stadt (Zupendler) und insbesondere die möglichen Synergien zwischen städtischem und regionalem öV-System beachtet werden.

Die zu erwartende Mobilitätsentwicklung erfordert zur Beibehaltung der heutigen Verkehrsqualität auf dem Strassennetz eine gezielte Angebotserhöhung beim öV. Dabei ist neben einer wesentlichen Verbesserung des Angebots im quantitativen Bereich (beispielsweise Taktverdichtung) und im qualitativen Bereich (beispielsweise gute Fahrgastinformation, ansprechender Benutzerkomfort, optimale Anschlüsse) insbesondere eine Reduktion der Reisezeiten notwendig. Die dafür erforderliche betriebliche Eigentrassierung (Busspuren in Knotenbereichen, absolute Bevorzugung an den Lichtsignalanlagen) kann die gewünschte Reduktion der Reisezeiten bereits heute nicht mehr im nötigen Ausmass gewährleisten. Erforderlich ist deshalb bei ein-

5

zernen Strecken des öV eine bauliche Eigentrassierung, damit die Qualität im öffentlichen Verkehr nicht durch die zunehmenden Ansprüche des Individualverkehrs beeinträchtigt wird.

Für Städte der Grösse von St.Gallen sind Tramsysteme wegen kleiner NachfragePotenziale und damit aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen eher kritisch; trotzdem werden Überlegungen zu einem neuen leistungsfähigen öV-Feinverteiler vorgenommen. Für die Feinerschliessung wären bei den gegebenen topografischen Verhältnissen auch unkonventionelle Transportsysteme wie z.B. Schräglifte zu prüfen.

- Das bestehende Strassennetz bildet die Grundlage für die Erschliessung des jetzigen überbauten Gebietes für den motorisierten Individualverkehr. Eine künftige Mobilitätszunahme soll soweit möglich über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bewältigt werden.
- Die Funktion der A1 als Hauptträgerin des Durchgangs- und des übergeordneten Innenstadtverkehrs muss im Interesse der Wohn- und Lebensqualität erhalten bleiben. Die Kapazität der A1 und der Anschlussstrecken ist mit betrieblichen Optimierungen und gezielten Ausbauten im Interesse dieser Zielsetzung aufrechtzuerhalten und allenfalls zu erhöhen.
- Die längerfristige Entlastung der A1 vom innerstädtischen Durchgangsverkehr ist im Rahmen der Richtplanung zu prüfen. Die Stadt soll bei den Planungen des Kantons für eine «A1 Spange St.Gallen» aktiv mitwirken.
- Zur Realisierung interessanter Projekte für die Stadtentwicklung sollen das örtliche Verkehrsangebot für den MIV gezielt verbessert, mit flankierenden Massnahmen die öV-Erschliessung unterstützt und die Kanalisierung des MIV auf das übergeordnete Netz sichergestellt werden.

Die heutige Belastung der Stadtautobahn wird zu rund 85 % vom übergeordneten innerstädtischen Verkehr verursacht. Der eigentliche, stadtquerende Durchgangsverkehr macht nur einen kleinen Anteil aus. Deshalb kann eine Lösung für den künftig verschärften Engpass auf der Autobahn nicht in einer zusätzlichen grossräumigen Umfahrung oder Tangente gesehen werden. Langfristige neue strassenmässige Lösungen müssen diese Verkehrsabläufe berücksichtigen und beim innerstädtischen Verkehr ansetzen. Eine Verkehrsentslastung für die Autobahn könnte vor allem durch neue Strassenkapazitäten zwischen der Kreuzbleiche und dem Neudorf wirksam werden, also durch zusätzliche Verbindungen im Süden der Stadt zwischen den Autobahnanschlüssen und mit Verknüpfungen zu den wichtigsten Zielen in der Innenstadt. Entsprechende Planungen unter dem Titel «A1 Spange St.Gallen» sind als Machbarkeitsstudien vom Kanton in Angriff genommen worden.

Eine solche zusätzliche Längsverbindung wird als eine Möglichkeit gesehen, langfristig neue Kapazitäten zu schaffen sowie die Kanalisierung des MIV auf das übergeordnete Netz und die Entlastung der Stadtquartiere sicherzustellen. Für den Zeithorizont der aktuellen Richtplanung kann nicht mit der Realisierung einer «Spange» gerechnet werden. Das städtische Strassennetz ist deshalb nach wie vor auf eine Kapazitätsausschöpfung der heutigen Stadtautobahn auszurichten; die entsprechenden Zu- und Wegfahrten sind mit baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen zu verstärken. Die langfristige Option einer zusätzlichen neuen Durchgangsachse ist bei den Strassennetzüberlegungen aber einzubeziehen.

