

**Richtplananpassung 2022**  
**Aufnahme Strategien**  
/ Richtplantext

14. März 2023

## **rechtskräftiger Richtplan der Stadt St.Gallen**

Stand Dez. 2012

schwarzer Text  
= rechtskräftig

## **Richtplananpassung 2022 - Aufnahme Strategien**

Änderungen

~~2012er Text durchgestrichen, schwarz~~  
= entfällt

violett  
= neu

Kasten, violett

= Erläuterungen, die nach dem Parlamentsbeschluss in  
den Planungsbericht verschoben werden.



## INHALT

<b>E</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>6</b>
E1	Grundlagen für die Richtplanung	7
E2	Anlass und Aufträge	9
E3	Verbindlichkeit des Richtplans	12
<b>R</b>	<b>RICHTPLANKONZEPT</b>	<b>14</b>
R1	Die Stadt regional vernetzen	15
R2	Erreichbarkeit sicherstellen	17
R3	Die Stadt nach innen entwickeln	18
R4	Landschaften, Freiräume und Biodiversität stärken	20
R5	Attraktivität als Wohnstadt steigern	22
<b>S</b>	<b>SIEDLUNG</b>	<b>23</b>
S0	Innenentwicklung	24
S1	Siedlungsstruktur	29
S1.1	Siedlungsraum	29
S1.2	Siedlungserweiterungen	30
S1.3	Siedlungsverdichtung Hochhäuser und Infrastrukturüberdeckungen	44
S1.4	Innenstadt und Quartierzentren	45
S1.5	Umstrukturierungsgebiete Entwicklungsareale	52
S1.6	Starke Achsen	61
S2	Wohn- und Siedlungsqualität	68
S2.1	Wohnen	68
S2.2	Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen	70
S2.3	Stadtklima und Siedlungsökologie	71
S3	Wirtschaft	78
S3.0	Moderne Arbeitsplatzgebiete an den Stadteingängen	78
S3.1	Wirtschaftsraum St.Gallen	78
S3.2	Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	79
S3.3	Publikumsintensive Einrichtungen	84
S4	Freiraum	89
S4.0	Ziele	89
S4.1	Massnahmen	91
S4.12	Gebiete mit freiräumlichem Handlungsbedarf	91
S4.23	Öffentliche Räume	92
S4.34	Städtischer Freiraumverbund	95
S4.45	Familiengärten	97
S5	Öffentliche Bauten und Anlagen	103
S5.1	Bildung	103

S5.2	Kultur	104
S5.3	Sport- und Freizeitanlagen	107
S5.4	Schiessanlagen	110
S5.5	Gesundheitswesen und Alterspflege	110
S5.6	Verwaltung	112
S5.7	Versorgung/ <b>Entsorgung</b> /Technische Infrastruktur	114
<b>L</b>	<b>LANDSCHAFT</b>	<b>120</b>
L1	Land- und Forstwirtschaft	121
L1.1	Landwirtschaft	121
L1.2	Fruchtfolgeflächen	122
L1.3	Wald	123
L2	Natur- und Landschaftswerte	125
L2.1	Schutz der Naturwerte	125
L2.2	Landschaftswerte	129
L2.3	Lebensraumvernetzung	129
L2.4	Gewässer <b>und Naturgefahren</b>	130
L2.5	<b>Biodiversität</b>	133
L3	Landschaftsentwicklung	139
L3.1	Naherholungsgebiete	139
L3.2	Landschaftsentwicklungsgebiete	142
<b>V</b>	<b>VERKEHR</b>	<b>145</b>
V1	Gesamtverkehr	146
V1.0	<b>Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr</b>	146
V1.1	Überkommunale Zusammenarbeit	147
V1.2	Verkehrsentwicklung	147
V1.3	<b>Starke Stadtachsen</b>	148
V1.4	<b>Strassenlärm</b>	148
V1.5	<b>Hub</b>	149
V2	Öffentlicher Verkehr	150
V2.1	Schienenfernverkehr	150
V2.2	S-Bahn	150
V2.3	Öffentlicher Personennahverkehr – Knoten	153
V2.4	Öffentlicher Personennahverkehr – Angebot	155
V2.5	Öffentlicher Personennahverkehr – Betrieb	158
V2.6	Öffentlicher Personennahverkehr – Infrastruktur	159
V2.7	Öffentlicher Personennahverkehr – Fahrzeugsystem	163
V3	Motorisierter Individualverkehr	168
V3.1	Grundsätze Strassennetz	168
V3.2	Hochleistungsstrassennetz	169
V3.3	Übergeordnetes Strassennetz	170
V3.4	Untergeordnetes Strassennetz	176
V3.5	Verkehrsregime	177

V4	Parkierung	182
V4.1	Parkplatzangebot	182
V4.2	Parkplätze – Anordnung	183
V4.3	Öffentliche Parkplätze – Regime	185
V4.4	Private Parkplätze	186
V4.5	Parkleitsystem	187
V5	<del>Langsamverkehr</del> Fuss- und Veloverkehr	190
V5.1	Fussverkehr	190
V5.2	Veloverkehr	192
V5.3	Veloabstellplätze	194
V6	Verkehrsmanagement	201
V6.1	Verkehrssteuerung	201
V6.2	Verkehrslenkung/-beeinflussung	202
V6.3	Fahrtenmodelle/Nutzungseinschränkungen	203
V6.4	Road Pricing	203

# E EINLEITUNG

E1	Grundlagen für die Richtplanung	// 7
E2	Anlass und Aufträge	// 9
E3	Verbindlichkeit des Richtplans	// 12

## Der Richtplan — eine Grundlage für die St.Galler Zukunft

Die Stadt St.Gallen hat eine noch junge Bauordnung und einen aktuellen, zeitgemässen Zonenplan — die Stadt hatte aber bis zum 4. Dezember 2012 keinen umfassenden, den heutigen Ansprüchen genügenden Richtplan. An diesem wichtigen Datum für unsere Stadt hat das Stadtparlament nach intensiven, langen Beratungen einhellig dem umfassenden Richtplan zugestimmt. Die Beschlüsse des Stadtparlamentes werden in dieser Broschüre zusammengefasst und der Öffentlichkeit wie auch den interessierten Fachkreisen zur Verfügung gestellt. Mit dem vorliegenden Richtplan werden die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr für St.Gallen erstmals gesamthaft, koordiniert und vernetzt dargestellt. Die einzelnen Festlegungen, Zwischenergebnisse und Vororientierungen geben eine vollständige Übersicht über die anstehenden Themen und Aufgaben in den raumplanerisch relevanten Bereichen. Darüber hinaus zeigen die vom Parlament gefassten Beschlüsse, wie die politischen „Leitplanken“ gesetzt worden sind, welche Strategien für die zahlreichen Aufträge gelten und in welche Richtungen sich die weiteren Planungen und Massnahmen bewegen sollen. In diesem Sinne ist der Richtplan nicht nur Übersicht und Koordinationsinstrument, sondern auch politisch breit abgestützte Handlungsgrundlage.

Stadträtin Patrizia Adam,  
Direktorin Bau und Planung

### Hinweis:

Das neue Vorwort des Stadtrats wird erst nach Verabschiedung durch das Parlament verfasst.

# E1 Grundlagen für die Richtplanung

## Verfassungsauftrag

Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes (Art. 75 Bundesverfassung). Der Bund legt mit seinem Raumplanungsgesetz (RPG) die Grundsätze der Raumplanung fest und auferlegt den Kantonen und den Gemeinden eine Planungspflicht (Art. 2 RPG). Danach sind Bund, Kantone und Gemeinden beauftragt, die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen zu erarbeiten und aufeinander abzustimmen.

## Kantonales Recht

Unmittelbare rechtliche Grundlage für die Richtplanung der Stadt St. Gallen ist ~~Art. 5 und 6~~ des kantonalen ~~Planungs- und Baugesetzes (BauG-PBG)~~. Nach diesen ~~Bestimmungen~~ ~~stimmt die Gemeinde im kommunalen Richtplan insbesondere Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung sowie den geplanten Infrastrukturausbau in ihrem Gebiet für einen längeren Zeitraum aufeinander ab. Dabei berücksichtigt sie die Vorgaben des kantonalen Richtplans und die Raumplanung der anderen politischen Gemeinden in der Region und legt insbesondere das Massnahmenkonzept Naturgefahren fest. erstellt die Gemeinde die für die Ortsplanung und für den Ausbau der Infrastruktur notwendigen Richtpläne, wie Siedlungs-, Landschafts-, Verkehrs- und Versorgungspläne. Diese Pläne sollen aufgrund des «Bestehenden und des Vorsehbaren» Aufschluss geben insbesondere über die wichtigsten Verkehrsanlagen, über die künftigen Bauzonen und die Landwirtschaftsgebiete, über die Anlagen der Energie- und Wasserversorgung, der Abwasser- und Abfallbeseitigung sowie über die Erholungsräume, die zu schützenden Landschaften, Natur- und Kulturobjekte.~~

Der kantonale Richtplan ist als dynamisches und entwicklungsfähiges Führungs- und Koordinationsinstrument konzipiert. Das AREG bewirtschaftet den kantonalen Richtplan im Sinne einer rollenden Planung, einerseits mittels jährlicher Richtplan-Anpassung, andererseits mit einer aktuell laufenden Gesamtüberarbeitung (2017: Teil Siedlung; ab 2021: Teil Mobilität). ~~Der Kantonale Richtplan wurde vollständig neu erarbeitet, 2002 vom Bundesrat genehmigt und durch Nachträge in den folgenden Jahren ergänzt.~~ Die städtische Richtplanung basiert grundsätzlich auf dieser kantonalen Grundlage.

### **Regionalplanung**

Neben dem kantonalen Richtplan ist bei der Ausarbeitung des Richtplanes für die Stadt St.Gallen auch die regionale Planung als wesentliche Grundlage mit zu berücksichtigen. Die Planungsarbeiten der Regionalplanungsgruppe werden ergänzt durch weitere übergreifende Planungsprojekte, derzeit vor allem durch das Agglomerationsprogramm ~~St.Gallen / Arbon-Rorschach~~ **St.Gallen-Bodensee**.

## E2 Anlass und Aufträge

Der kommunale Richtplan der Stadt St.Gallen wurde am 4. Dezember 2012 vom Stadtparlament verabschiedet. Der Richtplan ist als dynamisches und entwicklungsfähiges Führungs- und Koordinationsinstrument konzipiert. Es werden die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr für die Stadt St.Gallen gesamthaft, koordiniert und vernetzt dargestellt. Die enthaltenen einzelnen Festlegungen, Zwischenergebnisse und Vororientierungen sollen eine vollständige Übersicht über die anstehenden Themen und Aufgaben in den raumplanerisch relevanten Bereichen geben. Der Richtplan ist ein Koordinationsinstrument und eine politisch breit abgestützte Handlungsgrundlage.

Damit der kommunale Richtplan seine Aktualität behalten kann, bedarf er einer periodischen Nachführung und Anpassung.

~~Verschiedene Motionen und Postulate aus dem Stadtparlament zu bestimmten Richtplanthemen dokumentieren die Notwendigkeit einer koordinierten, gesamtheitlichen und aktuellen Planungsgrundlage in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die räumlich relevanten, intensiven Planungsarbeiten der letzten Jahre, so z.B. die umfassende Überarbeitung des Zonenplanes in den 90er Jahren, die grossen Projekte im öffentlichen Verkehr, die Kapazitätsprobleme im motorisierten Individualverkehr wie auch die zunehmende Bedeutung der innerstädtischen Frei- und Grünräume und der Naherholungsgebiete zeigen ebenfalls den zwingenden Bedarf nach einer übergeordneten Gesamtplanung.~~

### **Grundzüge**Grundlagen der räumlichen Entwicklung

Nach intensiven Beratungen hat das Parlament am 21. November 2006 die «Grundzüge der räumlichen Entwicklung» gutgeheissen. 2018 hat der Stadtentwicklungs-Lenkungsausschuss (SELA) die «Perspektive räumliche Stadtentwicklung St.Gallen» erarbeitet. Diese **Grundzüge Grundlagen** werden in den nachfolgenden Kapiteln bzw. im Zusammenhang mit den einzelnen Richtplanthemen vertieft.

### **Planungsarbeit**

Auf den dargestellten rechtlichen Grundlagen, in Berücksichtigung verschiedener politischer Vorstösse und in der Umsetzung des Parlamentsbeschlusses wurde in der Folge in den Jahren 2007 bis 2009 der umfassende Entwurf für den Richtplan ausgearbeitet. Dabei mussten umfangreiche Grundlagen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft erarbeitet, auf einen vergleichbaren Stand gebracht und dann in eine übergeordnete Synthese geführt werden. Die Arbeiten erfolgten vor allem in der ersten Phase mit Unterstützung von Drittaufträ-

gen an Fachspezialistinnen und Fachspezialisten und in intensiver Arbeit der städtischen Fachstellen in Zusammenarbeit mit kantonalen Stellen und weiteren öffentlichen oder privaten Partnerschaften. Die Projektleitung lag bei der Direktorin Bau und Planung sowie den Leiterinnen und Leitern des Stadtplanungsamtes, des Tiefbauamtes, der internen Projektleiter und Projektleiterinnen sowie dem Direktionssekretär Bau und Planung.

### **Mitwirkung und Vernehmlassung**

Der Stadtrat hat einen ersten Entwurf für den Richtplan am 4. Mai 2010 verabschiedet. In einem ersten Schritt wurde dieser Entwurf dem Stadtparlament vorgestellt, anschliessend folgte ein breites Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren mit entsprechenden Orientierungsveranstaltungen für interessierte Organisationen und für die Bevölkerung. Die Frist für die Einreichung von Stellungnahmen und Vorschlägen wurde von ursprünglich Ende 2010 auf Ende Februar 2011 erstreckt. Es gingen in dieser Zeit zahlreiche Eingaben von Parteien, Verbänden und anderen Organisationen sowie von Privaten ein. Im Laufe des Jahres 2011 wurden diese Eingaben ausgewertet, sie führten zu einer Vielzahl von Änderungen und Ergänzungen im Entwurf für den Richtplan.

### **Parlamentsbeschluss**

Der Richtplan gehört zu den «gesamtstädtisch bedeutsamen Planungen, die für das Stadtparlament und den Stadtrat wegleitend sind» und bedarf deshalb der Genehmigung durch das Stadtparlament (Art. 48 Abs. 2 Gemeindeordnung). Eine Spezialkommission des Parlamentes hat den Entwurf des Stadtrates intensiv beraten und beantragte zahlreiche Ergänzungen und Änderungen. Das Parlament hat den Richtplan anschliessend am 4. Dezember 2012 beschlossen. Das vorliegende Dokument ist ein Zusammentrag der gefällten Beschlüsse. Weiterführende Informationen sind in den Materialien (auf der städtischen Homepage oder bei der Direktion Bau und Planung) zu finden.

### **Anpassung und Nachführung**

Der Richtplan ist als dynamisches und entwicklungsfähiges Führungsinstrument konzipiert. Mit der Beschlussfassung der «Grundzüge der räumlichen Entwicklung» wurden auf strategischer Ebene die Leitplanken für die künftige räumliche Entwicklung der Stadt festgelegt. Diese sollen Bestand haben und nur bei Bedarf angepasst werden. Auf operativer Ebene – bei den Beschlüssen im Richtplantext – unterliegt der Richtplan einer laufenden Anpassung und einer dauernden Bewirtschaftung. Durch eine regelmässige Überprüfung des Richtplans soll dadurch der Bezug zur Wirklichkeit gesichert und notwendige Anpassungen vorgenommen werden. ~~Zur Bündelung der Verfahren werden Anpassungen des Richtplans nicht einzeln, sondern gebündelt und periodisch, vorgenommen.~~



~~Neben der laufenden, periodischen Anpassung des Richtplans ist auch eine gesamthafte Überprüfung des Richtplans vorgesehen. Diese beinhaltet auch eine Überprüfung der Grundlagen, namentlich der «Grundzüge der räumlichen Entwicklung». Eine Gesamtüberarbeitung erfolgt in der Regel alle 10 Jahre.~~

Es ist zu unterscheiden zwischen der Gesamtrevision (alle 15-20 Jahre), der ordentlichen Anpassung (alle 5-8 Jahre), der ausserordentlichen Anpassung (bei Bedarf) und der Fortschreibung (redaktionelle Änderungen) des Richtplans.

### **Ordentliche Anpassung 2022**

Seit dem Richtplanbeschluss 2012 durch das Parlament sind gesetzliche Grundlagen sowie übergeordnete Planungsinstrumente überarbeitet worden. Insbesondere sind dies das Raumplanungsgesetz (2014), das Planungs- und Baugesetz des Kantons St.Gallen (2017) und der kantonale Richtplan (2017). Zudem wurden von der Stadt seit 2012 diverse raumrelevante Strategien und Konzepte erarbeitet. Kernstück der Anpassung 2022 ist die Implementierung der Innenentwicklungsstrategie, der Freiraumstrategie und weiterer Strategien. Mit der ordentlichen Anpassung 2022 wird der Richtplan das erste Mal aktualisiert.

## E3 Verbindlichkeit des Richtplans

### Struktur des Richtplans

Der Richtplan besteht aus Text und Karten (Gesamtkarte und Teilkarten), die durch wechselseitige Verweise miteinander verbunden sind. Weder der Text noch die Karten sind für sich alleine gültig. Sie ergänzen sich gegenseitig und bilden zusammen den Richtplan.

### Rechtsverbindlichkeit

Der Richtplan ist für **den Stadtrat sowie die ihm nachgeordneten Kommissionen und Verwaltungsstellen** ~~die mit der Planung beauftragten Organe und Behörden~~ gemäss Art. 6 5. Abs. 3 **PBG BauG** «wegleitend». Bei der «wegleitenden» Verbindlichkeit des kommunalen Richtplanes stehen dem Stadtrat und dem Stadtparlament, die den späteren grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplan sowie die weiteren Pläne (Sondernutzungspläne, Massnahmenpläne) erlassen, ein Ermessensspielraum zu. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtes lässt Abweichungen vom Richtplan zu,

- › wenn sie sachlich gerechtfertigt sowie von untergeordneter Bedeutung sind
- › wenn es nach den Umständen unzumutbar erscheint, vorher den Richtplan förmlich zu ändern
- › wenn neue Erkenntnisse ein Abweichen vom Richtplan rechtfertigen
- › wenn sich der Richtplaninhalt im Nutzungsplanungsverfahren als rechtswidrig oder unmöglich erweist, zumal wenn sich die betroffenen Grundeigentümerschaften gegen den Richtplan als solchen nicht zur Wehr setzen konnten.

### Stand der Koordination

Der Richtplan «zeigt die im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung wesentlichen Ergebnisse der Planung», er «bestimmt die Richtung der weiteren Planung und Zusammenarbeit, insbesondere mit Vorgaben für die Zuweisung der Bodennutzungen und für die Koordination der einzelnen Sachbereiche, und bezeichnet die dafür notwendigen Schritte» (Art. 5 Abs. 1 der eidg. Verordnung über die Raumplanung, RPV).

Die Richtplan-Vorhaben werden nach folgendem Koordinationsstand eingeteilt:

### **Festsetzungen**

Der Richtplan zeigt, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. (Art. 5 Abs. 2 lit. a RPV)

Voraussetzung:

- › die Koordination ist angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide sichergestellt
- › die grobe Machbarkeit ist nachgewiesen
- › die Zusammenarbeit ist im Konsens abgeschlossen

### **Zwischenergebnisse**

Der Richtplan zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann. (Art. 5 Abs. 2 lit. b RPV)

Voraussetzung:

- › die Koordination ist angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide noch nicht sichergestellt
- › die Zusammenarbeit ist erst eingeleitet
- › es kann noch nicht beurteilt werden, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind

### **Vororientierungen**

Der Richtplan zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können. (Art. 5 Abs. 2 lit. c RPV)

Voraussetzung:

- › die vorgesehenen raumwirksamen Tätigkeiten sind noch zu unbestimmt, als dass der überörtliche Koordinationsbedarf ermittelt werden kann
- › die Zusammenarbeit ist noch nicht eingeleitet
- › eine genauere Lokalisierung der Konflikte ist noch nicht möglich
- › die Art und Weise der Realisierung ist noch offen

## R RICHTPLANKONZEPT

R1	Die Stadt regional vernetzen	//	15
R2	Erreichbarkeit sicherstellen	//	17
R3	Die Stadt nach innen entwickeln	//	18
R4	Landschaften und Freiräume stärken	//	20
R5	Attraktivität als Wohnstadt steigern	//	22

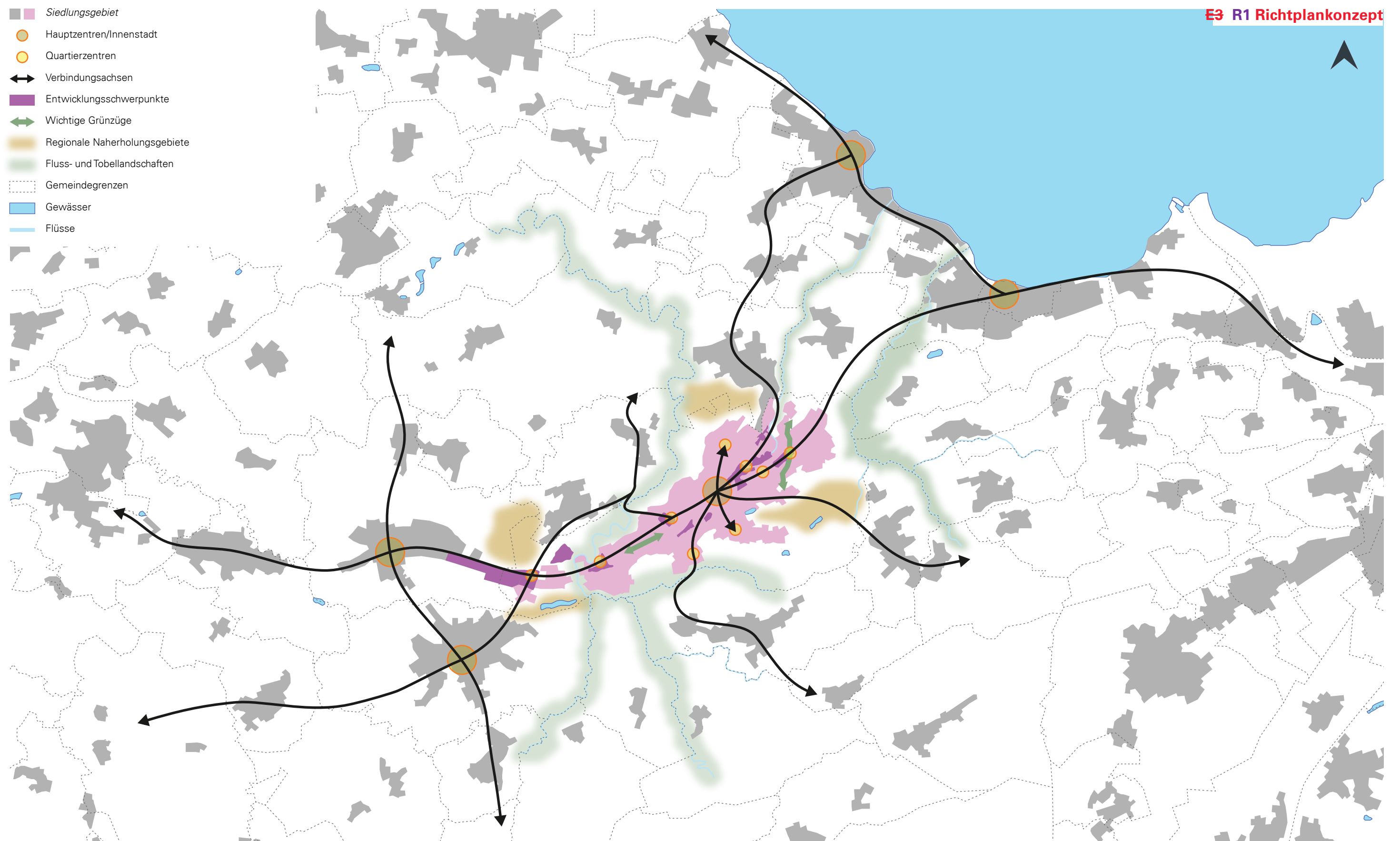
## R1 Die Stadt regional vernetzen

~~Das vorliegende Richtplankonzept~~ Der vorliegende Plan «R1 Die Stadt als Teil der vernetzten Region» zeigt die Verflechtungen der Stadt St.Gallen mit ihrer Region bzw. Agglomeration. Die räumliche Weiterentwicklung der Stadt soll im Rahmen der Agglomerationsentwicklung erklärbar bzw. erkennbar sein. Eine hohe Priorität ist hierbei dem Ausbau der bestehenden Planungsinstrumente und Koordinationsgremien einzuräumen. Auf allen Ebenen sollen sich nicht nur Wahrnehmungsgrenzen, sondern auch Planungsgrenzen verschieben:

- › von der Stadt zur Agglomeration bzw. Region (überkommunale Politik)
- › vom Kanton zur Grossagglomeration in einem Städteverbund
- › vom Land zum grenzüberschreitenden Metropolitan-Raum (z.B. Zürich)

Räumliche Entwicklung und Brennpunkte der Stadt St.Gallen korrelieren nicht mehr mit den politischen Grenzen des Raumes. ~~Das Richtplankonzept~~ Der Plan «R1 Die Stadt als Teil der vernetzten Region» zeigt, dass die Stadt St.Gallen im Mittelpunkt zweier Agglomerationsteile eingebettet ist. Einerseits bilden die Stadt Gossau, die Gemeinde Gaiserwald, aber auch das durch eine topographische Zäsur geringfügig abgesetzte Herisau einen zusammenhängenden Schwerpunkt westlich der Stadt. Andererseits fügen sich auch Wittenbach, Rorschacherberg, Rorschach, Goldach, Tübach, Horn, Steinach und Arbon zu einem geschlossenen Siedlungsband von vorstädtischem Charakter zusammen. Zwischen beiden Agglomerationsteilen bestehen intensive Pendlerbeziehungen.

In der Zukunft könnte sich deshalb eine rasche bauliche Verdichtung des heute noch ländlichen Zwischenraumes ergeben. Die meisten heute noch verfügbaren grösseren Flächen mit Entwicklungspotenzial wurden im Zuge der Revision des Zonenplanes aus den 80er-Jahren erfasst. Das Siedlungsband zwischen Winkeln und Gossau bietet eine einmalige Chance, einen vor allem wirtschaftlichen Schwerpunkt mit regionaler Bedeutung auszubauen, zu strukturieren und aufzuwerten. ~~Im Richtplankonzept bildet d~~ Das Stadtzentrum (Innenstadt) bildet ein zweites wirtschaftlich wichtiges Standbein mit regionaler Ausstrahlung – auch für Kultur, Bildung und Sport. Das gewerblich-industriell genutzte Gebiet Martinsbrugg- Schuppis stellt das dritte zusammenhängende Arbeitsplatzgebiet dar. Alle drei Schwerpunkte sind mit der Autobahn A1 verbunden und können in Bezug auf ihre Erschliessungsgunst als «kommunizierende Gefässe» gelesen werden. Die verschiedenen Subzentren, die sich im Laufe der Zeit im Stadtgrundriss herauskristallisierten, bilden wichtige «Trittsteine» innerhalb des städtischen Siedlungsgefüges, aber auch als Sprungbretter in die Agglomeration.



## R2 Erreichbarkeit sicherstellen

Für das angestrebte Siedlungswachstum sind eine gute Erreichbarkeit nach aussen und eine optimale Vernetzung aller Verkehrsmittel von zentraler Bedeutung. Die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse sollen innerhalb der gesetzten Grenzen unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen optimal und gerecht erfüllt werden.

Die Grundhaltung der städtischen Verkehrspolitik lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- › Verbesserte Erreichbarkeit
- › Gleichgewicht zwischen guter Erreichbarkeit und Schutz des Lebensraums (Umweltbelastung, Sicherheit, Aufenthalts- und Gestaltungsqualität)
- › Konsequente Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- › Verantwortungsvoller und differenzierter Umgang mit dem beschränkt zur Verfügung stehenden Platz
- › Die Stärken der einzelnen Verkehrsmittel sind optimal einzusetzen; «wesensgerechte» Mobilität

Mit dem Mobilitätskonzept 2040 sollen die Vorgaben des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung erfüllt werden. Dieses sieht vor, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht weiter zunimmt und das Mobilitätswachstum vom öffentlichen Verkehr (ÖV) und Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgenommen wird. Die Aktualisierung des Mobilitätskonzeptes 2040 wurde gestartet mit dem Ziel der Überführung in ein «Mobilitätskonzept 2050».

Die Mobilitätsstrategie basiert gestützt auf das Mobilitätskonzept 2040 auf den drei Teilstrategien:

- › Mobilitätsvermeidung (Verkehr vermeiden)
- › Mobilitätsgestaltung (Verkehr verlagern)
- › Mobilitätsmanagement (vorhandenen Verkehr verträglicher abwickeln)

Das angestrebte Siedlungswachstum führt zu zusätzlichen Mobilitätsbedürfnissen und zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage; zusätzliche Verkehrsangebote verbessern wiederum die Erreichbarkeit und ermöglichen damit eine Siedlungsentwicklung in peripheren Lagen. Die Herausforderung besteht in der optimalen Abstimmung dieser beiden Tendenzen (vgl. V1.0). Gemäss der oben genannten Teilstrategien ist der Mehrverkehr primär in Form von Fuss- und Veloverkehr sowie mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Ein punktueller Ausbau des Verkehrsangebots für den motorisierte Individualverkehr soll nur dann erfolgen, wenn nichts anderes möglich ist.

## R3 Die Stadt nach innen entwickeln

Die Stadt St.Gallen ist geprägt durch ihre kompakte, historische Innenstadt und ihre vielfältigen Wohnquartiere, die sich im Talboden und auf den Anhöhen des Hochtals anordnen. Die Einbettung in die Landschaft und die Nähe zur Landschaft sind eine einzigartige Qualität.

Die Stadt nach innen zu entwickeln bedeutet, das bestehende Siedlungsgebiet optimal zu nutzen und die bestehenden und künftigen Bedürfnisse innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets zu befriedigen. Die Stadt St.Gallen will nachhaltig wachsen, indem Kulturland und Naherholungsgebiete erhalten werden und innerhalb des Siedlungsgebiets Raum für zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner und neue Arbeitsplätze geschaffen wird. Innenentwicklung eröffnet zudem die Chance, die Lebensqualität in der Stadt St.Gallen zu stärken. Bei der Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen wird Wert gelegt auf eine qualitätsvolle Erneuerung und Nachverdichtung des Bestands, die auf den Eigenheiten und Qualitäten der Stadt St.Gallen aufbauen. An geeigneten Orten werden über die Weiterentwicklung und die Transformation von bestehenden Strukturen neue urbane Qualitäten geschaffen. Die Innenentwicklung bedarf einer Abstimmung mit den Anforderungen des Verkehrs; allenfalls sind infolge der Innentwicklung auch punktuelle Strassenausbauten erforderlich.

Qualitative Aspekte haben bei der Innenentwicklung also eine mindestens so grosse Bedeutung wie quantitatives Wachstum. Innenentwicklung versteht sich als integrale Stadtentwicklung und soll deshalb einhergehen mit:

- › Sicherstellung der Freiraumversorgung durch Schaffung öffentlich zugänglicher und nutzbarer Freiräume (vgl. R4)
- › Schaffung von attraktiven Wohnangeboten (vgl. R5)
- › Stärkung der Quartierzentren, des Quartierlebens und der Identität (Versorgung, soziale Funktion)
- › Ortsspezifische Stärkung der urbanen Qualitäten (Belebung, Interaktion, Vielfalt von Nutzenden und Angeboten)
- › Besserer Auslastung öffentlicher Infrastruktur (öffentlicher Verkehr, Schul- und Betreuungsangebot)
- › Umsetzung der Ziele des Energiekonzepts 2050
- › Pflege und Weiterentwicklung der Baukultur
- › Vorausschauender Umgang mit dem Klimawandel (Durchlüftung, Entsiegelung, Wasser), Förderung der Biodiversität und Schaffung von Grünräumen



Die im Dezember 2020 vom Stadtrat verabschiedete Innenentwicklungsstrategie hält diese Grundsätze in Form von Leitsätzen, Zielen und Massnahmen fest. Sie geht davon aus, dass sich die Möglichkeiten für quantitatives Wachstum nach den qualitativen Zielen der Stadtentwicklung bemessen und zeigt auf, dass es im Rahmen einer qualitätsvollen Erneuerung und Weiterentwicklung des Bestands erfolgen kann. Innenentwicklung bedingt ein grosses gemeinsames Engagement der öffentlichen Hand und der Grundeigentümerschaften und Entwicklerinnen bzw. Entwickler sowie kooperative und partizipative Vorgehensweisen.

Die Innenentwicklungsstrategie orientiert sich am gesamträumlichen Zielbild, das den Fokus der Innenentwicklung darlegt:

- › Neue urbane Qualitäten im Talboden schaffen: Die Entwicklung wird schwergewichtig auf den Talboden sowie auf die Arbeitsplatzgebiete bei den Stadteingängen gelenkt. Im Talboden befinden sich die meisten geeigneten Flächen- und Verdichtungspotenziale. Hier sind auch die Voraussetzungen für eine kompakte, nutzungsgemischte, mobilitätseffiziente Stadt am besten. Ebenfalls können die urbanen Qualitäten wie eine höhere Nutzungsdichte und eine Vielfalt von Angeboten und Nutzungen gestärkt und weiterentwickelt werden.
- › Quartiere stärken: St.Gallen ist geprägt durch vielfältige Quartiere. Starke Quartierkerne leisten stadtweit und insbesondere auf den Anhöhen und in den Aussenquartieren einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität (Identität, nachbarschaftliche Begegnungen, Versorgung).
- › Hanglagen schonen: Entlang der Hanglagen ist St.Gallen charakterisiert durch eine meist offene, durchgrünte Bebauung, welche erhalten werden soll. Für das Stadtklima und die Biodiversität sind durchgrünte, offene Strukturen essentiell.

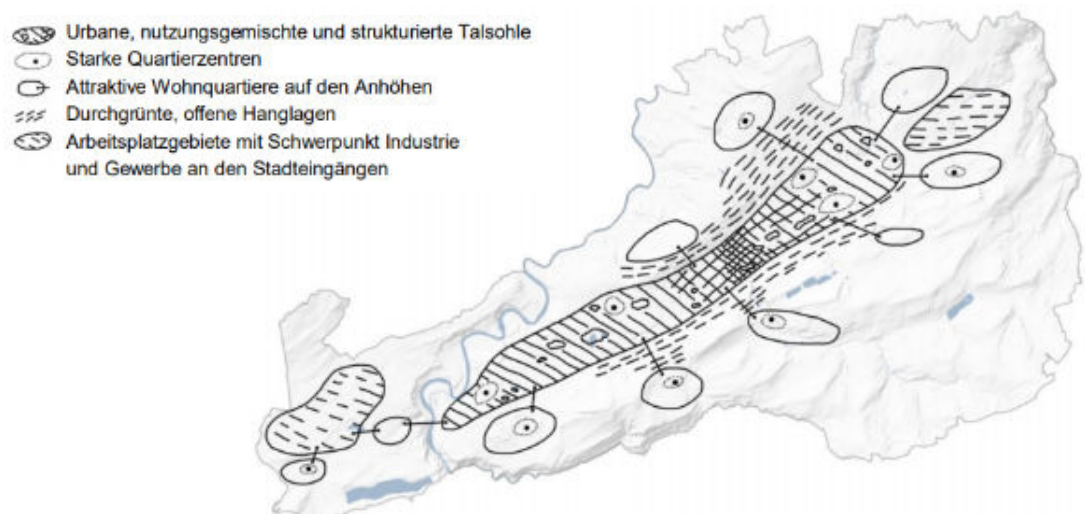


Abb.: Gesamträumliches Zielbild der Innenentwicklungsstrategie

## R4 Landschaften, Freiräume und Biodiversität stärken

Die spezielle Lage der Stadt St.Gallen, mit direkt angrenzenden attraktiven Landschaftsräumen, wie den charakteristischen Tobellandschaften, den bewaldeten Höhenzügen oder einzigartigen Kulturlandschaften, wie zum Beispiel Dreilinden, trägt wesentlich dazu bei, dass St.Gallen als Stadt mit einer hohen Lebensqualität erfahren wird. Die Landschaft liegt vor der Haustür. Sie soll vielen Ansprüchen genügen können und als Produktions-, Erholungs-, Lebens- und Naturraum dienen. Dazu ist eine ganzheitliche Behandlung der Landschaft nötig: die land- und forstwirtschaftliche Nutzung, die Naherholung für den Menschen und die Lebensräume für einheimische Tier- und Pflanzenwelt sind gemeinsam zu entwickeln. Im Richtplan werden die notwendigen Planungen und Massnahmen dazu aufgezeigt.

Innerhalb der überbauten Gebiete wird von Freiräumen gesprochen. Städtische Freiräume haben eine hohe Bedeutung für die Lebensqualität, das Stadtklima und die Biodiversität. Räumlich werden sie als Flächen definiert, die von Hochbauten und Infrastrukturen im Siedlungsgebiet umgeben sind: Parkanlagen, öffentliche Plätze, Gassen, Freizeitanlagen, Familiengärten, Vorplätze, halböffentliche Siedlungsräume oder Privatgärten. Mit der Innenentwicklung besteht ein erhöhter Nutzungs- und Bebauungsdruck auf wenig genutzte Flächen und bestehende Freiräume. Aufgrund einer höheren Bevölkerungsdichte entsteht gleichzeitig ein Bedürfnis an zusätzlichen Freiräumen.

Innenentwicklung ist nur gemeinsam mit der Planung qualitätsvoller Freiräume erfolgreich. Attraktive und vielfältig nutzbare Freiräume spielen für die Lebensqualität in der wachsenden Stadt eine zentrale Rolle. Deswegen sind bestehende Freiräume zu sichern und aufzuwerten sowie neue Freiräume zu schaffen.

Die Stadt verfolgt folgende Hauptziele zur Freiraumentwicklung:

- › Freiraumversorgung sicherstellen
- › Komfort und Atmosphäre pflegen gemäss den Freiraumprofilen (siehe auch Freiraumstrategie 2021)
- › Stadtnatur und Stadtklima stärken
- › Nutzungen koordinieren und gesellschaftliche Aktivitäten fördern
- › Freiraumentwicklung aktiv und kooperativ vorantreiben.

Bei der Umsetzung der Freiraumentwicklung sind gemäss Freiraumstrategie 2021 verschiedene Handlungsebenen zu unterscheiden: Eine Handlungsebene betrifft die räumliche Freiraumversorgung in der Stadt. Eine andere betrifft die qualitativen und funktionalen Aspekte der Freiräume, wie beispielsweise Freiräume mit Bäumen, die für die Aufenthaltsqualität wichtig sind und einen hitzemindernden Effekt haben. Eine weitere, ebenso zentrale Handlungsebene betrifft die Aktivitäten, die in Freiräumen stattfinden. Es geht um die Entwicklung und Teilhabe an alltäglichen Erfahrungen, die in Freiräumen gemacht werden können.

In den Handlungsebenen sind Massnahmen zur Freiraumentwicklung umzusetzen. Der Richtplan übernimmt die Kernaussagen der städtischen Freiraumstrategie aus dem Jahr 2021 und stellt die Verbindung zu anderen Raumaspekten her.

Im Jahr 2022 wurde die Biodiversitätsstrategie der Stadt St.Gallen beschlossen. Die Biodiversität kann auch im städtischen Umfeld hoch sein, wenn sie entsprechend gefördert wird. Nur durch einen bewussten und sorgfältigen Umgang kann sich die biologische Vielfalt positiv entwickeln. Bereits vorhandene Lebensräume müssen erhalten und deren Pflege optimiert werden. Durch gezielte Vernetzung von Lebensräumen kann der genetische Austausch der Arten verbessert werden und Artenförderungs-massnahmen können die Bestände von seltenen Arten wieder aufbauen. Wichtig ist auch eine vorausschauende Informationsvermittlung, welche den Wert der Biodiversität aufzeigt und zum Handeln anregt. Mit einem Monitoring wird die Entwicklung der Biodiversität verfolgt und die Wirkung von Massnahmen sichergestellt.

Die Biodiversitätsstrategie definiert acht Handlungsfelder, Ziele und Massnahmen, welche sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Siedlungsraums Wirkung entfalten. Der Richtplan nimmt die strategischen Aspekte dieser Strategie auf.

## R5 Attraktivität als Wohnstadt steigern

Um die künftige Entwicklung der Stadt zu steuern und hochwertigen und vielfältigen Wohnraum für die St.Galler Bevölkerung zu schaffen, hat der Stadtrat im Jahr 2020 eine Wohnraumstrategie verabschiedet. Ziel dieser Strategie ist es, bedarfsgerechte Wohnangebote für die jetzt und künftig in der Stadt St.Gallen lebenden Bevölkerungsgruppen zu schaffen. Im städtischen Richtplan wird die Essenz dieser Wohnraumstrategie übernommen. Die Strategie legt unter anderem Handlungsfelder, Ziele und Massnahmen fest, um ein vielfältigeres Wohnangebot für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu erhalten. Weiter soll die Strategie die Entwicklung der Quartiere und Wohnumfelder stärken.

Die gesamte städtische Wohnraumentwicklung ist in den folgenden Handlungsfeldern zu fördern:

- › Wohnraum bauen: zusätzlichen attraktiven Wohnraum bauen und Wohnraum erneuern – für jetzige und zukünftige St.Gallerinnen und St.Galler;
- › Angebot schaffen: vielfältiges Wohnungsangebot für spezifische Zielgruppen sichern und neu schaffen;
- › Innovation fördern: wegweisende Projekte für «Mehrgenerationenwohnen», «Wohnen im Alter / Nachfamiliäres Wohnen», «Urbanes Wohnen» und «Autoarmes Wohnen» umsetzen;
- › Zugang ermöglichen: Wohnbauentwicklung sozialverträglich umsetzen;
- › Quartier und Wohnumfeld stärken: Bedeutung lebendiger, vielfältiger und durchmischter Quartiere erkennen, Massnahmen zur Stärkung von Quartieren und Wohnumfeldern fördern;
- › Zusammenarbeit etablieren: Austausch, Verständnis und Vernetzung fördern, Gefässe für den Dialog aufbauen.

Im Jahr 2022 wurde ergänzend zur Wohnraumstrategie die Liegenschaftsstrategie vom Stadtrat genehmigt. Sie unterstützt die Stadt bei der Steuerung ihrer Bodenpolitik und bei einer nachhaltigen Bewirtschaftung ihrer Liegenschaften.

# S SIEDLUNG

S0	Innenentwicklung	// 24
S1	Siedlungsstruktur	// 29
S2	Wohn- und Siedlungsqualität	// 68
S3	Wirtschaft	// 78
S4	Freiraum	// 89
S5	Öffentliche Bauten und Anlagen	// 103

## S0 Innenentwicklung

### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Im Kapitel S0 wird die Essenz der städtischen Innenentwicklungsstrategie festgelegt. Das Augensymbol ( 👁 ) verdeutlicht, dass in der Karte «S0 Innenentwicklung» ein Karteneintrag zur jeweiligen Textpassage besteht.

### a) Dichte, nutzungsgemischte Talsohle

### Festsetzung

In der Talsohle Ost und West liegt der primäre Fokus der Innenentwicklung. Hier sollen Nutzungsdichte, Angebote und Infrastrukturen sowie die bauliche Dichte am stärksten erhöht werden. Das Ziel ist eine dichte, nutzungsgemischte Stadt mit hohen urbanen Qualitäten.

Von zentraler Bedeutung bei dieser Entwicklung ist:

- › die Verbesserung ungenügender, der Schutz qualitativ hochwertiger und die Schaffung neuer Freiräume,
- › die Steigerung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume,
- › die Sicherung und Schaffung eines vielfältigen Wohn- und Nutzungsangebots und von «innerstädtischen» Arbeitsplätzen,
- › die Förderung eines guten Stadtklimas durch Durchlüftung, Begrünung und Wasserelemente,
- › eine möglichst geringe Lärmbelastung.

Darüber hinaus gelten für einzelne Teilgebiete gemäss Karte «S0 Innenentwicklung» folgende Ziele:

- 👁 Vorhandene Identitäten stärken
- 👁 Verdichten und neue städtische Qualitäten schaffen
- 👁 Wohnsiedlungen in Randlage aufwerten und mit den zentralen Bereichen verknüpfen
- 👁 Gebiets-/ortsspezifische Umstrukturierung entlang der Bahnlinien anstossen.
- 👁 Entwicklung moderner Gewerbe-, Dienstleistungs- und Produktionsstandorte anstossen
- 👁 Umstrukturierung und im Westen der Stadt punktuell Anreicherung Wohnen

b)	Entwicklung im Kontext der Quartierzentren	Festsetzung
<p>Quartierzentren sind Ankerpunkte der Siedlungsentwicklung nach Innen. Die städtische Innenentwicklungsstrategie bezeichnet 13 Quartierzentren. Insbesondere in den fünf Quartieren Rotmonten, Schoren, St.Georgen, Riethüsli und Winkeln Süd soll in Zukunft die Siedlungs- und Quartierentwicklung die eigentlichen Quartierzentren stärken.</p> <p>👁 Entwicklung im Kontext der Quartierzentren</p>		
c)	Sicherstellung der Freiraumversorgung und Verbesserung des Stadtklimas	Festsetzung
<p>Freiräume sind wichtige Erholungs- und Aufenthaltsorte in einer dichten Stadt. Das Sicherstellen einer ausreichenden qualitativen und quantitativen Freiraumversorgung ist eine zwingende Voraussetzung für die soziale und bauliche Verdichtung. Begrünte Freiräume leisten überdies einen Beitrag zum Stadtklima und zur Biodiversität. Der kommunale Richtplan macht Aussagen dazu hauptsächlich in Kapitel S4 Freiraum.</p>		
d)	Weiterentwicklung der ÖV-Haltestunkte	Festsetzung
<p>Bei der Entwicklung der Quartiere spielen die ÖV-Haltestellen eine Schlüsselrolle. Nach ihrer Wichtigkeit und Bedeutung lassen sich unterscheiden: Hauptbahnhof, S-Bahnhöfe, Haltestellen der Appenzeller Bahn / Mühlegg-Linie und Bushaltestellen. Für eine kompakte und lebenswerte Stadt steht neben dem Ausbau des ÖV die Stärkung der Umfelder der ÖV-Haltestunkte im Vordergrund.</p> <p>Je nach Ausgangslage besteht die Stärkung der Haltestunkte in einer baulichen Verdichtung, einer Verbesserung des Taktes, einer gestalterischen Aufwertung, einer Anreicherung von Nutzungen oder einer besseren Verknüpfung mit der Umgebung. Eine Verschiebung des Bahnhof Bruggen in Richtung Bahnhof Haggen soll neue Impulse setzen.</p>		
e)	Historische Altstadt und Innenstadt erhalten	Festsetzung
<p>Die Struktur und Substanz der historischen Altstadt sind zu erhalten, besonderer Wert wird auf öffentliche Räume und eine urbane, lebendige Nutzungsvielfalt gelegt.</p> <p>Die Struktur und Dichte der westlichen Innenstadt ist grundsätzlich zu erhalten; im Einzelfall sind höhere Dichten denkbar. Es wird Wert gelegt auf die öffentlichen Räume und den Erhalt und die Förderung von Zentrumsnutzungen.</p> <p>Die lockere, stark durchgrünte bestehende Struktur der östlichen Innenstadt ist zu erhalten. Ausnahmsweise ist der Austausch einzelner Bausteine möglich (bspw. Entwicklung des Kantonsspitals / VBSG-Areals).</p> <p>👁 Historische Altstadt und Innenstadt erhalten</p>		

f) Keine Verdichtung anstreben, qualitätsvolle, moderate Entwicklung zulassen	Festsetzung
---	-------------

Das übrige Siedlungsgebiet (Hanglagen, Wohngebiete auf den Anhöhen, Siedlungsränder und Sittertobel) steht nicht im Vordergrund der Siedlungsentwicklung nach Innen. Die Siedlungsentwicklung an den Hanglagen ist entsprechend zu steuern (Verkehrsaufkommen, Infrastrukturkosten für ÖV, Stadtklima). Im Rahmen der BZO-Revision sind zusätzlich Regelungen zu prüfen, welche die bauliche Entwicklung an den Hanglagen im Sinne einer Nachverdichtung ermöglichen, gleichzeitig aber auch die Qualitäten wie Freiräume, Durchgrünung und Durchlüftung sicherstellen. Das qualitativ hochwertige Ergänzen in zonengerechter Dichte bleibt möglich.

- ☞ Keine Verdichtung anstreben, qualitätsvolle Entwicklung zulassen

g) Verdichtungsansätze	Festsetzung
------------------------	-------------

Die Verdichtungsansätze geben an, in welchen Bereichen der Zielgebiete Verdichtungsmöglichkeiten bzw. Flächenpotenziale bestehen und beschreiben, mit welchen baulichen und städtebaulichen Eingriffen und in welcher Intensität die Innenentwicklungsziele umgesetzt werden sollen. Für die in Karte S0 Innenentwicklung festgelegten Teilgebiete gelten die folgenden Verdichtungsansätze:

- ☞ Innerhalb der bestehenden Struktur verdichten und aufwerten:  
Nachverdichtung durch Aufstockungen, Anbauten, punktuelle Ersatzneubauten, aber wenig bis keine Veränderung des bestehenden Stadtstrukturtyps oder Abriss und Neubau grösserer Areale. Die Dichte soll moderat erhöht werden.

- ☞ Weiterentwickeln:  
Betrifft Gebiete, in denen teilweise grössere Flächen, Areale oder Bereiche relativ stark verändert werden sollen. Die Dichte wird teilweise stark erhöht. Dies kann einen Wechsel des Stadtstrukturtyps oder der vorherrschenden Typologie bedeuten.

- ☞ Umstrukturieren:  
Bezieht sich auf Teilbereiche oder Gebiete mit struktureller und/oder nutzungsbezogener Neuordnung. Dies betrifft vor allem Bereiche, in denen bestehende Strukturen transformiert werden können und/oder Nutzungen wegfallen und deshalb neue Nutzungen möglich sind oder eine Änderung der bestehenden Nutzungen gewünscht ist. Eine deutliche Erhöhung der Dichte sowie Dichtesprünge sind möglich.

Die konkreten Verdichtungsansätze werden im Rahmen des Stadtraumkonzeptes überprüft.



#### h) Mengengerüst und Dichten

#### Festsetzung

Innerhalb der bestehenden Bauzonen sollen die Voraussetzungen für den Zuwachs an Einwohnenden und Arbeitsplätzen fokussiert in den Zielgebieten zur Innenentwicklung (vgl. Beschlüsse a), b), c)) geschaffen werden. Die quantitativen Zielwerte orientieren sich an folgendem Mengengerüst:

	Einwohnende	Arbeitsplätze
Talsole:	+10'000	+5'000
Quartierzentren, punktuelle Verdichtung im Siedlungsgebiet:	+5'000	+400
Stadteingänge:	+1'500	+13'000
Übrige Gebiete (nicht prioritär):	+3'500	+2'000

Ein Stadtraumkonzept, in dem die anzustrebenden Nutzungsdichten und baulichen Dichten gebietsspezifisch überprüft und konkretisiert werden, wird erarbeitet.

#### i) Umsetzungsprozess

#### Festsetzung

Innenentwicklung ist als rollender Prozess zu verstehen. Die Umsetzung der Innenentwicklung erfordert ortsspezifische Verfahren und Prozesse. Bewohnende, Grundeigentümerschaften und Gewerbebetriebe sind in projektabgestimmter Form in diese Prozesse zu integrieren. Die Öffentlichkeit ist darüber zu informieren und in einen Dialog über die Stadtentwicklung einzubinden. Eine aktive Rolle der Stadt ist insbesondere in Schlüsselgebieten (Umstrukturierungsflächen in der Talsole, Quartierkerne) notwendig. Für eine wirksame Innenentwicklung ist es wichtig, zusammen mit den Grundeigentümerschaften kooperative Prozesse durchzuführen, wo Opportunitäten bestehen, Entwicklungen gezielt anzustossen, und dort, wo sie anlaufen, zu moderieren. Dies sind die Aufgaben eines Gebietsmanagements, das es zu etablieren gilt.



Neue Karte

Talsole

- Dichte,utzungsmischte Talsole
- Vorhandene Identitten strken
- Verdichten und neue stdtische Qualitten schaffen
- Wohnsiedlungen aufwerten und mit den zentralen Bereichen verknfen
- Gebiets- / ortsspezifische Umstrukturierung entlang der Bahnlinien anstossen
- Historische Altstadt und Innenstadt erhalten

Stadteingnge

- Moderne Arbeitsplatzgebiete an den Stadteingngen (vgl. S3.0a)
- Entwicklung moderner Gewerbe-, Dienstleistungs- und Produktionsstandorte anstossen
- Umstrukturierung und Anreicherung mit Wohnen

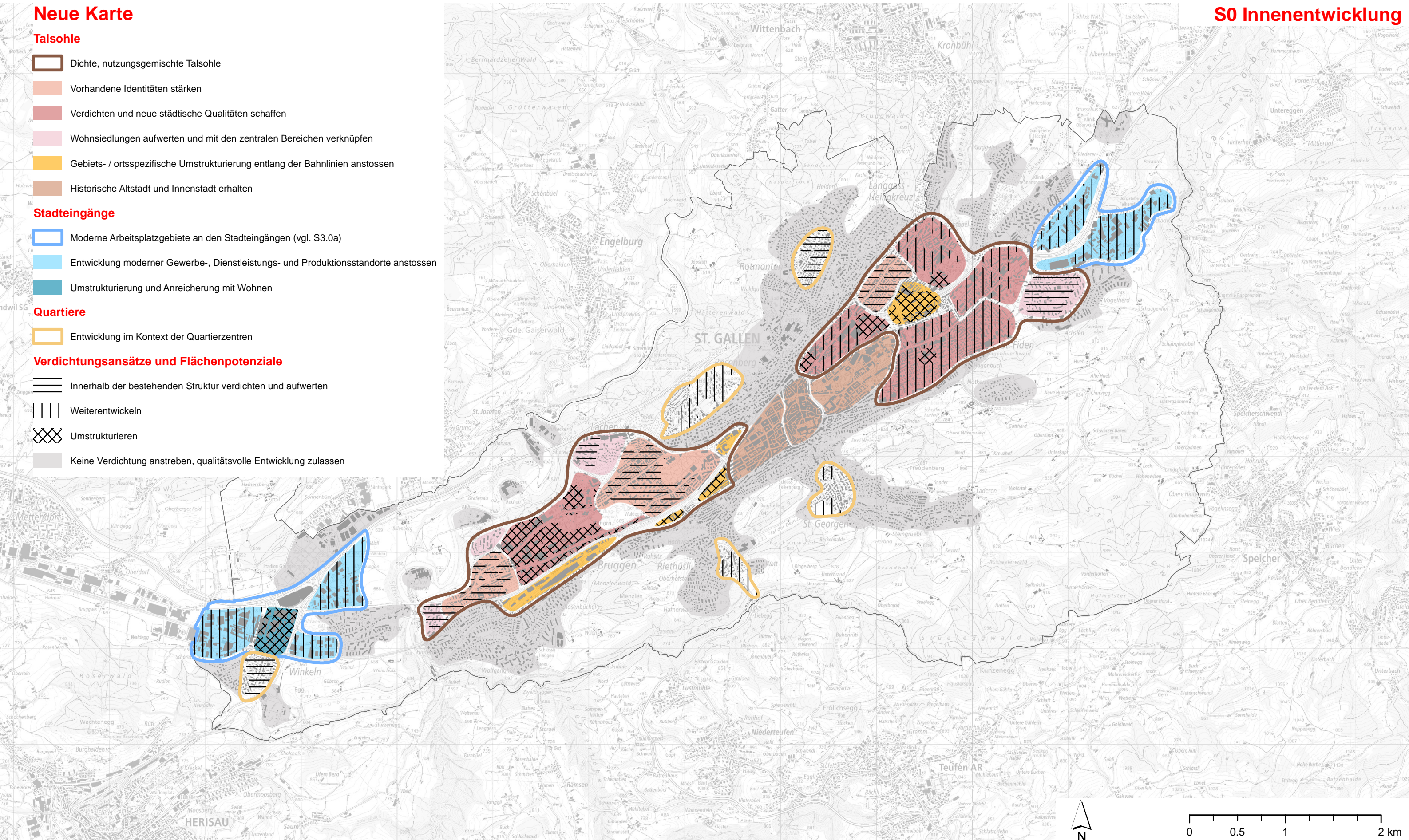
Quartiere

- Entwicklung im Kontext der Quartierzentren

Verdichtungsansätze und Flchenpotenziale

- Innerhalb der bestehenden Struktur verdichten und aufwerten
- Weiterentwickeln
- Umstrukturieren
- Keine Verdichtung anstreben, qualittsvolle Entwicklung zulassen

S0 Innenentwicklung





# S1 Siedlungsstruktur

## S1.1 Siedlungsraum

a)	<b>Siedlungsbegrenzungslinien</b>	<b>Zwischenergebnis</b>
	Die Übergänge von der Siedlung zur Landschaft und die Übergänge in unterschiedlichen Landschaftsbereichen innerhalb des Siedlungsgebietes sind empfindliche Bereiche, die einer sorgfältigen Planung bedürfen. Die Grenzen zwischen den verschiedenen Landschaftsräumen sollen dabei respektiert und durch gezielte Massnahmen, zum Beispiel durch eine Sondernutzungsplanung, hervorgehoben werden.	
b)	<b>Bedeutende Freiräume</b>	<b>Festsetzung</b>
	Das Stadtbild wird durch kleinere und grössere charakteristische Freiräume geprägt. Diese Freiräume sind nachhaltig in ihrer räumlichen Ausdehnung und Ausprägung zu sichern. Die Freiräume sind zudem im Rahmen der Zonen- und Sondernutzungsplanung zu berücksichtigen.	
c)	<b>Mehrwertabschöpfung</b>	<b>Festsetzung</b>
	<p>Die Mehrwertabschöpfung <b>gibt für Einzonungen abschliessend nach eidgenössischem und kantonalem Recht. Sie beträgt gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (Art. 58 PBG) 20 Prozent des Bodenmehrerts, was dem bundesrechtlich vorgeschriebenen Minimalsatz entspricht. Der Stadtrat stellt diesbezüglich keine weitergehenden Forderungen.</b></p> <p>Gemäss einem Bundesgerichtsentscheid vom April 2022 stellt die Erhebung eines Planungsausgleichs auch bei Um- und Aufzonungen einen Gesetzgebungsauftrag an die Kantone und Gemeinden dar. Im Kanton St.Gallen enthält das kantonale Recht keine entsprechende Regelung. Deshalb liegt die Einführung einer solchen Abgabe für Um- und Aufzonungen im Zuständigkeitsbereich der St.Galler Gemeinden. Eine Abgabe auf Um- und Aufzonungen leistet einen wichtigen Beitrag zum Gelingen der Zielsetzungen aus der Innenentwicklungsstrategie, der Freiraumstrategie und der Biodiversitätsstrategie. Die Stadt analysiert deshalb die Rahmenbedingungen für die Einführung einer Mehrwertabgabe auf Um- und Aufzonungen und prüft Möglichkeiten zur Umsetzung. Ein Teil der Erträge aus der Mehrwertabgabe soll zweckgebunden für die Förderung der Biodiversität, der Freiräume und der Klimaanpassung verwendet werden. Der Stadtrat prüft diesbezüglich die Gründung eines Fonds.</p>	

### Erläuterung:

Anpassungsbedarf:

Anpassung

Die Mehrwertabgabe ist gemäss der Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) vorgeschrieben und durch die Kantone zu regeln. Bei Erlass des städtischen Richtplans im Jahr 2012 bestand auf kantonaler Ebene noch keine Vorschrift zur Mehrwertabgabe. Mit dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) wurde im Jahr 2017 erstmals eine Mehrwertabgabe auf Einzonungen eingeführt. Die Höhe der Abgabe beträgt gemäss PBG 20 Prozent des Bodenmehrerts, was dem bundesrechtlich vorgeschriebenen Minimalsatz entspricht. Die Mehrwertabgabe gleicht den Bodenmehrert aus, der durch die dauerhafte Zuweisung eines Grundstücks zur Bauzone entsteht. Die Mehrwertabgabe ist gemäss kantonalen Gesetzgebung nur für Einzonungen geschuldet, nicht aber für Um- und Aufzonungen.

Die Erhebung eines Ausgleichs für erhebliche Planungsvorteile bei Um- und Aufzonungen stellt gemäss einem neueren Bundesgerichtsurteil ebenfalls einen Gesetzgebungsauftrag für Kanton und Gemeinden dar. Da in St.Gallen auf kantonaler Ebene keine gesetzliche Bestimmung zu einem Ausgleich bei Um- und Aufzonungen besteht, liegt der Auftrag bei den Gemeinden. Das Stadtparlament hat im November 2021 eine Motion erheblich erklärt, welche den Stadtrat beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen zur Erhebung eines Mehrwertausgleichs bei Um- und Aufzonungen zu erarbeiten.

## S1.2 Siedlungserweiterungen

a) Zeithorizont Siedlungserweiterungen Wohnen	Festsetzung
---	-------------

Die bauliche Entwicklung soll in Zukunft verstärkt im Talboden stattfinden. Um das Ziel einer dichten Talsohle zu erreichen, sind vor Vergrösserungen der Bauzonen die inneren Reserven in den bestehenden Bauzonen zu nutzen. Die in diesem Kapitel bezeichneten Erweiterungsgebiete, die sich für das Wohnen eignen, sind daher nur bei Bedarf und als langfristige Siedlungserweiterungen vorzusehen. Dabei sind Fragen der Erschliessung inkl. Ver- und Entsorgung sowie der technischen und sozialen Infrastruktur frühzeitig abzuklären. Bedingung für eine Einzonung ist auch eine angemessene Erschliessung durch den Öffentlichen Verkehr.

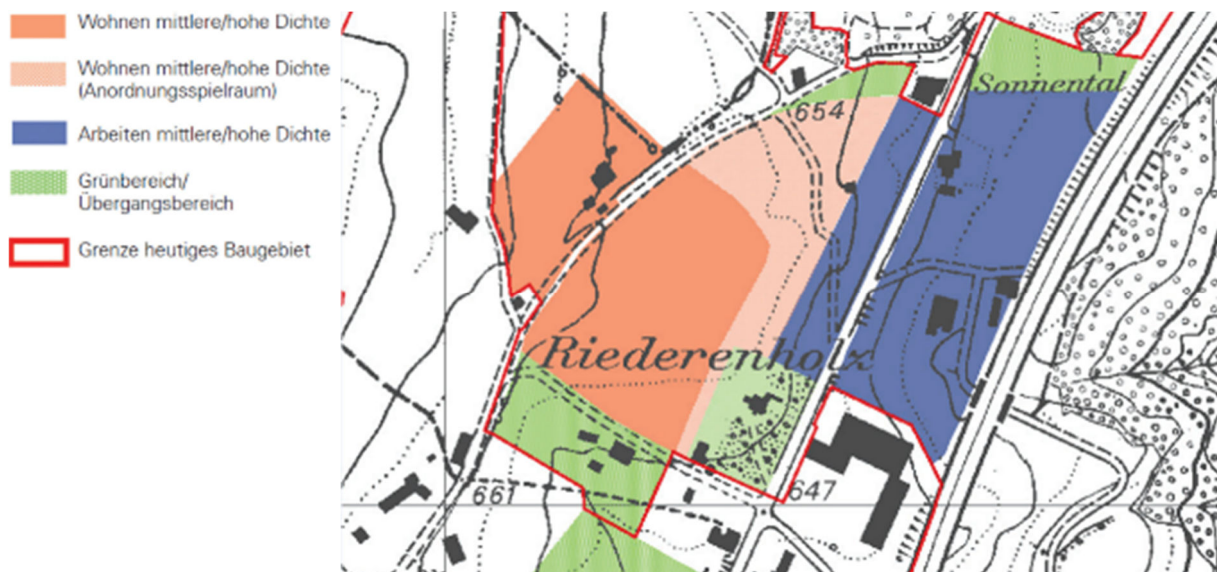
Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Im Sinne der Innenentwicklungsstrategie sollen die Siedlungserweiterungen für die Nutzweise Wohnen nur bei ausgewiesenem Bedarf weiterentwickelt werden. Aufgrund des grossen Potenzials im Talboden sind die Siedlungserweiterungen als langfristige Reserven zu betrachten.

Beim Gebiet Riedererholz handelt es sich um ein grösseres, zusammenhängendes, neu zu entwickelndes Wohngebiet im Osten der Stadt. Es stellt eine sinnvolle Ergänzung des bereits überbauten Siedlungsteils «Remishueb» dar.

Im Zonenplan (Stand 2012) ist die Bauzone (W3) unterhalb der Brauerstrasse im Anschluss an die Siedlung Remishueb Ost noch bis vor den Bauernhof fortgesetzt, anschliessend folgt das grosse übrige Gemeindegebiet «Riedererholz» bis zur «Oberen Weid». Oberhalb der Strasse liegt die grosse Zone für öffentliche Bauten und Anlagen mit der Klinik Stephanshorn etc., anschliessend folgt gegen Osten ebenfalls eine unüberbaute Wohnzone (W3) und dann bis zur Gemeinde-grenze Landwirtschaftszone.



Die Siedlungsentwicklung soll beiderseits entlang der Brauerstrasse ihre Fortsetzung finden. Ein Teil des heutigen übrigen Gemeindegebietes soll eingezont werden. Als Ausgleich zum erwähnten Verzicht auf die unüberbaute Wohnzone unterhalb der Strasse soll zusätzlich ein Teil des Landwirtschaftsgebietes oberhalb der Strasse umgezont werden. Eingebettet in die landschaftlichen Gegebenheiten eignet sich das Gebiet für eine Wohnbebauung mit hoher Wohnqualität mit einer mittleren Dichte.

Entlang der Rorschacher Strasse wird als Pendant zur Erweiterung des Gewerbe-/ Industriegebietes Lerchentälstrasse eine Bautiefe als Arbeitsgebiet mit mittlerer bis hoher Dichte vorgesehen.

› Nettobauland	4,5 – 6,1 ha
----------------	--------------

In weiteren Planungen zu beachten

- › Erschliessung mit ÖV (vgl. V2.4).
- › Infrastruktur:
  - › Kindergarten/Schule: bestehende Einrichtungennutzen/Überprüfung der bestehenden Kapazitäten.
  - › Elektrizität: Neubau Trafostation vorsehen.
  - › Abwasser: Regenwasser: Höchsterwaldbach bzw. Riedererbach/Schmutzwasser: SW-Kanäle Brauerstrasse (Pumpen erforderlich).
  - › Wasser: Reservoir Vogelherd.
  - › Gas: Allfällige Erschliessung mit Erdgas prüfen.
  - › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.
- › Offenlegung des Höchsterwaldbachs.
- › Freihaltung des (ehemaligen) Hofgebäudes. Erhalt des «grünen Stadteinganges».
- › Festlegen des siedlungsgliedernden Freiraumes in Zusammenarbeit mit der Gemeinde.

Übergeordnete Planung

- › Aufhebung Fruchtfolgefläche; mit dem vorgesehenen Grüngürtel kann der im kantonalen Richtplan verlangte Siedlungstrenngürtel präzisiert werden (vgl. L1.2a).

bb) ab)	Teilbereich Sonnental	Vororientierung
	<p>Das Gebiet ist im Zonenplan (Stand 2012) der Landwirtschaftszone zugeordnet. Eine Erweiterung des bestehenden Gewerbe-/Industriegebietes Lerchentalstrasse in nördlicher Richtung wird als zweckmässige Ergänzung betrachtet. Die genaue Abgrenzung der Erweiterung ist von der Nutzungs- und Erschliessungskonzeption abhängig.</p> <p>Von der Nutzungsstruktur wird ein reines Arbeitsgebiet (Gewerbe und/oder- Dienstleistung) favorisiert. Weitergehende Vergrösserungen der Nutzungskapazitäten sind jedoch von der Belastung des übergeordneten Strassennetzes abhängig.</p>	

› Nettobauland	4,2 ha
----------------	--------

In weiteren Planungen zu beachten

- › Erschliessung erfolgt ab der Rorschacher Strasse (im nördlichen Randbereich oder alternativ über die heutige Linienführung des Sonnentalswegs)
- › Infrastruktur:
  - › Elektrizität: Neubau Trafostation vorsehen.

- › Abwasser: Regenwasser: neuen Sammelkanal erstellen, Retentionsmassnahmen vorsehen/Schmutzwasser: SW-Kanäle entlang Autobahn.
- › Wasser/Gas: ab Rorschacher Strasse.
- › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

#### Übergeordnete Planung

- › Präzisieren Siedlungstrenngürtel.

#### b) Ruckhalden

#### Zwischenergebnis

Die zukünftige Linienführung der Appenzellerbahnen (Durchmesserlinie) wird für das Gebiet Ruckhalde eine Gesamtplanung ermöglichen (vgl. V2.2b). Die stadtnahe Lage und die Geländeneigung eignen sich für eine Wohnbebauung mittlerer bis hoher Dichte. Die Nordhanglage verlangt nach einer ost-west-orientierten Zeilenbebauung. Im Zonenplan (Stand 2012) ist das Gebiet als Übriges Gemeindegebiet (Baulandreserve) ausgeschieden.

Das Gesamtareal Ruckhalde muss nach der Festlegung der neuen Linienführung der Appenzellerbahnen (Ruckhaldentunnel) untersucht werden. Die für das Gebiet prägende Linienführung und Topografie der Bahnschleife soll als Grünbereich und Fusswegbeziehung weiterhin erkennbar bleiben und in das Überbauungskonzept integriert werden.



› Nutzungspotenzial	400 — 170 Einwohner/innen
› Nettobauland	0,7 — 1,2 ha

In weiteren Planungen zu beachten

- › Gute Einsehbarkeit verlangt eine sorgfältige architektonische Gestaltung der Bauten.
- › Erhalt der Bahnschleife und ihres begleitenden Grüns sind prägendes Merkmal und Rückgrat der Grün- und Freiraumkonzeption.

- ~~Erschliessungsmöglichkeiten prüfen.~~
- ~~LV-Verbindung ins Gebiet Ruckhalde gewährleisten (vgl. V5.1).~~
- ~~Infrastruktur:~~
  - ~~Kindergarten / Schule: Bedarfsabklärung / Überprüfung bestehender Kapazitäten.~~
  - ~~Elektrizität: Versorgung mittels bestehender Infrastruktur.~~
  - ~~Abwasser: Regenwasser: Ableitung zum Ruhsitzbach / Schmutzwasser: Kanal Oberstrasse, Langweidstrasse und Ruhsitzstrasse.~~
  - ~~Wasser: Reservoir Solitude.~~
  - ~~Gas: Allfällige Erschliessung mit Erdgas prüfen.~~
  - ~~Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Mit der Einzonung des ehemaligen Bahntrassees und des südlichen Teils des Gebietes Ruckhalde zu einer W4 und einer Umzonung des nördlichen Teils des Gebietes von einer W3 und Grünzone F zu einer W4 wurde die Grundlage für eine gesamthafte Arealentwicklung geschaffen. Die Ein- und Umzonung wurde durchgeführt und in zwei Etappen durch das AREG genehmigt.

Da die Einzonung vollzogen wurde, wird das Gebiet Ruckhalde nicht mehr als Siedlungserweiterungsgebiet, sondern neu als Entwicklungsareal eingestuft und unter Kapitel S1.5 Entwicklungsareale dargestellt.

c) Geissberg

Zwischenergebnis

Im Gebiet Geissberg / Altenwegen bestehen heute die grössten zusammenhängenden Reserveflächen für gewerbliche und industrielle Nutzungen und Dienstleistungen. Das Gebiet ist deshalb für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region von erheblicher Bedeutung. Diese Reserveflächen sollen sowohl Erweiterungs- oder Neubaumöglichkeiten für in der Region ansässige Unternehmen darstellen wie auch ein Angebotspotenzial für interessante Neuansiedlungen bilden.

Problematisch im ganzen Gebiet ist die Verkehrsbelastung. Bereits die zusätzlichen Einzonungen im Rahmen der letzten Zonenplanrevision konnten aufgrund eines Entscheides des Verwaltungsgerichtes nur mit Nutzungseinschränkungen vorgenommen werden, mit denen publikumsintensive Betriebe (vor allem Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeitanlagen) künftig ausgeschlossen sind.

Mit der Richtplanung sollen die heutigen Reserven zweckmässig ergänzt und erweitert werden. Auch für die künftigen Neueinzonungen gilt der Grundsatz, dass mit Fahrtenbegrenzungen oder anderen geeigneten



Mitteln verkehrsintensive Nutzungen ausgeschlossen werden. Im Vordergrund sollen hier wertschöpfungsintensive Produktions- oder Dienstleistungsunternehmen stehen.

Im Gegensatz zur bisherigen längerfristigen Nutzungsplanung sollen die künftigen Erweiterungsflächen nicht im Bereich des jetzigen übrigen Gemeindegebietes auf dem «Hügel Geissberg», sondern in der heutigen Landwirtschaftszone nördlich dieser Anhöhe Richtung Autobahn angeordnet werden. Dafür soll die weiträumig einsehbare Anhöhe freigehalten werden. Diese Flächenumlagerung ist nicht nur landschaftlich, sondern auch von der Erschliessung her sinnvoll.



› Nettobauland	7,7 – 9.1 ha
----------------	--------------

In weiteren Planungen zu beachten

- › Die Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsnetz im Bereich des MIV sind zu überprüfen und die erforderlichen Erschliessungsmassnahmen auch in den Bereichen ÖV und FVV festzulegen.
- › Sicherstellen des Lebensraumverbundes entlang des Waldrands zum Sittertobel.
- › Private Quellenrechte und Durchleitungsrechte beachten.
- › Infrastruktur:
  - › Elektrizität: Neubau Trafostation vorsehen.
  - › Abwasser: Regenwasser: Sitter, evtl. Wiesenbach / Schmutzwasser: SW-Kanal Geissbergstrasse (evtl. Pumpen erforderlich).

- › Wasser: Reservoir Nordhalde.
- › Gas: Allfällige Erschliessung mit Erdgas prüfen.
- › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

#### Übergeordnete Planung

- › Aufhebung bzw. Abtausch von Fruchtfolgeflächen gemäss kantonalem Richtplan für eine sinnvolle Siedlungsentwicklung zwingend notwendig.

#### d) Oberhofstetten

#### Vororientierung

Im Gebiet Oberhofstetten, einem relativ zentrumsnahen und attraktiven Einfamilienhausgebiet, sind im Zonenplan (Stand 2012) keine Reserven (Übriges Gemeindegebiet) vorgesehen. Die Überprüfung im Rahmen der Richtplanung hat aber gezeigt, dass im südwestlichen Bereich eine Arrondierung mit einer Erweiterung der Wohnzone zweckmässig ist. Die Fläche eignet sich als Wohngebiet mit einer niedrigen Dichte in Analogie zur benachbarten Bebauung und unter Berücksichtigung der Lage am Siedlungsrand. Denkbar sind freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser, Reiheneinfamilienhäuser in Ergänzung der bestehenden Quartierstruktur. Die Erschliessung führt über die Verlängerung der Oberhofstettenstrasse, Knoten „Teufener Strasse-Solitüdenstrasse“.

- Wohnen niedrige Dichte
- Wohnen niedrige Dichte (Anordnungsspielraum)
- Grünbereich/Übergangsbereich
- Grenze heutiges Baugebiet



› Nutzungspotenzial	60 — 80 Einwohner/innen
› Nettobauland	1,3 — 1,5 ha

#### In weiteren Planungen zu beachten

- › Erhalt der Wilenstrasse als Siedlungsbegrenzung in nördlicher Richtung.
- › Langfristiges Freihalten der westlich abfallenden Topografie als Siedlungsgrenze.
- › Definition des langfristigen Ortsrandes in westlicher Richtung unter Berücksichtigung der Topografie.

→ Durchführung ökologischer Aufwertungsmassnahmen im landschaftlichen Umfeld des Wohngebietes. Die Massnahmen dienen als qualitativer Ausgleich für die Inanspruchnahme von Teilflächen im kantonalen Landschaftsschutzgebiet:

→ Aufwertung der angrenzenden Waldränder.

→ Übergangsbereiche mit extensiver Wiesennutzung und Hochstaudensäumen.

→ Infrastruktur:

→ Kindergarten / Schule: bestehende Einrichtungen nutzen.

→ Elektrizität: Versorgung mittels bestehender Infrastruktur.

→ Abwasser: Regenwasser: Ableitung zum Hafnerwald / Schmutzwasser: Kanal Oberhofstettenstrasse (evtl. Pumpen erforderlich).

→ Wasser: Reservoir Solitude (im oberen Bereich zu wenig Druck).

→ Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

Übergeordnete Planung

→ Reduktion des kantonalen Landschaftsschutzgebietes bis zur westlichen Grenze

der Parzelle 2983 (vgl. L2.2a).

→ Für die Entwicklung des Gebietes ist die Aufhebung des privatrechtlichen Bauverbotes (Parzelle Nr. W2983) zwingend notwendig.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Auf eine Siedlungserweiterung im Gebiet Oberhofstetten soll abgestützt auf die Ergebnisse der Innenentwicklungsstrategie verzichtet werden. Die bauliche Entwicklung soll gemäss IES verstärkt im Talboden stattfinden. Die Hanglagen sollen geschont werden.

Zudem ist das Gebiet Teil des kantonalen Landschaftsschutzgebietes Menzlen – Freudenberg – Eggen. Das Grundstück W3709 ist gemäss der «Initiative für den Schutz des Grünen Rings» vor Überbauung zu schützen und wird im Zonenplan mit Landschaftsschutz überlagert werden.

#### e) Bernhardshus

#### Vororientierung

Dieses mögliche neue Baugebiet der Stadt St. Gallen stellt einen ungewöhnlichen, aber zu diskutierenden Vorschlag dar. Das Gebiet grenzt unmittelbar an das Baugebiet von Speicherschwendi in der Gemeinde Speicher. Somit würde eigentlich eine Siedlungserweiterung von Speicher vorgenommen. Die bauliche Erschliessung dieses Gebietes ist nur in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Speicher sinnvoll. Im Zonenplan (Stand 2012) ist das Gebiet als Landwirtschaftszone ausgeschieden.

- Wohnen niedrige Dichte
- Wohnen niedrige Dichte (Anordnungsspielraum)
- Grünbereich/Übergangsbereich
- Grenze heutiges Baugebiet



Speicherschwendi ist mehrheitlich mit Einfamilienhäusern bebaut, entlang der Staatsstrasse auch mit Mehrfamilienhäusern. In einer natürlichen Weiterentwicklung ergibt sich ein Baugebiet für Wohnen niedriger Dichte, wohl an einem Nordhang, jedoch mit Aussicht auf den Bodensee. Da hier kein urbanes Wohnen mehr denkbar ist, kommen hauptsächlich freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser in Frage.

➤ Nutzungspotenzial	380 — 430 Einwohner/innen
➤ Nettobauland	5,8 — 6,6 ha

In weiteren Planungen zu beachten

- Eine Entwicklung des Gebietes ist nur in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Speicher sinnvoll. Insbesondere für die Bereitstellung von Infrastrukturen (Ver- und Entsorgung, aber auch Schule, Einkauf, u. a.) ist eine Kooperation unumgänglich.

- ~~Gewässer und Gewässerbestockungen bilden die landschaftliche Grobstruktur, in die sich eine Besiedlung einfügen soll.~~
- ~~Mit Abstandsvorschriften sind die Lärmschutzmassnahmen gegenüber der Staatsstrasse durchzusetzen.~~
- ~~Durchleitungsrechte für grössere Leitungen sind zu beachten.~~
- ~~Gute Anbindung an den ÖV; insbesondere Fusswegverbindung zu ÖV-Haltestelle.~~
- ~~Infrastruktur:~~
  - ~~Kindergarten / Schule: Zusammenarbeit mit der Gemeinde Speicher oder Schulbus in die Stadt St.Gallen.~~
  - ~~Elektrizität: Liegt im Versorgungsgebiet der SAK.~~
  - ~~Abwasser: Regenwasser: Gädmenbach bzw. Bernhardsbach / Schmutzwasser: Anschluss an Kanalisation Speicherschwendi (Pumpen wahrscheinlich erforderlich).~~
  - ~~Wasser: keine Wasserversorgung vorhanden ausser diversen Quelfassungen / neues Reservoir wäre notwendig.~~
  - ~~Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.~~

#### Erläuterung

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Das Gebiet ist nicht Teil des Siedlungsgebietes im kantonalen Richtplan.

Auf eine Siedlungserweiterung im Gebiet Bernhardshus soll abgestützt auf die Ergebnisse der Innenentwicklungsstrategie verzichtet werden.

#### d) f) Schachenbüchel

#### ~~Vororientierung~~ Festsetzung

Eine Erweiterung des bestehenden Gewerbe-/Industriegebietes Martinsbrugg in südöstliche Richtung wird als zweckmässige Ergänzung betrachtet. Die genaue Abgrenzung der Erweiterung ist einerseits von der Nutzungs- und Erschliessungskonzeption abhängig. Andererseits sind die topografischen Verhältnisse (Hügelzug und Kuppe Schachenbüchel) sowie der Abschluss des Siedlungsgebiets massgebend (vgl. S1.1a). Das Gebiet ist im rechtsgültigen Zonenplan (Stand 2022) der Landwirtschaftszone zugeordnet.

~~Es ist im Bereich nördlich der Oberschachenstrasse~~ wird ein reines Arbeitsgebiet (Gewerbe und/oder Dienstleistung), ~~südlich der Oberschachenstrasse eine Mischnutzung~~ vorgesehen. Weitergehende Vergrösserungen der Nutzungskapazitäten sind jedoch von der Belastung des übergeordneten Strassennetzes abhängig.

› Nutzungspotenzial	45 Einwohnende
› Nettobauland	ca. 0,3 (Wohnen)
› Nettobauland	ca. 0,3 – 1,7 ha (Arbeiten)

In weiteren Planungen zu beachten

- › Ausbildung Siedlungsrand, Freihaltung des Hügelzuges (vgl. S1.1a).
- › Erschliessung des Gebietes erfolgt über Tablatstrasse, Ausbau Oberschachenstrasse.
- › Anbindung an den ÖV; insbesondere Fusswegverbindung zu ÖV-Haltestelle.
- › Infrastruktur:
  - › Elektrizität: Versorgung mittels bestehender Infrastruktur.
  - › Abwasser: Regenwasser: Ableitung zum Unterschachenbach / Schmutzwasser: Kanal Martinsbruggstrasse.
  - › Wasser: Reservoir Vogelherd.
  - › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

Übergeordnete Planung:




- › Aufhebung der Fruchtfolgeflächen für Siedlungsentwicklung notwendig (vgl. L1.1a).

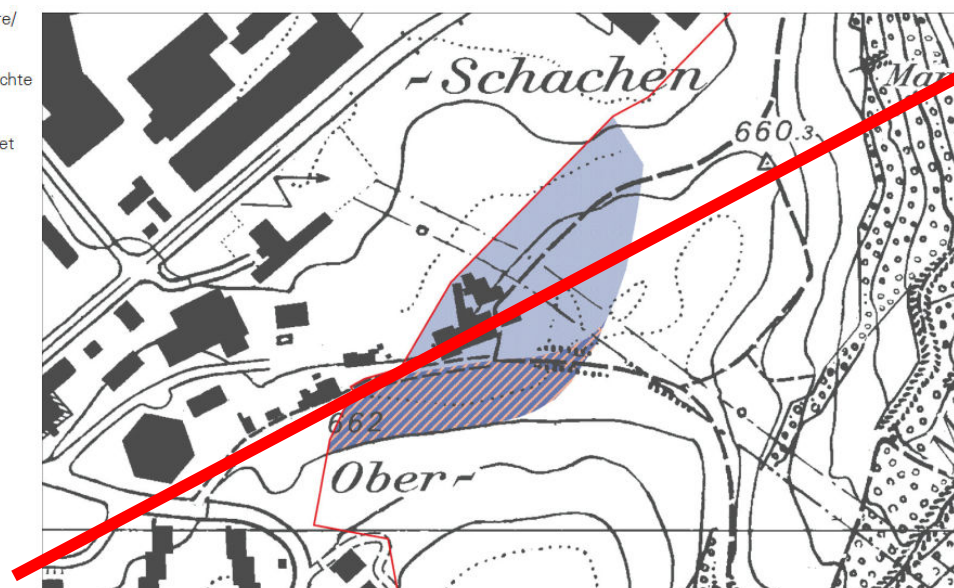
Erläuterung:



Anpassungsbedarf: Anpassung

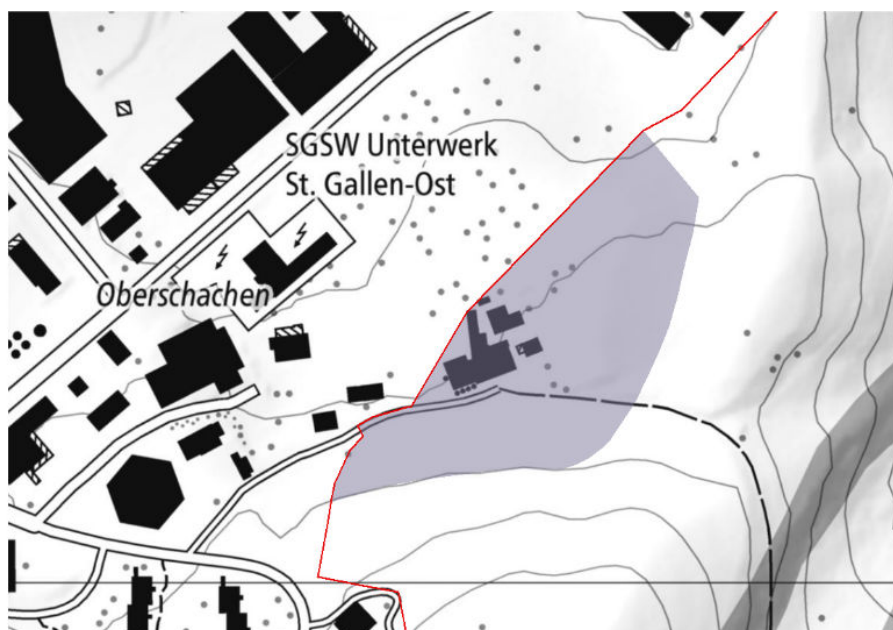
Auf Basis einer Erschliessungs- und Bebauungsstudie wurde die Zonenplanänderung mit einer Einzonung in die Gewerbe- und Industriezone H14 2017 öffentlich aufgelegt. Es sind keine Rechtsmittel hängig. Aktuell hat sich gezeigt, dass bereits ansässige Betriebe an Erweiterungen interessiert sind. Auf dieser Basis kann das AREG eine Genehmigung in Aussicht stellen.