- Die Fuss- und Radverbindungen sind in neuen Wohn- und Arbeitsgebieten sicherzustellen und in den bestehenden Siedlungsräumen zu verbessern.
- Fuss- und Radwegnetze sollen zusammenhängende, insbesondere mit dem öV kombinierte Angebote bilden. Die Publikumsstandorte sind direkt anzubinden, die Verbindungen objektiv und subjektiv sicher zu gestalten.
- Die gezielten Verbesserungen der Schnittstellen (Übergänge) mit dem MIV und öV und des Angebotes an Abstellplätzen für Zweiräder in der Innenstadt, an zentralen Orten und an ausgewählten Stationen des öV sind weiterzuführen.

Die Topographie der Stadt St.Gallen setzt dem Veloverkehr Grenzen. Trotzdem soll im Bereich Langsamverkehr nicht nur die heutige Angebotsqualität beibehalten, sondern diese gezielt gefördert werden. Im Zusammenhang mit der seinerzeitigen «Veloinitiative» und dem damaligen Rahmenkredit wurden verschiedene Massnahmen, insbesondere spezielle Velospuren an geeigneten Stellen, Priorisierungen bei Kreuzungen und gedeckte Abstellmöglichkeiten realisiert. Eine bewachte Velostation beim Hauptbahnhof ist im Rahmen der Realisierung der Fachhochschule in Vorbereitung. Im Rahmen der Richtplanung sind weitere Massnahmen im längerfristigen Zeitraum anzugehen mit der Zielsetzung, vermehrt zusammenhängende Netze für die Velofahrenden zu bilden und diese mit dem öffentlichen Verkehr zu verknüpfen. Insbesondere zu verbessern und anzupassen sind die Erreichbarkeit von Zielorten (Haltestellen öV, Innenstadt, Freizeitanlagen, Naherholungsgebiete usw.) sowie das Angebot an Abstellmöglichkeiten in diesen Gebieten. Ausserdem soll vor allem im Innenstadt- und Altstadtbereich ein lückenloses, zweckmässiges Netz von leistungsfähigen Fahr-routen mit entsprechenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen angeboten werden.

Die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Langsamverkehrs, von Velofahrenden und von Fussgängerinnen und Fussgängern gehören auch zum integralen Bestandteil der Erschliessungsplanung für neue Wohn- und Arbeitsgebiete. Insbesondere muss kurzen, direkten und attraktiven Wegen auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger – einschliesslich Gehbehinderter oder älterer Personen – zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besondere Beachtung geschenkt werden.

- Die Charakteristik von Stadt- und Landschaftsraum soll bewahrt, aber auch nachhaltig weiterentwickelt werden. Die Richtplanung muss einen sorgfältigen Ausgleich zwischen dem quantitativen Wachstum einerseits und der Erhaltung und Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität andererseits berücksichtigen.
- Die spezifischen urbanen Qualitäten sind zu fördern. Dazu gehören eine dichte Mischung von Funktionen besonders in der Innenstadt und in den Quartierzentren, eine vernetzte Stadt der kurzen Wege und verschiedenste Wohn- und Arbeitsformen.
- Die öffentlichen Räume, Plätze, Strassen und Grünanlagen sind städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten. Es sind möglichst gute Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Infrastruktur und für Begegnungsorte in den Quartieren zu schaffen. Dazu sollen auch bestehende öffentliche Einrichtungen (z.B. Schulhäuser) genutzt werden.
- Eine nachhaltige und dichte Siedlungsentwicklung ermöglicht kurze Distanzen und damit günstige Infrastrukturen für die Versorgung mit Energie und Wasser sowie die Entsorgung. Besonderes Gewicht ist auf die Immissionsreduktion, auf sparsamen Energieverbrauch und die Förderung von erneuerbaren Energien zu setzen.

Zur gewachsenen Stadtstruktur gehören nicht nur die Altstadt und die Ortsbildschutzgebiete, sondern auch andere vertraute und Identität stiftende Wohn- und Arbeitsquartiere. Neue Bauten in allen Stadtgebieten müssen ihre jeweilige Umgebung berücksichtigen und in der Gestaltung den unterschiedlichen Anforderungen entsprechen.

Die historisch gewachsenen Quartierzentren unterliegen der Gefahr, ihre Versorgungsfunktion wegen der Konkurrenz von Einkaufszentren am Stadtrand zunehmend einzubüssen. Mit dem Verlust von Einkaufsgelegenheiten und Dienstleistungsangeboten nehmen für die Bevölkerung auch der Quartierbezug und die Identifizierung mit dem nächsten Lebensumfeld immer weiter ab – der Vorzug des übersichtlichen Umfeldes geht verloren.