-  Wohnen+Arbeiten mittlere/  
hohe Dichte
-  Arbeiten mittlere/hohe Dichte  
(Anordnungsspielraum)
-  Grenze heutiges Baugebiet



-  Arbeiten mittlere/hohe Dichte
-  Grenze heutiges Baugebiet



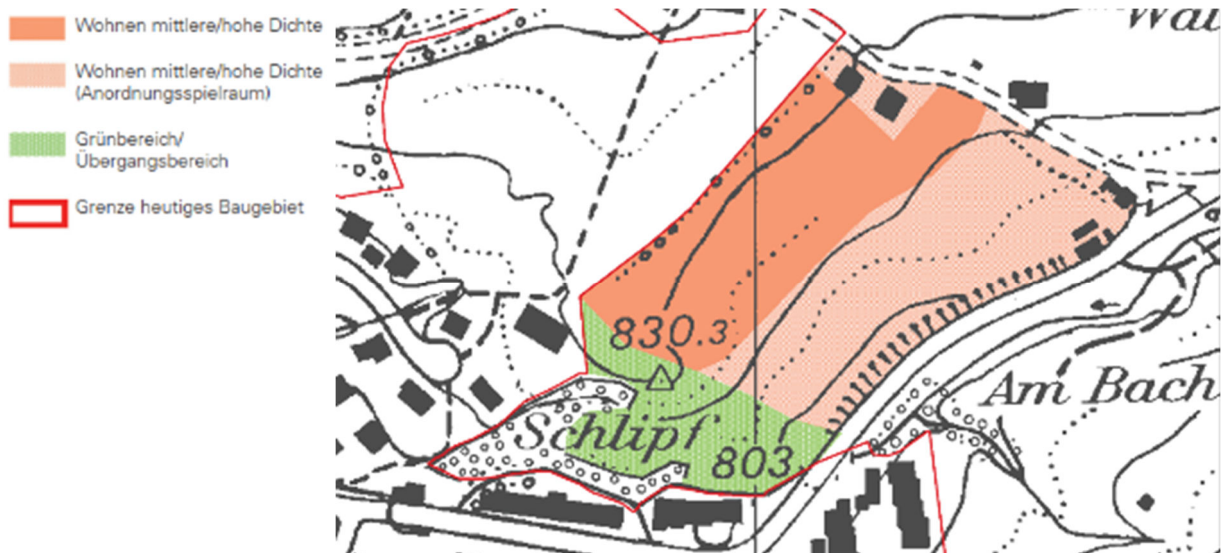


## e) 9) Laderen

## Vororientierung

Für diesen Bereich ist im revidierten Zonenplan 2001 die Fläche im übrigen Gemeindegebiet neu festgelegt worden. Nun ist eine Ergänzung der Bauzone in südlicher Richtung vorzubereiten. Bei der Abgrenzung der Besiedlung sind insbesondere die landschaftlichen und topografischen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Bei einer allfälligen Einzonung sind die bestehende Bebauungsstruktur, die Lage am Siedlungsrand sowie die Eingangssituation zur Stadt gebührend zu berücksichtigen. Zur Gewährleistung dieser und weiterer Aspekte muss ein Sondernutzungsplan erlassen werden.

› Nutzungspotenzial	ca. 240 Einwohnende
› Nettobauland	ca. 1,7 – 2,2 ha



In weiteren Planungen zu beachten

- › Eine allfällige Überbauung des Gebietes Laderen muss unter Anwendung eines Sondernutzungsplanes erfolgen.
- › Freihaltung des «Schlipf» als topografisch markantes Element.
- › Erhalt der landschaftsgeprägten Anlage der Sonderstrasse im Ensemble mit dem Bauernhaus.
- › Beschränkung der Siedlungsentwicklung auf die Parzelle F2101. Die Sonderstrasse bildet die landschaftliche Begrenzungslinie (vgl. S1.1a).
- › Anbindung an den ÖV; insbesondere Fusswegverbindung zu ÖV-Haltestelle.
- › Aufwertung des Strassenraumes St. Georgen-Strasse mit Ausbildung eines Trottoirs.
- › Infrastruktur:
  - › Kindergarten / Schule: Bedarfsabklärung / Überprüfung der bestehenden Kapazitäten.
  - › Elektrizität: Versorgung mittels bestehender Infrastruktur.

- › Abwasser: Regenwasser: Steinach / Schmutzwasser: Kanal St.Georgen-Strasse.
- › Wasser: Reservoir Chrüzhof.
- › Gas: Allfällige Erschliessung mit Erdgas prüfen.
- › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

f) ↗

Rehetobelstrasse

Vororientierung

Eine Ergänzung der Bauzone südlich der Rehetobelstrasse ist vorzubereiten. Das bezeichnete Gebiet soll mit einer mittleren bis hohen Dichte das bestehende Siedlungsgebiet an diesem gut erschlossenen Standort ergänzen.

› Nutzungspotenzial	ca. 75 Einwohnende
---------------------	--------------------

› Nettobauland	ca. 1,0 ha
----------------	------------

- Wohnen mittlere/hohes Dichte
- Grenze heutiges Baugebiet



In weiteren Planungen zu beachten

- › Erschliessung über Stichstrassen ab der Rehetobelstrasse.
- › Anbindung an den ÖV; insbesondere Fusswegverbindung zur ÖV- Haltestelle (vgl. V5.1).
- › Vernetzung mit geeigneten Fusswegverbindungen.
- › Infrastruktur:
  - › Kindergarten/Schule: Bedarfsabklärung/Überprüfung der bestehenden Kapazitäten.
  - › Elektrizität: Versorgung mittels bestehender Infrastruktur.
  - › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

### S1.3 Siedlungsverdichtung Hochhäuser und Infrastrukturüberdeckungen

#### a) ~~Potenzielle Verdichtungsgebiete~~ ~~Zwischenergebnis~~

~~Die Gebiete mit realistischem Verdichtungspotenzial wurden in grösseren Einheiten zusammengefasst (ca. 55 ha). Diese Gebiete weisen gesamthaft ein theoretisches Verdichtungspotenzial von 3300 Einwohnern und Einwohnerinnen auf. Gemessen an der heute tatsächlich vorhandenen Dichte ergibt sich für die ausgeschiedenen Gebiete eine zusätzliche Verdichtung von ca. 80%. In Bezug auf die Einwohnerdichte ist vor allem in gemischt genutzten Gebieten eine starke Unternutzung feststellbar. Die Arbeitsplatzdichte ist schwierig zu ermitteln. Das effektive Verdichtungspotenzial ist geringer als rechnerisch ermittelt. Werden die potenziellen Verdichtungsgebiete in den Wohn-/Gewerbezonon ausgeklammert, resultiert für die restlichen Gebiete noch ein zusätzliches Verdichtungspotenzial von über 65%.~~

~~In den bezeichneten Gebieten ist eine bauliche Verdichtung anzustreben. Bei Neubauprojekten ist auch bei höherer Dichte der Gestaltung der Frei- und Aussenräume und einer angemessenen Durchgrünung genügend Beachtung zu schenken.~~

~~Für die bezeichneten Gebiete werden die planerischen Rahmenbedingungen ausgearbeitet und die anzustrebende Struktur mittels geeigneten Verfahren und Planungsinstrumenten festgelegt.~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird abgeschrieben.

Dieser Beschluss entspricht nicht den Verdichtungsgebieten gemäss Innenentwicklungsstrategie. Er wird ersetzt durch die Planinhalte der Richtplankarte S0.

#### a) b) Hochhäuser Festsetzung

Hochhäuser sind eine besondere Form der Verdichtung. Entsprechend den Zielsetzungen eines sparsamen Umgangs mit den knappen Bodenreserven, einer Konzentration der Nutzungen und Erschliessungskapazitäten sowie einer dynamischen urbanen Entwicklung sollen künftig Hochhäuser an geeigneten Standorten ermöglicht werden.

Geeignete Standorte für Hochhäuser können namentlich sein:

- › Innenstadt (ohne Altstadt und deren unmittelbare Umgebung) und andere Gebiete mit Zentrumscharakter
- › Verdichtungsgebiete
- › Umstrukturierungsgebiete
- › Planerische Intensivgebiete
- › Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs

Die Anforderungen an einen Hochhausstandort und ein Hochhausprojekt im Einzelfall sind u.a.:

- › der Nachweis der städtebaulichen und landschaftlichen Verträglichkeit am Standort
- › der Nachweis eines vorzüglichen Projektes
- › eine publikumsorientierte, offene Nutzung mindestens im Erdgeschoss, wenn möglich auch in weiteren Geschossen.

Der Stadtrat beschliesst eine Positivplanung für geeignete Hochhausstandorte.

b) e)	Überdeckung der Eisenbahninfrastruktur	Vororientierung
	Im Raum Hauptbahnhof sowie im Bereich Bahnhof St.Fiden könnten wertvolle Baulandreserven gewonnen werden. Die Überdeckung und Nutzung von Eisenbahninfrastruktur ist anzustreben, soweit sie technisch, städtebaulich und wirtschaftlich sinnvoll und möglich ist.	
c) d)	Überdeckung der Autobahninfrastruktur	Vororientierung
	Die Überdeckung und Nutzung von Autobahninfrastruktur ist anzustreben, soweit sie technisch, städtebaulich und wirtschaftlich sinnvoll und möglich ist.	

## S1.4 Innenstadt und Quartierzentren

a)	Innenstadt mit Altstadt	Festsetzung
	Die Innenstadt ist nicht nur das Hauptzentrum der Stadt St.Gallen, sondern auch das Zentrum der Region Ostschweiz. Sie ist in ihren zahlreichen Funktionen zu stärken:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>› gesellschaftliches und kulturelles Zentrum der Ostschweiz</li> <li>› Standort für Handel und Dienstleistungen</li> <li>› administratives Verwaltungszentrum</li> <li>› innerstädtisches Wohngebiet</li> <li>› Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr (vgl. V2.3a, V2.3b).</li> </ul>	

Diese Funktionen müssen in einer historischen Struktur auf relativ engem Raum aufeinander abgestimmt werden. Massgebend für die Attraktivität und Belebung der Innenstadt sind vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, gute Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. Die Gestaltung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes spielen dabei eine zentrale Rolle.

Die Erhaltung der Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort, ihre gezielte Erneuerung und Weiterentwicklung sind zu fördern. Die Wohnnutzung trägt erheblich zur Belebung der Altstadt bei. Grosse Reserven für

Wohnen befinden sich in unmittelbarer Nähe der Innenstadt. Das Güterbahnhofareal ist mit einer Fläche von mehr als zwei Hektaren als Standort für Mischnutzungen und für innerstädtisches Wohnen prädestiniert.

Auch im östlichen Teil der Innenstadt sind einige Planungsvorhaben bereits abgeschlossen oder im Gange, wie die Sanierung der Brühltorpassage, die Aufwertung des Bereiches zwischen Tonhalle und Theater (Kulturplatz) und der Umbau des Kunstmuseums. Die Verbindung zwischen Altstadt und Museumsquartier soll aufgewertet werden. Die Umgestaltung des Unteren Brühls bildet eine Leitplanke für die Gestaltung der Museumstrasse. Der bevorstehende Umbau und die Neuorganisation des Kantonsspitals wird auch auf die umliegenden Quartiere Auswirkung haben (vgl. S5.6a).

Die oben dargelegte hohe Dynamik der Innenstadt erfordert eine gezielte Koordination der Vorhaben und Entwicklungsmöglichkeiten. Für den innerstädtischen Bereich ist deshalb eine Gesamtschau auszuarbeiten, worin die nutzungs- und verkehrsplanerischen Eckwerte und die Abstimmung der Vorhaben und Etappierungen festgelegt sind.

#### Altstadt

Eine besondere Bedeutung innerhalb der Innenstadt kommt der Altstadt zu. Gemäss der Bauordnung der Stadt St.Gallen stehen die bauliche Struktur und die historische Bausubstanz der Altstadt unter Schutz. Im Zonenplan (Stand 2012) ist die Altstadt der Kernzone zugeteilt - damit sind vielfältige, gemischte Nutzungen möglich:

- › Das Wohnen in der Altstadt St.Gallen hat in jüngerer Zeit deutlich an Beliebtheit zugenommen; diese positive Entwicklung soll weiterhin unterstützt werden.
- › Die St.Galler Altstadt ist der grösste, attraktivste und mit dem öffentlichen Verkehr am besten erschlossene Einkaufs-, Freizeit- und Kulturschwerpunkt der Region. Die Stärken sind namentlich auch der unverwechselbare Charakter und besondere Charme der Altstadtgebäude, Gassen und Plätze sowie das einmalig breite, umfassende Angebotsspektrum der Ladengeschäfte und Dienstleistungsbetriebe.

Die Stadt muss im Rahmen ihrer Möglichkeiten die weitere Entwicklung der Altstadt unter diesen Zielsetzungen fördern. Dazu gehört die Vorbildfunktion in Bezug auf die städtischen Liegenschaften und die Weiterführung der Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes.

Für die Entwicklung der Altstadt sind die folgenden Schwerpunkte massgebend:

- › Der Wohnanteil in der Altstadt ist im Interesse einer lebendigen Altstadt mindestens auf dem heutigen Stand zu halten. Der geltende Wohnanteilsplan hat sich bewährt.
- › Wesentlich für die besondere Attraktivität der Altstadt - vor allem auch im Vergleich zu Einkaufszentren an der Peripherie - ist eine kleinmassstäbliche Ladenstruktur mit einem entsprechend breiten, differenzierten Angebot für die Kundinnen und Kunden. Im Vordergrund stehen für diese publikumsorientierten Nutzungen die Erdgeschosse der Altstadtbauten.

b) Winkeln

Zwischenergebnis

Das bestehende Kerngebiet von Winkeln soll im Hinblick auf eine Erweiterung entlang der Herisauer Strasse geprüft werden, in Zusammenhang mit den geplanten Entwicklungsabsichten in Winkeln Nord. Dabei ist die genaue Abgrenzung vorzunehmen und in den nachgeordneten Planungsinstrumenten umzusetzen.



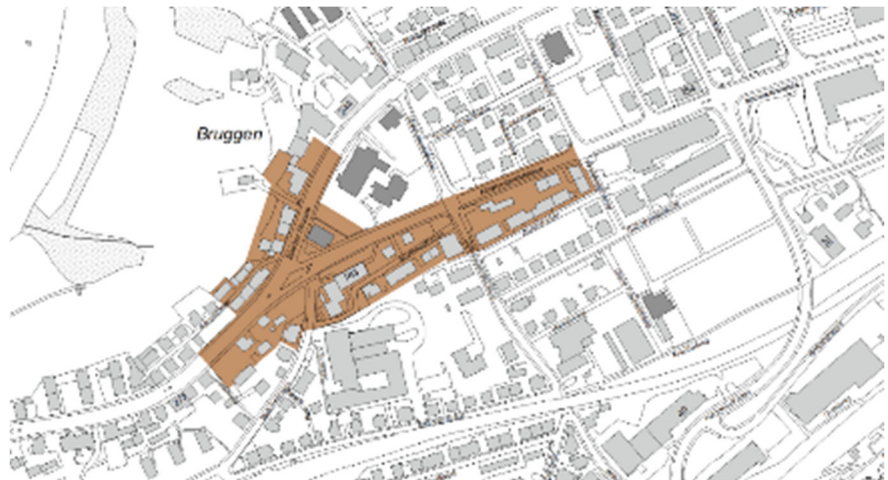


#### c) Bruggen

#### Zwischenergebnis

Im Zusammenhang mit der ÖV-Eigentrasse sind Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur notwendig (vgl. V2.6b). Dies bedingt in gewissen Bereichen des Quartierzentrums Bruggen Strassenverbreiterungen zu Lasten bestehender Gebäude.

Es ist eine Neustrukturierung des Gebietes zu erarbeiten (vgl. S1.5). Es wird vorgeschlagen, das Kerngebiet beidseits der Zürcher Strasse weiterzuführen. Aufwertungsmassnahmen wie Strassenraumgestaltungen (vgl. V3.3c) sind anzugehen.



#### d) Lachen

#### Festsetzung

Das Quartierzentrum Lachen hat eine wichtige Versorgungsfunktion. Eine Anpassung der Abgrenzung des Kerngebietes ist vorab nicht erforderlich. Bei Massnahmen, insbesondere im verkehrlichen Bereich, sind die Auswirkungen auf das Kerngebiet aufzuzeigen und Massnahmen abzuleiten. Für den Erhalt der Quartierfunktion ist die Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten sicherzustellen. Aufwertungsmassnahmen wie Strassenraumgestaltungen (vgl. V3.3c) sind anzugehen.





e) Riethüsli

Zwischenergebnis

Im Zusammenhang mit dem Projekt Durchmesserlinie AB-TB sind im Gebiet Riethüsli umfassende Änderungen der Verkehrsinfrastruktur vorgesehen (vgl. V2.2). Aufwertungsmassnahmen wie Strassenraumgestaltungen (vgl. V3.3c) sind anzugehen.



f) St.Georgen

Vororientierung

Im Zonenplan (Stand 2012) ist nur das Quartiergebiet südlich der Einmündung der Demutstrasse als Kernzone bezeichnet. Wichtige Zentrumsfunktionen für das Quartier befinden sich aber auch zwischen Demutstrasse und (einschliesslich) der Bergstation der Mühleggbahn. Dementsprechend soll die Kernzone ausgeweitet werden. Für die St.Georgenstrasse sind Aufwertungen, namentlich Strassenraumgestaltungen und Massnahmen zur Verkehrssicherheit, anzugehen.

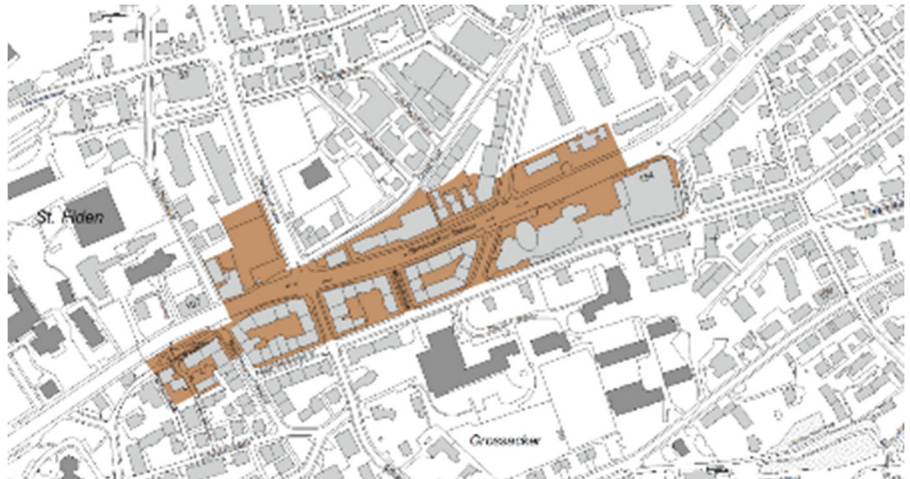


g) St.Fiden

Zwischenergebnis

Die heutige Abgrenzung des Kerngebietes wird an die tatsächliche funktionelle Struktur angepasst. Entlang der Rorschacher Strasse ist das Kerngebiet zu belassen und durch den Bereich Rorschacher Strasse 121 – 139 zu ergänzen.

Zu prüfen ist, ob die als Kernzone bezeichneten Gebiete entlang der Falkensteinstrasse einem anderen Nutzungszweck zugewiesen werden sollten. Zudem sind die Auswirkungen der vorgesehenen Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur für die ÖV-Eigentassierung (vgl. V2.6) zu berücksichtigen. Aufwertungsmassnahmen wie Strassenraumgestaltungen (vgl. V3.3c) sind anzugehen.

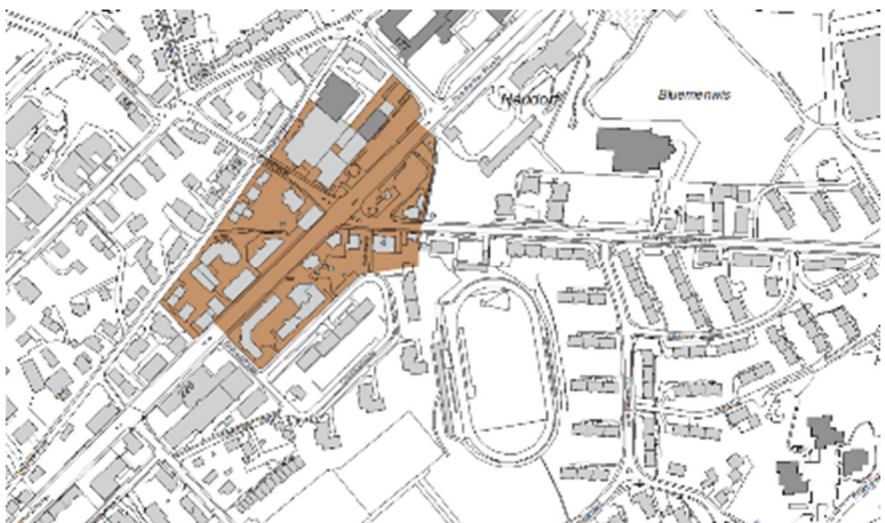


#### h) Neudorf

#### Zwischenergebnis

Im Zusammenhang mit der ÖV-Eigentassierung (vgl. V2.6) sind Strassenverbreiterungen, allenfalls zu Lasten bestehender Gebäude notwendig.

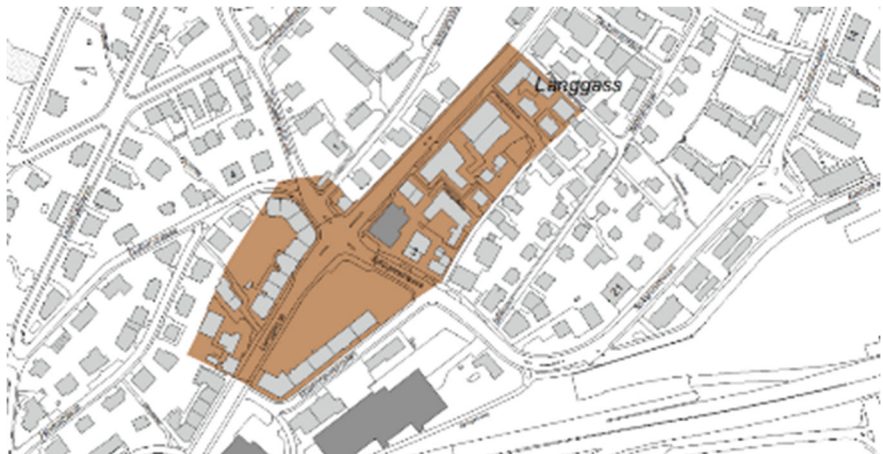
In Teilbereichen ist eine Neustrukturierung des Gebietes anzustreben (vgl. Abschnitt Umstrukturierungen). Als Kerngebiet sollen die Bereiche beidseits der Rorschacher Strasse ausgeschieden werden. Aufwertungsmassnahmen wie Strassenraumgestaltung (vgl. V3 3c) sind anzugehen.



#### i) Langgasse

#### Zwischenergebnis

Eine Erweiterung des Kerngebietes in westlicher Richtung – ausgehend von der Post Langgasse – soll geprüft werden. Mit der Bebauung der Ecke Langgasse / Splügenstrasse wird der Kreuzungsbereich räumlich gefasst. Durch die Ansiedlung geeigneter Nutzungen soll das Quartier gestärkt werden. Aufwertungsmassnahmen wie Strassenraumgestaltungen (vgl. V3. 3c) sind anzugehen.



#### j) Rotmonten

#### Vororientierung

Zusätzlich zu der im Zonenplan (Stand 2012) dargestellten Kernzone Rotmonten (Guisanstrasse 62 bis 72) wird neu das alte und neue Zentrum (Busendstation Linie 5 bis "Sonne Rotmonten"), inklusive der Kreuzungsbereiche (Sonnenhaldenstrasse/Guisanstrasse sowie Guisanstrasse/Holzstrasse) zu einem erweiterten Kerngebiet zusammengefasst. Der zwischen diesen beiden Kreuzungsbereichen liegende Strassenraum weist verschiedenste Nutzungsstrukturen mit Versorgungsfunktion für das Quartier auf. Die Kreuzungsbereiche sowie der dazwischen liegende Strassenraum beinhalten ein freiräumliches Potenzial, das zur gestalterischen Aufwertung der Kernzone, im Sinne einer verbesserten Aufenthaltsqualität, aktiviert werden soll.



#### k) Weitere Quartierzentren

#### Vororientierung

Die Innenentwicklungsstrategie definiert weitere Quartierzentren, die für die Quartiere wichtige Funktionen wahrnehmen sollen und für die Innenentwicklung Ankerpunkte darstellen:

Wolfganghof, Schoren, Linsebühl und Stephanshorn.

Für diese Quartierzentren soll der Handlungsbedarf geprüft und allfällige Massnahmen getroffen werden, insbesondere hinsichtlich Revision der Bau- und Zonenordnung.

##### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Ergänzung aufgrund Implementierung Innenentwicklungsstrategie.

### S1.5 ~~Umstrukturierungsgebiete~~ Entwicklungsareale

##### Erläuterung:

In Abgrenzung zur Kategorie „Umstrukturieren“ der Innenentwicklungsstrategie wird hier neu der Begriff „Entwicklungsareale“ verwendet.

Unter S0 h) Innenentwicklung werden die Intensitäten der Innenentwicklung in Form von Verdichtungsansätzen beschrieben. Mit den Verdichtungsansätzen „Weiterentwickeln“ und „Umstrukturieren“ sind potenziell die grössten baulichen Veränderungen verbunden. Im folgenden Kapitel S 1.5 werden Entwicklungsareale definiert, bei denen ein bedeutendes Innenentwicklungspotenzial sowie ein erhöhter Koordinationsbedarf besteht. Bei den Entwicklungsarealen sieht sich die Stadt St.Gallen dafür verantwortlich, kooperative Entwicklungsprozesse anzustossen und zu begleiten. Die Entwicklungsareale sind dabei oft Teil von Wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten (S 3.2), welche die strategische Stossrichtung in der räumlichen Entwicklung auf übergeordneter Gebietsebene erfasst.



a) Winkeln ~~Nord~~

Zwischenergebnis

Das heute noch industriell geprägte Gebiet Winkeln ~~Nord~~ ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete in St.Gallen. Die Kantonal- und Agglomerationsplanung bezeichnet das Gebiet St.Gallen-West/Gossau-Ost als eine bedeutende regionale Entwicklungsreserve (vgl. S3.1). Bauliche Massnahmen haben das Bild von Winkeln massiv verändert – insbesondere das Stadion mit Shopping Arena.

Das Gebiet im Bereich der heutigen Gleisunterführung und entlang der Herisauer Strasse soll mit zentrumsbildenden Nutzungen aufgewertet werden. Der Bereich zwischen Bahnlinie und Zürcher Strasse sowie zwischen Herisauer Strasse und Im Feld ist für Mischnutzungen mit Wohnen und Dienstleistungen zu entwickeln.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aufgrund der aktuellen ASGO-Planung wurde die Gebietsabgrenzung und die Gebietsbezeichnung angepasst.

b) ~~Bruggen~~

Zwischenergebnis

~~Für die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung auf der Fürstenlandstrasse und Zürcher Strasse (vgl. V2.6b) sind massive Eingriffe im Strassen- und Stadtraum notwendig. Der als Umstrukturierungsgebiet bezeichnete Bereich soll in diesem Zusammenhang neu strukturiert werden. Insbesondere ist Bruggen als Quartierzentrum durch zentrumsrelevante gemischte Nutzungen zu stärken (vgl. V1.4c).~~

~~Parallel zur Erarbeitung eines Verkehrskonzepts ist die Gestaltung des Stadtraumes im Zusammenhang mit der ÖV-Eigentrassierung einzuleiten. Die wichtigsten Elemente für die Verkehrsanlagen und die Bebauungs- und Freiraumstruktur sind planungsrechtlich zu sichern.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Der Beschluss wird neu im Kapitel S1.6 Starke Achsen aufgeführt.

be) Schönenwegen/Rechen

Zwischenergebnis  
Festsetzung

Das ~~Gebiet~~ Areal Schönenwegen/Rechen verfügt über ein hohes Verdichtungspotenzial. Nördlich der Zürcher Strasse bzw. westlich der Rechenstrasse ist das Areal eher extensiv genutzt. ~~Hier wird eine Umstrukturierung mit einer Verdichtung angestrebt.~~ Auf diesem Areal soll ein neues zentralisiertes Betriebsgebäude für die Direktion Technische Betriebe realisiert werden. Im neuen Betriebsgebäude werden neben dem Busdepot mit Werkstätten der vbsg auch der Werkhof der sgsw sowie ein Grossteil der Verwaltungseinheiten der Direktion untergebracht. Zu diesem Zweck ist das Areal von der Wohn- resp. Wohn-Gewerbe-Zone vollumfänglich der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zuzuweisen.

~~In konzeptionellen Überlegungen zu Städtebau und Nutzung sind eine Stärkung der Wohnnutzung und beim Kreuzungsbereich eine städtebaulich klar definierte räumliche Situation zu erzielen.~~ Das Betriebsgebäude hat sowohl durch die Verkehrsführung der Busse und den logistischen Materialfluss, aber auch ortsbaulich und architektonisch zu überzeugen. Ein besonderes Gewicht ist auf die Ziele des Energiekonzepts 2050 zu legen.

Infolge der Nutzung des Betriebsgebäudes ist ein Ausbau des Knotens Zürcher Strasse / Rechenstrasse notwendig.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund des heutigen Wissensstandes.

cd) Areal Güterbahnhof

Zwischenergebnis

Das Areal des Güterbahnhofes in der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 ist nur teilweise überbaut und unternutzt. Es wird möglicherweise im Zusammenhang mit der „Engpassbeseitigung A1“ im Bereich der heutigen Güterbahnhofstrasse teilweise für eine Anschlussverbindung zur Autobahn („Teilsperre A1“) gebraucht. Auch in diesem Fall bleibt das Areal eine hochwertige Entwicklungsreserve in der Innenstadt an zentraler, sehr gut erschlossener Lage. Es soll für eine Neunutzung und Umstrukturierung zur Verfügung stehen. Das Gebiet soll mit Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen als Teil des Stadtzentrums mit hoher Dichte gemischt genutzt werden.

de) Platztor

Zwischenergebnis  
Festsetzung

Das ~~Gebiet~~ Areal befindet sich an zentraler Lage, unmittelbar angrenzend an die Altstadt, isoliert durch hohes Verkehrsaufkommen am Unteren Graben und der St.Jakob-Strasse. Baulücken, die nicht mehr besetzt wurden, und sanierungsbedürftige bzw. provisorisch wirkende Gebäude verleihen dem Gebiet einen vernachlässigten Charakter. Das Gebiet hinterlässt, trotz der Nähe zur Altstadt, den Eindruck eines peripheren Areals.

Aufgrund der innerstädtischen Lage des Areals und der guten Anbindung an die Autobahn bildet dieses Gebiet eine interessante innerstädtische Reserve für Dienstleistungen, öffentliche Nutzungen und (im hangseitigen Bereich) **allenfalls** Wohnen. Aufgrund der Verkehrssituation sind aber publikumsintensive Verkaufsnutzungen auszuschliessen (vgl. V3.3k). Im Vordergrund stehen Büronutzungen und/oder halböffentliche Nutzungen (z. B. Aus- und Weiterbildung).

Der Kanton plant an diesem Standort die Realisierung eines zweiten Campus für die Universität St.Gallen. Im Rahmen der Volksabstimmung vom 30. Juni 2019 hat die Bevölkerung dem Vorhaben zugestimmt. Zu gegebenem Zeitpunkt ist eine Umzonung vorzunehmen. Im Vordergrund steht eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

ef) Steinachstrasse 73-97

Zwischenergebnis

~~Das Gebiet im Bereich der Steinachstrasse gehört mehrheitlich der Stadt. Entlang der alten Stadtgrenze entwickelte sich das Randgebiet als Ver- und Entsorgungsgebiet der Stadt (Feuerwehr, Betriebsgebäude sgsw und TBA, Anlagen der Erdgas- und Wasserversorgung). Durch die Linienführung der Autobahn wurde das Gebiet weitgehend von der restlichen Stadt isoliert. Die geplante Verkehrsführung im Bereich der Sonnen- und Jägerstrasse machen eine konzeptionelle Gesamtbetrachtung unumgänglich (vgl. V3.3e). Die verschiedenen Ansprüche von Feuerwehr und Zivilschutz, der sgsw und des TBA (Werkhof) sind im Hinblick auf die Erschliessung und Nutzung des Areals aufeinander abzustimmen.~~

Die heute an der Steinachstrasse liegenden Stadtwerke sollen zugunsten einer zukunfts-trächtigen Arealentwicklung mit Ausnahme des bestehenden Unterwerks zusammen mit dem Busdepot an die Rechenstrasse im Gebiet Schönenwegen verlegt werden. Für den Werkhof des Tiefbauamtes ist ein neuer Standort zu evaluieren. Aus diesen Gründen besteht auf



den bezeichneten Arealen an der Steinachstrasse ein bedeutendes Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial.

Die im Jahr 2017 durchgeführte Testplanung für das Gebiet St.Fiden – Heiligkreuz hat gezeigt, dass das Kerngebiet rund um den Bahnhof St.Fiden hohes Entwicklungspotenzial aufweist und dass dem Areal der heutigen Werkhöfe an der Steinachstrasse eine mögliche Scharnierfunktion zwischen Olma Messen und Kantonsspital zukommt. Aufgrund seiner zentralen Lage und der Nähe zum Kantonsspital und zu weiteren Gesundheitseinrichtungen eignet sich der Standort für Nutzungen im Bereich Gesundheit (vgl. S 3.2. Steinachstrasse, Gesundheitscampus).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der neuen Erkenntnisse.

fg) Lukasstrasse	Vororientierung
------------------	-----------------

Das Gebiet nordöstlich und südwestlich der Lukasstrasse wird mehrheitlich durch Bauten geprägt, welche vollumfänglich für gewerbliche und Dienstleistungszwecke genutzt werden. Das gesamte Gebiet liegt in einer Gewerbe-/Industriezone und ist in Bezug auf die nördlich gelegene Wohnzone relativ isoliert. Einige der vorhandenen Bausubstanzen schöpfen nicht das mit dem Zonenplan (Stand 2012) vorgegebene Nutzungsmass aus und könnten mittels entsprechenden Aufstockungen oder Neubauten nachverdichtet werden.

Für das Gebiet sind langfristig verschiedene Optionen möglich, eine Nachverdichtung für gewerbliche und dienstleistungsorientierte Nutzungen soll angestrebt werden, kombiniert mit Wohnnutzungen.

h) <del>Bruggwiesen – Flurhofstrasse</del>	<del>Zwischenergebnis</del>
--	-----------------------------

~~Das Gebiet Bruggwiesen an der Flurhofstrasse wird mehrheitlich durch Gewerbebauten dominiert. Der östliche Bereich («Grütli») wird gekennzeichnet durch grossmassstäbliche Gewerbebauten und einige Wohnbauten. Das gesamte Gebiet liegt in einer Gewerbe-/Industriezone und ist in Bezug auf die Zonierung der umliegenden Wohngebiete relativ isoliert. Eine Durchmischung mit einer Wohnnutzung ist auch aus öffentlicher Sicht anzustreben. Eine spätere Umzonung in eine Wohn-/Gewerbezone wäre ist zweckmässig und entspricht den Zielen der Stadtentwicklung in diesem Gebiet.~~

Erläuterung

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Zonenplanänderung für den östlichen Gebietsteil ist in Kraft. Somit sind die Grundlagen für eine Umstrukturierung geschaffen.

i) Heiligkreuz Zwischenergebnis

Für die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung auf der Langgasse und auf den Zufahrten zum Knoten Sonnenhalden, Kolumban- und Bruggwaldstrasse sind massive Eingriffe im Strassen- und Stadtraum notwendig (vgl. V2.6b). Der als Umstrukturierungsgebiet bezeichnete Bereich soll städtebaulich neu formuliert und zur Attraktivitätssteigerung des Stadtteils genutzt werden.

Parallel zur Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für die ÖV-Eigentrassierung ist eine städtebauliche Vision auszuarbeiten. Die Eckwerte für die Bebauungs- und Freiraumstruktur sowie Verkehrsanlagen sind planungsrechtlich zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Der Beschluss wird neu im Kapitel S1.6 Starke Achsen aufgeführt.

j) Neudorf Zwischenergebnis

Für die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung auf der Rorschacher Strasse und auf den Zufahrten zum Knoten Rorschacher Strasse, Lukas- und Martinsbruggstrasse sind massive Eingriffe im Strassen- und Stadtraum notwendig (vgl. V2.6b). Das Umstrukturierungsgebiet im Kreuzungsbereich soll dabei städtebaulich neu formuliert und zur Aufwertung des Stadtteils genutzt werden. Die Funktion als Quartierzentrum ist zu stärken (vgl. S1.4b).

Parallel zur Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für die ÖV-Eigentrassierung ist ein städtebauliches Konzept auszuarbeiten. Die Eckwerte für die Bebauungs- und Freiraumstruktur sowie Verkehrsanlagen sind planungsrechtlich zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Der Beschluss wird neu im Kapitel S1.6 Starke Achsen aufgeführt.

g) Bahnhof Nord Zwischenergebnis

Mit dem Erwerb von Schlüsselgrundstücken an der Lagerstrasse durch die Stadt haben sich neue Perspektiven auf dem Gebiet Bahnhof Nord eröffnet. Mittels eines partizipativen Testplanungsverfahrens (2016) wurde die Entwicklungsstrategie für das Areal ausgelotet, woraus Empfehlungen für die Entwicklung einzelner Teil-Areale und zur Aufwertung

des öffentlichen Raumes resultieren. Mittel- bis langfristig sollen in diesem Areal keine Fernbushaltestellen mehr zur Verfügung gestellt werden.

Das Areal ist auf der Grundlage des Synthesepans zu entwickeln und die Chancen für das zentral gelegene Gebiet mit optimaler ÖV-Anbindung für Bildung, Kultur, Wohnen, Dienstleistung und Freizeit sind zu nutzen (siehe auch S5.1d, Fachhochschule und S5.2i, Areal LOK-Remise).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Seit 2012 haben sich die Rahmenbedingungen des Bahnhofs Nord wesentlich geändert, sodass hier zum Entwicklungsgebiet ein Zwischenergebnis formuliert werden kann.

h) Waldacker / Lerchenfeld

Zwischenergebnis

Das gut an den öffentlichen Verkehr angebundene Gebiet zwischen Zürcher Strasse und Fürstenlandstrasse, östlich durch die Ahornstrasse und westlich durch die Erlachstrasse begrenzt, zeigt sich strukturell und nutzungsmässig heterogen und weist unüberbaute Potenziale auf. Das Gebiet liegt in der Gewerbe-Industrie-Zone H18, der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, in der Wohn-Gewerbe-Zone bzw. in der Wohnzone (Stand 2022).

Basierend auf einem zukünftigen Profil von innovationsgeprägten, arbeitsplatzintensiven Nutzungen, analog der Startfeld- und Empa-Nutzungen, soll die Transformation in ein Arbeitsplatz- und Wohngebiet von hoher Dichte angegangen werden.

Im Jahr 2017 wurde eine Zonenplanänderung öffentlich aufgelegt, welche Anpassungen bei den Wohnzonen vorsah und teilweise den Raumbedarf für das Projekt Grünzug West sicherte. Die Zonenplanänderung befindet sich im Rechtsmittelverfahren (Stand 2022).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund der fortgeschrittenen Planung wird das Gebiet in den Richtplan aufgenommen.

i) Areal Grossacker

Vororientierung

Die Standortverlegung des Ostschweizer Kinderspitals ins Areal des Kantonsspitals hat zur Folge, dass für den bestehenden Standort im Bereich der Falkensteinstrasse frühzeitig eine adäquate Nachnutzung zu

definieren ist, die optimal in die Struktur des umliegenden Quartiers eingebettet ist.

An zentrumsnaher, gut erschlossener und ruhiger Lage steht ein vor allem für Wohnzwecke geeignetes Areal zur Verfügung. Zu klären ist, wie die Spitalbauten zukünftig genutzt werden können bzw. ob es eine Ersatzbebauung gibt. Auch ist abzuklären, inwieweit weiterhin öffentliche Nutzungen angesiedelt werden sollen. Entsprechende Entwicklungsvorstellungen sind zu formulieren und planerisch zu sichern. Insbesondere wird eine Zonenplanänderung notwendig sein.

Für den allfälligen Wegfall des Familiengartenareals Grossacker ist eine Bedarfsabklärung durchzuführen und nötigenfalls ein adäquater Ersatzstandort anzubieten (vgl. S4.4).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Der Beschluss war im Kapitel S5.5 Gesundheitswesen und Alterspflege, obwohl kein direkter Bezug zu Gesundheit und Alterspflege besteht. Da das Areal des ehemaligen Kinderspitals ein Entwicklungsgebiet darstellt, wird der Beschluss neu hier abgebildet und ergänzt.

j) Ruckhalden

Zwischenergebnis

Durch die neue Linienführung der Appenzeller Bahnen via Ruckhaldentunnel (Durchmesserlinie) und die Stilllegung des oberen Abschnitts ergibt sich die Möglichkeit, die freigewordene Fläche mit Umgebung gesamthaft neu zu beplanen und einer Überbauung zuzuführen.

In einer ersten Phase müssen Gespräche mit Anspruchsgruppen geführt sowie Interessierte und mögliche Bauträgerinnen und Bauträger informiert werden. Eine fundierte Abklärung zu den Rahmenbedingungen bildet die Grundlage für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, die das Potenzial des Areals aufzeigt und die Chancen und die Herausforderungen für eine Bebauung des teilweise steilen Hangs darlegt.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bilden schliesslich die Grundlage für die weiteren Planungsschritte.

Das ideale Bebauungsmuster des Gebiets soll über ein qualifiziertes Varianzverfahren ermittelt werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Gegenüber 2012 ist die Fläche frei geworden, die Entwicklung des Areals kann vorangetrieben werden.

#### k) St.Fiden Bach

#### Zwischenergebnis

Das von der Stadt erworbene Areal nördlich der Bahnanlagen ist im Zonenplan (Stand 2022) der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 zugeteilt. Die Abgrenzung zum weiterhin genutzten Bahnareal entspricht den derzeitigen Interessenlinien der SBB. Das Areal wird heute zwischengenutzt (Stand 2022).

Das gesamte Areal bildet eine sehr wichtige innerstädtische Nutzungsreserve. Aufgrund der ausserordentlich guten Erschliessungsqualität, der zentrumsnahen Lage und des Nutzungspotenzials sind eine gemischte Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung und eine dichte, urbane Überbauung mit einer hohen Freiraumqualität anzustreben. Es sind auch publikumsintensive Einrichtungen möglich (vgl. S3.3c). Eine Umzonung nördlich und südlich der Gleisanlagen in eine Kernzone K5 wurde 2017 öffentlich aufgelegt. Es sind keine Rechtsmittel hängig (Stand 2022).

Die Testplanung ist abgeschlossen und ein Bericht zur Synthese liegt vor. Die Vision einer Gesamtüberdeckung wurde in einer Machbarkeitsstudie geprüft. Da eine Überdeckung von Geleiseanlagen nicht mehr weiterverfolgt wird, soll die Entwicklung auf Grundlage und Erkenntnissen der bisherigen Planungen weitergeführt werden.

Die Gebiete nördlich der Bachstrasse und südlich der Lindentalstrasse weisen ebenfalls Entwicklungspotenzial auf.

##### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund der Bedeutung für die Innenentwicklung sind grundlegende Aussagen zu den Nutzungsmöglichkeiten und zum Planungsstand des Areals nötig.

#### l) Haggen / Hechtacker

#### Vororientierung

Das Gebiet liegt in der Gewerbe-Industrie-Zone 14. Es ist mit industriellen und gewerblichen Bauten weitgehend überbaut. Aufgrund von Umnutzungen, Unternutzungen und Erweiterungsmöglichkeiten bestehen aber erhebliche Nutzungs- und Entwicklungsreserven.

Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen und die Verknüpfung mit dem Bahnhof Haggen und dem Talboden kann einen bedeutenden Entwicklungsimpuls darstellen und wird geprüft (vgl. V2.2). Der geplante Innovationspark Ost (Campus Lerchenfeld) würde besser an den öffentlichen Verkehr und an das Gebiet angebunden werden. Innenentwicklungspotenziale könnten aktiviert werden.

Unabhängig von der Verschiebung des Bahnhofs Bruggen soll für das Gebiet eine Entwicklungsplanung ausgelöst werden. (S3.2 f)

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Aufgrund der Nutzungspotentiale im Bahnhofumfeld Haggen soll hier eine Arealentwicklung geprüft werden.

## S1.6 Starke Achsen

### a) Starke Stadtachsen

### Zwischenergebnis

Als Starke Stadtachsen werden die Gebiete entlang der Hauptverkehrsachsen bezeichnet, die im Sinne einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr weiterzuentwickeln sind. Sie werden im Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee der 4. Generation schwerpunktmässig behandelt.

Als Starke Stadtachsen gelten:

- a) St.Jakob-Strasse / Langgasse
- b) Zürcher Strasse
- c) Rorschacher Strasse

Zu klären ist, ob die Fürstenlandstrasse ebenfalls als Starke Stadtachse bezeichnet wird.

Die Starken Stadtachsen sind bedeutende Lebens- und Wirtschaftsachsen und wichtig für die Siedlungsentwicklung nach innen. Sie sind die MIV-Hauptverkehrsachsen und bilden als ÖV-Achsen das Rückgrat des Gesamtverkehrs. Um diese vielfältigen und unterschiedlichen Ansprüche und Interessen zu koordinieren, bedarf es eines langfristigen städtebaulichen Gesamtkonzeptes über die Starken Stadtachsen und eines langfristigen Betriebskonzeptes Verkehr. Die Prozesse sind dabei inhaltlich und zeitlich abzustimmen und gemeinsamen Lösungen zuzuführen.

Nach Vorliegen des Gesamtkonzeptes erfolgt die Umsetzung in den Teilabschnitten im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten unter Einbezug der angrenzenden Quartiere und Verkehrsachsen in partizipativen Prozessen. Zur Sicherstellung der Planungs- und Rechtssicherheit sind die erforderlichen Baulinien festzulegen.

Bei den Starken Stadtachsen stellt der Lärmschutz eine besondere Problemstellung dar. Es sind städtebaulich und lärmtechnisch adäquate Lösungen zu finden und Tieftempoabschnitte zu prüfen. Als Grundlage für allfällige Reduktionen der signalisierten Geschwindigkeiten dient das in Arbeit befindliche Konzept "Tieftempo auf Hauptachsen". Bei Bedarf

ist im Zonenplan die Festlegung einer Sondernutzungsplanpflicht oder einer Lärmvorbelastung zu prüfen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Die Starken Stadtachsen als bedeutende Lebens- und Wirtschaftsachsen sind wichtig für die Siedlungsentwicklung nach innen und sind auch im Agglomerationsprogramm als ein wichtiges Projekt bezeichnet.

**b) Starke Verbindungsachsen**

**Festsetzung**

Entlang der starken Verbindungsachsen soll Innenentwicklung forciert werden. Diese umfassen sowohl die Starken Stadtachsen (vgl. S1.6a) wie auch weitere wichtige Verbindungsachsen. Auf eine hohe städtebauliche Qualität der Bebauung sowie eine sorgfältige Gestaltung der räumlichen Kanten entlang der Achsen wird hoher Wert gelegt. Ein zentrales Thema ist dabei der Umgang mit dem Lärm. Es sollen Identifikationspunkte und öffentliche Räume entlang der starken Verbindungsachsen entstehen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Die starken Verbindungsachsen bilden eine Ergänzung zu den Starken Stadtachsen a) und sind räumlich etwas weiter gefasst.



c) **Spezifisches Umstrukturierungsgebiet  
an Starker Stadtachse – Bruggen**

Zwischenergebnis

Für die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung auf der Fürstenlandstrasse und Zürcher Strasse (vgl. V2.6b) sind massive Eingriffe im Strassen- und Stadtraum notwendig (vgl. V2.6b). Der als Umstrukturierungsgebiet bezeichnete Bereich soll in diesem Zusammenhang neu strukturiert werden. Insbesondere ist Bruggen als Quartierzentrum durch zentrumsrelevante gemischte Nutzungen zu stärken (vgl. V1.4c).

Parallel zur Erarbeitung eines Verkehrskonzepts ist die Gestaltung des Stadtraumes im Zusammenhang mit der ÖV-Eigentrassierung einzuleiten. Die wichtigsten Elemente für die Verkehrsanlagen und die Bebauungs- und Freiraumstruktur sind planungsrechtlich zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Anpassung

Da das Gebiet an der Starken Stadtachse liegt und sich eine Umstrukturierung in diesem Gebiet vorwiegend aufgrund verkehrlicher Anpassungen ergeben könnte, wurde der Beschluss inhaltlich unverändert aus S1.5 ins neue Kapitel S1.6 Starke Stadtachsen verschoben und der Titel angepasst.

d) **Spezifisches Umstrukturierungsgebiet  
an Starker Stadtachse – Heiligkreuz**

Zwischenergebnis

Für die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung auf der Langgasse und auf den Zufahrten zum Knoten Sonnenhalden-, Kolumban- und Bruggwaldstrasse sind massive Eingriffe im Strassen- und Stadtraum notwendig (vgl. V2.6b). Der als Umstrukturierungsgebiet bezeichnete Bereich soll städtebaulich neu formuliert und zur Attraktivitätssteigerung des Stadtteils genutzt werden.

Parallel zur Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für die ÖV-Eigentrassierung ist eine städtebauliche Vision auszuarbeiten. Die Eckwerte für die Bebauungs- und Freiraumstruktur sowie Verkehrsanlagen sind planungsrechtlich zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Anpassung

Da das Gebiet an der Starken Stadtachse liegt und sich eine Umstrukturierung in diesem Gebiet vorwiegend aufgrund verkehrlicher Anpassungen ergeben könnte, wurde der Beschluss inhaltlich unverändert aus S1.5 ins neue Kapitel S1.6 Starke Stadtachsen verschoben und der Titel angepasst.

e) **Spezifisches Umstrukturierungsgebiet  
an Starker Stadtachse – Neudorf**

Zwischenergebnis

Für die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung auf der Rorschacher Strasse und auf den Zufahrten zum Knoten Rorschacher Strasse, Lukas- und Martinsbruggstrasse sind massive Eingriffe im Strassen- und Stadtraum notwendig (vgl. V2.6b). Das Umstrukturierungsgebiet im Kreuzungsbereich soll dabei städtebaulich neu formuliert und zur Aufwertung des Stadtteils genutzt werden. Die Funktion als Quartierzentrum ist zu stärken (vgl. S1.4b).

Parallel zur Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für die ÖV-Eigentrassierung ist ein städtebauliches Konzept auszuarbeiten. Die Eckwerte für die Bebauungs- und Freiraumstruktur sowie Verkehrsanlagen sind planungsrechtlich zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Da das Gebiet an der Starken Stadtachse liegt und sich eine Umstrukturierung in diesem Gebiet vorwiegend aufgrund verkehrlicher Anpassungen ergeben könnte, wurde der Beschluss inhaltlich unverändert aus S1.5 ins neue Kapitel S1.6 Starke Stadtachsen verschoben und der Titel angepasst.



**S1.1 Siedlungsraum**

- Siedlungsbegrenzungslinien
- Bedeutende Freiräume

**S1.2 Siedlungserweiterung**

- Siedlungserweiterung Wohnen
- Siedlungserweiterung Arbeiten

**S1.3 Siedlungsverdichtung**

- ||||| Potentielle Verdichtungsgebiete

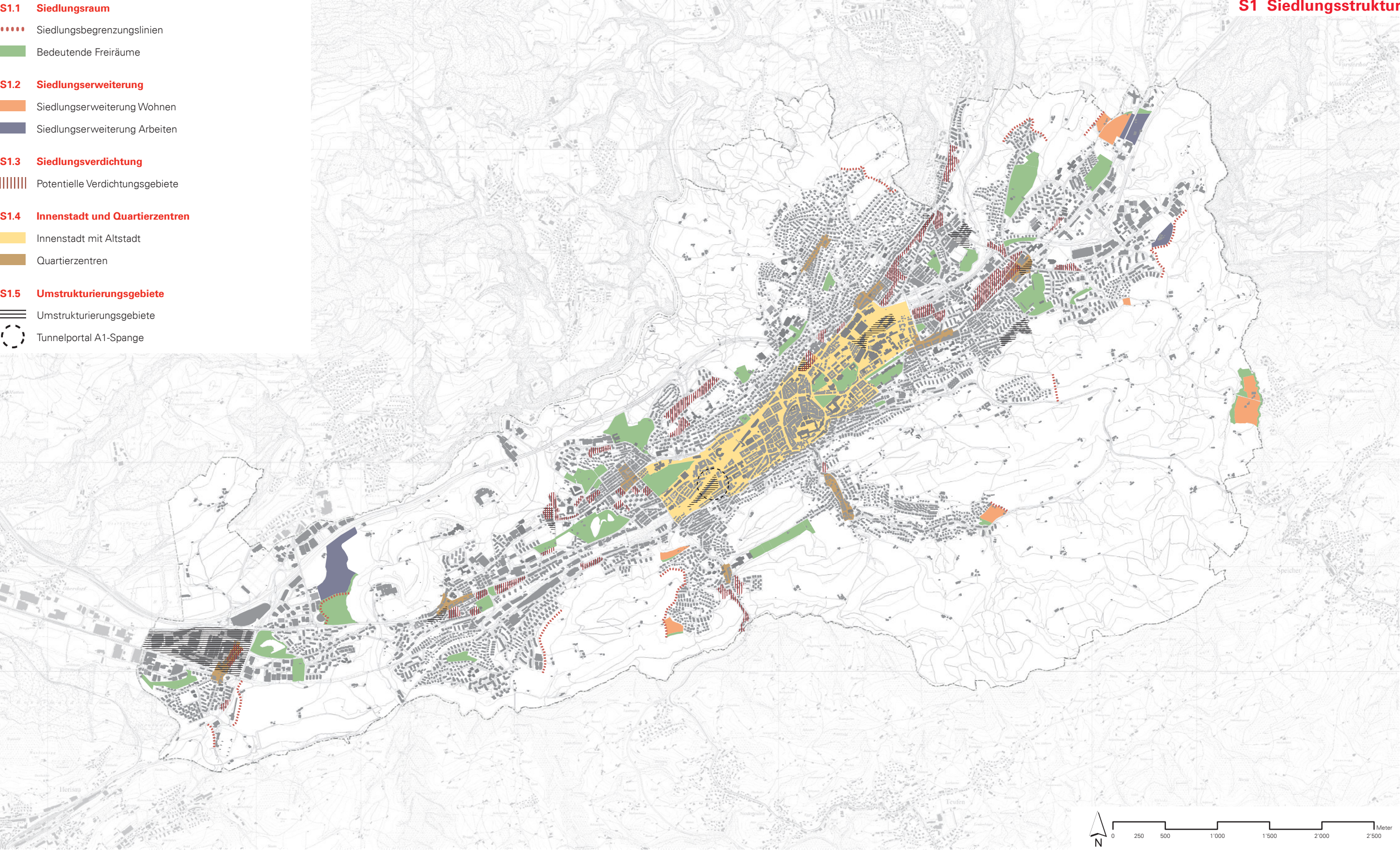
**S1.4 Innenstadt und Quartierzentren**

- Innenstadt mit Altstadt
- Quartierzentren

**S1.5 Umstrukturierungsgebiete**

- ≡≡≡ Umstrukturierungsgebiete
- Tunnelportal A1-Spange

**S1 Siedlungsstruktur**





Gelöschte Einträge

S1.1 Siedlungsraum

Siedlungsbegrenzungslinien

Bedeutende Freiräume

S1.2 Siedlungserweiterungen

Siedlungserweiterung Wohnen

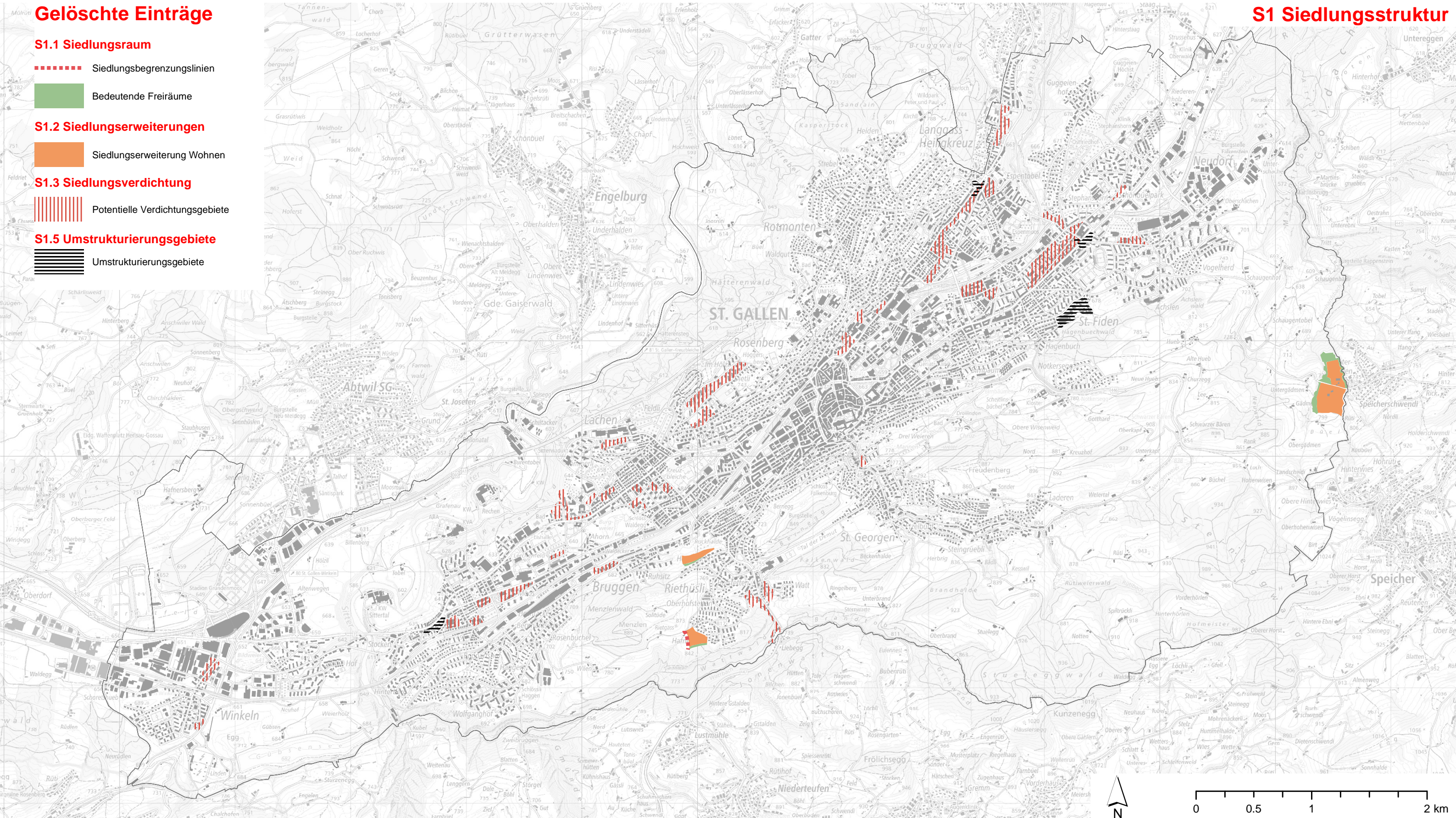
S1.3 Siedlungsverdichtung

Potentielle Verdichtungsgebiete

S1.5 Umstrukturierungsgebiete

Umstrukturierungsgebiete

S1 Siedlungsstruktur





Neue Einträge

S1.1 Siedlungsraum

Siedlungsbegrenzungslinien

S1.5 Entwicklungsareale

Entwicklungsareale (bisher Umstrukturierungsgebiete)

Entwicklungsareale neu bzw. ergänzt

S1.6 Starke Achsen

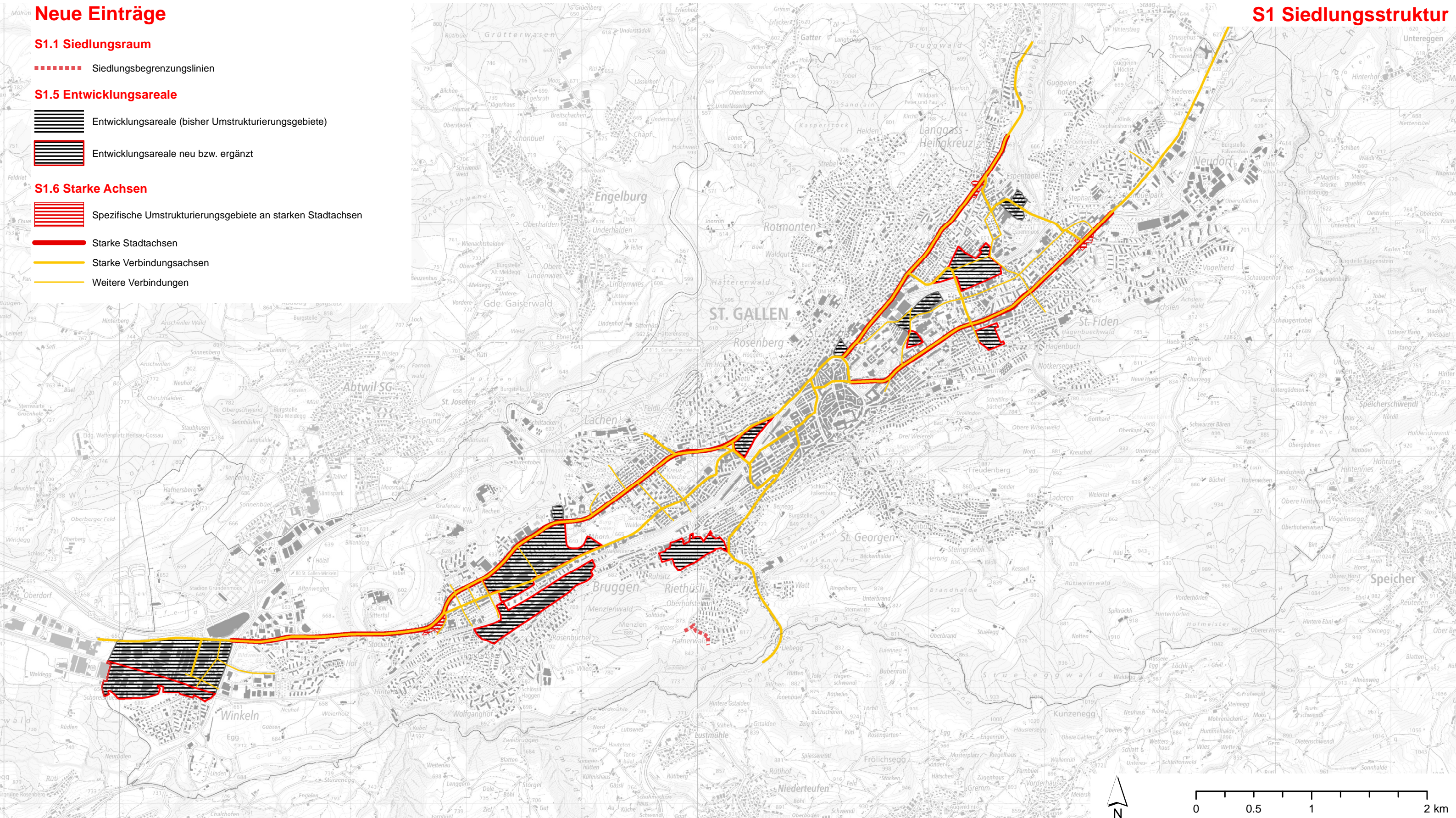
Spezifische Umstrukturierungsgebiete an starken Stadtachsen

Starke Stadtachsen

Starke Verbindungsachsen

Weitere Verbindungen

S1 Siedlungsstruktur





## S2 Wohn- und Siedlungsqualität

### S2.1 Wohnen

#### a) Wohnraumstrategie umsetzen

~~Förderung eines attraktiven Wohnungsangebots~~

Festsetzung

Die Stadt St.Gallen fördert bauliche Verdichtung sowie die damit verbundenen urbanen Wohnqualitäten an dafür geeigneten Orten. Sie setzt die Wohnraumstrategie um und fördert damit ein attraktives Wohnungsangebot für alle sozialen Schichten.

Die in der Wohnraumstrategie enthaltenen Massnahmen mit einem besonderen Bezug zum Raum sind namentlich:

- › Innenentwicklung fördern, um mehr attraktiven Wohnraum zu schaffen
- › Städtisches Liegenschaftenportfolio erweitern und erneuern
- › Städtisches Bauland im Baurecht abgeben
- › Erneuerungen des Wohnungsbestands unterstützen
- › Wohnraum für junge Familien und Personen in Ausbildung sichern / neu schaffen
- › Wohnraum in Gebieten mit hoher Lagegunst ermöglichen
- › Wohnraum für individualisierten Lebensstil schaffen
- › Bauträgerschaften neuer Wohnformen unterstützen
- › Wegweisende Projekte bauen und fördern
- › Wohnraumzugang für benachteiligte Bevölkerungsgruppen schaffen
- › Wohnqualität und Qualität des Wohnumfelds stärken

~~In den Wohn- und Mischgebieten (Wohn-, Wohn-/Gewerbe-/Kernzone) sind nachfolgende Massnahmen zur Förderung eines attraktiven Wohnungsangebots für alle sozialen Schichten zu prüfen:~~

- ~~› Überprüfung der Baulandreserven (Wohnzonen und Wohn-/Gewerbe-Zonen) im Zonenplan aufgrund der Bedürfnisse und Nachfragesituation, einschliesslich der Möglichkeit von Umzonungen.~~
- ~~› Aufwertung der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: Die Wohnqualität soll zusammen mit den Grundeigentümern/innen mittels geeigneter Massnahmen gezielt erhöht werden.~~
- ~~› Die Stadt verfügt über Grundstücke, die mit einer aktiven Boden- und Wohnbaupolitik bedarfsgerecht dem Markt zugeführt werden und der Realisierung beispielhafter Siedlungen dienen.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:

Anpassung

Die Wohnraumstrategie wurde vom Stadtrat 2020 verabschiedet.



**b) ~~Städtisches Angebotsportfolio~~**

**~~Festsetzung~~**

~~Für eine aktive angebots- und nachfrageorientierte Wohnbauförderung sind geeignete Portfolios zu den bestehenden Wohnbaulandreserven zu erstellen.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Wird in Beschluss a) „Wohnraumstrategie umsetzen“ integriert. Es wird aufgeführt, dass das Städtische Liegenschaftenportfolio zu erweitern und zu erneuern ist.

**b) Liegenschaftenstrategie umsetzen**

**Festsetzung**

Die Stadt verfolgt eine nachhaltige Liegenschaftenstrategie, das heisst, sie verfolgt soziale, ökologische und wirtschaftliche Ziele. Ihre aktive Bodenpolitik trägt wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung wegweisender städtischer Projekte bei. Dabei werden zukünftige Entwicklungen und Trends in Bezug auf die Bevölkerung, die Haushaltsgrössen und die Lebensformen berücksichtigt.

Die in der Liegenschaftenstrategie enthaltenen Handlungsfelder mit einem besonderen Bezug zum Raum sind namentlich:

- › Die Zurverfügungstellung von Grundstücken schafft ein vielfältiges Wohnungs- und Gewerbeangebot. In der Regel erfolgt die Abgabe im Bau-recht.
- › Die vorhandenen Standortqualitäten im städtischen Liegenschaftenportfolio sind nutzungsgerecht zu fördern. Nutzungsbedürfnisse und Potenziale für Umnutzungen sind frühzeitig zu erkennen und bei Bedarf umzusetzen.
- › Die Erkennung und Förderung lebendiger, vielfältiger und durchmischter Quartiere bringt einen Mehrwert für die Stadt und die Gesellschaft
- › Bei der Erstellung und Erneuerung von attraktivem Wohnraum ist auf alle sozialen Schichten zu achten.
- › Durch angemessene Vorgaben sind eine hohe ökologische Qualität und ökonomische Bauweise sicherzustellen.
- › Mit ihren landwirtschaftlichen Pachtgrundstücken fördert die Stadt die Bereiche Ökologie, Landschaft, Erholung und Freizeit gemäss Landwirtschaftskonzept.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Neuer Beschluss aufgrund der stadträtlichen Genehmigung der Liegenschaftenstrategie im Juni 2022.

## S2.2 Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen

a)	Altstadt	Festsetzung
	<p>Mit einem Inventar für die Bauten und Anlagen mit Erstellung ab 1920 ist die fachliche Grundlage für die Beurteilung der Schutzwürdigkeit dieser Bauten zu schaffen.</p> <p>Für das Klosterviertel mit dem UNESCO-Weltkulturerbe ist zusammen mit dem Kanton und den kirchlichen Institutionen eine besondere, den internationalen Anforderungen genügende Schutzregelung zu treffen. Diese kann gesetzliche Grundlagen auf kantonaler Ebene wie auch rechtliche Erlasse auf kommunaler Ebene (Schutzverordnungen) sowie entsprechende Vereinbarungen umfassen.</p>	
b)	Ortsbildschutz	Festsetzung
	<p>Die bisherigen Ortsbilder sollen überprüft werden, mit besonderem Augenmerk auf die Gebietsbegrenzung. Aufgrund der entstehungszeitlichen und typologischen Charakteristiken ist abzuklären, ob auch Ergänzungen notwendig sind.</p>	
c)	Gebiete mit besonderem Erscheinungsbild	Festsetzung
	<p>In Gebieten mit besonderem baulichem Erscheinungsbild soll bei baulichen Veränderungen der typische Gebietscharakter gewahrt bleiben und auf eine gute Gesamtwirkung geachtet werden. Die Abgrenzung dieser Gebiete im Zonenplan (Stand 2012) entspricht nicht mehr in allen Bereichen den heutigen Gegebenheiten, deshalb sind diese planlichen Festlegungen zu überprüfen und wenn nötig anzupassen.</p>	
d)	Historische Verkehrswege	Festsetzung
	<p>Wege und ihre Umgebung bilden ein Ganzes. Bei Massnahmen ist diesem Aspekt Rechnung zu tragen. Der Zustand der Anlagen sowie die vorgenommenen baulichen Massnahmen sind zu dokumentieren.</p>	
e)	Archäologische Fundstellen	Festsetzung
	<p>In den Gebieten mit archäologischen Fundstellen ist bei baulichen Massnahmen auf diese Aspekte soweit als möglich Rücksicht zu nehmen (Art. 114 f. PBG). Wenn die Fundstellen nicht erhalten und geschützt werden können, sind sie in Zusammenarbeit mit der Kantonsarchäologie fachgerecht zu dokumentieren (Art. 125 PBG).</p>	
<div><p><u>Erläuterung:</u></p><p>Anpassungsbedarf:                      Anpassung</p><p>Konkretisierung des gesetzlichen Auftrags.</p></div>		
f)	Sichtachsen UNESCO Weltkulturerbe	Festsetzung
	<p>Die wichtigsten direkten Sichtachsen auf die Doppelturmfassade sind die Mülenenschlucht, die Marktgasse und die Speicherstrasse. Aus Westen bildet der Einschnitt der Eisenbahn eine theoretische, aktuell</p>	

aber verbaute Sichtachse, die nur innerhalb der Davidstrasse zum Tragen kommt.

In den Sichtachsen sind aufgrund des auf den Stiftsbezirk ausgerichteten Verlaufs der Strassen (bzw. der Mülenenschlucht) bei der Annäherung an den Stiftsbezirk die Türme der Kathedrale über einen längeren Zeitraum sichtbar.

Dieser Blick durch die Sichtachsen auf die Türme ist zu erhalten und vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Anpassung gemäss Managementplan UNESCO-Weltkulturerbe Stiftsbezirk St.Gallen.

## S2.3 Stadtklima und Siedlungsökologie

### a) Gutes Stadtklima fördern

### Festsetzung

Die Stadt soll langfristig eine gute Aufenthalts- und Lebensqualität bieten.

Mit einer klimaangepassten Gestaltung der Bauten und Aussenräume, der Erhöhung des Baumbestandes sowie der Sicherung der Frischluftzufuhr aus dem Umland kann die Hitzebelastung in der Stadt reduziert werden. Dies soll einhergehen mit der Schaffung von ökologischen Lebensräumen. Eine naturnahe Begrünung und Entsiegelung von Oberflächen wirkt sich überall günstig auf das Klima aus und dient dem Prinzip der Schwammstadt, wonach das in der Stadt anfallende Regenwasser möglichst lokal aufzunehmen und zu speichern ist. Retentionsbecken sollen naturnah gestaltet werden.

Die Stadt hat bei den stadt eigenen Planungen bezüglich Stadtklima eine vorbildliche Rolle zu übernehmen und den öffentlichen Grund unter Förderung der Stadtnatur aktiv aufzuwerten. Massnahmen zur Minderung der Hitzebelastung und zur Anpassung an den Klimawandel sind auf folgende Ziele auszurichten:

- › Gebäude und Infrastruktur klimagerecht planen und bauen
- › Verwendung von Baumaterialien mit hoher Albedo (Reflektionsvermögen)
- › Begrünung von Gebäuden
- › Erhaltung und Schaffung von Grünflächen und unversiegelten Flächen
- › Förderung von offenen und bewegten Wasserflächen.

Massnahmen zur Förderung eines guten Stadtklimas sind in Studien, Wettbewerbsprogramme, Sondernutzungspläne und andere Instrumente zu implementieren respektive einzufordern.

(Beschlüsse zum Thema Stadtnatur finden sich im Kapitel L2 Natur- und Landschaftswerte)

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund des Klimawandels sind Zunahmen von Extremwetterereignissen wie Stürmen und Starkregen zu erwarten. Auch werden Hitzeperioden häufiger, länger und heisser. In Städten ist die Hitzebelastung aufgrund der vielen versiegelten Flächen, welche die Sonnenstrahlung absorbieren, im Vergleich zum ländlichen Umfeld besonders gross. Es entstehen Hitzeinseleffekte. Mit einer klimaangepassten Gestaltung (Freiräume mit Grünflächen, Schattenplätzen, Wasserelementen, ...) und einer Sicherung der Frischluftzufuhr und Zirkulation können Hitzeinseleffekte reduziert werden.

**b) Baumbestand sichern und weiterentwickeln Festsetzung**

Den Bäumen in der Stadt kommt eine zunehmende Bedeutung zu, insbesondere im Zusammenhang mit der Anpassung an den Klimawandel und der baulichen Verdichtung nach innen. Langfristig soll das Baumvolumen auf privaten Flächen erhalten und auf öffentlichen Flächen erhöht werden. Die Umsetzung des ökologischen Ausgleichs führt zu zusätzlichen Neupflanzungen von grosskronigen Bäumen. Private Eigentümerinnen und Eigentümer werden zudem durch Beratungsangebote und freiwillige Aktionen zur Pflanzung neuer Bäume angeregt.

Die Stadt verstärkt den Baumschutz, indem sie das Baumschutzgebiet auf das gesamte Baugebiet erweitert und im Rahmen der Revision der BZO zusätzliche, wirkungsvolle Bestimmungen einführt. Es soll insbesondere geprüft werden, ob bei Anpflanzungen eine Unterschreitung der Grenzabstände möglich ist. Zudem soll mit Abstandsregelungen für Unterbauungen die Pflanzung von Bäumen ermöglicht bzw. gefördert werden.

Die Stadt berücksichtigt die Baumstrategie im Baubewilligungsverfahren sowie bei Sondernutzungsplänen und Wettbewerbsprogrammen, usw.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Mit der Baumstrategie St.Gallen von 2020 zeigt die Stadt St.Gallen auf, wie der Baumbestand langfristig gesichert und weiterentwickelt werden kann.

c) Siedlungsökologie

Festsetzung

Die Biodiversität im Siedlungsraum wird so gefördert, dass der Siedlungsraum zur Vernetzung von Lebensräumen beiträgt, siedlungsspezifische Arten erhalten bleiben und der Bevölkerung das Naturerlebnis in der Wohnumgebung und im Naherholungsgebiet ermöglicht wird. Siedlungstypische, ökologisch wertvolle Naturobjekte sind beispielsweise naturnahe Gärten und Parkanlagen, begrünte Dächer, Trockenmauern, Einzelbäume, Hecken, extensive Wiesen und Strassenbegleitflächen sowie Gewässer. Insbesondere am Siedlungsrand ist die Gestaltung der Aussenräume auf die angrenzende, offene Landschaft abgestimmt.

Naturobjekte entfalten ihre positive Wirkung insbesondere, wenn sie untereinander vernetzt sind. Die im Richtplan definierten Lebensraumkorridore und Vernetzungsachsen (L2.3.a) werden mit geeigneten Massnahmen unterstützt bzw. mit Planungsinstrumenten präzisiert.

Bei öffentlichen Bauten wird die Umgebung ökologisch wertvoll gestaltet. Flachdächer sind in der Regel und Fassaden, wenn sinnvoll naturnah zu begrünen. Es wird auf eine vogelfreundliche Bauart geachtet und Lichtverschmutzung wird vermieden. Auf Bepflanzungen mit invasiven Neophyten wird verzichtet.

Private Eigentümerinnen und Eigentümer werden durch finanzielle Anreize, Information und Beratung zum Erhalten und Fördern der Biodiversität angeregt.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Anpassung aufgrund Biodiversitätsstrategie.

d) Grünflächenziffer

Festsetzung

Im Rahmen der Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung wird eine nach Zonen differenzierte Grünflächenziffer gemäss Art. 87a PBG eingeführt.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Anpassung aufgrund Biodiversitätsstrategie.

#### e) Ökologischer Ausgleich

#### Zwischenergebnis

Im Zuge der Innenentwicklung werden bestehende Grünflächen überbaut und vorhandene Grünstrukturen beseitigt. Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG Art. 130) sorgt die politische Gemeinde in intensiv genutzten Gebieten für einen «ökologischen Ausgleich». Die Stadt konkretisiert die kantonalen Bestimmungen zum «ökologischen Ausgleich» in einem Konzept zum ökologischen Ausgleich, legt Ausgleichsmassnahmen fest, definiert Zielwerte für die Siedlungsfläche und zeigt auf, wie viel ökologischer Ausgleich bei Um- und Neubauten in den verschiedenen Zonen umzusetzen ist. (vgl. L2.5c)

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf:

Ergänzung

Anpassung aufgrund Biodiversitätsstrategie.



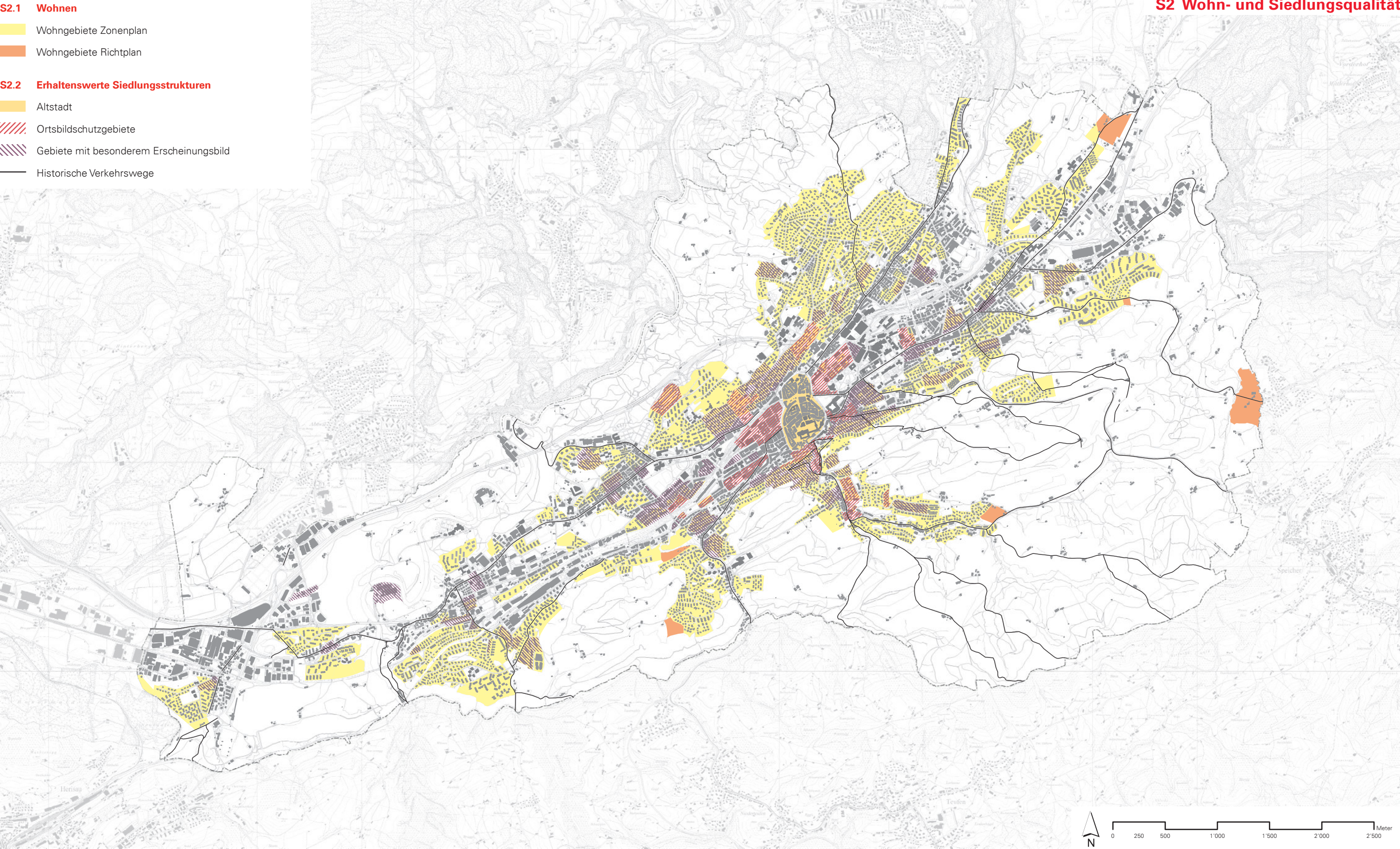
S2.1 Wohnen

- Wohngebiete Zonenplan
- Wohngebiete Richtplan

S2.2 Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen

- Altstadt
- Ortsbildschutzgebiete
- Gebiete mit besonderem Erscheinungsbild
- Historische Verkehrswege

S2 Wohn- und Siedlungsqualität



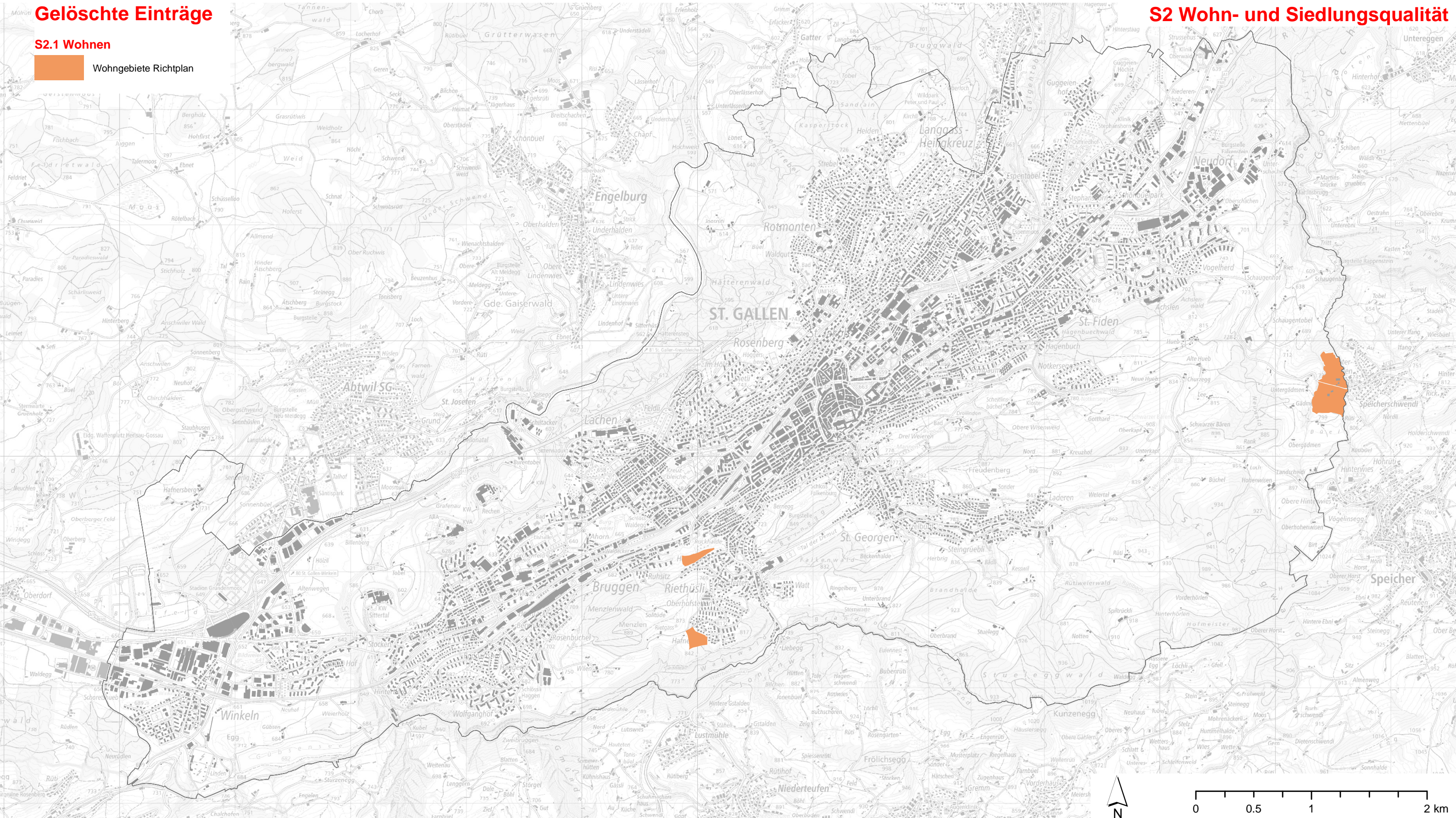


Gelöschte Einträge

S2.1 Wohnen

Wohngebiete Richtplan

S2 Wohn- und Siedlungsqualität





Neue Einträge

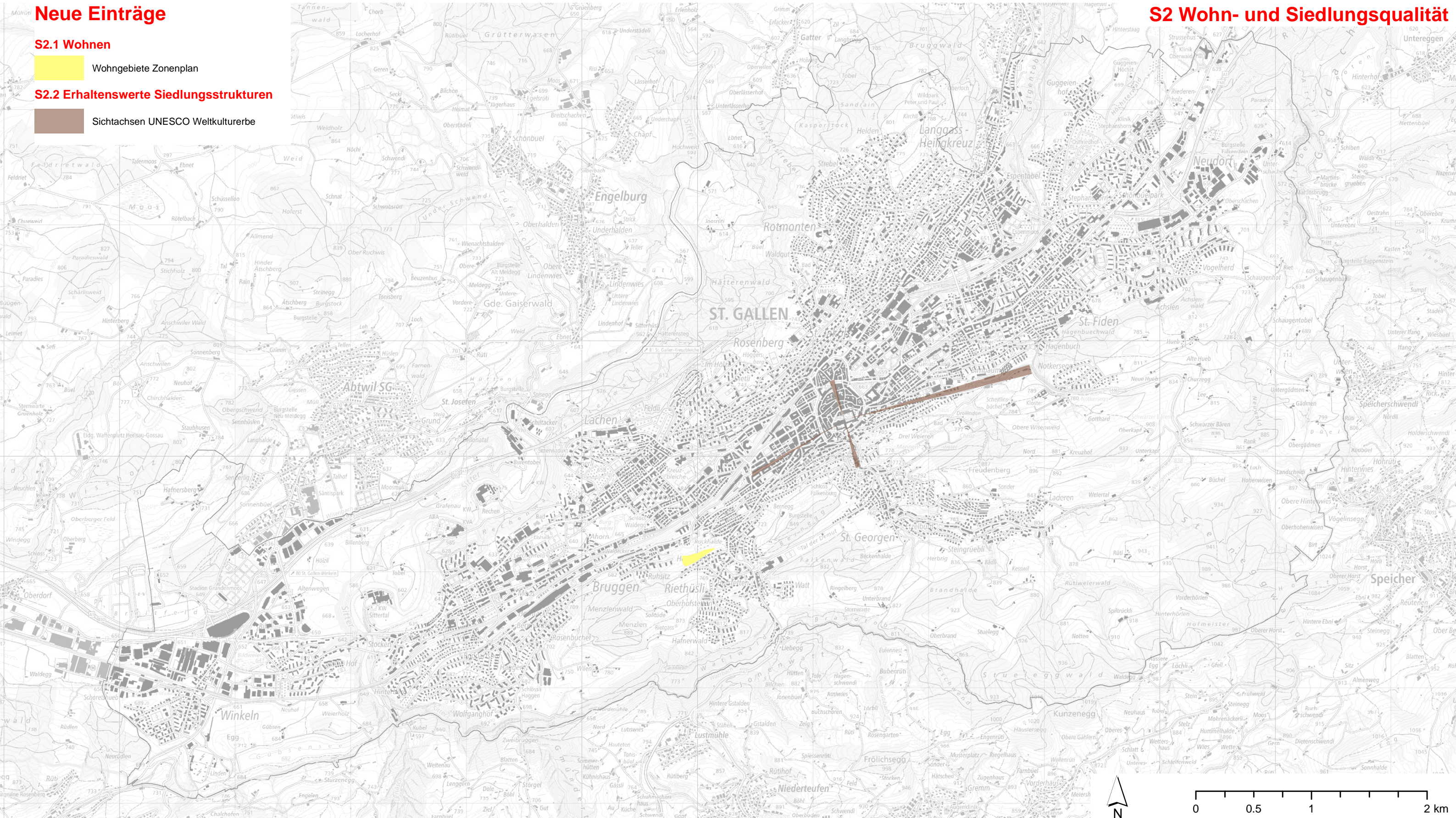
S2.1 Wohnen

Wohngebiete Zonenplan

S2.2 Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen

Sichtachsen UNESCO Weltkulturerbe

S2 Wohn- und Siedlungsqualität





## S3 Wirtschaft

### S3.0 Moderne Arbeitsplatzgebiete an den Stadteingängen

- |  |             |
|--|-------------|
| a) Moderne Arbeitsplatzgebiete an den Stadteingängen | Festsetzung |
| [Innenentwicklungsziel, vgl. Eintrag in Karte S0]]   |             |

Die Arbeitsplatzgebiete an den Stadteingängen (West und Ost) sind zu modernen Gewerbe-, Dienstleistungs- und Produktionsstandorten weiterzuentwickeln. Zentral sind dabei die Weiterentwicklung des Arbeitsplatzangebotes, eine bessere Ausnutzung der Flächen, die gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen, Freiräume und öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität, ergänzende Nutzungen und eine Adresse zur Autobahn. Begrünung und Wasserelemente tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Ergänzung aufgrund Umsetzung der Innenentwicklungsstrategie (Innenentwicklungsziel).