Zur qualitativen Seite der Siedlungsentwicklung gehört auch die Berücksichtigung der Immissionssituation und der Versorgung und Entsorgung. Die verdichteten Überbauungsformen, die Mischung von Funktionen, die Ermöglichung kurzer Wege dienen auch den Zielsetzungen bezüglich Immissionsreduktion, sparsamem Energie- und Ressourcenverbrauch und zeitgemässer Ver- und Entsorgungssysteme.

Gegenstück der Verdichtung im Innern und der Stadterweiterung gegen aussen sind die städtischen Freiräume, die öffentlichen Räume und die Naherholungsgebiete. Zur Siedlungsentwicklung gehört deshalb auch die Freiraum- und Landschaftsentwicklung.

- Die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebietes sollen erhalten, aufgewertet und vernetzt werden. Gezielte Verbesserungen und zusätzliche Massnahmen sind in den Stadtquartieren ohne ausreichende Freiräume und namentlich für die neuen Baugebiete sowie die inneren Reservegebiete vorzukehren.
- Im ganzen Siedlungsgebiet sind eine Aufwertung der Grünräume, der Landschaftselemente und der Einbezug von natürlichen Elementen (Grünsubstanz, Gewässer) anzustreben. Dies gilt in besonderer Weise auch für innerstädtische Verdichtungs- und Entwicklungsgebiete.

Öffentliche und private Freiräume werden in einer dichter genutzten Stadt immer wichtiger. Dabei geht es nicht nur darum, quantitativ genügend Flächen für die unterschiedlichen Ansprüche der Wohn- und Arbeitswelt bereitzustellen, sondern diese auch qualitativ, benutzergerecht und zeitgemäss auszugestalten. Die öffentlichen Freiräume sollten untereinander so verbunden sein, dass sie für Fussgängerinnen und Fussgänger erreichbar sind.

- Zur Sicherung der landschaftlichen und ökologischen Qualitäten und Eigenarten sollen Lücken im bisherigen Landschafts- und Naturschutz geschlossen und bestehende Schutzgebiete ergänzt werden. Gefährdete landschaftliche Werte sollen erhalten, unzureichende Situationen verbessert werden.
- Mit «Landschaftsentwicklungskonzepten» sollen die natürlichen Lebensräume und die Naherholungsgebiete gesichert, aufgewertet und vernetzt, gleichzeitig aber auch die nachhaltige Bewirtschaftung durch die Landwirtschaft gefördert werden.
- Die Landwirtschaftsgebiete in Stadtnähe sind gleichermassen Naherholungsgebiete und Kulturlandschaften. Nutzungskonflikte sind mit einer Interessenabwägung und mit geeigneten Massnahmen anzugehen.
- Ein Landwirtschaftskonzept soll zur Erhaltung einer intakten Bewirtschaftung des gesamten Kulturlandes, im Besonderen aber auch zur Kulturlandpflege im Umfeld des Siedlungsgebietes die Grundlagen schaffen und langfristige Massnahmen vorbereiten.

Verschiedenartige Landschaften prägen den Lebensraum und das Erscheinungsbild des St.Galler Stadtgebietes: Besiedeltes Haupttal mit begleitenden Höhenzügen, bewaldete tief eingeschnittene Tobel, bäuerlich geprägtes, kuppenreiches Hügel- und Bergland. Obwohl grosse landschaftsbestimmende Formen (wie z.B. ein See oder ein breiter Fluss) fehlen, wird die Siedlungsentwicklung der Stadt dennoch stark von den landschaftlichen und topografischen Gegebenheiten mitbestimmt.

Die natürliche Einengung und Begrenzung des Baugebietes durch den «Grünen Ring» hat den Vorteil, dass Naherholungsgebiete für alle Bewohnerinnen und Bewohner in kurzer Zeit erreichbar sind. Da diese Gebiete gleichzeitig Lebensgrundlage für die Land- und Forstwirtschaft und Lebensraum von teilweise bedrohten Pflanzen und Tieren sind, ist es unumgänglich, für Teilräume eine entsprechende Priorisierung vorzunehmen und Nutzungskonflikte zu klären.

Die Stadt St.Gallen ist eine der grössten Landwirtschaftsgemeinden des Kantons. Die Landwirtschaftsbetriebe in der Nähe des Siedlungsraumes haben besondere Funktionen im Zusammenhang mit der Naherholung.

St.Gallen, März 2006

Stadt St.Gallen
Stadtrat

Grafische Gestaltung
Inform GmbH