### S3.1 Wirtschaftsraum St.Gallen

- |                              |                  |
|------------------------------|------------------|
| a) St.Gallen-West/Gossau-Ost | Zwischenergebnis |
|------------------------------|------------------|

Die vorgeschlagene strukturelle, freiräumliche und nutzungsmässige Konzeptionen sowie verkehrliche Massnahmen sind zu detaillieren und durch eine städtebauliche Vision zu ergänzen. Diese sind durch die Anpassung des Zonenplanes sowie durch den Erlass von Sondernutzungsplänen und dazugehörige Landumlegungsverfahren zu sichern. Allenfalls sind Planungszonen und Nutzungsbeschränkungen gemäss Art. 28octies BauG zu erlassen. Publikumsintensive Einrichtungen sollen ausgeschlossen werden.

Aufgrund der funktionalräumlichen Relevanz ist eine Integration in das Agglomerationsprogramm und in den kantonalen Richtplan vorzunehmen.

- |                      |             |
|----------------------|-------------|
| b) Angebotsportfolio | Festsetzung |
|----------------------|-------------|

Für eine aktive angebots- und nachfrageorientierte Förderung der Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sind geeignete Portfolios zu den bestehenden Baulandreserven zu erstellen.

## S3.2 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

a)	Altenwegen/Geissberg	Zwischenergebnis
	<p>Der westliche Teil dieses Gebietes ist im Zonenplan (Stand 2012) der Gewerbe-Industrie-Zone 18 zugeteilt. Es gilt eine Fahrtenregelung mit einer Beschränkung der Fahrtenzahlen, die Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeitanlagen etc. ausschliesst. Im Richtplan ist als Siedlungserweiterung eine wesentliche Ausdehnung dieses Baulandes Richtung Osten vorgesehen. Das wirtschaftliche Schwerpunktgebiet umfasst inskünftig auch das Erweiterungsgebiet.</p> <p>Dieses wirtschaftliche Schwerpunktgebiet ist in Bezug auf Lage und Erschliessung (Autobahn) sehr attraktiv. Es bildet die grösste zusammenhängende Baulandreserve im Westen der Stadt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen. Aufgrund der eingeschränkten verkehrlichen Kapazitäten und zugunsten der Förderung von Nutzungen mit hoher Wertschöpfung sind weitere publikumsintensive Nutzungen hier nicht mehr zulässig.</p>	
b)	Areal Güterbahnhof	Zwischenergebnis
	<p>Das Areal ist im Zonenplan (Stand 2012) der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 zugeteilt. Gemäss den Variantenplanungen des Bundes für die Engpassbeseitigung A1 wird hier möglicherweise eine Anschlussverbindung zur Autobahn erstellt („Teilsperre A1“). In diesem Fall wird die nutzbare Fläche reduziert. Das Gebiet bleibt aber eine Entwicklungsreserve in der Innenstadt an zentraler, mit dem öffentlichen wie auch dem privaten Verkehr sehr gut erreichbarer Lage. Es soll auf der Basis der Wohn-Gewerbe-Zone mit Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen als Teil des Stadtzentrums gemischt genutzt werden. Im Gebiet sollen aufgrund der sehr guten Erschliessungsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr und der innerstädtischen Lage auch publikumsintensive Einrichtungen möglich sein (vgl. S3.3g).</p>	
c)	Areal Bahnhof St.Fiden	Zwischenergebnis
	<p>Das Gebiet nördlich der Bahnanlagen ist im Zonenplan (Stand 2012) der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 zugeteilt. Die Abgrenzung zum Bahnareal entspricht den derzeitigen Interessenlinien der SBB.</p> <p>Das gesamte Areal bildet eine sehr wichtige innerstädtische Nutzungsreserve. Aufgrund der ausserordentlich guten Erschliessungsqualität, der zentrumsnahen Lage und des Nutzungspotenzials ist eine gemischte Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung und eine dichte, urbane Überbauung anzustreben. Es sind auch publikumsintensive Einrichtungen möglich (vgl. S3.3c).</p> <p>Bei einer nutzungsmässigen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Eignung ist mit einer Überdeckung der Gleisanlagen unter Einbezug der Autobahn zwischen der Brücke Splügenstrasse im Westen und der Brücke Buchental- / Spinnereistrasse im Osten eine grossflächige Siedlungserweiterung für urbanes Wohnen und/oder Arbeiten vorzusehen.</p>	

Da eine Überdeckung von Geleiseanlagen nicht mehr weiterverfolgt wird, soll die Entwicklung auf Grundlage und Erkenntnissen der bisherigen Planungen weitergeführt werden. Notwendig für die weitere Entwicklung ist eine Aufwertung der Buserschliessung mit einer Verbesserung der Umsteigebeziehung Bus/Bahn.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

d) Winkeln ~~West~~

~~Vororientierung~~

Zwischenergebnis

Das Gebiet in der Industriezone 22 ist heute unternutzt und bildet ein grösseres Reservepotenzial für industrielle Nutzungen. Standortfaktoren sind namentlich die bestehenden Gleisanschlüsse und die Nähe zur Autobahn. Das Areal ist Teil der ~~Gesamtplanung «St. Gallen West/Gossau Ost»~~ Entwicklungsplanung des Vereins St. Gallen West – Gossau Ost (ASGO) und ist für wertschöpfungsintensive Produktions- und Dienstleistungsnutzungen geeignet. Aufgrund der verkehrlichen Kapazitäten und der Nutzungsprioritäten kommen publikumsintensive Nutzungen nicht in Betracht. ~~Ein Eintrag des Areals als «Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet» in den kantonalen Richtplan ist zu beantragen.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Der Eintrag des Areals in den kantonalen Richtplan ist erfolgt.

e) Martinsbruggstrasse

~~Vororientierung~~

Festsetzung

Das Gebiet liegt teilweise in der Industriezone 18, teilweise ist es als Siedlungserweiterung vorgesehen, mit Bereichen auch in der Wohn-Gewerbe-Zone (vgl. S1.2h). Es bildet die grösste zusammenhängende Baulandreserve für wirtschaftliche Nutzungen im Osten der Stadt. Standortfaktor ist namentlich die gute Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr mit der Nähe zur Autobahn. Für eine weitere Nutzung und Überbauung ist hingegen die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu verbessern. Für die Bebauung des eingezonten, bisher unbebauten Gebiets liegt seit Februar 2019 ein rechtskräftiger Überbauungsplan vor. Für den südlichen Teil (Siedlungserweiterungsgebiet) wurde 2017 eine Zonenplanänderung öffentlich aufgelegt (Gewerbe-/Industriezone H14).



~~Ein Eintrag des Areals (Perimeter Sondernutzungsplan) als «Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet» in den kantonalen Richtplan ist zu beantragen.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Die Planung ist weiter fortgeschritten und der Eintrag des Areals in den kantonalen Richtplan ist erfolgt.

f) Haggen / Hechtacker

Vororientierung

Das grosse Gebiet liegt in der Gewerbe-Industrie-Zone 14. Es ist mit industriellen und gewerblichen Bauten weitgehend überbaut. Aufgrund von Umnutzungen, Unternutzungen und Erweiterungsmöglichkeiten bestehen aber erhebliche Nutzungs- und Entwicklungsreserven. Das Gebiet ist für den motorisierten Individualverkehr hinreichend, mit dem öffentlichen Verkehr mit der Nähe zum Bahnhof Haggen und mit der Busanbindung hingegen gut erschlossen. Eine Entwicklungsplanung soll die Potenziale dieses Gebietes aufzeigen. Das Gebiet Haggen / Hechtacker ist in Bezug zur Bahnhofszusammenlegung Haggen / Bruggen zu setzen und mit der Entwicklungsplanung Lerchenfeld zu koordinieren. Eine Eintragung des Areals als «Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet» in den kantonalen Richtplan ist zu beantragen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Das neue Thema der Bahnhofszusammenlegung ist ein wichtiges Element in dieser Gebietsentwicklung.

g) Lerchenfeld- Waldacker

Zwischenergebnis

Das Gebiet liegt in der Gewerbe-Industrie-Zone H18, der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen bzw. in der Wohn-Gewerbe-Zone (Stand 2022).

Das gut an den öffentlichen Verkehr angebundene Gebiet zeigt sich strukturell und nutzungsmässig heterogen und weist attraktive Entwicklungspotenziale auf, auch im Bereich Wohnen (Mischnutzungen).

Basierend auf einem zukünftigen Profil von innovationsgeprägten, arbeitsplatzintensiven Nutzungen soll die Transformation in ein Arbeitsplatzgebiet von hoher Dichte angegangen werden. Die Ansiedlung des nationalen Innovationsparks Ost ist ein bedeutender Impuls, welcher der zukünftigen Profilierung des Gebiets entspricht.

Neben der EMPA sind hier bereits einige Gewerbebetriebe ansässig. Auch die ehemaligen Tagblatt-Gebäulichkeiten mit dem Startfeld Innovationszentrum befinden sich in diesem Areal.

Das Entwicklungsgebiet ist optimal an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen stellt einen möglichen Entwicklungsimpuls dar und wird geprüft (vgl. V2.2).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund der Bedeutung des Gebietes erfolgt ein Eintrag als neues wirtschaftliches Schwerpunktgebiet.

h) Mövenstrasse

Festsetzung

Das Gebiet befindet sich im Geviert zwischen der Bildweiherstrasse, der Appenzeller Strasse, der SBB-Bahnlinie und dem Familiengarten Bildweiher. Es ist der Gewerbe-Industrie-Zone H18 zugewiesen (Stand 2022).

Es sind teilweise noch unüberbaute Flächen vorhanden bzw. bestehende Areale sind verglichen mit den baurechtlichen Möglichkeiten teilweise unternutzt. Der Standort weist beste Voraussetzungen für eine attraktive Weiterentwicklung von produzierenden Betrieben, aber auch Dienstleistungsbetrieben auf. Im nordwestlichen Gebietsteil ist dank Zukäufen der Stadt St.Gallen eine grössere, zusammenhängende Gebietsentwicklung möglich. Eine erste Studie von 2016 zeigt mögliche Baufelder und die Erschliessung auf.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund der Bedeutung des Gebietes erfolgt ein Eintrag als neues wirtschaftliches Schwerpunktgebiet.

i) Bahnhof Nord

Zwischenergebnis

Das Gebiet umfasst den nördlichen Teil des Hauptbahnhofs zwischen Geleiseanlagen, Rosenbergstrasse und St.Leonhard-Strasse. In den letzten Jahrzehnten konnte der Transformationsprozess durch mehrere Impulsprojekte forciert werden (Fachhochschule, Lok-Remise). Das gesamte Areal ist im Zonenplan der Kernzone K5 zugewiesen (Stand 2022).

Mit dem Erwerb von Schlüsselgrundstücken durch die Stadt und dem anschliessenden partizipativen Testplanungsverfahren konnten die Weichen für die zukünftige Entwicklung gestellt werden. Unüberbaute und unternutzte Arealteile zeigen ein attraktives Potenzial für zusätzliche, lagegerechte Nutzungen. Wichtige Standortfaktoren sind die zentrale Lage und die sehr gute Erschliessung, namentlich mit dem öffentlichen Verkehr.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund der Bedeutung des Gebietes erfolgt ein Eintrag als neues wirtschaftliches Schwerpunktgebiet.

j) Steinachstrasse

Vororientierung

Die Testplanung für das Gebiet St.Fiden – Heiligkreuz zeigt ein bedeutendes Entwicklungspotenzial auf den städtischen Arealen an der Steinachstrasse auf (vgl. 1.5). Laut Testplanung kommt dem Areal eine wichtige Scharnierfunktion zwischen Olma Messen und Kantonsspital zu. Die Entwicklungsflächen in der Nähe zum Kantonsspital und zu weiteren medizinischen Einrichtungen bergen Potenzial für neue Nutzungen im Bereich Gesundheit. Im Sinne der kooperativen Entwicklung soll das Gebiet gemeinsam mit den wesentlichen Akteurinnen und Akteuren zu einem "Gesundheitscampus" entwickelt werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund der Bedeutung des Gebietes erfolgt ein Eintrag als neues wirtschaftliches Schwerpunktgebiet.

k) Lerchentalstrasse

Vororientierung

Das Gebiet liegt zwischen der Autobahn A1, der Rorschacher Strasse und der Schönbühlstrasse. Mitten im Gebiet verläuft die Lerchentalstrasse als hangparallele Erschliessungsachse. Es ist im Zonenplan der Gewerbe-Industrie-Zone H18 zugewiesen (Stand 2022). In diesem Gebiet sind herkömmliche Gewerbe- und Industriebetriebe domiziliert. In letzter Zeit zeigt sich eine Tendenz zu Dienstleistungsbetrieben. Neustrukturierungen, Umnutzungen und die Nutzung unbebauter Arealteile (v.a. südöstlich am Lerchentalweg) lassen an dieser gut erschlossenen Lage hohes Potenzial erwarten. Mit einer Planung im Arealteil Lerchentalweg sollen die Weichen der zukünftigen Entwicklung gestellt und die Erschliessung geregelt werden. Ein Eintrag im kantonalen Richtplan ist nicht vorgesehen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Aufgrund der Bedeutung des Gebietes erfolgt ein Eintrag als neues wirtschaftliches Schwerpunktgebiet.

### S3.3 Publikumsintensive Einrichtungen

a) Altstadt/Innenstadt	Festsetzung
<p>Die Altstadt/Innenstadt von St.Gallen soll weiterhin der bedeutendste Einkaufs-, Freizeit- und Kulturstandort der Region sein. Dazu sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› eine gute und attraktive Nutzungsdurchmischung zu erhalten und zu verbessern</li> <li>› eine möglichst breite Vielfalt im Einkaufsangebot mit grossen und kleinen Läden zu fördern</li> <li>› die Aufenthaltsqualität mit Aufwertungen des öffentlichen Raumes und anderen Massnahmen zu verbessern</li> <li>› die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf Güteklasse A (SN 640 290) auszubauen</li> <li>› die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten und dabei die Parkierung unterirdisch zu lösen.</li> </ul> <p>In der Innenstadt und der Altstadt bestehen wichtige publikumsintensive Einrichtungen, vor allem Einkaufs-, Kultur- und Freizeitangebote mit überörtlicher Bedeutung im Sinne von Art. 69bis BauG. Diese Einrichtungen sollen erhalten und angemessen weiterentwickelt werden können. Für einen grösseren Ausbau bestehender oder für neue Angebote gelten allerdings klare Einschränkungen bezüglich des motorisierten Individualverkehrs. In der Altstadt sind die bestehenden Baustrukturen geschützt.</p>	
b) Gallusmarkt	Festsetzung
<p>Das Gebiet umfasst den heutigen Gallusmarkt und den östlich anschliessenden Bereich und ist im Zonenplan (Stand 2012) der Gewerbe-Industrie-Zone 18 zugeteilt. Es eignet sich aufgrund der Lage und der Erschliessungssituation für die weitere, allenfalls noch ausgebaute Nutzung mit publikumsintensiven Einkaufseinrichtungen. Für eine solche Entwicklung ist die Erreichung der Güteklasse B (SN 640 290) für die öffentliche Erschliessung Voraussetzung.</p>	
c) Areal Bahnhof St.Fiden	Festsetzung
<p>Das Gebiet ist ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet (vgl. S3.2c) und eignet sich aufgrund der Lage und Erschliessungssituation auch für publikumsintensive Einrichtungen.</p> <p>Für die weitere Entwicklung sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› eine gemischte Nutzung entsprechend der Zonierung (Wohn-Gewerbe-Zone) anzustreben</li> <li>› <del>ein Ausbau der öffentlichen Erschliessung</del> eine Verkehrsqualität Güteklasse B (SN 640 290; 1993) der öffentlichen Erschliessung notwendig, was derzeit erfüllt ist.</li> <li>› eine Verbesserung der Erschliessung durch die S-Bahn sowie eine Anbindung an das Fernverkehrsnetz anzustreben.</li> </ul>	

- › Massnahmen für den ~~Langsamverkehr~~ Fuss- und Veloverkehr erforderlich, insbesondere zur Erreichbarkeit der Quartiere entlang der Starken Stadtachsen (Langgasse, Rorschacher Strasse).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund neuer Erkenntnisse.

d) Grossacker

Festsetzung

Das Gebiet mit dem bestehenden Einkaufszentrum ist im Zonenplan (Stand 2022) der ~~Kernzone K5 Wohn-Gewerbe-Zone WG4~~ zugeteilt. Die Bezeichnung als publikumsintensive Einrichtung sichert den Bestand und die angemessene Weiterentwicklung des bestehenden Einkaufszentrums an diesem Standort. Der öffentliche Verkehr ist auf Güteklasse B (SN 640 290, dat. 1993) auszubauen, was derzeit erfüllt ist.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Dieser Beschluss wurde bereinigt, da die Zuordnung des genannten Gebiets zur Wohn-Gewerbe-Zone WG4 ein offensichtlicher Fehler ist.

e) Lerchenfeld

Festsetzung

Das Gebiet mit dem bestehenden Einkaufszentrum ist im Zonenplan (Stand 2022) der ~~Wohn-Gewerbezone WG3 Gewerbe-Industrie-Zone 14~~ zugeteilt. Die Bezeichnung als publikumsintensive Einrichtung sichert den Bestand und die angemessene Weiterentwicklung des bestehenden Einkaufszentrums an diesem Standort. Der öffentliche Verkehr entspricht Güteklasse B (SN 640 290, dat. 1993).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Dieser Beschluss wurde bereinigt, da die Zuordnung des genannten Gebiets zur Gewerbe-Industrie-Zone ein offensichtlicher Fehler ist.

f) Stadion St.Gallen und Westcenter

Festsetzung

Das Gebiet nördlich der Zürcher Strasse mit der Shopping Arena, dem Fachmarkt Ikea und der Fussballarena ist im Zonenplan (Stand 2012) der Gewerbe-Industrie-Zone 18 zugeteilt. Für diesen Komplex gilt der Überbauungsplan «Stadion St.Gallen» mit einer Nutzflächen-, Fahrten- und Parkplatzbeschränkung. Das Gebiet südlich der Zürcher Strasse mit dem Westcenter liegt in der Industriezone 22, hier gilt kein Sondernutzungsplan.

Die Bezeichnung als Gebiet mit publikumsintensiven Einrichtungen im Richtplan entspricht der bestehenden Nutzung als Einkaufsanlage und Sportarena mit regionaler oder überregionaler Bedeutung. Für die umliegenden Gebiete, die Teil der Planung «St.Gallen-West/Gossau-Ost» bilden, sind hingegen aufgrund der Verkehrskapazitäten und der Zielsetzung für wertschöpfungsintensive Nutzungen neue publikumsintensive Einrichtungen ausgeschlossen.

Der öffentliche Verkehr ist im Zusammenhang mit dem Bau der Arena massiv ausgebaut worden. Hingegen ist die Situation für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend. Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sind anzugehen.

~~g) Areal Güterbahnhof~~

~~Zwischenergebnis~~

~~Das Gebiet liegt in der Wohn-Gewerbe-Zone und soll für entsprechende gemischte Nutzungen vorgesehen werden, wobei sich allenfalls geänderte Rahmenbedingungen bei einer Führung der Autobahnverbindung («Teilsperre A1») durch dieses Gebiet ergeben. Es ist auch ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet (vgl. S3.2b). Aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage und der Erschliessungssituation sollen hier auch publikumsintensive Einrichtungen möglich sein. Dazu ist ein Ausbau der öffentlichen Erschliessung auf Güteklasse A (SN 640-290), mindestens aber B, erforderlich.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Aufgrund der künftigen verkehrlichen Situation sind publikumsintensive Nutzungen (grössere Verkaufsgeschäfte) an dieser Lage nicht realistisch.




**S3.1 Wirtschaftsraum St.Gallen**

 St.Gallen-West / Gossau-Ost

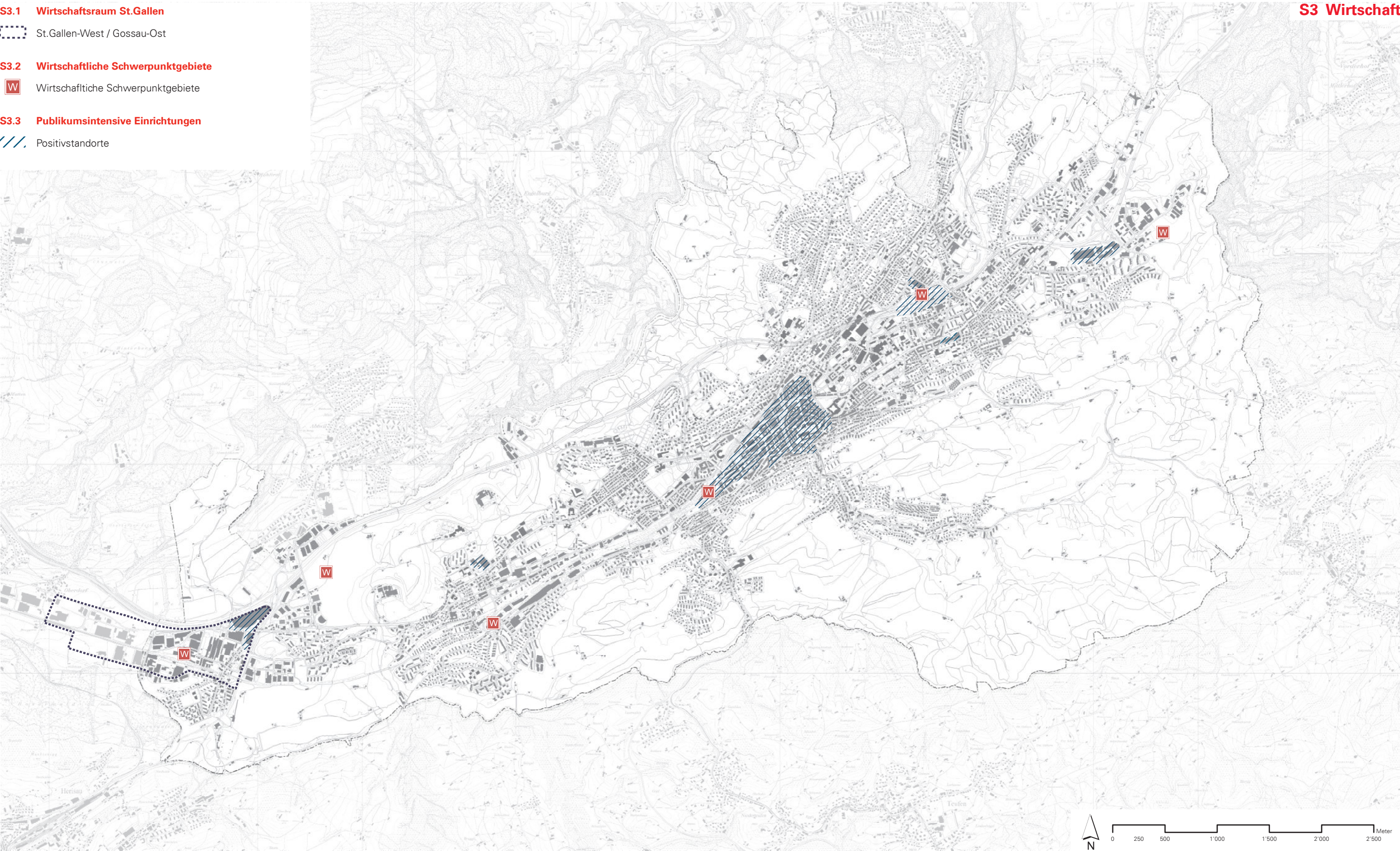
**S3.2 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete**

 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

**S3.3 Publikumsintensive Einrichtungen**

 Positivstandorte

**S3 Wirtschaft**





Gelöschte Einträge

S3.3 Publikumsintensive Einrichtungen

Positivstandorte

Neue Einträge

S3.2 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

S3 Wirtschaft





## S4 Freiraum

### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Im Kapitel S4 wird die Essenz der städtischen Freiraumstrategie festgelegt.

Im Rahmen des Richtplanverfahrens 2012 wurde ein Freiraumkonzept erarbeitet, das insbesondere grünräumliche und ökologische Vernetzungen verortet hat (Grünes Gewebe). Ergänzend dazu formuliert die Freiraumstrategie 2021 Massnahmen und Ziele betreffend Funktions- und Nutzungsentwicklung der Freiräume.

### S4.0 Ziele

#### a) Freiraumversorgung sicherstellen

#### Festsetzung

Freiräume sind wichtige Erholungs- und Aufenthaltsorte in einer dichten Stadt. Das Sicherstellen einer ausreichenden qualitativen und quantitativen Freiraumversorgung ist eine zwingende Voraussetzung für die Innenentwicklung. Bestehende Freiräume sollen auf die neuen Bedürfnisse, die mit der Innenentwicklung einhergehen, angepasst werden. Neue Freiräume sollen im Zuge der baulichen Verdichtung geschaffen werden. In Umstrukturierungsarealen bietet sich die Chance, bisher nicht nutzbare und zugängliche Freiräume für neue Nutzungen zu öffnen bzw. zugänglich zu machen. Neben der Nutzbarkeit sind auch die Biodiversität und das Stadtklima wichtige Aspekte bei der Freiraumentwicklung. Eine Begrünung und Entsiegelung von Oberflächen wirkt sich überall günstig auf das Stadtklima aus. Die Bebauungsstruktur hat Einfluss auf die Durchlüftung. An den Hanglagen sollen die lockeren Bebauungsstrukturen erhalten und allenfalls in ihrer Ausrichtung optimiert werden. Im dichten Talboden soll die Chance zur aktiven Verbesserung des Stadtklimas und der Durchlüftung durch neue Bebauungsstrukturen genutzt werden.

Die Massnahmen zur Sicherstellung der Freiraumversorgung haben sich auf folgende Ziele abzustützen:

- ☞ Neue Quartier-Freiräume in Umstrukturierungsarealen sowie generell in Gebieten intensivierter Innenentwicklung
- ☞ Mehr Freiräume in Arbeitsplatzgebieten für ein attraktiveres Arbeitsumfeld
- ☞ Mehr Aufenthaltsmöglichkeiten und Belebung der Quartierkerne
- ☞ Anpassung der Qualität und Nutzungsmöglichkeit in weniger dynamischen Gebieten

Ausserdem die Entlastung der Innenstadt und mehr Belebung in St.Gallen Ost und West (keine Karteneinträge).

	b) Komfort und Atmosphäre gemäss den Freiraumprofilen pflegen	Festsetzung
	<p>Werden Freiräume neu geschaffen, gestaltet oder saniert, haben sie gewisse Qualitätsstandards einzuhalten. Die Standards, die die jeweiligen Freiraumtypen einzuhalten haben, sind in sogenannten Freiraumprofilen zu definieren. Diese werden in der städtischen Freiraumstrategie beschrieben.</p>	
	c) Stadtnatur und Stadtklima stärken	Festsetzung
	<p>Freiräume übernehmen in den Funktionen für die Stadtnatur und das Stadtklima eine wichtige Rolle für die Gesamtstadt. Bei jedem Freiraum sollen deshalb Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und Hitzeminderung in Abstimmung mit der Nutzung und der örtlichen Situation umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Wird ein Freiraum von einem Lebensraumvernetzungs-Grünzug gemäss Richtplan der Stadt St.Gallen durchquert, ist die Bedeutung der Messgrösse Stadtnatur zu erhöhen.</li> <li>› Liegt ein Freiraum in einem Gebiet mit Hitzebelastung, ist der Messgrösse Stadtklima zusätzliches Gewicht zu geben oder aber der Freiraumtyp anzupassen.</li> </ul> <p>Die Stadt übernimmt eine vorbildliche Rolle und wertet den öffentlichen Grund in den Messgrössen Stadtnatur und Stadtklima aktiv auf. Als verbindliche Arbeitshilfe gilt der Bericht Stadtklima St.Gallen, Fachbericht zur Hitzeminderung.</p>	
	d) Nutzungen koordinieren und gesellschaftliche Aktivitäten fördern	Festsetzung
	<p>Die Stadt unterstützt Engagierte, die ein tragfähiges Angebot zur Belegung des Freiraums aufbauen. Dies fördert einerseits das Verbundenheitsgefühl mit den jeweiligen Freiräumen und die Wertschätzung der Bevölkerung für die jeweiligen Freiräume. Aktivitäten in den Freiräumen und um die Freiräume herum steigern die Interaktionsdichte. Die Stadt wägt Nutzungsansprüche transparent ab. Wenn öffentlichkeitsorientierte Freiräume von einer Nutzendengruppe dominiert werden oder schlecht zugänglich sind, unterstützt die Stadt den Zugang für ein breiteres Spektrum an Zielgruppen. Sie verbessert damit die Freiraumversorgung.</p>	
	e) Freiraumentwicklung aktiv und kooperativ vorantreiben	Festsetzung
	<p>Die Stadt unterstützt Eigentümerinnen und Eigentümer bei der Umsetzung belebter und hochwertiger Freiräume zugunsten einer höheren Qualität von privaten Freiräumen. Sie unterstützt, dass Partizipation in der Freiraumplanung zum richtigen Zeitpunkt erfolgt. Sie setzt stabile Rahmenbedingungen und bestimmt die Verhandlungsthemen für Partizipationsprozesse. Die Stadt übernimmt eine aktive Rolle bei der Aufwertung bestehender Freiräume und der Schaffung von neuen Freiräumen, um das Freiraumangebot quantitativ und qualitativ zu erweitern.</p>	

## S4.1 Massnahmen

a) Freiraumstrategie umsetzen	Festsetzung
<p>Die Stadt St.Gallen fördert gemeinschaftsbildende und ökologisch wertvolle Grün- und Freiräume. Sie setzt dazu die Freiraumstrategie um, insbesondere mit den folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› Über planerische Instrumente und kooperative Verfahren werden in Arbeitsplatzgebieten aufenthaltsfreundliche Freiräume für Arbeitstätige gesichert, geschaffen oder aufgewertet sowie die Zugänge zu den Sportrouten verbessert.</li><li>› Im Rahmen von Gebiets- und Arealentwicklungen werden ökologisch und sozial wertvolle Freiräume geplant und realisiert.</li><li>› Eine Plangrundlage wird erarbeitet, welche die freiräumliche Bedeutung von Strassenzügen und Strassenabschnitten aufzeigt und priorisiert.</li><li>› Die Attraktivität des Fussverkehrsnetzes auf Quartierebene wird überprüft, Aufwertungsmassnahmen werden evaluiert.</li><li>› Neue Räume für Veranstaltungen werden etabliert und damit die städtischen Qualitäten in den Subzentren verbessert, Stadtteile und Quartiere belebt.</li><li>› Die Aufwertung der Freiräume ist durch neue Instrumente zu fördern. Mit den Instrumenten werden die Aneignung durch Nutzende unterstützt und Synergien mit den Raumnutzungen um die Freiräume herum koordiniert.</li></ul>	

## S4.12 Gebiete mit freiräumlichem Handlungsbedarf

a) Gebiete mit freiräumlichem Handlungsbedarf	Zwischenergebnis
<p>Der Erhaltung der vorhandenen Freiräume kommt in Gebieten mit schlechter Versorgung eine besondere Bedeutung zu. Bei städtebaulichen Entwicklungen sind diese Freiräume in die Projektierung zu integrieren. Dabei sind eine verbesserte Zugänglichkeit und Durchlässigkeit mit guter Anbindung an das Fuss- und Velonetz anzustreben (vgl. V5.1d, V5.2b, V5.2c).</p> <p>Mit gezielten gestalterischen Aufwertungsmassnahmen können Restflächen zu attraktiven Freiräumen entwickelt werden. Im Sinne einer erhöhten Nutzbarkeit sind vor allem funktionale Verbesserungen anzustreben. Freiräume wie Schul- und Sportanlagen sowie Familiengartenareale (vgl. S4.4), die bislang nur bestimmten Nutzergruppen zur Verfügung standen, sind auf eine Erhöhung ihres Öffentlichkeitsgrades zu überprüfen.</p>	

In heute unterversorgten Gebieten soll im Rahmen von Bauvorhaben deshalb mit neuen, allgemein zugänglichen Freiräumen das Freiraumangebot verbessert werden.

## S4.23 Öffentliche Räume

### a) Öffentliche Plätze Festsetzung

Die Plätze in der Stadt sind ein wichtiger Teil der öffentlichen Räume. Es sind gezielte Massnahmen zur Erhaltung, Aufwertung und Neuanlage vorzusehen.

- › Zum Erhalt der vorhandenen gestalterischen Qualitäten sind kontinuierlich Pflege, Unterhalt oder Sanierungen vorzunehmen.
- › Plätze mit gestalterischen oder funktionalen Mängeln sind aufzuwerten.
- › Im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung sind Plätze neu anzulegen.

erhalten	aufwerten	neu
Klosterplatz	Marktplatz	Platztor
Gallusplatz	Bahnhofplatz	Güterbahnhof
Raiffeisenplatz	Vadianplatz	Lokremise/Fachhochschule
Bärenplatz	Bahnhofspärkli	Industrie Winkeln
Magnihalden	Grabenhalle	Zürcher-/Fürstenlandstrasse
Westcenter	Pic-o-Pello-Platz	Stocken/Zweibruggenmühle
Bahnhofplatz	Spelteriniplatz	Quartier Hinterberg
Vadianplatz	Broderbrunnen	Migros Lachen
Bahnhofspärkli	Oberwinkeln	St.Georgen Adler
Kornhausplatz	Herisauer-/Kreuzbühlstrasse	
Pic-o-Pello-Platz	Bahnhof Winkeln	
Migros Lachen	Quartier Russen/Kräzernstrasse	
Lagerhaus	Riethüsli	
	Lagerhaus	
	Kornhaus-/Teufenerstrasse	
	Quartier Hölzli	
	Olma	
	Sonne Rotmonten	
	Guisanstrasse/Holzstrasse	
	Sonnenhaldenplatz	
	Berghaldenplatz	
	Heiligkreuz	
	St.Fiden	
	Grossacker	
	Krontal	
	Neudorf	
	Gallusmarkt	
	Guggeien/Kesselhaldenstrasse	
	Zilstrasse	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:

Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Realisierung.

b) Öffentliche Räume: Kerngebiete in Quartieren      Zwischenergebnis

Bei den Kerngebieten handelt es sich um historische Siedlungskerne, zentrale Versorgungsbereiche entlang von Hauptstrassen sowie Kernbereiche mit Versorgungsfunktion für das Quartier:

- › entlang der Rorschacher Strasse – Neudorf, Kröntal, Grossacker und St.Fiden
- › entlang der Zürcher Strasse – Lachen, Bruggen, Westcenter/Arena
- › entlang Langgasse – zwischen Splügenstrasse und Heimatstrasse sowie Heilikreuz
- › Bahnhof St.Fiden/Migros Bach
- › Rotmonten (Sonne)
- › Linsebühl- / Speicherstrasse
- › St.Georgen
- › Riethüsli
- › Winkeln (Herisauer Strasse).

In den Kerngebieten wurden die zentrale Versorgungsfunktion sowie Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen räumlich und optisch zurückgedrängt.

Massnahmen zur Aufwertung und Stärkung der Kerngebiete sind beispielsweise:

- › Aufenthalts- und Fortbewegungsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger erhöhen, z. B. durch breitere Trottoirs, kleinere Plätze.
- › Strassenraum gestalten, Trennwirkung der Fahrbahnen möglichst reduzieren.
- › Erdgeschosszonen für multifunktionale Nutzungen sichern oder schaffen (Geschäfte, Büro, Gastronomie etc.).
- › Einzelbäume oder Baumreihen pflanzen.

~~e) Erarbeiten eines Leitbildes für den öffentlichen Raum~~

Zwischenergebnis

~~Die Grundhaltung zum öffentlichen Raum und die quantitativen und qualitativen Standards sind in einem Leitbild zu formulieren. Dabei soll die Bedeutung der jeweiligen Räume festgelegt werden. Die bestehenden Räume sind zu sichern oder allenfalls zu ergänzen und mit gezielten Massnahmen aufzuwerten. Ziel ist es, auf gesamstädtischer und Quartierebene Chancen wahrzunehmen und Risiken abzuschwächen.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:      Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Freiraumstrategie wurde erarbeitet.



c) Vielfältig nutzbare, durchgrünte Strassenräume      Zwischenergebnis

In priorisierten Gebieten werden die Aufenthaltsqualität entlang der Strassen – abgestimmt auf andere Nutzungsansprüche – verbessert, das Grünvolumen gesteigert und neue Freiräume erschlossen. Für die Priorisierung wird in einem Planungsprozess eine Plangrundlage («Bedeutungsplan Strassenraum») erarbeitet, welche für die Strassenzüge und Strassenabschnitte ihre freiräumliche Bedeutung aufzeigt und gliedert. Verkehrliche und städtebauliche Studien und Diskussionsgrundlagen zu den Starken Stadtachsen dienen für den «Bedeutungsplan Strassenraum» als Grundlage.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:      Ergänzung

Ergänzung aufgrund der neuen Freiraumstrategie und der Biodiversitätsstrategie.

d) Bäume im Strassenraum      Zwischenergebnis

Aufgrund städtebaulicher Analysen werden die mit Bäumen zu bepflanzenden ~~und die freizuhaltenden~~ Strassenabschnitte benannt. Dabei besteht ein Koordinationsbedarf mit den Ansprüchen des Verkehrs, insbesondere der ÖV-Priorisierung ~~Eigenstrassierung (vgl. V2.6b).~~

Mit gezielten Bepflanzungskonzepten wird aufgezeigt, wie Bäume im Strassenraum gefördert werden können. Die Baumstrategie und das Konzept Bäume im Strassenraum dienen als Grundlage.

Aufgrund des (vom Stadtparlament verabschiedeten) Gegenvorschlages zum Initiativbegehren "Für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)" hat die Stadt St.Gallen wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der Klimaerwärmung zu treffen und erhöht zu diesem Zweck insbesondere die Anzahl Bäume und schafft und sichert zusätzliche Grünflächen. Sie wandelt insbesondere Strassenflächen in Flächen für Bäume und Grünflächen um.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:      Anpassung

Ergänzung aufgrund der neuen Freiraumstrategie und der Biodiversitätsstrategie.

e) Lichtkonzept      Festsetzung

Zur Aufwertung der Stadträume und zur Betonung eines individuellen Stadtbildes wurde für das gesamte Stadtgebiet ein Lichtkonzept erarbeitet. Es basiert auf einer stadt- und strassenräumlichen Interpretation und geht auf die unterschiedlichen Anliegen (z.B. Sicherheit, Energieverbrauch, Orientierung, etc.) ein. Das Konzept macht Aussagen zur Raum-

atmosphäre, zu relevanten städtebaulichen Schwerpunkten und zu einzelnen Projektierungen. Dieses Konzept soll als Grundlage für die Initiierung und Beurteilung von öffentlichen wie privaten Projekten dienen.

#### S4.34 Städtischer Freiraumverbund

a)	Freiraumverbund sichern	Zwischenergebnis
	Für den heutigen Freiraumverbund, der die Grundlage für das System der «Stadt der kurzen Wege» darstellt, wird auch künftig die öffentliche Zugänglichkeit und Durchlässigkeit gesichert. Die für St.Gallen typischen Treppenanlagen sind zu pflegen und in ihrer Funktion ganzjährig zur Verfügung zu stellen.	
b)	Freiraumverbund aufwerten	Vororientierung
	Bei aufzuwertenden Verbindungen handelt es sich um alte Wegverbindungen, die teilweise kaum mehr erkennbar und wieder herzustellen sind. Sie können durch gezielte gestalterische Massnahmen optisch stärker als Fuss- und Veloverkehrsachsen ausformuliert werden. Die Aufenthaltsqualität für Zufussgehende soll oberste Priorität haben. Auch hinsichtlich Beleuchtung, besserer Benutzbarkeit für ältere Menschen und einem Angebot an Sitzgelegenheiten sind Aufwertungsmassnahmen für diese Verbindungen anzugehen.	
c)	Freiraumverbund neu	Vororientierung
	Mit neuen Wegverbindungen sollen die vorhandenen Lücken im Freiraumverbund geschlossen sowie direkte und neue Zugänge zu den Siedlungs- und Landschaftsräumen geschaffen werden. Für die Erlebbarkeit der Stadt und den Zugang zum Land ist ein möglichst differenziertes Wegnetz zu erhalten.	

Ein Teil der Verbindungen verläuft über heute noch nicht allgemein zugängliche Bereiche, wie Sportanlagen, Gewerbegebiete oder z. B. das Olmaareal. Bei baulichen Veränderungen soll eine Realisierung dieser Verbindungen eingeplant werden.

Bestehende Grün- oder Landschaftsräume sollen mit neuen Wegen ausgestattet werden. Ihre Realisierung ist mit Rücksicht auf die landschaftlichen und grünräumlichen Gegebenheiten anzugehen.

Weitere Verbindungen stehen im Zusammenhang mit den Entwicklungen in planerischen Intensivgebieten wie dem Areal Bahnhof St.Fiden (vgl. S3.2c), dem Güterbahnhofareal (vgl. S3.2b) oder Winkeln (vgl. S3.2a). Dabei sind eine gute Durchlässigkeit (vgl. V5.1d, V5.2b) für den Fuss- und Veloverkehr und eine ansprechende Gestaltung vorzusehen.

#### d) Grünzug Ost

#### Zwischenergebnis Festsetzung

Der Grünzug Ost soll sich zu einem durchgängig vernetzten und erleb-  
baren Grünraum entwickeln, der die Stadt gliedert und ein breites Ange-  
bot an Freiraumnutzungen aufweist. Er soll wesentliche Erholungsfunkti-  
onen für die Bevölkerung der östlichen Stadtteile übernehmen. Ein Netz,  
bestehend aus Knoten (Kreuzungspunkten) und Längs- und Querverbin-  
dungen soll die Erlebbarkeit der Räume ermöglichen. Fehlende Verbin-  
dungen sollen ergänzt werden (vgl. V5.1d).

Entlang des Grünzugs (Nord-Süd-Richtung) ist eine durchgängige  
Hauptwegverbindung anzustreben:

- › Im Bereich Sportanlage Krontal ist ein öffentlicher Weg anzulegen.
- › Die Wegverbindung Hallenbad–Familiengärten Blumenwies–Gallus-  
markt ist herzustellen bzw. zu öffnen.
- › Im Bereich der westlichen Zilstrasse ist ein Zugang zum Ostfriedhof zu  
schaffen.

Durch eine gezielte Entwicklung für den Erholungsraum Burenbüchel  
sowie einen Stadtteilpark Stephanshorn können zusätzliche Bausteine  
für den Grünzug erstellt werden. Dabei kommt auch den wichtigen Kreu-  
zungspunkten entlang den Verkehrsachsen eine gestalterisch und funk-  
tional hohe Bedeutung zu.

~~Für den Grünzug Ost liegt bereits ein konzeptioneller Ansatz vor, der  
weiter auszuarbeiten und mit den unterschiedlichen Interessengruppen  
abzustimmen ist.~~

Im Rahmen eines partizipativen Verfahrens wurde 2016 ein Konzept er-  
stellt und mit den unterschiedlichen Interessensgruppen abgestimmt.  
Die Umsetzung soll sukzessive, jeweils im Zusammenhang mit anste-  
henden baulichen Veränderungen erfolgen.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

#### e) Grünzug West

#### Vororientierung Zwischenergebnis

Mit dem Grünzug West soll eine durchgehende attraktive Grünverbin-  
dung von der Innenstadt bis zum Quartier Bruggen entwickelt werden.  
Für den ~~Langsamverkehr~~ Fuss- und Veloverkehr soll eine eigene Ver-  
bindungsachse zwischen den Hauptverkehrsachsen Zürcher Strasse  
und Fürstenlandstrasse angeboten werden. Die angrenzenden Quartiere  
werden mit attraktiven Freiräumen versorgt.

Es sind, teilweise projektbezogen, einzelne konzeptionelle Ansätze resp. Bausteine für einen Grünzug West erarbeitet worden. Diese sind ~~ist ein konzeptioneller Ansatz für einen Grünzug West zu erarbeiten, in dem die einzelnen vorhandenen und neu zu entwickelnden freiräumlichen Bausteinen zu einer Gesamtidee zusammenzufassen. gefasst werden.~~

Mit den vorhandenen Grünräumen Kreuzbleiche, Burgweiherareal sowie Lerchenfeld sind bereits gute freiräumliche Ansätze vorhanden. Zur Aktivierung eines durchgängigen Grünzuges sind folgende Massnahmen anzustreben:

- › ~~Fusswegangebot im Burgweiherareal.~~
- › Durchlässigkeit im Bereich des Familiengartenareals Moos/Schönenwegen.
- › Durchlässigkeit der Gewerbe-/Industriezone zwischen Lerchenfeld und Erlachstrasse.
- › Durchlässigkeit der Quartierbereiche in Bruggen.
- › Schaffung von Aufenthalts-, Spiel- und Ruhebereichen.

Die neuen Wegverbindungen sollen mit Massnahmen gemäss Gewässerentwicklungskonzept begleitet werden (Bachöffnungen resp. -sanierungen).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Das Burgweiherareal ist öffentlich zugänglich und wurde mit einem Fusswegangebot sowie geschützten Bereichen ergänzt.

## S4.45 Familiengärten

### a) Familiengartenkonzept

### Festsetzung

Die Überarbeitung des Familiengartenkonzeptes wurde im Jahr 2017 abgeschlossen und vom Stadtrat verabschiedet. Mit Blick auf die zu erwartende bauliche Entwicklung wird ein zu sichernder Grundbestand von 1'100 Gartenparzellen (Richtwert 100 m<sup>2</sup>) auf Stadtgebiet angestrebt. Der Anspruch auf eine Gartenparzelle beschränkt sich ausschliesslich auf Personen mit Wohnsitz in der Stadt St. Gallen.

Gartenparzellen innerhalb einer Bauzone sollen weiterhin als Familiengarten genutzt werden können, solange die bauliche Option nicht eingelöst wird. In den entsprechenden Pachtverträgen ist darauf hinzuweisen, dass es sich in diesen Arealen um ein "Gärtnern auf Zeit" handelt. Wird das jeweilige Familiengartenareal überbaut, ist zu prüfen, ob im Rahmen einer Neuüberbauung Optionen für Nutzgärten geschaffen werden können. Neben der Schaffung von neuen Nutzgärten im Wohnumfeld sind vermehrt neue Formen der Gartennutzung im städtischen Umfeld ("urban

gardening“) zu thematisieren und hinsichtlich einer Unterstützung seitens der Stadt zu prüfen. Die Bewirtschaftung der Gartenparzellen hat nach naturnahen und biologischen Anbaumethoden zu erfolgen. Mit städtebaulichen Projekten oder auch im Zusammenhang mit dem Ausbau des Fusswegnetzes ist zu prüfen, welche Familiengartenareale einen Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Freiraumnetzes in der Stadt leisten können.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Ergänzung aufgrund des 2017 überarbeiteten Familiengartenkonzeptes.

b) Mögliche neue Familiengartenareale

Vororientierung

Zwischenergebnis

› Standortabklärung gesamtstädtisch

Der Bedarf nach Familiengärten ist Schwankungen unterworfen, die von gesellschaftlichen Veränderungen bis hin zu Krisenzeiten, mit knappen Angeboten an Lebensmittel bestimmt sein können. Zudem zeigt sich, dass die baulichen Ansprüche im Rahmen der inneren Verdichtung die Anzahl an Familiengärten reduzieren können. Um auch in Zukunft ein bedarfsgerechtes Angebot an Familiengärten gewährleisten zu können, sind potenzielle Ersatzflächen zu eruieren und zu sichern. Hierzu ist eine gesamtstädtische Standortabklärung durchzuführen, bei dem geeigneten Flächen aufgezeigt werden.

Im Rahmen einer gesamtstädtischen Standortabklärung sind auch die folgenden Gebiete auf ihre Machbarkeit, Standorttauglichkeit und Eignung zu überprüfen.

› Grütli/Burenbüchel: Für das Gebiet können gemäss einer Studie aus dem Jahre 2001 ca. 100 Parzellen angelegt werden. Das Gebiet befindet sich in einer Landwirtschaftszone, mit überlagertem Landschaftsschutz. Im Rahmen der Freiraumentwicklung wird das Gebiet räumlicher Bestandteil des Grünzuges Ost (vgl. S4.3bd). Eine erneute Überprüfung, mit den aktuellen Parametern, ist erforderlich.

› Notkersegg: Die Machbarkeit einer möglichen Familiengartenanlage mit gut 70 Parzellen in der Grünzone A wird in einer Studie von 2001 aufgezeigt. Eine erneute Überprüfung, mit den aktuellen Parametern, ist erforderlich.

› Stephanshorn: Hier handelt es sich um eine Fläche, die sich oberhalb des Autobahntunnels Stephanshorn befindet. Insgesamt könnten geschätzte 80 Parzellen angelegt werden, wobei die Machbarkeit noch zu prüfen ist. Die spezielle Lage erfordert eine Abklärung mit den entsprechenden Bundesbehörden (Bundesamt für Strassen ASTRA). Die Flächen befinden sich in der Grünzone A.

- › ~~Moos/Schönenwegen: Aktuelle Planungsabsichten in diesem Raum können eine Neuorganisation der Gesamtanlage FG Moos/Schönenwegen bedingen, wobei eine Reduzierung des heutigen Bestandes denkbar ist. Die Flächen befinden sich in einer Grünzone A.~~
- › ~~Jahnstrasse~~ **St.Georgen**: Im Zusammenhang mit einer möglichen Überbauung der Flächen werden die aufzuhebenden Familiengartenflächen direkt in das neue Überbauungskonzept aufgenommen.
- › Gübsensee: Dieses Areal in der Landwirtschaftszone kann allenfalls für neue Familiengartenangebote im Westen der Stadt geprüft werden. **Eine erneute Überprüfung, mit den aktuellen Parametern, ist erforderlich.**

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Zum Stephanshorn: Abklärungen im Jahr 2022 mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben gezeigt, dass diese Flächen für ein Familiengartenareal mit nachhaltiger Ausrichtung nicht zur Verfügung stehen. Das ASTRA benötigt für wiederkehrende Sanierungsarbeiten an diesem im Tagbau erstellten Autobahndeckel eine Zugänglichkeit, die sich mit der Nutzung Familiengarten nicht vereinbaren lässt. Darüber hinaus hat sich anhand von technischen Prüfungen gezeigt, dass eine Nutzung mit 80 Gartenparzellen, wie im Beschluss von 2012 dargestellt, sich aufgrund der Statik des Autobahntunnels nicht realisieren lässt.

Zu Moos/Schönenwegen: Entgegen der Aussage des Richtplans aus dem Jahre 2012, bei dem diese Fläche als Ersatzfläche vorgeschlagen wurde, steht aufgrund der Vorgaben zum Gewässerschutz (Gewässer-raumbedarf Ahornbach) und der städtebaulichen Entwicklungsabsichten (Flächenumlagerungen zugunsten des Grünzugs West) diese Fläche nicht mehr als potenzielle Ersatzfläche zur Verfügung.

**cb) FG Blumenwies**

**Vororientierung**

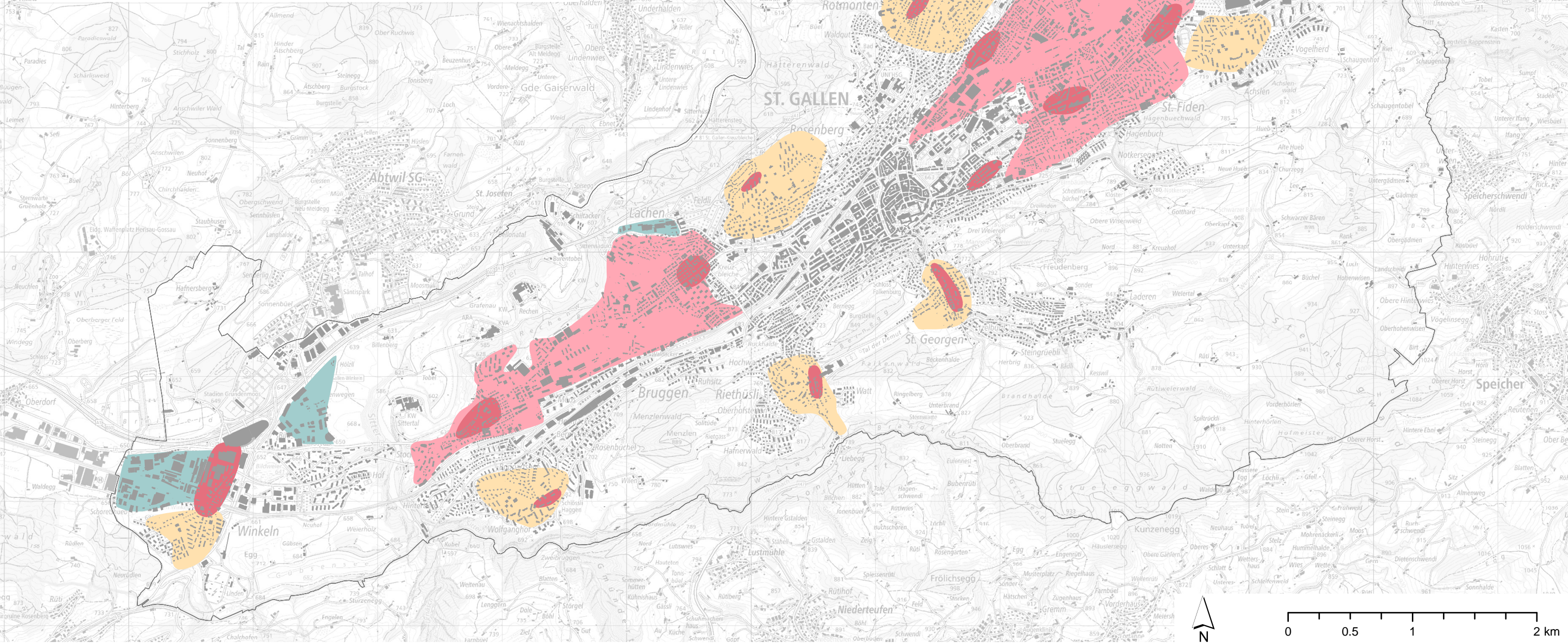
Im Zusammenhang mit einer möglichen Bebauung auf dem Areal Blumenwies ist zu prüfen, ob mit den Restflächen eine Weiterführung des Familiengartenareals in Teilbereichen sinnvoll ist.



Neue Karte

S4.0 Freiraumversorgung sicherstellen

- Neue Quartierfreiräume in Entwicklungsgebieten und in Gebieten mit verstärkter Innenentwicklung
- Mehr Freiräume in Arbeitsplatzgebieten für ein attraktives Arbeitsumfeld
- Mehr Aufenthaltsräume und Belebung der Quartierkerne
- Anpassung der Qualität und Nutzungsmöglichkeiten in weniger dynamischen Gebieten



S4 Freiraum



**S4.2 Öffentliche Räume**

- Öffentliche Plätze erhalten / aufwerten
- Öffentliche Plätze neu schaffen
- ▭ Öffentliche Räume: Kerngebiete in Quartieren

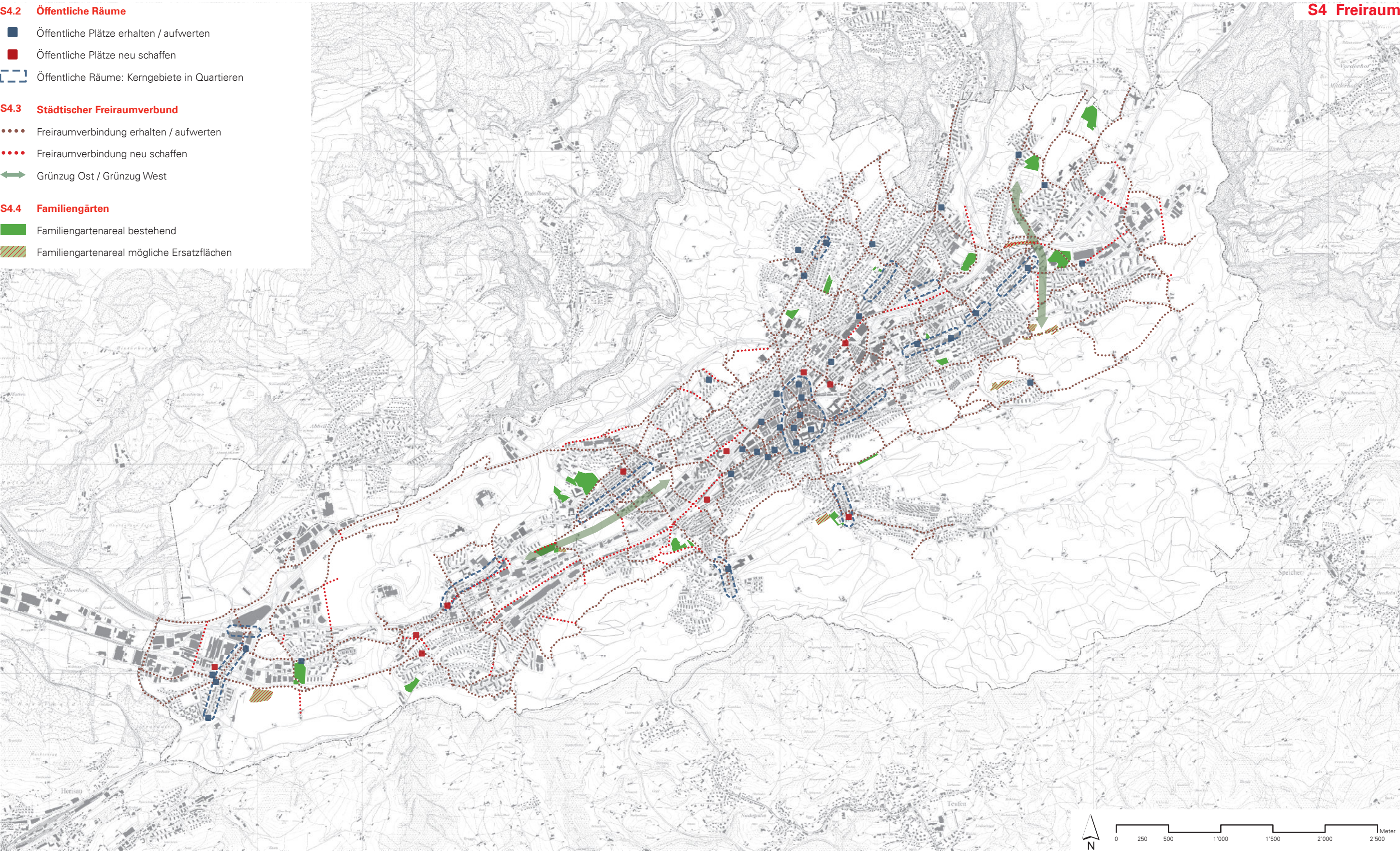
**S4.3 Städtischer Freiraumverbund**

- Freiraumverbund erhalten / aufwerten
- Freiraumverbund neu schaffen
- ➡ Grünzug Ost / Grünzug West

**S4.4 Familiengärten**

- Familiengartenareal bestehend
- ▨ Familiengartenareal mögliche Ersatzflächen

**S4 Freiraum**





Gelöschte Einträge

S4.3 Öffentliche Räume



Öffentliche Plätze erhalten / aufwerten

S4.5 Familiengärten



Familiengartenareal mögliche Ersatzflächen

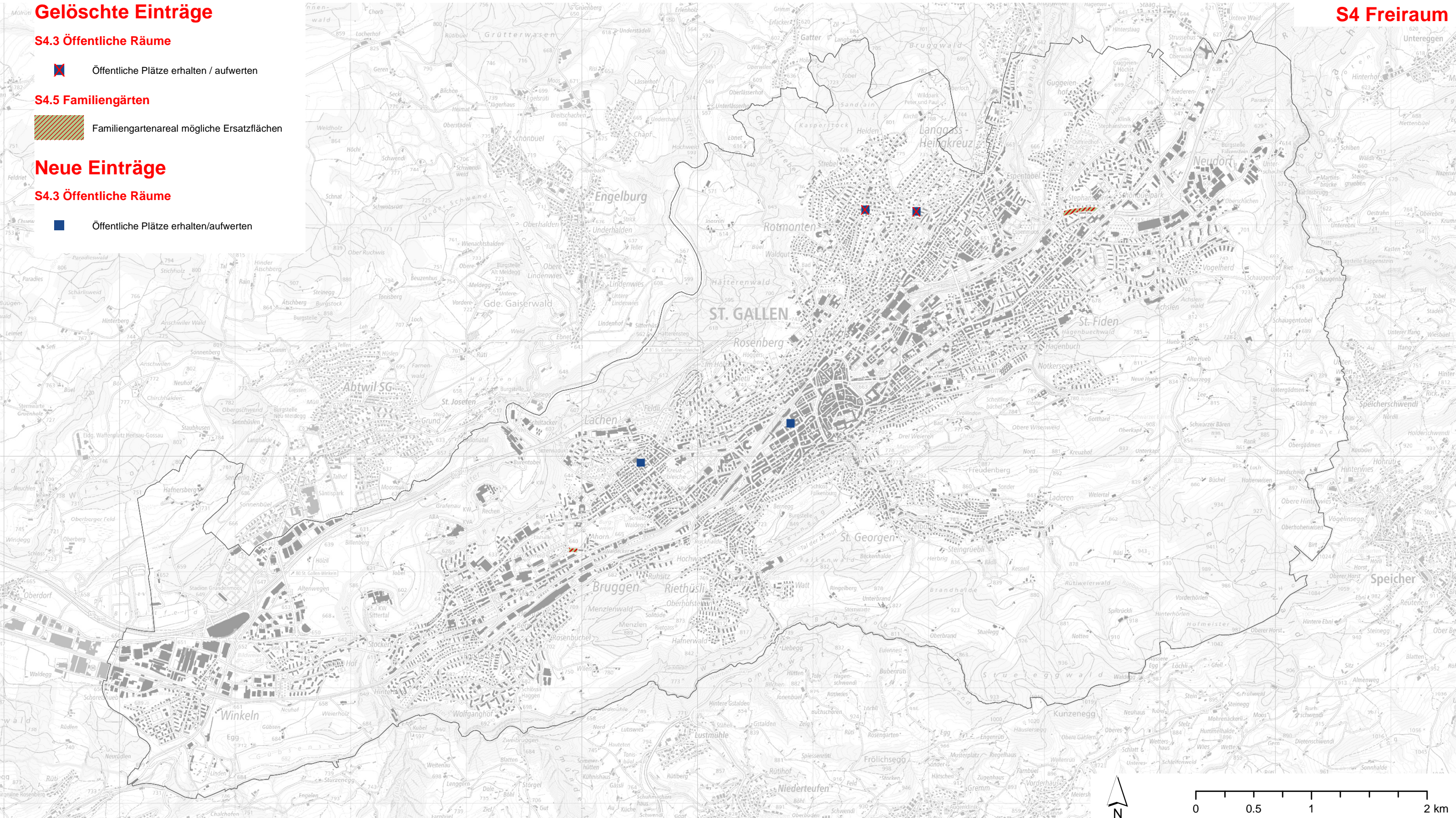
Neue Einträge

S4.3 Öffentliche Räume



Öffentliche Plätze erhalten/aufwerten

S4 Freiraum





## S5 Öffentliche Bauten und Anlagen

### S5.1 Bildung

a)	Schulraumplanung städtische Volksschulen	Festsetzung
	Die längerfristige Schulraumplanung für die städtischen Volksschulen erfolgt in enger Abstimmung mit der Siedlungs- und Nutzungsplanung. Die Schulraumplanung wird periodisch in enger Abstimmung mit der Siedlungs- und Nutzungsplanung überprüft und nachgeführt.	
b)	Mittel- und Gewerbeschulen	Vororientierung
	Die Stadt unterstützt den Kanton bei der räumlichen Weiterentwicklung der Mittel- und Berufsschulen am Standort Stadt St.Gallen auf der Basis der entsprechenden Schulraumplanung des Kantons und unter Berücksichtigung der städtischen Richtplanung.	
c)	Universität und Fachhochschule	Zwischenergebnis Festsetzung
	<p>Für die Deckung des zunehmenden Raumbedarfs der beiden Institutionen <b>Universität</b> müssen mittel- bis längerfristig neue Standorte evaluiert werden. Stadt und Kanton <b>haben</b> <del>erarbeiten</del> dafür ein Strategiekonzept <b>erarbeitet</b>. <del>mit dem Ziel, geeignete Standorte für Universität und Fachhochschule zu evaluieren. Diese sollen den schulischen Bedürfnissen wie auch den Zielen der Stadtentwicklung entsprechen.</del> <b>Für die Erweiterung der Universität wurde das Areal Platztor evaluiert. Die Planungsarbeiten wurden begonnen und ein Architekturwettbewerb durchgeführt.</b></p>	

Als Übergangslösungen sind auch Zwischen- und Mehrzwecklösungen zu prüfen. Die Zweckentfremdung von Wohnraum soll dabei so weit als möglich beschränkt werden. Bei der Realisierung von definitiven Lösungen (gemäss Abs. 1) muss sie rückgängig gemacht werden.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aus dem zusammenfassenden Beschluss für Universität und Fachhochschule werden zwei getrennte Beschlüsse gemacht: Die Erweiterung Uni (Platztor und Girtannersberg) und FHS sind getrennt zu behandeln, weil die beiden Institutionen unterschiedliche Standorte und Trägerschaften aufweisen und auch die Entwicklungsstände unterschiedlich sind.



#### d) Fachhochschule

#### Zwischenergebnis

Für die Deckung des zunehmenden Raumbedarfs der ~~beiden Institutionen~~ **Fachhochschule** müssen mittel- bis längerfristig neue Standorte evaluiert werden. Stadt und Kanton erarbeiten dafür ein Strategiekonzept mit dem Ziel, geeignete Standorte für ~~Universität und Fachhochschule~~ zu evaluieren. Diese sollen den schulischen Bedürfnissen wie auch den Zielen der Stadtentwicklung entsprechen. Als Übergangslösungen sind auch Zwischen- und Mehrzwecklösungen zu prüfen.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

### S5.2 Kultur

#### a) ~~Naturmuseum~~

#### Festsetzung

~~Das neue Naturmuseum an der Rorschacher Strasse ist zusammen mit dem Botanischen Garten zu einem attraktiven Schwerpunkt im Osten der Stadt zum Thema Natur zu entwickeln. Im Museumsgebäude und in den Aussenanlagen sollen interessante, zukunftsorientierte und auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Formen der Präsentation und Wissensvermittlung möglich sein. Dabei sind auch die weiteren öffentlichen Anlagen der Umgebung einzubeziehen und Chancen des neuen Museums zugunsten des Quartiers zu nutzen.~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Das neue Museum wurde in Betrieb genommen.

#### a**b**) Kunstmuseum

#### Zwischenergebnis

Für das Kunstmuseum soll künftig das gesamte Kunkler-Gebäude im Stadtpark zur Verfügung stehen. Ein zeitgemässes und attraktives Ausstellungskonzept bedingt weitergehende Sanierungs- und Umbauarbeiten des Gebäudes. Das Projekt für die entsprechenden baulichen Massnahmen ist mit dem durchgeführten Wettbewerb eingeleitet und soll zeitlich so zur politischen Entscheidung gebracht werden, dass bei einer positiven Beschlussfassung die Umsetzung nach dem Auszug des Naturmuseums möglich ist.

be)	Kirchhoferhaus	Vororientierung
	Ergänzend zum Kunstmuseum, aber mit eigenem Konzept, soll die Neunutzung des Kirchhoferhauses samt den dazu nötigen baulichen Massnahmen vorbereitet werden. Das Gebäude kann als Spezialmuseum, für die Kulturvermittlung, allenfalls auch für Verwaltungszwecke im Zusammenhang mit den Museen, dienen.	
cd)	Kulturplatz	Festsetzung
	Der Platz zwischen Theater, Tonhalle und Museum soll neu gestaltet werden. Dafür ist ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt worden, das auch die angrenzenden Strassen- und Parkbereiche einschliesst. Die Aufwertung dieses öffentlichen Raumes im Schnittpunkt der Kulturinstitutionen ist dringend und ausgewiesen. Die Neugestaltung soll baldmöglichst umgesetzt werden.	
de)	Städtisches Bibliothekskonzept	Vororientierung
	Gemeinsame Kantons- und Stadtbibliothek	Festsetzung
	<p>Zusammen mit der Freihandbibliothek St.Gallen und allenfalls weiteren Bibliotheksinstitutionen wird ein städtisches Bibliothekskonzept erarbeitet. Angesichts der beengten Raumverhältnisse in Katharinen muss zudem ein alternativer, attraktiver Standort für die Freihandbibliothek gesucht werden. Die Hauptpost mit ihrer absolut zentralen Lage und der einmaligen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr stellt für eine öffentliche Bibliothek mit grossem Publikumsverkehr nach wie vor einen idealen Standort dar.</p> <p>Stadt und Kanton errichten am Standort „Union“/Blumenmarkt eine gemeinsame Bibliothek. Der Architekturwettbewerb für die neue Bibliothek wurde im Jahr 2020 unter Federführung des Bau- und Umweltdepartements des Kantons durchgeführt. Das Ergebnis des Wettbewerbs wurde am 23. Juni 2021 öffentlich kommuniziert. Die neue gemeinsame Bibliothek wird als öffentlicher Begegnungsort („Public Library“) konzipiert. In der Bibliothek werden Räume für Lesungen, Vorträge und Anlässe eingeplant. Ebenso soll in der Bibliothek ein gastronomisches Angebot Platz finden.</p> <p>Aufgrund der vorgesehenen Gebäudehöhe (&gt; 20 Meter) erfordert das geplante Vorhaben für die Umsetzung einen Sondernutzungsplan. Dieser wird voraussichtlich in Kombination mit der notwendigen Zonenplanänderung des Grundstücks «Union» – von einer Kernzone in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) – behandelt und öffentlich aufgelegt. Gegenstand des Sondernutzungsplans werden auch die ortsbaulichen Anforderungen an eine besonders gute Einfügung des Neubauprojekts wie auch Auflagen der Archäologie sein.</p>	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

e f)	Stiftsbezirk/Stiftsbibliothek	Vororientierung Zwischenergebnis
	<p>Der Stiftsbezirk begründet die Identität und den Ruf der Kulturstadt St.Gallen. Das einmalige Architekturensemble sollte der Öffentlichkeit in grösserem Ausmass zugänglich sein, als das heute der Fall ist.</p> <p>Mit weit über 100 000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr verfügt die Stiftsbibliothek über eine ausserordentliche Ausstrahlungskraft. Im Rahmen des zu überarbeitenden Raumkonzepts der Zentralverwaltung des Kantons St.Gallen soll wurde zusammen mit der Stadt der Standort des neuen Staatsarchivs festgelegt werden. Das Stiftsarchiv soll nach dem Auszug des Staatsarchivs aus der Pfalz an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden. Der Umgang mit dem Weltkulturerbe soll gestärkt und zukunftsweisend festgelegt werden. Dazu ist ein Managementplan UNESCO-Weltkulturerbe Stiftsbezirk St.Gallen erarbeitet worden, der nun fortlaufend umzusetzen ist.</p>	
	<div> <p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Anpassungsbedarf: Anpassung</p> <p>Der Managmentplan UNESCO-Weltkulturerbe ist eine wichtige Grundlage für die Planungen und Massnahmen im Stiftsbezirk.</p> </div>	
f)	Staatsarchiv	Festsetzung
	<p>Das heute auf drei Standorte verteilte kantonale Staatsarchiv ist an einem Standort im Lachenquartier, unmittelbar neben dem Werkhof Waldau, zu konzentrieren. Dafür soll das Studienzentrum Waldau der Fachhochschule OST umgebaut und erweitert werden.</p>	
	<div> <p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Anpassungsbedarf: Ergänzung</p> <p>Das Staatsarchiv ist auf drei Standorte verteilt und soll neu am Schöнауweg 4 zusammengefasst werden.</p> </div>	
g)	Textilmuseum	Vororientierung Zwischenergebnis
	<p>Das Textilmuseum mit nationaler und internationaler Ausstrahlung dokumentiert und vermittelt die einzigartige Tradition im Bereich Textilindustrie von Stadt und Region St.Gallen. <del>Nachdem der Ausbau des Textilmuseums durch den Kanton aus finanziellen Gründen vorerst verschoben werden musste, wird nun als erster Schritt eine Sanierung des bestehenden Gebäudes geprüft. Ein Ausbau wird in einer späteren Phase angegangen.</del> Für die anstehende Sanierung des Textilmuseums hat die Stiftung Textilmuseum den Wettbewerb „Erneuerung Textilmuseum</p>	



St.Gallen“ durchgeführt. Das Ergebnis des zweistufigen anonymen Projektwettbewerbs wurde im April 2021 veröffentlicht. Mit der Sanierung soll eine Öffnung des Hauses zur Strasse hin sowie mehr Raum für Ausstellungen erreicht werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

h) Olma Messen

Zwischenergebnis  
Festsetzung

Das heutige Angebot der Olma Messen soll optimiert und auch erweitert werden können. Mit der Überdeckung der Autobahn kann eine Erweiterungsfläche realisiert werden. Diese Chance soll auch dazu genutzt werden, einen öffentlich zugänglichen und attraktiven Freiraum für die Quartierbewohnenden zu realisieren. Als Erweiterungsflächen bietet sich einerseits das heute als Parkplatz genutzte Areal unmittelbar gegenüber dem Haupteingang des Messegeländes an (ehemalige Halle 7). Zudem sollen auch die Liegenschaften nördlich der Halle 1 entlang der Rosenheimstrasse für zukünftige Erweiterungen der Olma Messen reserviert werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

i) Areal LOK-Remise

Zwischenergebnis

Die Lokremise hat sich als neues kulturelles Zentrum etabliert. Im ganzen Gebiet Bahnhof Nord-West stehen weitere Veränderungen an. Die Stadt unterstützt den Einbezug kultureller Angebote in diesem innerstädtischen Entwicklungsgebiet.

j) Jugendkultur

Festsetzung

Die Stadt ist bestrebt, für die Jugendkultur Raum zur Verfügung zu stellen.

### S5.3 Sport- und Freizeitanlagen

a) Sportstättenplanung

Festsetzung

Die längerfristige Sportstättenplanung wird periodisch überprüft und nachgeführt und erfolgt in Abstimmung mit der Siedlungs- und Nut-

zungsplanung. Sport- und Freizeitanlagen müssen sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch mit dem ~~Langsamverkehr~~ **Fuss- und Veloverkehr** sehr gut erreichbar sein.

Das Gemeindesportanlagenkonzept der Stadt St.Gallen aus dem Jahr 2021 (GESAK) nennt vier grundsätzliche strategische Ausrichtungen, welche bei der künftigen Ausgestaltung der Sport- und Freizeitanlagen zu beachten sind:

#### 1. Fünf Sportschwerpunkte

Die Stadt St.Gallen verfügt über bzw. entwickelt bei Bedarf fünf Sportschwerpunkte mit unterschiedlichen Ausrichtungen:

- › Gründenmoos
- › Lerchenfeld
- › Kreuzbleiche
- › Athletik Zentrum
- › Sportanlagen Ost (Neudorf, Espenmoos, Paul-Grüniger-Stadion)

#### 2. Freizeit und Bewegung

Mit öffentlich zugänglichen Freizeit- und Bewegungseinrichtungen wird die Möglichkeit geboten, sich zu bewegen und sportlich aktiv zu sein. Diese Anlagen sollen von einer breiten Bevölkerungsschicht erreicht werden können, dies auch im Sinne der Megatrends Individualisierung, Gesundheit und Silver Society.

#### 3. Multifunktionalität

Die Anforderungen an die Sportinfrastruktur haben sich in den letzten Jahren teilweise stark verändert. Um den vielschichtigen Bedürfnissen gerecht zu werden, sind zukünftige Sportinfrastrukturen multifunktional auszubauen. Damit eröffnet sich die Möglichkeit, dass sie im Laufe der Zeit an veränderte Bedürfnisse angepasst werden können.

#### 4. Temporäre Anlagen

Für einen Teil der Sport- und Freizeitbedürfnisse können temporäre Anlagen eine vergleichsweise kostengünstige Option darstellen. Sie lassen sich abwechselnd an verschiedenen Standorten aufstellen (z.B. auf Schulanlagen oder öffentlichen Plätzen) und bleiben durch das Rotationsprinzip attraktiv.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Implementierung der Aussagen des Gemeindesportanlagenkonzeptes (2021) zur strategischen Ausrichtung und Ausgestaltung der Sport und Freizeitanlagen.

b) Künftige Ausgestaltung der Sport- und Freizeitanlagen Festsetzung

Bestehende Sport- und Freizeitanlagen sind bei Bedarf auszubauen und zu optimieren, neue Anlagen werden möglichst an einem der fünf Sport-schwerpunkte realisiert. Dabei ist auf eine ausgewogene Situation bezüglich der Art der Anlagen wie auch bezüglich der Verteilung in der Stadt zu achten.

Infrastrukturbauten für «nur» eine einzige Sportart sind zu vermeiden. Ausnahmen können für Sportarten nötig werden, die sich nicht oder nur schwer zusammen mit anderen Sportarten auf einer Anlage unterbringen lassen.

Bei städtischen Planungen und Projekten im Zusammenhang mit bestehenden Sport- und Freizeitanlagen sind die im Gemeindesportanlagenkonzept formulierten Massnahmen unter Vorbehalt der finanziellen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen umzusetzen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Implementierung der Aussagen des Gemeindesportanlagenkonzeptes (2021) zur strategischen Ausrichtung und Ausgestaltung der Sport und Freizeitanlagen.

c) Temporäre Anlagen Festsetzung

Um kurzfristigen Engpässen und saisonalen Überlastungen entgegenzuwirken, prüft die Stadt die Beschaffung von temporären Anlagen (z.B. Skateparks, Pumptracks, Kletterwände, Streetsocceranlagen usw.). Diese werden – soweit sinnvoll und möglich – abwechselnd an verschiedenen Standorten aufgestellt.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Implementierung der Aussagen des Gemeindesportanlagenkonzeptes (2021) zur strategischen Ausrichtung und Ausgestaltung der Sport und Freizeitanlagen.

bd) Hallenbad Blumenwies

~~Vororientierung~~

Zwischenergebnis

Für eine allfällige Erweiterung des Hallenbades ist das notwendige nördlich angrenzende Areal freizuhalten.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Das Wettbewerbsergebnis sieht eine Erweiterung entlang der Martinsbruggstrasse vor.



#### e) Mountainbike-Anlagen

#### Vororientierung

In den Gebieten Peter und Paul, Feldli und St.Georgen ist der Bestand von Bike-Pisten zu überprüfen und die Legalisierung, Kanalisierung und Ergänzung zu planen. Dabei sind die Belange von Natur und Landschaft, Forst und Naherholung zu berücksichtigen.

Zusammen mit dem Kanton und den Nachbargemeinden sind regionale Planungsschritte vorzunehmen um die lokalen Angebote zu vernetzen und ein über die Gemeindegrenzen hinausreichendes, klar definiertes und kommuniziertes Bike-Wegnetz zu erlangen.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Implementierung der Aussagen des Gemeindesportanlagenkonzeptes (2021) zur strategischen Ausrichtung und Ausgestaltung der Sport und Freizeitanlagen.

### S5.4 Schiessanlagen

#### a) Schiessanlagen

#### Festsetzung

Bei Sanierungsbedarf kleinerer, lokaler Schiessanlagen ist die Aufhebung der Anlagen zu prüfen. Der Schiessbetrieb von oberirdischen Anlagen wird längerfristig in der Anlage Breitfeld konzentriert.

### S5.5 Gesundheitswesen und Alterspflege

#### a) Kantonsspital / Ostschweizer Kinderspital

#### Zwischenergebnis Festsetzung

Auf Grundlage des von Kanton und Stadt gemeinsam erarbeiteten Masterplans hat der Kanton einen Architekturwettbewerb durchgeführt. ~~Es stehen noch Detailfragen zur Erschliessung (vgl. V3.3c) und der Konzeption des öffentlichen Raums im Vordergrund.~~ Das Resultat ist im Rahmen eines Überbauungsplans gesichert und die ersten beiden Etappen sind in Ausführung.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Realisierung.

**b) Otschweizer Kinderspital** **Vororientierung**

~~Eine mittel- bis langfristige Standortverlegung des Otschweizer Kinderspitals hat zur Folge, dass für den bestehenden Standort im Bereich der Falkensteinstrasse frühzeitig eine adäquate Nachnutzung zu definieren ist, die optimal in die Struktur des umliegenden Quartiers eingebettet ist.~~

~~Wird entschieden, dass das Kinderspital am heutigen Standort bleibt, ist für die geplante Doppelturnhalle des Schulhauses Grossacker eine für beide Beteiligten optimale Lösung zu finden. Für den Wegfall des Familiengartenareals Grossacker ist eine Bedarfsabklärung durchzuführen und nötigenfalls ein adäquater Ersatzstandort anzubieten (vgl. S4.4).~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Das Areal ist durch den Wegzug des Kinderspitals zu einem Entwicklungsgebiet geworden und wird neu als „Grossacker“ in Kap. S1.5 Entwicklungsareale, Beschluss i) behandelt.

**be) Alters- und Pflegeheime** **Vororientierung**

Die Entwicklung des mittel- bis längerfristigen Bedarfs an Heimplätzen wird durch das Amt für Gesellschaftsfragen periodisch beobachtet. Die längerfristige Planung neuer Alters- und Pflegeheime erfolgt koordiniert zwischen dem Amt für Gesellschaftsfragen, dem Stadtplanungsamt, dem Hochbauamt und privaten Trägerschaften und unter Berücksichtigung des kantonalen Bedarfsrichtwerts.

Zusätzliche Heimplätze sollen wenn möglich durch Ausbauten der bestehenden Anlagen zur Verfügung gestellt werden. Zusammen mit dem Stadtplanungsamt sind frühzeitig Standorte für neue Alters- und Pflegeheime zu evaluieren.

**cd) Wohnen im Alter** **Zwischenergebnis**

Selbständiges Wohnen im Alter und die verschiedenen Formen des betreuten Wohnens sollen unterstützt werden, so durch die Rücksichtnahme auf die Situation ~~älterer oder behinderter Menschen~~ **von älteren Menschen oder solchen mit Beeinträchtigung** im Rahmen von Planungen und Projektierungen wie auch durch ein ausreichendes und bedarfsgerechtes Angebot an altersgerechten Wohnungen bei Neu- und Umbauten. **Die Strategie „Alter und Gesundheit 2030“ aus dem Jahr 2021 ist zu berücksichtigen.**

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der Strategie "Alter und Gesundheit 2030" aus dem Jahr 2021.

## S5.6 Verwaltung

### a) Betriebsgebäude Feuerwehr und Zivilschutz Festsetzung

~~Für die Festlegung des Standortes eines Betriebsgebäudes der Dienststelle Feuerwehr und Zivilschutz wurde eine umfangreiche Standortevaluation durchgeführt. Aufgrund der erforderlichen Nutzflächen sowie Voraussetzungen der Erschliessung und Lage im Stadtgrundriss konnte das Areal Steinachstrasse als Standort festgelegt werden. Für den Standort sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines Betriebsgebäudes zu schaffen.~~

Die über das Gemeindegebiet verteilten Standorte für die Berufsfeuerwehr, die Milizfeuerwehren und den Zivilschutz werden beibehalten. Die beiden Depots der Milizfeuerwehr im Westen und im Osten wurden im Jahr 2018 saniert und teilweise erweitert. Die Sanierung und Erweiterung des bestehenden Betriebsgebäudes von Berufsfeuerwehr und Zivilschutz an der Notkerstrasse 44 ist für die Jahre 2022 bis 2024 vorgesehen.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

### b) ~~VBSG-Depot (Bus)~~ Festsetzung Betriebsgebäude DTB

~~Im Zusammenhang mit der Optimierung der Zufahrt zum bestehenden Bus-Depot an der Steinachstrasse sind die Möglichkeiten einer bedarfsgerechten Erweiterung abzuklären. Dabei sind die betrieblichen, verkehrlichen sowie städtebaulichen Auswirkungen aufzuzeigen.~~

Kapazitätsengpässe im bestehenden, sanierungsbedürftigen Busdepot an der Steinachstrasse und die Strategie der Direktion Technische Betriebe (DTB), ihre diversen Standorte zusammenzulegen, haben zur Planung eines neuen, zentralisierten Betriebsgebäudes geführt. Aus einer vertieften Standortabklärung ging der Standort auf dem Areal Zürcher Strasse / Rechenstrasse als bestgeeigneter Standort hervor (vgl. S1.5 c). Die Ergebnisse des Projektwettbewerbs wurden im Juli 2020 veröffentlicht. Im neuen Betriebsgebäude sollen neben dem Busdepot mit Werkstätten der VBSG, die Werkstätten und Verwaltungseinheiten der sgsw sowie ein Grossteil der übrigen Verwaltungseinheiten der Direktion Technische Betriebe untergebracht werden. Es sollen optimale Verkehrs- und Warenflüsse sowie innovative Bürostrukturen ermöglicht werden.



Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

c) ~~VBSG-Depot~~ Tramdepot

~~Vororientierung~~

Zwischenergebnis

~~Mit einem~~ Für einen allfälligen Systemwechsel auf Tramfahrzeuge im Rahmen der nächsten Fahrzeugbeschaffung ist nötigenfalls frühzeitig wurde eine Standortevaluation für ein neues Depot durchgeführt durchzuführen.

Aus verkehrsplanerischer, technischer und städtebaulicher Sicht stehen die beiden Standorte Blumenwies und Schönauf im Fokus und sind langfristig zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

d) ~~Verwaltungs- und Betriebszentrum sgsw~~

~~Vororientierung~~

~~Um mögliche Standorte für die Zusammenlegung der Verwaltungseinheiten~~

~~der sgsw an zentraler Lage zu evaluieren sind die Anforderungen (Raumbedarf, Erreichbarkeit, Lage, u. a.) sowie die zu erwartenden Kosten zu ermitteln.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Zusammenlegung mit neuem Beschluss S5.6b (Betriebsgebäude DTB).

de) Staatsverwaltung

Vororientierung

Der Kanton St.Gallen plant im Rahmen des Raumkonzeptes der Zentralverwaltung auch Neubaulösungen für die Raumbedürfnisse der kantonalen Verwaltung, allenfalls an neuen Standorten. Die Stadt bringt in der Zusammenarbeit mit dem Kanton ihre Interessen aktiv ein und wirkt darauf hin, dass kantonale Ämter und Einrichtungen mit zentraler Bedeutung in der Kantonshauptstadt verbleiben.

## S5.7 Versorgung/**Entsorgung**/Technische Infrastruktur

### ~~a) Erdwärmeheizkraftwerk~~ ~~Festsetzung~~

~~Für die Festlegung des Standortes eines Erdwärmeheizkraftwerkes wurde eine umfangreiche Standortevaluation durchgeführt. Basierend auf den Kenntnissen der Geologie sowie betrieblichen und planerischen Kriterien konnte das Gebiet ARA/KHK an der Rechenwaldstrasse als geeignetster Standort festgelegt werden.~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Geothermieprojekt wird in der vorgesehenen Form nicht weiterverfolgt.

### ~~a b) Fernwärmezentralen~~ ~~Zwischenergebnis~~

~~Für den Betrieb eines Fernwärmenetzes wurden im Rahmen einer Evaluation diverse Standorte für Fernwärmezentralen geprüft. Die mit der Energieversorgungsplanung beabsichtigte Erschliessung von Gebieten im Osten der Stadt bedingen folgenden Standorte:~~

- ~~› Gebiet Turnhalle Halden~~
- ~~› Lukasmühle~~
- ~~› Areal Platztor~~
- ~~› Alter Werkhof Waldau.~~
- ~~› Martinsbrugg~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Realisierung.

### ~~e) Kehrichtheizkraftwerk~~ ~~Vororientierung~~

~~Für einen Ersatz des heutigen Kehrichtheizkraftwerks (KHK) sind geeignete Standorte zu evaluieren. Neben betrieblichen Überlegungen sind auch Kriterien aus dem Energiekonzept 2050 in die Beurteilung der Standorte einzubeziehen. Unter Berücksichtigung der Erstellungszeit eines neuen KHK von rund zehn Jahren muss die Standortsicherung im Jahr 2025 erfolgt sein.~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Der Um- und Ausbau der bestehenden Anlage ist abgeschlossen.

b) Entwicklungsgebiet Sitterschlaufe Zwischenergebnis

Das Gebiet nördlich der Rechenwaldstrasse mit Begrenzung zur Sitter ist durch Infrastrukturanlagen von Entsorgung St.Gallen mit der Kläranlage Au, KHK sowie den Stadtwerken mit der Fernwärme grösstenteils belegt. In einer strategischen Studie (2021) wurde der Platzbedarf für zukünftig geplante Entwicklungen festgelegt.

Nach der Erweiterung der biologischen Abwasserreinigungsanlage erfolgt zukünftig die Realisation der nächsten Reinigungsstufe mit Elimination von Microverunreinigungen (EMV). Im Zuge von Ausbauten bei der KHK mit zusätzlichem Platzbedarf durch eine neue Ofenlinie muss eine weitere Biologiestrasse erstellt werden. Je nach Raumbedürfnis ist eine Erweiterung südlich der Rechenwaldstrasse zu prüfen (Landwirtschaftszone).

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Neues Bedürfnis der Entsorgung St.Gallen.

c) Infrastruktur Strasseninspektorat Zwischenergebnis

Die Infrastrukturen für das Strasseninspektorat sind dreigliedrig aufgebaut:

- › Werkhöfe (grosse Anlagen Waldau und Wiedacker Steinachstrasse)
- › Strassenwärterstützpunkte (inkl. Fuhrpärke der Stützpunkte und Sozialräume)
- › Strassenwärtermagazine (kleinste Einheit)

Ein Konzept ist vorhanden. Infolge der Entwicklung des Areals Steinachstrasse ist die Evaluation von geeigneten Ersatzarealen zeitgerecht aufzunehmen. Die Standorte sind zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Neues Bedürfnis der Stadtverwaltung.

d) Infrastruktur Stadtgrün (West, Zentrum, Ost) Zwischenergebnis

Infolge der Entwicklung des Areals Steinachstrasse ist die Evaluation eines geeigneten Ersatzareales zeitgerecht aufzunehmen. Der Standort ist zu sichern.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Neues Bedürfnis der Stadtverwaltung.



e) Deponiestandorte

Vororientierung

Die Stadt verfolgt die rollende Nachführung der kantonalen Deponieplanung: Sie prüft aktiv Deponiestandorte für Inertstoffe und teilt den kantonalen Fachstellen die Ergebnisse mit.

Erläuterung:

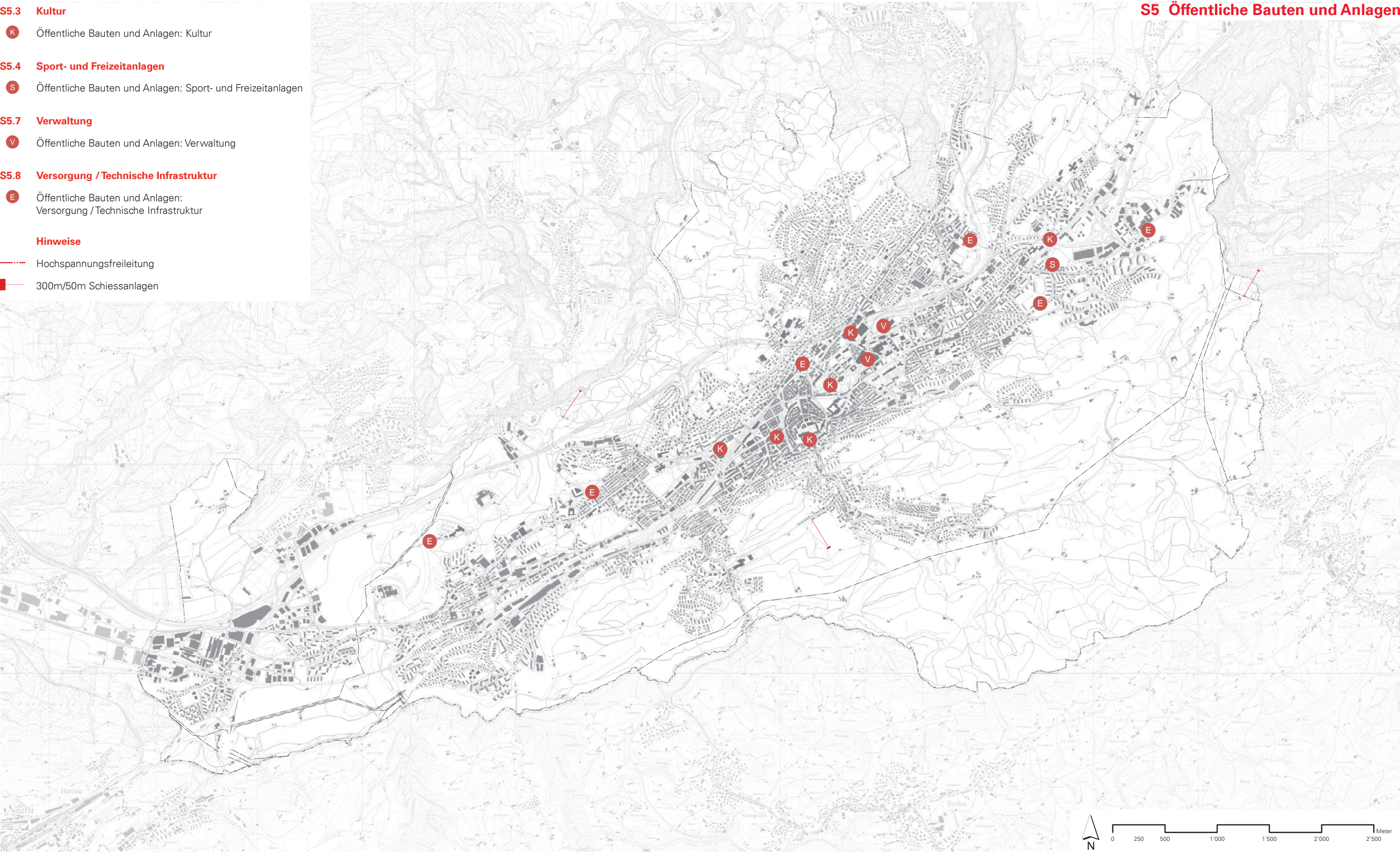
Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Die Stadt muss auf die Aktivitäten der Kantonalen Deponieplanung reagieren.



- S5.3 Kultur**  
**K** Öffentliche Bauten und Anlagen: Kultur
- S5.4 Sport- und Freizeitanlagen**  
**S** Öffentliche Bauten und Anlagen: Sport- und Freizeitanlagen
- S5.7 Verwaltung**  
**V** Öffentliche Bauten und Anlagen: Verwaltung
- S5.8 Versorgung / Technische Infrastruktur**  
**E** Öffentliche Bauten und Anlagen: Versorgung / Technische Infrastruktur
- Hinweise**  
--- Hochspannungsfreileitung  
■ 300m/50m Schiessanlagen

S5 Öffentliche Bauten und Anlagen





Gelöschte Einträge

S5.2 Kultur

K

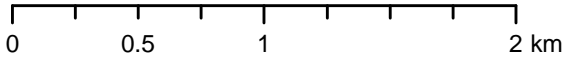
Öffentliche Bauten und Anlagen: Kultur

S5.7 Versorgung / Entsorgung / Technische Infrastruktur

E

Öffentliche Bauten und Anlagen:  
Versorgung / Technische Infrastruktur

S5 Öffentliche Bauten und Anlagen





Neue Einträge

S5.2 Kultur

K Öffentliche Bauten und Anlagen: Kultur

S5.3 Sport- und Freizeitanlagen

S Öffentliche Bauten und Anlagen: Sport- und Freizeitanlagen

S5.6 Verwaltung

V Öffentliche Bauten und Anlagen: Verwaltung

S5.7 Versorgung / Entsorgung / Technische Infrastruktur

E Öffentliche Bauten und Anlagen:  
Versorgung / Technische Infrastruktur

S5 Öffentliche Bauten und Anlagen





# L LANDSCHAFT

L1	Land- und Forstwirtschaft	//	121
L2	Natur- und Landschaftswerte	//	125
L3	Landschaftsentwicklung	//	139

# L1 Land- und Forstwirtschaft

## L1.1 Landwirtschaft

### a) Landwirtschaftskonzept

### Zwischenergebnis Festsetzung

Das Landwirtschaftskonzept der Stadt St.Gallen dient als strategische Grundlage der konkreten operativen betrieblichen Planungen. Das Landwirtschaftskonzept von 2005 ist überholt, weshalb 2020 ein neues Landwirtschaftskonzept erarbeitet wurde. In diesem werden neben den betriebswirtschaftlichen Aspekten Aussagen zur Ökologie und Biodiversitätsförderung, Flächenarrondierung, Betriebsgrössen und Bauten in der Landschaft getroffen.

~~Zur Umsetzung der Ziele des Konzeptes sind die strategischen Aussagen mit den betroffenen Bewirtschaftern zu konkretisieren und die Betriebe in einem weiteren Schritt zu analysieren. (Betriebskonzept). Um weiterhin wirtschaftlich bestehen zu können, müssen die Betriebe wachsen. Grössere Scheunenneubauten, die den Anforderungen einer tierschutzgerechten Haltung entsprechen, sind sorgfältig in den landschaftlich sensiblen Gebieten einzubetten. Insbesondere die stadt- sowie ortsbürgereigenen Betriebe sollen eine Vorreiterrolle einnehmen. Das Thema Quartierhof sowie weitere Synergiechancen, die sich aus der räumlichen Nähe von Stadtbevölkerung und Landwirtschaft ergeben, sind aktiv zu fördern.~~

So sind die stadteigenen, direktzahlungsberechtigten Betriebe bei Änderung des Pachtvertrages auf Bio-Landbau, gemäss Bio-Suisse-Richtlinien, umzustellen. Bei der Pachtvergabe von landwirtschaftlichen Grundstücken dient der Minimalanteil von 20 % Biodiversitätsförderflächen als Zielvorgabe.

Im Rahmen der Landschaftsentwicklung (vgl. L3) werden die strategischen Ansätze des Landwirtschaftskonzeptes aufgenommen und mit geeigneten Planungsinstrumenten, wie z.B. Landschaftsentwicklungskonzepten oder ökologischen Massnahmenkonzepten, konkretisiert.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Das Landwirtschaftskonzept wurde 2020 fertiggestellt. Textanpassungen mit Inhalten (Zielen) aus dem neuen Landwirtschaftskonzept.



**b) ~~Landwirtschaft in Schutzgebieten~~ ~~Zwischenergebnis~~**

~~Landwirtschaftsflächen, die sich innerhalb des Perimeters einer Schutzverordnung befinden, sind nachhaltig, auf Basis ökologischer Bewirtschaftungsformen, zu pflegen resp. zu nutzen. Auf Flächen mit bedeutenden Naturwerten hat der Schutz Vorrang gegenüber der landwirtschaftlichen Produktion.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die explizite Förderung von Landwirtschaftsflächen innerhalb von Schutzgebieten mittels städtischer Finanzmittel ist mit der aktuellen Förderpolitik von Bund und Kanton obsolet geworden.

## L1.2 Fruchtfolgeflächen

**a) Fruchtfolgeflächen (FFF) Festsetzung**

Die Fruchtfolgeflächen ausserhalb der Bauzonen (Zonenplan Stand 2012) und ausserhalb der für die Siedlungserweiterung vorgesehenen Flächen werden festgelegt (Plan L1). Ihr Bestand ist im Zeithorizont 2035 gesichert.

Fruchtfolgeflächen im übrigen Gemeindegebiet werden in eine Landwirtschaftszone (Geissbergkuppe und Gebiet südlich Quellenstrasse) bzw. Grünzone (Gärten Untere Waid/Schule) eingeteilt, sofern sie nicht für die Siedlungserweiterung vorgesehen sind.

Widersprüche zwischen den FFF gemäss kantonalem Richtplan und Siedlungserweiterungen gemäss städtischen Richtplan sind rechtzeitig mit dem Kanton anzugehen, mit dem Ziel, die Freigabe dieser Flächen aus dem kantonalen Kontingent zu erwirken.

### L1.3 Wald

a)	Waldreservate	Festsetzung
	Die Waldreservate auf Stadtgebiet werden aufgrund ihres Potenzials in Natur- oder Sonderwaldreservate aufgeteilt. Die Flächen (Plan L1) sind vom kantonalen Forstamt definiert und werden im Waldentwicklungsplan festgesetzt.	
b)	Besondere Waldstandorte	Festsetzung
	Für die Besonderen Waldstandorte ist zu prüfen, mit welchem Schutzstatus die jeweiligen Flächen gesichert werden können. Je nach Flächengrösse und Gebiet ist die Einrichtung eines Sonderwaldreservats oder die Zuordnung als Inventarobjekt denkbar.	
c)	Waldrandkonzept	Festsetzung
	Für die Erarbeitung eines Waldrandkonzeptes sind die vorhandenen Waldränder auf dem gesamten Stadtgebiet aufzunehmen und auf ihre Entwicklungsmöglichkeiten hin zu überprüfen. Das Ziel sind artenreiche, möglichst gestufte Waldränder, die durch zusätzliche Stauden- und Krautsäume ergänzt werden. Der Aufbau, die Pflege und damit der nachhaltige Schutz dieser ökologisch wertvollen Lebensräume sind in enger Zusammenarbeit zwischen Forst- und Landwirtschaft fachlich zu begleiten.	
d)	Waldflächen innerhalb Siedlungsgebiet	Zwischenergebnis
	Die Waldflächen innerhalb des Siedlungsgebietes benötigen eine gezielte Entwicklung, die der speziellen städtischen Situation entspricht. Unter Berücksichtigung der forstlichen, ökologischen, freiräumlichen und städtebaulichen Anforderungen sind gezielte Pflege- und Entwicklungsmassnahmen in einem Plan aufzuzeigen und sukzessive umzusetzen.	

[Hinweis zur Karte:](#)

Keine Änderungen in Karte: L1 Land- und Forstwirtschaft



L1.1 Landwirtschaft

- Landwirtschaftlich genutzte Flächen
- Sonstige Grün- und Freiflächen

L1.2 Fruchtfolgeflächen

- Festlegung
- Aufhebung

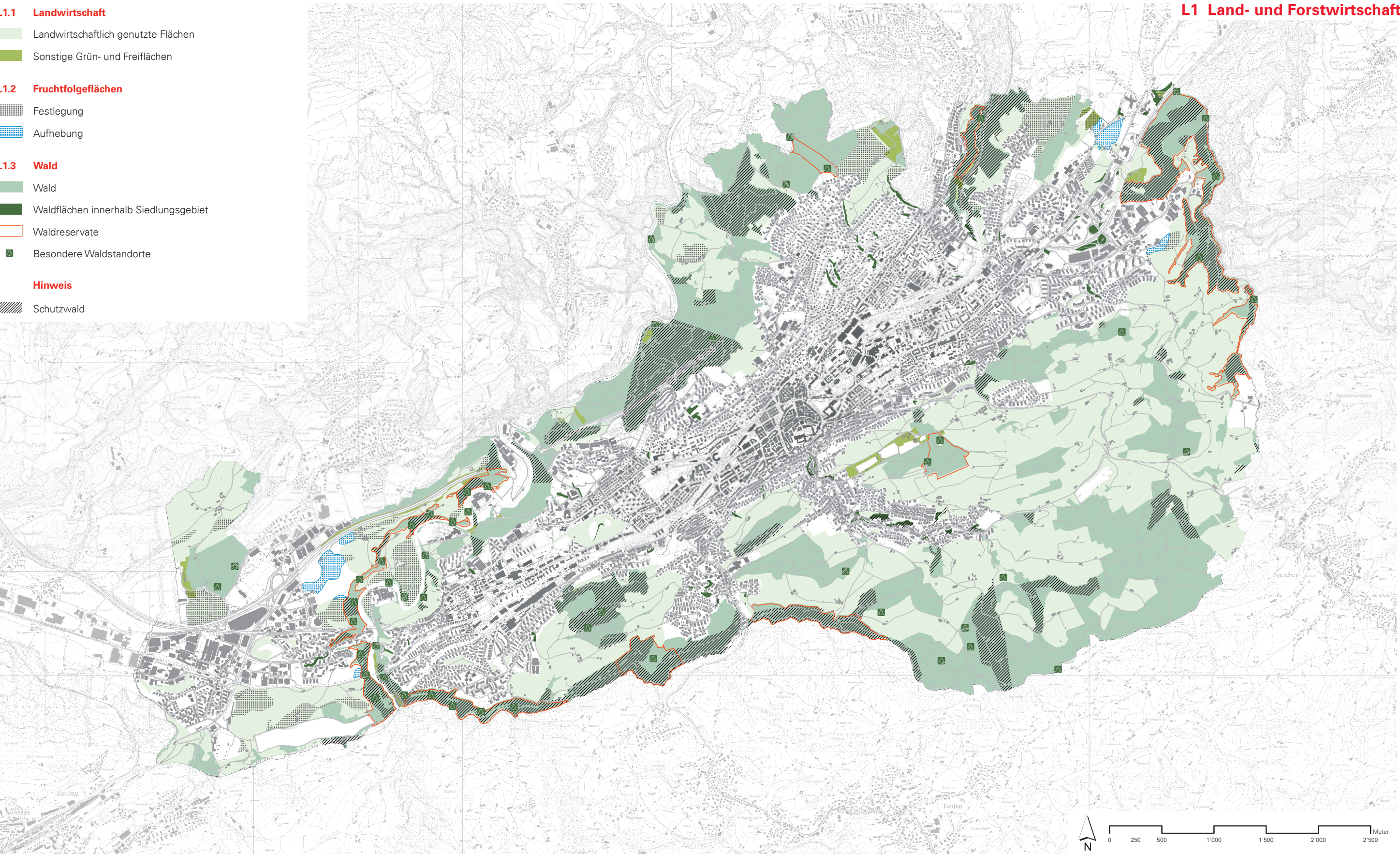
L1.3 Wald

- Wald
- Waldflächen innerhalb Siedlungsgebiet
- Waldreservate
- Besondere Waldstandorte

Hinweis

- Schutzwald

L1 Land- und Forstwirtschaft





## L2 Natur- und Landschaftswerte

### L2.1 Schutz der Naturwerte

#### a) Lebensraum

#### Festsetzung

Die folgenden Lebensräume sind in ihrem Umfang zu erhalten, wo nötig und möglich zu erweitern, zu vernetzen, ökologisch aufzuwerten und vor schädlichen Einwirkungen zu bewahren.

Objektname	Objektbeschreibung	Bedeutung
Sitter	naturnahes Gewässer mit naturnahem Waldbestand und teilweise grosser Dynamik; Auenstandorte, besondere Waldstandorte, naturnahe Strukturen, Pionierstandorte, Felsaufschlüsse, Riedwiesen, Amphibienlaichgebiete, Feucht- und Trockenstandorte, Geotopkomplexe	national, regional, lokal
Goldach- und Martinstobel	wildes Bachtobel mit teilweise grosser Dynamik; Amphibienlaichgebiet, Auenstandort, besonderer Waldstandort, Geotopkomplex	national, regional, lokal
Bildweier	Amphibienlaichgebiet, Flachmoor, Streuwiese, Magerwiesen, naturnahe Strukturen	national, regional, lokal
Wenigerweier	Amphibienlaichgebiet, Flachmoor, Streuwiese, Magerwiesen, naturnahe Strukturen	national, regional, lokal
Gründenmoos	Standort <i>Betula humilis</i> , besonderer Waldstandort, Amphibienlaichgebiet, naturnaher Bach	national, lokal
Breitfeld	Amphibienlaichgebiet, Magerwiesen, Gehölzbestände, naturnaher Wald	national, lokal
Steinach – Mühlenenschlucht	Wildes Bachtobel mit hoher (kultur)geschichtlicher Bedeutung, Pflanzenreichtum, Geotopkomplex	regional, lokal
Steinach – Galgentobel	Flusstobel, Amphibienlebensraum, Ried- und Magerwiesen, naturnahe Strukturen, Pionierstandorte	regional, lokal
Wattbach	Bachtobel mit naturnahem Waldbestand und teilweise grosser Dynamik, Geotopkomplex	regional, lokal
Rütiweier	Lebensraum mit hoher natürlicher Dynamik, Amphibienlaichgebiet, besonderer Waldstandort	regional, lokal
Bergbachweier	Amphibienlaichgebiet, Flachmoor, Streuwiese,	regional, lokal

	Magerwiesen, naturnahe Strukturen	
Dreilinden – Badeweier und Eichweier	Amphibienlaichgebiet, naturnaher Lebensraum	regional, lokal
Altmannenweier und Wiesenwald	besonderer Waldstandort, Amphibienlebensraum	regional, lokal
Ostfriedhof	Amphibienlaichgebiet	regional
Achsenwald	besonderer Waldstandort	lokal
Ahornbach	naturnaher Bachlauf	lokal
Bellonatal	Naturnahes dynamisches Bachtobel	lokal
Boppartshof	Feuchtgebiet, naturnahe Strukturen, markantes Feldgehölz	lokal
Botanischer Garten	Amphibienlaichgebiet	lokal
Brandhalde	besonderer Waldstandort	lokal
Brandweier	Amphibienlaichgebiet, naturnahe Strukturen	lokal
Breitfeld	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Burgweier	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese, Feldgehölz, naturnahe Strukturen	lokal
Burgweierbach	naturnaher Bachlauf, relikthaf	lokal
Chatzenstrebel	besonderer Waldstandort	lokal
Chrüzhof	Riedwiese	lokal
Demuttal	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Egg – Gübsen	markantes Feldgehölz	lokal
Fluhweg	Pionierstandort	lokal
Freudenberg	Kuppe mit Magerwiesen, Magerweiden, naturnahe Strukturen, markantem Baumbestand	lokal
Freudenbergwald	Extensive Waldwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Gädmen	Amphibienlaichgebiet, Magerwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Gallusmarkt	Bachlauf und Auenwald	lokal
Gübsensee	artenreicher Wiesen- und Waldbestand	lokal
Gübsensee, Westdamm	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Hätterenwald Ost	besonderer Waldstandort	lokal
Hätterenwald West	besonderer Waldstandort	lokal
Hueb	artenreiche Magerwiese	lokal
Im Grund	Riedwiese, naturnahe Strukturen, naturnaher Wald	lokal
Joosrüti	Sandsteinfelsen, artenreicher, naturnaher Waldbestand	lokal
Kapf	Extensiv genutzte Wiese mit relikthaftem Vorkommen von Osterglocken; Standort ehemalige Klosteranlage	lokal
Kellersholz	besonderer Waldstandort	lokal
Lerchenfeldstrasse	Feuchtgebiet mit Schilf- und Eschenaufwuchs, Riedwiese, Bach	lokal
Maestrani	Magerwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Menzlenwald	besondere Waldstandorte	lokal
Moosmüli	Amphibienlaichgebiet, naturnaher Lebensraum	lokal

Nussbaumwald	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese	lokal
Obere Wiesenweid	Riedwiese	lokal
Oberer Brand/Stuelegg	Feuchtgebiet, besonderer Waldstandort, naturnahe Strukturen	lokal
Rank	artenreiche Magerwiese, besonderer Waldstandort	lokal
Rosenbüchel	markantes Feldgehölz	lokal
Rotmontenholz	Sandsteinfelskante, artenreicher, naturnaher Waldbestand, besonderer Waldstandort	lokal
Schaugentobel	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Sennholz	besonderer Waldstandort, Steinbruch, strukturreicher Lebensraum	lokal
Solitüde	Magerwiese, Feldgehölz, Pionierflächen	lokal
Spiltrückli	Riedwiese	lokal
Steineggwald	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Strebel	Feuchtgebiet, Magerwiesen, naturnahe Strukturen	lokal
Untere Stuelegg	besondere Waldstandorte	lokal
Untere Waid	Amphibienlaichgebiet, naturnahe Strukturen	lokal
Untere Wiesenweid	Riedwiese	lokal
Unterer Brand	Riedwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Waldau	Amphibienlaichgebiet, Magerwiese, naturnahe Strukturen	lokal
Wolfgangweier	Amphibienlaichgebiet, Riedwiese, naturnahe Strukturen	lokal

#### b) Gärten und Anlagen

#### Zwischenergebnis

Neun Gärten und Parkanlagen besitzen eine grosse Bedeutung als Lebensraum bedrohter Pflanzen und Tiere. Diese Objekte sind mit ihrer ökologischen Vielfalt zu erhalten und soweit möglich mit geeigneten Mitteln aufzuwerten. Die ursprüngliche Nutzung bleibt gewährleistet.

Objektname	Objektbeschreibung	Bedeutung
Bildweier	naturnahe, artenreiche Parkanlage	lokal
Boppartshof	naturnahe, artenreiche Gartenanlage	lokal
Friedhof Feldli	naturnahe, artenreiche Parkanlage mit markantem Baumbestand	lokal
Goldbrunnen	naturnahe, artenreiche Gartenanlage	lokal
Harfenberg	naturnahe, artenreiche Parkanlage mit markantem Baumbestand	lokal
Naturgarten NVS	naturnahe, artenreiche Gartenanlage	lokal
Ostfriedhof	naturnahe, artenreiche Parkanlage mit markantem Baumbestand	lokal
Tempelacker	naturnahe, artenreiche Parkanlage mit markantem	lokal



	Baumbestand	
Untere Waid	naturnahe, artenreiche Parkanlage mit markantem Baumbestand	lokal

#### c) Ruderalflächen Zwischenergebnis

Ruderalflächen setzen eine extensive Nutzung (z.B. Areal Güterbahnhof) oder regelmässige bauliche Eingriffe (Abstossen des bewachsenen Oberbodens) voraus, da sonst die seltenen Pflanzen und Tiere verdrängt werden. Im Gegensatz zu den eigentlichen Naturschutzgebieten können Ruderalflächen auch Teil der Umgebungsfläche einer Überbauung sein und so weiter bestehen. Die Entwicklung neuer Ruderalflächen wird unterstützt.

Objektname	Objektbeschreibung	Bedeutung
Areal Bahnhof St.Fiden	Pionierlebensraum	lokal
Bahnareal Winkeln	Pionierlebensraum	lokal
Bahnareal Bruggen	Pionierlebensraum	lokal
Brandhalde	Pionierlebensraum, Kiesgrube	lokal
Areal Güterbahnhof	Pionierlebensraum	lokal
Haggen	Pionierlebensraum	lokal
Heiligkreuz	Pionierlebensraum	lokal
Lerchenfeld	Pionierlebensraum	lokal
Lokremise	Pionierlebensraum	lokal

Für die erwähnten Ruderalflächen ist ein Konzept zu erarbeiten, das aufzeigt, wie ihre Bedeutung als Lebensraum erhalten werden kann und als Grundlage für eine künftige bauliche Entwicklung dient.

#### d) Dachflächen Zwischenergebnis

Seltene Pflanzenbestände auf Dächern sind zu erhalten (Zonenplan Stand 2012) bzw. wenn möglich zu fördern.

Objektname	Objektbeschreibung	Bedeutung
Dächer Kantonsspital	artenreiche begrünte Dächer mit verschiedenen geschützten Pflanzenarten (u.a. Orchideenarten, Sonnentau, Torfmoos)	lokal
Innenhof Amtshaus	Dach mit Orchideenbestand	lokal

#### e) Inventar der schutzwürdigen Naturobjekte Vororientierung

Das Inventar der schutzwürdigen Naturobjekte ist regelmässig zu überprüfen und anzupassen. Das Verfahren zum Erlass von Schutzmassnahmen ist umgehend einzuleiten, wenn solche Schutzobjekte gefährdet sind.

## L2.2 Landschaftswerte

a) Landschaftsschutzgebiete	Festsetzung
Landschaftsräume, die für das Landschaftsbild der Stadt St.Gallen charakteristisch und von besonderer ästhetischer, kulturhistorischer oder naturbezogener Bedeutung sind, sollen als Landschaftsschutzgebiete ausgeschieden werden.	

Zusätzlich zu den heutigen Landschaftsschutzgebieten (Zonenplan Stand 2012) sind folgende Landschaftsräume mit einem Landschaftsschutz zu versehen.

Bezeichnung	Gebietsbeschreibung
Landschaftsraum Gübsensee	bäuerliche Kulturlandschaft mit zahlreichen ökologischen wertvollen Strukturen, künstlich angelegter See, Naherholungsgebiet mit regionaler Bedeutung
Kuppe Geissberg	landwirtschaftlich genutzte Kuppe, landschaftliches Charaktermerkmal
Landschaftsraum Menzlenwald	bewaldete Kuppe, zusammen mit den umliegenden Landwirtschaftsflächen kommunales Naherholungsgebiet, Landschaftsschutzgebiet im kantonalen Richtplan
Landschaftsraum Bernegg / Tal der Demut / Falkenwald	markanter Landschaftsraum zwischen Bernegghügel und Falkenwald, beliebtes Naherholungsgebiet von kommunaler Bedeutung
Landschaftsraum Dreilinden / Laderen	Teilfläche des Landschaftsraums Dreilinden, Ergänzung des bestehenden Landschaftsschutzes analog zum kantonalen Richtplan
Landschaftsraum Guggeien / Riedererholz	Landschaftsraum mit ökologischer Bedeutung (u.a. Vernetzungsfunktion) und als wichtiger Naherholungsraum im Übergang (Freihaltezone gem. kantonalem Richtplan) zur Gemeinde Mörschwil
Landschaftsraum Südost	Nach Norden hin (Goldachtobel) abfallender Landschaftsraum mit hoher landschaftlicher Vielfalt, Kulturlandschaft mit Einzelhöfen, zahlreiche Bachtobel, Kleinstwälder und Feldgehölze, Obstbaumwiesen

## L2.3 Lebensraumvernetzung

a) Lebensraumvernetzung	Festsetzung
Der Richtplan zeigt die wesentlichen Lebensraumkorridore und Vernetzungsachsen (Grundsystem), die eine funktionierende Lebensraumvernetzung ermöglichen.	

Die übergeordneten Wildtierkorridore aus dem kantonalen Richtplan werden durch lokale Lebensraumkorridore und Vernetzungsachsen ergänzt. Sie orientieren sich an den vorhandenen Natur- und Landschaftswerten.

Intakte Lebensraumkorridore und Vernetzungsachsen sind zu erhalten und sanierungsbedürftige aufzuwerten. Neue Achsen sollen das System schliessen.

In den meisten Fällen können die Förderung und Sicherung von Lebensraumkorridoren und Vernetzungsachsen im Rahmen von Planverfahren und von konkreten Bauprojekten gewährleistet werden.

Im Rahmen der Landschaftsentwicklung (vgl. L3.2) sowie der Umsetzung der Ziele in den Schutzverordnungsgebieten sind gezielte Massnahmen der Lebensraumvernetzung vorzunehmen.

## L2.4 Gewässer und Naturgefahren

### ~~a) Gewässernetz~~ ~~Festsetzung~~

~~Das mit dem Gewässerentwicklungskonzept erhobene Gewässernetz (Plan L2) wird festgesetzt.~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Für das Gewässernetz ist das kantonale Gewässernetz GN10 massgebend; dieses wird laufend angepasst.

### ~~b) Raumbedarf in Schutzgebieten~~ ~~Zwischenergebnis~~

~~Innerhalb der Schutzgebiete findet ergänzend zur übergeordneten Gesetzgebung das "Stufenkonzept" Raumbedarf" Anwendung.~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Vorgaben zur Festlegung des Gewässerraums sind mit Inkrafttreten von Art. 41a GSchV (1. Juni 2011) konkretisiert worden. Im neuen Planungs- und Baugesetz (PBG, in Kraft seit 01.01.2018) wird in Art. 90 darauf Bezug genommen. Die Gemeinden werden dazu verpflichtet, den Gewässerraum in der kommunalen Nutzungsplanung festzulegen. Das "Stufenkonzept Raumbedarf" erweist sich insofern heute als überholt. Die übergeordneten Bestimmungen von Bund und Kanton sind ausreichend. Die Gewässerraumfestlegung ist ein Teilprojekt der Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung. Die Festlegung wird mit Sondernutzungsplänen erfolgen.



a e)	Bachöffnungs- und Aufwertungspotenzial	Zwischenergebnis
------	--	------------------

Das Bachöffnungs- und Aufwertungspotenzial im Gebiet der Stadt St.Gallen besteht aus 45 km künstlichen und eingedolten Bachabschnitten. Gemäss bisherigen Planungen (Stand 2012) sind davon rund ein Drittel aus ökologischer Sicht zu öffnen bzw. aufzuwerten, für die weiteren Bachabschnitte ist dies zu prüfen. Bei der Entscheidung über mögliche Bachöffnungen und Aufwertungen ist ein jeweils angemessener Ausgleich zwischen den ökologischen Aspekten und den Gegebenheiten der Siedlung sowie den technischen und kulturhistorischen Faktoren vorzunehmen.

Bestehende offene und naturnahe Bachsituationen sind als solche zu erhalten.

Vorhaben im Gewässerbereich, die diese Situationen beeinträchtigen, sind zu vermeiden (z.B. Deponieprojekt im Unterlauf der Steinach).

Besonders zu fördern sind Öffnungs- und Aufwertungsmassnahmen von Bächen in Schutzgebieten.

d)	<del>Finanzierung von Aufwertungsmassnahmen</del>	<del>Vororientierung</del>
----	---	----------------------------

~~Grundsätzlich besteht die Pflicht, Gewässerabstände einzuhalten oder bei baulichen Veränderungen eingedolte Gewässerabschnitte auszudolen. Je nach Lage des Gewässers kann die Ausdolung nicht sinnvoll oder nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand möglich sein. Zudem können die Kosten für Aufwertungsmassnahmen nur bedingt auf den Eigentümer des Gewässers überwälzt werden.~~

~~Um eine rechtsgleiche Behandlung bei baulichen Entwicklungen und ungenügenden Gewässerabständen erreichen zu können, ist anzustreben, den Mehrwert zumindest teilweise in geeigneter Form abzuschöpfen und für Aufwertungsmassnahmen an Gewässern einzusetzen. Zur Finanzierung dieser Aufwertungsmassnahmen sind verschiedene Modelle denkbar, z. B. mit einem Fonds.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Finanzierung von Bau und Unterhalt der Gewässer ist im Wasserbaugesetz umfassend geregelt (Art. 38 ff.). Wo sich im Rahmen der Vertragsraumordnung nach Art. 65 PBG die Mitfinanzierung von Gewässeraufwertungsmassnahmen als sinnvoll erweist, ist diese Möglichkeit jeweils zu prüfen.

b) Massnahmenkonzept Naturgefahren

Vororientierung

Das Massnahmenkonzept Naturgefahren wird festgelegt und ist in städtischen Planungen und Projekten zu berücksichtigen. In den aufgezeigten Freihaltegebieten, welche aufgrund der Hochwassergefahr für eine Bebauung nicht geeignet sind, sind raumplanerische Massnahmen zu prüfen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Gemäss Art. 5 Abs. 3 PBG ist das Massnahmenkonzept Naturgefahren im kommunalen Richtplan festzulegen.

Die Stadt St.Gallen hat 2017 - auf Grundlage der Naturgefahrenanalyse - ein Massnahmenkonzept Naturgefahren erstellt. Es werden neben Massnahmen zum Objektschutz und Flächenschutz auch raumplanerische Massnahmen vorgeschlagen. Mit raumplanerischen Massnahmen sollen Gebiete, die aus Sicht der Naturgefahren für eine Bebauung nicht geeignet sind, freigehalten werden. Im Massnahmenkonzept wird für sieben Gebiete (innerhalb und ausserhalb Bauzone) vorgeschlagen, Freihaltegebiete auszuscheiden.

Die Freihaltegebiete Hochwasser sollen der Vermeidung künftigen Schadenpotenzials sowie der Sicherung späterer Gewässerausbauten oder Offenlegungen dienen. Für bestehende Bauten gilt die Bestandesgarantie. Landwirtschaftliche Gebäude sind wenn möglich ausserhalb dieser Zonen zu errichten. Die landwirtschaftliche Nutzung wird nicht eingeschränkt.

## L2.5 Biodiversität

### a) Biodiversitätsstrategie

### Festsetzung

Die Vielfalt des Lebens wird Biodiversität genannt. Sie umfasst neben dem Schatz an Arten auch deren genetische Vielfalt sowie die Vielfalt der Lebensräume. Diese drei Ebenen der Biodiversität sind eng und dynamisch miteinander verbunden.

Die intensive Nutzung der Grünräume und der Klimawandel beeinträchtigen die natürliche Vielfalt. Nur eine vielfältige Biodiversität erfüllt die Anforderungen, die an sie gestellt werden. Die Bestäubung von Kulturpflanzen, die Bodenfruchtbarkeit, natürliche Schädlingskontrolle, die Speicherung von CO<sub>2</sub> und die Reinigung von Wasser und Luft sind nur einige sogenannte Ökosystemdienstleistungen, welche direkt von der Biodiversität abhängen. Diese sind überlebenswichtig. Umso wichtiger ist es, den noch bestehenden, naturnahen Elementen in der Stadt Sorge zu tragen.

Dementsprechend hat die Stadt St.Gallen 2022 eine Biodiversitätsstrategie erarbeitet. Diese bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet. Mit der Strategie sollen bis 2032 in acht Handlungsfeldern folgende übergeordneten Ziele erreicht werden:

Handlungsfeld	Übergeordnete Ziele
Lebensraumförderung und Siedlungsökologie	Ökologisch wertvolle Lebensräume erhalten
	Ökologisch wertvolle Lebensräume aufwerten und neu schaffen
	Flächen entsiegeln und zusätzliche Grünflächen schaffen
	Zusätzliches Baumvolumen schaffen
	Erhalt und Förderung von ökologisch wertvollen Lebensräumen in Planungs- und Bauprozesse integrieren
	Ökologisch wertvolle Lebensräume auf Landwirtschaftsflächen fördern
	Ökologisch wertvolle Lebensräume im Wald fördern
	Biodiversität in Familiengärten fördern
	Ökologisch wertvolle Lebensräume aufwerten und neu schaffen
Lebensraumvernetzung	Intakte Vernetzungskorridore erhalten



	Vernetzungslücken schliessen und isolierte Lebensräume anbinden
	Dunkelkorridore und Dunkelgürtel fördern
Artenförderung	Seltene Tierarten spezifisch fördern
	Seltene Pflanzenarten spezifisch fördern
Genetische Vielfalt	Genetische Vielfalt durch Verwendung von regionalem Saat- und Pflanzgut bei der Grünraumgestaltung fördern
Invasive Neophyten	Verbreitung invasiver Neophyten eindämmen, um Schäden und Folgekosten auf ein tragbares Mass zu reduzieren
Ökologischer Ausgleich	Den ökologischen Ausgleich umsetzen (Art. 130 PBG)
Beratung, Information und Förderung	Dienststellen der Stadt St.Gallen sensibilisieren
	Bevölkerung sowie Grundeigentümerschaften informieren und sensibilisieren
	Beratungsangebote und Anreizsysteme zur Förderung der Biodiversität einführen
Monitoring	Zustand und Entwicklung der Biodiversität erfassen

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Anpassung aufgrund Biodiversitätsstrategie und Mitwirkung.

b) Monitoring

Zwischenergebnis

Mit dem Aufbau eines einfachen Monitorings werden die jeweilige Ausgangslage sowie Zielgrösse im Zusammenhang mit den Massnahmen zur Förderung der Biodiversität definiert werden. Darüber hinaus ist mit dem Monitoring ein Beobachtungsinstrument zu schaffen, mit dem die notwendigen Entwicklungen gesteuert werden können.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Gemäss der Vision 2030 des Stadtrates ist die Biodiversität zu erhöhen. Eine gezielte Beurteilung der Entwicklung der Biodiversität in der Stadt

St.Gallen ist derzeit nicht möglich. Ein Monitoring ist Teil der Biodiversitätsstrategie und wird infolge der Strategie zu erarbeiten sein.

c) Ökologischer Ausgleich

Zwischenergebnis

Im Zuge der Innenentwicklung werden bestehende Grünflächen überbaut und vorhandene Grünstrukturen beseitigt. Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (Art. 130) sorgt die politische Gemeinde in intensiv genutzten Gebieten für einen «ökologischen Ausgleich». Die Stadt konkretisiert die kantonalen Bestimmungen zum «ökologischen Ausgleich» in einem Konzept zum ökologischen Ausgleich, legt Ausgleichsmassnahmen fest, definiert Zielwerte für die Siedlungsfläche und zeigt auf, wie viel ökologischer Ausgleich bei Um- und Neubauten in den verschiedenen Zonen umzusetzen ist.

Als ökologische Ausgleichsflächen gelten:

- a) mit standortgemässen Arten begrünzte Wildhecken, extensive Wiesen, Ruderalflächen, Krautsäume, Hochstaudenfluren, Gehölze, naturnah ausgestaltete Retentionsbecken;
- b) Einzelbäume und Alleen mit standortgemässen Arten;
- c) nicht verfugte Trockenmauern;
- d) naturnahe Gewässer wie Bachläufe oder Weiher;
- e) naturnahe Kleinstrukturen wie Ast- und Steinhaufen;
- f) begrünzte Fassaden oder Mauern;
- g) Nisthilfen für Vögel oder Fledermäuse;
- h) naturnah begrünzte Flachdächer.

Ökologische Ausgleichsmassnahmen sind grundsätzlich vor Ort umzusetzen. In begründeten Fällen kann der ökologische Ausgleich auf anderen Flächen innerhalb des Stadtgebietes oder mittels einer Ersatzabgabe geleistet werden.

Die Stadt schafft auf städtischen Flächen selbst ökologische Ausgleichsflächen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Ergänzungen aufgrund der Biodiversitätsstrategie.

Hinweis zu den Karten:

Keine Änderungen in Karte L2 Natur- und Landschaftswerte (L2.1 bis L2.3)



L2.1 Schutz der Naturwerte

- Lebensräume
- Gärten und Anlagen
- Ruderalflächen
- Dachflächen (KSSG)

L2.2 Landschaftswerte

- Landschaftsschutzgebiete bestehend
- Landschaftsschutzgebiete ergänzend
- Landschaftsschutzgebiete aufheben

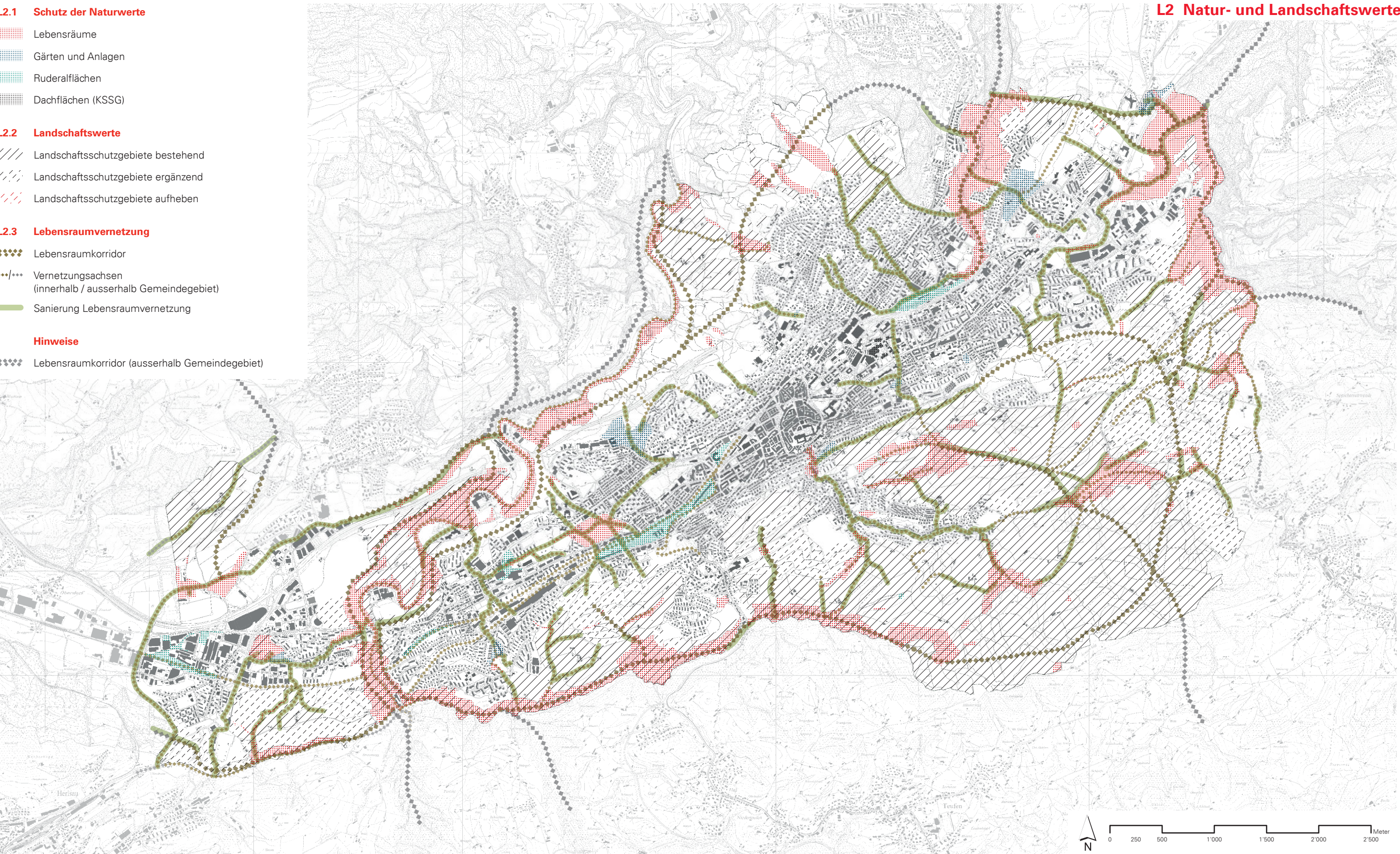
L2.3 Lebensraumvernetzung

- Lebensraumkorridor
- Vernetzungsachsen (innerhalb / ausserhalb Gemeindegebiet)
- Sanierung Lebensraumvernetzung

Hinweise

- Lebensraumkorridor (ausserhalb Gemeindegebiet)

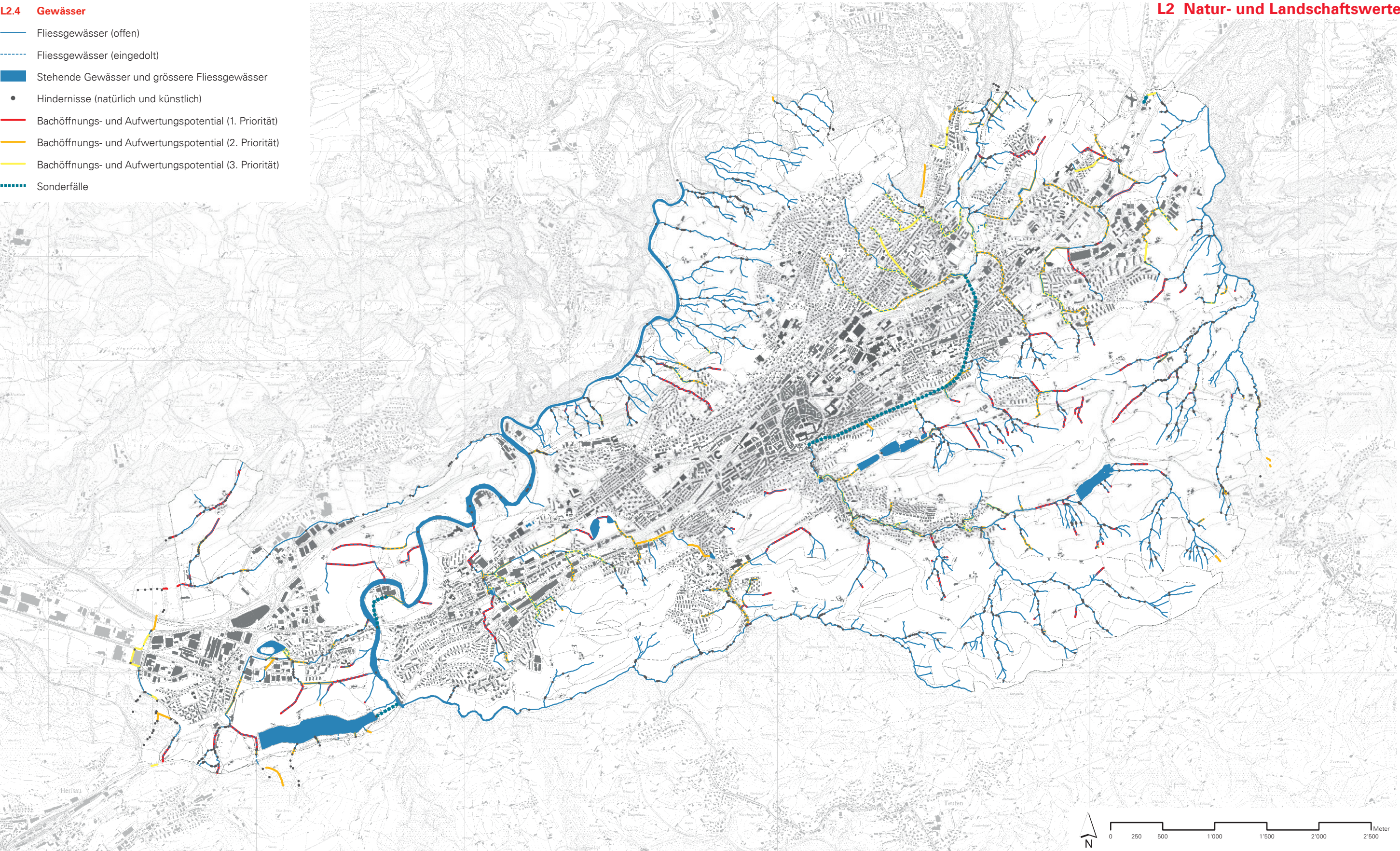
L2 Natur- und Landschaftswerte





L2.4 Gewässer

- Fliessgewässer (offen)
- - - Fliessgewässer (eingedolt)
- Stehende Gewässer und grössere Fliessgewässer
- Hindernisse (natürlich und künstlich)
- Bachöffnungs- und Aufwertungspotential (1. Priorität)
- Bachöffnungs- und Aufwertungspotential (2. Priorität)
- Bachöffnungs- und Aufwertungspotential (3. Priorität)
- ..... Sonderfälle



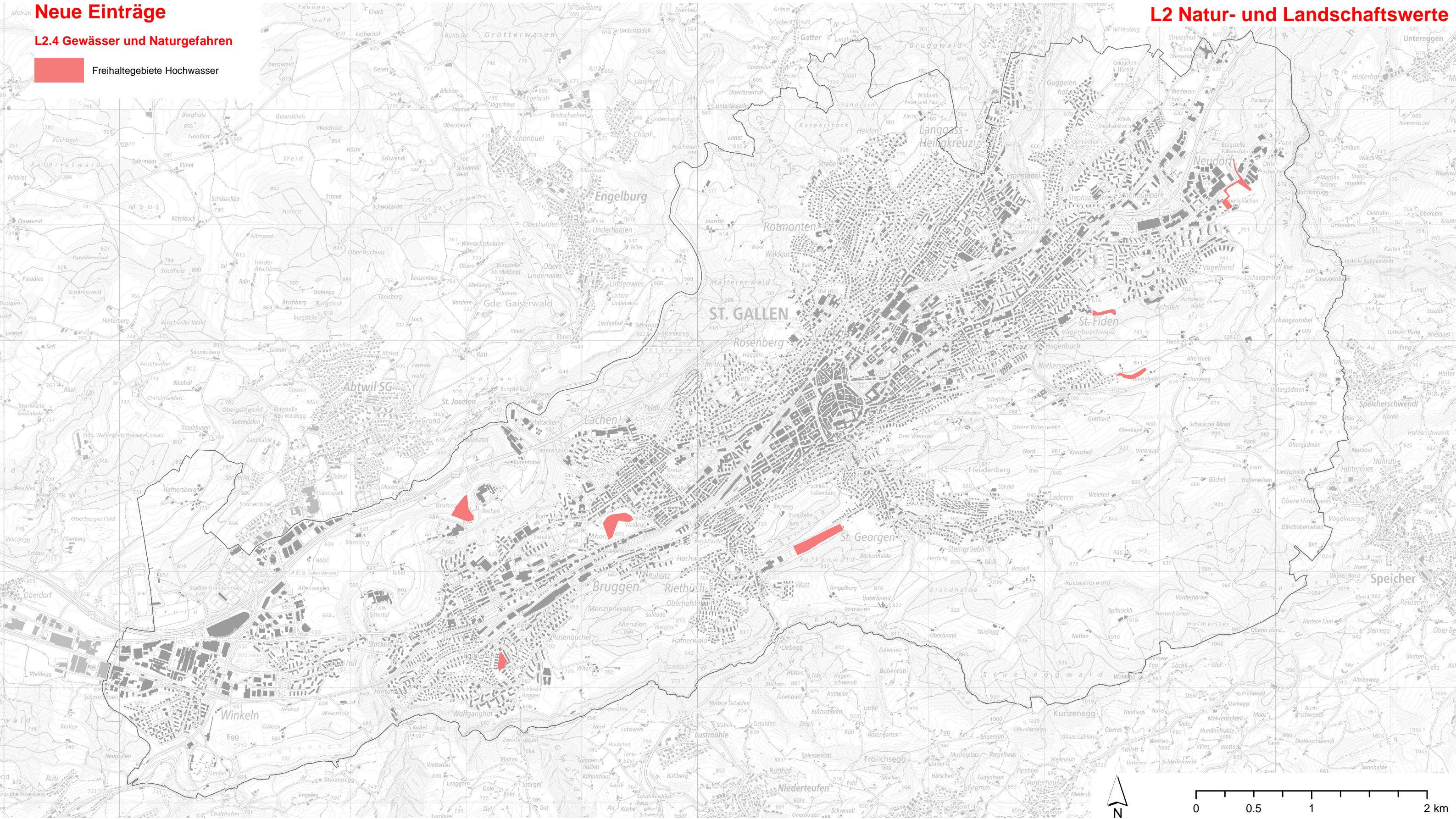


Neue Einträge

L2.4 Gewässer und Naturgefahren

Freihaltegebiete Hochwasser

L2 Natur- und Landschaftswerte





## L3 Landschaftsentwicklung

### L3.1 Naherholungsgebiete

a) Naherholungsgebiete	Festsetzung
------------------------	-------------

Der Richtplan zeigt die wichtigsten Naherholungsgebiete auf Stadtgebiet und definiert diese in ihrer räumlichen Ausprägung. Durch die Festsetzung der Gebiete im Richtplan sollen die verstärkten Ansprüche an eine stadtnahe Erholung berücksichtigt werden. Ebenso soll damit eine ausgewogene Entwicklung der Landschaftsräume unter Beachtung von Zielkonflikten unterstützt werden.

Zur Ermittlung der jeweiligen Entwicklungspotenziale sind gebietsbezogene Erholungskonzepte auszuarbeiten. Die Konzepte sollen konkrete Massnahmen zur Konfliktminimierung aufzeigen. Vor allem die Erschliessung durch ÖV, Velo- und Fusswege sowie das Parkplatzangebot und die Interessengegensätze verschiedener Nutzergruppen und Schutzziele sind thematisch aufzuarbeiten und zu lösen. Gleichfalls sind Aussagen zur Pflege und Bewirtschaftung zu erarbeiten.

Folgende Naherholungsgebiete sind nachhaltig zu sichern und weiterzuentwickeln. Die in der Teilkarte L3 sowie in der Gesamtkarte aufgeführten Gebietsperimeter sind im Sinne eines Arbeitsperimeters zu verstehen. Je nach Ergebnis der Planung sind Anpassungen vorzunehmen.

Bezeichnung	Gebietsbeschreibung	Bedeutung
Dreilinden - Kapf	beliebtes Naherholungsgebiet mit einzigartiger Bade- weiherlandschaft und ent- sprechender überregionaler Anziehungskraft, Ausblicke über Stadt mit Fernblick zum Bodensee und zum Alpstein	regional
Breitfeld - Gründenmoos	zahlreiche Sportanlagen mit temporär stattfindenden Sportanlässen und allmend- artige Wiese im Breitfeld mit verschiedensten Sport- und Erholungsnutzungen	regional
Gübsensee	künstlich angelegter See mit viel begangenen Rundweg, kleine Liegewiese, Bauernhof (Schauhof) mit Produktver- kauf direkt ab Hof und Res- taurant mit Aussichtsterrasse auf den See	regional
Sitterlandschaft	Flusslandschaft mit mäandri- erendem Flussverlauf, reich strukturierte Kultur- und Na- turlandschaft, Naherholung entlang der Wege (Sit- terstrandweg), Themenweg Brücken	regional



Menzlen	bewaldete Hügelkuppe mit beliebtem Aussichtspunkt (Solitüde) und angrenzendem Landwirtschaftsland, Rundweg, Feuerstelle des Quartiers am höchsten Punkt, gute Erreichbarkeit von den Quartieren Riethüsli und Haggen	kommunal
Bernegg	markanter Hügelrücken mit bewaldeter Kuppe und angrenzenden Wiesenhängen, attraktiver Rundweg (auch als Höhenweg oberhalb der Stadt) mit Ausflugsrestaurant, Blick bis zum Bodensee, unmittelbarer Anschluss an Stadt und Quartiere	kommunal
Ringelberg - Unterer Brand	ruhiges, stadtabgewandtes Naherholungsgebiet mit landschaftlicher Vielfalt in bewegter Topografie, beliebtes Gebiet für Spaziergängerinnen und Spaziergänger und Jogger und Joggerinnen, im Winter Skisport, Schlitteln und Langlauf, Restaurant Untere Brand	kommunal
Haggenbuchenwald - Achslen	topografisch abwechslungsreicher Wald mit angrenzenden Landwirtschaftsflächen, Naherholung schwerpunktmässig auf den Wegen, diverse Feuerstellen	kommunal
Guggeien	Naherholungsgebiet an der Grenze zur Gemeinde Mörschwil, intensiv genutzter Höchsterwald (Hündeler und Hündelerinnen), Restaurant mit Blick auf den Bodensee, Ausgangspunkt für Wanderungen Richtung Bodensee	kommunal
Hätterenwald	stark bewaldete, abfallende Hanglage zwischen Quartier Rotmonten und Sitterlandschaft, durch verschiedene offene Landwirtschaftsflächen aufgelockert, beliebte Joggingstrecke und Finnenbahn, Bikeraktivitäten, Kinderfestwiese mit Spiel- und Sportaktivitäten	kommunal

#### b) Naturpfad Goldachtobel

#### Vororientierung

Mit einer Verbindung von St.Gallen zum Bodensee/Goldach, die abseits vom Verkehr durch einen einzigartigen Landschaftsraum verläuft, könnte das Wegangebot ideal ergänzt werden. Der Grossteil des Weges würde ausserhalb des Gemeindegebietes verlaufen, was eine enge Zusammenarbeit mit den angrenzenden Gemeinden erforderlich macht.

Es ist zu prüfen, ob sich das Goldachtobel ohne Beeinträchtigung wertvoller Lebensräume erschliessen lässt. Durch eine gezielte Lenkung der

~~Besucher über einen Naturpfad und teilweise über Stege soll die Natur erlebbar gemacht werden.~~

~~Sofern die Prüfung ergibt, dass ein durchgehender Weg sich nicht mit den Schutzzielen vereinbaren lässt, könnte auch ein begrenztes Angebot einen partiellen Einblick in das Goldachtobel ermöglichen.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Richtplanaufgabe ist erfüllt. Die Idee des Naturpfads wurde geprüft. Aufgrund der Schutzverordnung Goldachtobel sind keine weiteren Erschliessungen bzw. Fusswege erwünscht.

**b e) Neuer Sitterübergang**

**Vororientierung**

Die Flusslandschaft der Sitter bildet als Naherholungsgebiet einen abwechslungsreichen Kontrast zu den bewaldeten Hügelkuppen. Entlang der Sitter führt auf der Stadtseite der Sitterstrandweg, von der Spisegg nach Wittenbach und weiter in die Region. Zwischen der Spisegg und dem Erlenholz gibt es mit dem Hätterensteg nur einen Übergang über die Sitter. Mit einem zusätzlichen Übergang würden neue attraktive Bereiche auf der linken Uferseite erschlossen und eine direktere Anbindung an das Naherholungsgebiet «Bernhardzeller Wald» ermöglicht. Für die Realisierung besteht Koordinationsbedarf zwischen den Gemeinden St.Gallen und Gaiserwald.

Mit dem neuen Sitterübergang soll eine Fuss- und Veloverkehrsverbindung erstellt werden. Dabei ist zu prüfen, ob sich dieser Übergang mit den Zielen der Sitterschutzverordnung vereinbaren lässt und keine wertvollen Natur- und Lebensräume gefährdet sind.

Je nach Empfindlichkeit der Lebensräume sind auch Varianten zu prüfen, bei welchen sich das Angebot lediglich auf den Fussverkehr beschränkt.

## L3.2 Landschaftsentwicklungsgebiete

a) Landschaftsentwicklungsgebiete	Festsetzung
<p>Mit der Festsetzung von Landschaftsentwicklungsgebieten im Richtplan werden Gebiete definiert, deren landschaftliche Entwicklungspotenziale erhoben und gezielt gefördert und weiterentwickelt werden. Dabei ist eine integrale Betrachtung der jeweiligen Landschaftsräume vorzunehmen, bei der sowohl die Aspekte der Landnutzung (Land- und Forstwirtschaft, Erholung) als auch die der Ökologie (Natur- und Landschaftsschutz) zum Tragen kommen.</p>	




Mit Landschaftsentwicklungskonzepten und anderen Massnahmen sollen die natürlichen Lebensräume und die Naherholungsgebiete gesichert, aufgewertet und vernetzt werden. Gleichzeitig soll aber auch die nachhaltige Bewirtschaftung durch die Landwirtschaft gefördert werden.

Folgende Gebiete sind nachhaltig zu entwickeln.


Bezeichnung	Zielsetzung
Gübsensee	Naherholungsgebiet mit grossem Aufwertungspotenzial (z.B. Aufwertung des Badebereiches), Thema Quartierhof (Landwirtschaftskonzept L1.1), Perspektiven Restaurant und Erschliessungsfragen (Parkplätze), gemeindeübergreifende Landschaftsthemen, ökologische Aufwertung und Vernetzung
Breitfeld	Thema Erholung und Ökologie im Umfeld der Schiessanlagen Breitfeld, ökologische Vernetzung in Fortsetzung des vorhandenen Vernetzungsprojektes der Gemeinden Gossau, Andwil und Gaiserwald, Entwicklungsmöglichkeiten und Grenzen der Intensivnutzung im Gebiet Breitfeld
Lerchenfeld / Burgweiher	Klärung der Fragen zur Entwicklung des speziellen Landschaftsraumes Burgweiher, Vision Grünzug West, Entwicklung und Erhalt der Freiräume im Zusammenspiel mit den künftigen baulichen und verkehrlichen Ansprüchen, Zukunft der landwirtschaftlichen Flächen sowie der Familiengärten
Mühlenenschlucht	Erhalt und Entwicklung der Mühlenenschlucht als Landschaftsraum mit hoher historischer Bedeutung. Umgang mit den zahlreichen vorhandenen Naturwerten, Schlucht als Erholungs- / Veranstaltungsraum und als Ort der Wasserkraftnutzung prüfen
Landschaftsraum Nordost	Gemeindeübergreifende Betrachtung des Landschaftsraumes, u.a. als Freihaltezone (kantonaler Richtplan), Naherholung, Lebensraumvernetzung. Pflege des besonderen Landschaftsbildes (Obstbaumkulturen), Erhaltung und Entwicklung der Natur- und Erholungswerte im Steinachtobel, gemeindeübergreifende Landschaftsthemen
Landschaftsraum Südost	Ermitteln der vorhandenen Natur- und Landschaftswerte (nachhaltiger Schutz, Pflege, beziehungsweise Nutzung), ökologische Vernetzung, Zukunft der Landwirtschaft (Entwicklungsmöglichkeiten / Zukunftsbetriebe), Naherholung (Verbindungen zwischen Dreilinden und Goldachtobel beziehungsweise Bodensee



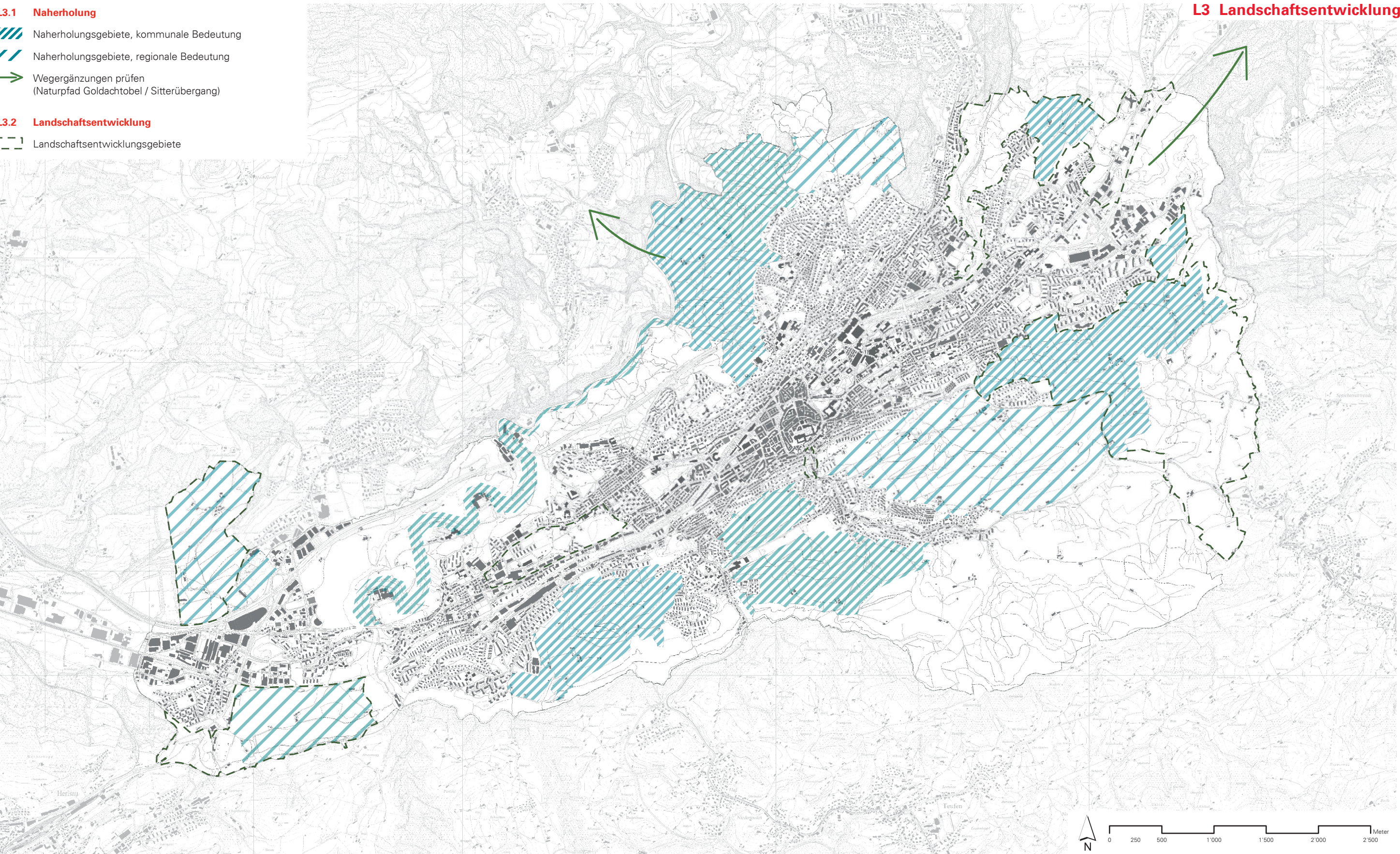
L3.1 Naherholung

-  Naherholungsgebiete, kommunale Bedeutung
-  Naherholungsgebiete, regionale Bedeutung
-  Wegergänzungen prüfen (Naturpfad Goldachtobel / Sitterübergang)

L3.2 Landschaftsentwicklung

-  Landschaftsentwicklungsgebiete

L3 Landschaftsentwicklung





Gelöschte Einträge

L3.1 Naherholung

Wegergänzungen prüfen  
(Naturpfad Goldachtobel / Sitterübergang)



L3 Landschaftsentwicklung



## V VERKEHR

V1	Gesamtverkehr	// 146
V2	Öffentlicher Verkehr	// 150
V3	Motorisierter Individualverkehr	// 168
V4	Parkierung	// 182
V5	<del>Langsamverkehr</del> Fuss- und Veloverkehr	// 190
V6	Verkehrsmanagement	// 201



# V1 Gesamtverkehr

## V1.0 Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr

a) Abstimmung der Kapazitäten	Festsetzung
<p>Ein Kernanliegen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) ist, die künftige Siedlungsentwicklung konsequent nach innen zu richten. Bereits eingezonte, aber noch unbebaute Parzellen im weitgehend überbauten Gebiet sollen genauso genutzt werden wie die Möglichkeit zur Verdichtung bestehender Überbauungen. Durch die Siedlungsentwicklung und das Bevölkerungswachstum ist mit zusätzlichen Mobilitätsbedürfnissen zu rechnen. Der zusätzliche Verkehr soll dabei möglichst über den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) abgewickelt werden. Dazu muss eine attraktive Infrastruktur auf der Strasse oder der Schiene zur Verfügung stehen. Der resultierende motorisierte Individualverkehr (MIV) ist mit geeigneten Massnahmen (Förderung ÖV und FVV, Mobilitätsmanagementkonzepte, Mobilitätsdienstleitungen, etc.) minimal zu halten. An Orten, wo das Verkehrsangebot und die Siedlungsentwicklung nicht in Einklang gebracht werden können, sind bezüglich der Innenentwicklung und der Verkehrsqualität der Strasse Prioritäten zu setzen und / oder flankierende Massnahmen in Betracht zu ziehen (z.B. Fahrtenkontingente, PP-Vorgaben, PP-Bewirtschaftung, Einschränkung der zusätzlich möglichen Nutzung, autoarmes bzw. autofreies Wohnen usw.).</p>	

Bei raumplanerischen Entwicklungsprozessen von Quartieren und Arealen in der Stadt St.Gallen sind die Abhängigkeiten zwischen Nutzungsin-tensivierungen und Verkehrskapazitäten frühzeitig zu benennen. Es sind verbindliche Massnahmen aufzuzeigen, mit denen trotz Innenentwicklung eine geregelte Erschliessung garantiert werden kann. Allenfalls nö-tige Interessenabwägungen sind transparent zu führen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Das Thema Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr ist für die Stadtentwicklung bedeutend.

## V1.1 Überkommunale Zusammenarbeit

a)	Zusammenarbeit	Festsetzung
	Mit den verantwortlichen Stellen von Bund, Region, Kanton und angrenzenden Gemeinden sind die Konzepte und Massnahmen gemeinsam zu planen und abzustimmen.	

## V1.2 Verkehrsentwicklung

a)	Verkehrserhebungen	Festsetzung
	Die Massnahmenplanung basiert auf Abschätzungen der Verkehrsentwicklung. Die effektive Entwicklung ist mittels Erhebungen aller Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) zu verfolgen und die künftige Entwicklung daraus neu abzuschätzen.	

b)	Verkehrsmodellierung	Festsetzung
	Für die Beurteilung der erwarteten Verkehrsentwicklung und daraus abgeleiteter Massnahmen werden auch Verkehrsmodelle (Mikrosimulation und Makromodelle) sowie Programme zur Prüfung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Verkehrsknoten eingesetzt.	

c)	Autonomes Fahren	Vororientierung
	Die Auswirkungen des autonomen Fahrens auf die Verkehrsentwicklung (Verkehrsmenge, Verkehrsablauf, Raumbedarf, etc.) sind noch nicht abschätzbar. Die Entwicklungen sind weiterzuverfolgen.	

### Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Neues Thema mit Auswirkungen auf Raum und Umwelt.

d)	Sharing-Community	Vororientierung
	Diverse Formen von Sharing (bspw. Car-Sharing, Bikesharing; Verleihung von E-Trottinet) sind in der Stadt St.Gallen vorhanden oder in Planung. Die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung (Verkehrsmenge, Verkehrsablauf, Raumbedarf, etc.) sind jedoch noch nicht abschätzbar. Die Entwicklungen sind weiterzuverfolgen.	

### Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Neues Thema mit Auswirkungen auf Raum und Umwelt.

### V1.3 Starke Stadtachsen

a) Starke Stadtachsen	Vororientierung
<p>Als Starke Stadtachsen werden die Hauptverkehrsachsen bezeichnet (vgl. S1.6 a), die als ÖV-Achsen auch das Rückgrat des Gesamtverkehrs bilden. Sie werden im Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee der 4. Generation schwerpunktmässig behandelt.</p> <p>Um langfristig planen zu können, ist die Festlegung von Baulinien für die Verkehrs- und Infrastrukturplanung von hoher Wichtigkeit.</p> <p>Um die Funktionsfähigkeit zu gewährleisten, sind für die Starken Stadtachsen – unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzepte – die langfristigen Betriebskonzepte Verkehr weiterzuentwickeln.</p> <p>Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind mit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung zu koordinieren. Bei Bedarf ist ein kooperativer Prozess erforderlich.</p>	
<div><p><u>Erläuterung:</u></p><p>Anpassungsbedarf:                      Ergänzung</p><p>Die Starken Stadtachsen als bedeutende Lebens- und Wirtschaftsachsen sind wichtig für die Siedlungsentwicklung nach innen und sind auch im Agglomerationsprogramm als ein wichtiges Projekt bezeichnet.</p></div>	

### V1.4 Strassenlärm

a) Lärmschutz	Vororientierung
<p>Mit der angestrebten inneren Verdichtung des Siedlungsgebietes werden künftig noch mehr Personen an den stark befahrenen Verkehrsachsen wohnen. Dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Lärmbelastung bzw. dem Umgang mit Lärmfragen kommt daher eine hohe Bedeutung zu (vgl. S1.6).</p> <p>Der Lärmschutz ist nicht in erster Linie über eine Zuweisung zu einer Zone höherer Lärmempfindlichkeit zu lösen, sondern wo immer möglich – im Sinne der Lärmschutzgesetzgebung – über Massnahmen beim Verkehr (vgl. V3.5a) sowie durch städtebauliche und gestalterische Massnahmen der Bebauung.</p>	
<div><p><u>Erläuterung:</u></p><p>Anpassungsbedarf:                      Ergänzung</p></div>	



Mit der Innenentwicklung kommt dem Umgang mit dem Lärm eine hohe Bedeutung zu.

## V1.5 Hub

a) Hub	Vororientierung
<p>Derzeit verkehren mit einer Ausnahme (Linie 158, Herisau – Stadion – Abtwil) alle Buslinien in der Stadt St.Gallen auch zum Bahnhof St.Gallen. Dies führt sowohl auf dem Bahnhofplatz als auch den Zufahrt- und Wegfahrtstrecken (insbesondere am Marktplatz, am Brühltor und auf der St.Leonhard-Strasse) zu Engpässen. Mit den mittel- und langfristig geplanten Ausbauten verschärft sich diese Problematik. Zur Lösung dieser Kapazitätsengpässe sind ergänzend zu Busspuren auch Massnahmen auf der Angebotsseite in Prüfung. Ein geeignetes Mittel dazu sind Hubs.</p>	
<p>Analog zu anderen Städten sollen dabei nicht mehr alle Busse in die Stadt geführt, sondern die (regionalen) Linien an den Umsteigepunkten enden. Von diesen Hubs aus werden die Verkehrsteilnehmenden mit einem schnellen und leistungsfähigen System (idealerweise S-Bahn) ins Zentrum transportiert. Ein solcher Hub muss eine gewisse Distanz zum Zentrum aufweisen, damit der Zeitverlust des Umsteigevorgang durch den Zeitgewinn des schnellen Systems „kompensiert“ werden kann. Entsprechend sind solche Hubs nicht nur innerhalb der Stadt sondern auch in angrenzenden Gemeinden zu prüfen. Derzeit im Vordergrund stehen insbesondere die Hubs Winkeln und Wittenbach.</p>	
<p>Solche Hubs sollen optimal mit anderen Verkehrsmitteln verbunden sein und damit als Mobilitätshubs funktionieren. Neben den verkehrlichen sind die stadträumlichen Auswirkungen zu prüfen.</p>	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Neues Thema mit Auswirkungen auf Raum und Umwelt.

## V2 Öffentlicher Verkehr

### V2.1 Schienenfernverkehr

Keine Beschlüsse im aktuellen Richtplan

### V2.2 S-Bahn

#### ~~a) Durchmesserlinie AB-TB Festsetzung~~

~~Mit dem Projekt Durchmesserlinie AB-TB (DML AB-TB) werden die beiden getrennten Linien der Appenzeller Bahnen «St.Gallen—Trogen» und «St.Gallen—Appenzell» verbunden. Zudem wird die Infrastruktur dahingehend angepasst, dass bis Teufen im Viertelstundentakt gefahren werden kann. Durch den Wegfall der Zahnradstrecke an der Ruckhalde in St.Gallen kann leiseres, kostengünstigeres Niederflur-Rollmaterial eingesetzt werden.~~

~~Die DML AB-TB erfordert folgende bauliche Projekte in der Stadt:~~

- ~~› Kreuzungs- und Haltestelle Güterbahnhofareal~~
- ~~› Durchgangsbahnhof AB-Bahnhof St.Gallen~~
- ~~› Ruckhalde-Tunnel~~

~~Es besteht ein Zusammenhang mit~~

- ~~› Überbauung Güterbahnhofareal~~
- ~~› Neugestaltung Bahnhofplatz (vgl. S4.2)~~
- ~~› Busspur St.Leonhard-Strasse~~
- ~~› Radstreifen Teufener Strasse im Bereich Riethüsli~~
- ~~› Gestaltung im Bereich Riethüsli~~
- ~~› Knotenanpassung Teufener Strasse/Demutstrasse, Teufener Strasse/Solitüdenstrasse und Teufener Strasse/Hochwachtstrasse~~
- ~~› Gestaltung im Bereich Brücke Oberstrasse~~

~~Die entsprechenden Koordinationsmassnahmen sind sicherzustellen.~~

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Projekte für die Durchmesserlinie AB-TB sind realisiert.

**ab) S-Bahn-Erweiterung (1. Teilergänzung)**

**Zwischenergebnis**

Die Stadt setzt sich bei der Erarbeitung der S-Bahn-Erweiterung dafür ein, dass für alle städtischen Bahnhöfe (~~exkl. Gübsensee~~) ein Viertelstundentakt eingeführt wird.

~~Die Trassierungskonflikte zwischen den S-Bahnlinien nach Weinfelden (S5) und Wil (S1) sowie mit dem Fernverkehr können nach heutigem Planungsstand durch eine Anpassung des Fernverkehrs und der S-Bahn-Linie S5 gemäss ZEB sowie Leistungssteigerungen zwischen Uzwil und dem Knotenbahnhof St.Gallen gelöst und in der Folge der Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe realisiert werden.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Für einen Viertelstundentakt in Bruggen und Winkeln sind Infrastrukturmassnahmen erforderlich (z.B. zusätzliche Gleisanlagen). Die entsprechenden Planungen sind gestartet.

**be) Verbindungsgleis St.Gallen – Güterbahnhof – Haggen**

**Zwischenergebnis**

Zur Sicherstellung des langfristigen Ausbaus des Knotens St.Gallen soll eine Raumsicherung für ein neues Verbindungsgleis St.Gallen – Güterbahnhof – Bahnhof Haggen vorgenommen werden.

**cd) 7. Perronkante – Anpassung Rosenbergstrasse**

**Vororientierung**

~~Für den S-Bahn-Ausbau St.Gallen wird bis Dezember 2013 ein 4. Perron mit einer durchgehenden 6. Perronkante und einer westseitig eingebundenen 7. Perronkante erstellt.~~

Neben der westseitig eingebundenen 7. Perronkante am HB St.Gallen ist längerfristig auch eine Ausfahrt dieser 7. Perronkante nach Osten zu berücksichtigen. Je nach Ausgestaltung sind damit eine Anpassung der Rosenbergstrasse gemäss der Interessenlinie der SBB sowie eine Anpassung der Rathaus- und Rosenberg-Unterführung notwendig.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Das 4. Perron wurde erstellt. Dementsprechend wird der Text dazu gestrichen.



de)	St.Gallen – Gossau 3. Gleis resp. Überholmöglichkeit im Raum Gossau-Winkeln	Vororientierung Zwischenergebnis
-----	---	-------------------------------------

Der Ausbau auf der Strecke Winkeln – Gossau – St.Gallen auf drei Gleise zur Kapazitätssteigerung ist ein wichtiger Teil der Ausbaustrategie eine längerfristige Ausbauoption. Dabei ist zwischen westlicher Stadtgrenze und Bahnhof St.Gallen nördlich der bestehenden Gleise zwischen der Biderstrasse und der Stadtgrenze ein zusätzliches Gleis vorgesehen. Die Interessenlinie gemäss Machbarkeitsstudie 2019 ist bei Bauprojekten und Planungen zu beachten.

Längerfristig ist auch eine zusätzliche Verlängerung des 3. Gleises von Winkeln bis zum Hauptbahnhof eine Option. Der Ausbau auf der Strecke Winkeln – Gossau auf drei Gleise zur Kapazitätssteigerung ist eine längerfristige Ausbauoption. Dabei ist nördlich der bestehenden Gleise zwischen der Biderstrasse und der Stadtgrenze ein zusätzliches Gleis vorgesehen.

Es besteht ein Koordinationsbedarf mit der Velovorzugsroute.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Eine Machbarkeitsstudie zum 3. Gleis wurde 2018 vom kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) in Auftrag gegeben und liegt vor. Die technische Machbarkeit ist grundsätzlich gegeben. Die SBB haben eine Interessenlinie definiert, welche bei Projekten in Gleisnähe zu beachten ist.

ef)	Zusätzliche Haltestellen	Zwischenergebnis
-----	--------------------------	------------------

Aufgrund der begrenzten Kapazitäten auf dem Schienennetz sowie aufgrund der guten Erschliessung der Quartiere entlang der Schiene mit Bussen resp. zu kleinem Potenzial ist keine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle auf Stadtgebiet vorgesehen.

fg)	Verschiebung Bahnhof Bruggen	Festsetzung
-----	------------------------------	-------------

Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen nach Osten und eine Verknüpfung mit dem Bahnhof Haggen und dem Talboden wird geprüft.

Die Erschliessung der Gebiete mit hohem Innentwicklungspotenzial (Lerchenfeld, Haggen/Hechtacker) würde sich damit verbessern. Ebenfalls würden damit die Fuss-/Veloverbindungen der Quartiere Haggen / Wolfganghof talwärts verbessert. Der neue Bahnhof soll die Anknüpfung an die Velovorzugsroute gewährleisten und einen allfälligen Ausbau des 3. Gleises zwischen Gossau und St.Gallen mitberücksichtigen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Das Thema der Bahnhofszusammenlegung benötigt eine Anpassung der Aussagen zur Gebietserschließung.

## V2.3 Öffentlicher Personennahverkehr – Knoten

a) Bahnhofplatz	Festsetzung
	<p>Um <del>den Kapazitätsengpass</del> die Kapazität des Bahnhofplatzes zu <del>beheben</del> gewährleisten, müssen die nachfolgend aufgeführten verkehrlichen Aspekte bei der Neugestaltung (vgl. S4.2) beim ÖV-Betrieb entsprechend berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› <del>Aus der Neugestaltung des Bahnhofplatzes resultiert eine wesentliche Reduktion der Haltekanten. In der Spitzenzeit dürfen auf dem Bahnhofplatz daher keine Zeitausgleiche mehr stattfinden, sondern die Busse müssen in einem Durchflusssystem verkehren. Allfällige Ausnahmen bezüglich des Zeitausgleiches — bspw. zur Sicherstellung von Anschlüssen bei Regionallinien mit grossen Taktabständen — sind in der Detailplanung des Fahrplanangebotes zu prüfen.</del></li><li>› In den Hauptverkehrszeiten dürfen auf dem Bahnhofplatz keine Zeitausgleiche stattfinden, sondern die Busse müssen in einem Durchflusssystem verkehren.</li><li>› In der Schwachlastzeit sind die aufeinander abgestimmten Umsteigemöglichkeiten <del>Umsteigebeziehungen</del> infolge der grösseren Taktabstände von grösserer Bedeutung als in den Hauptverkehrszeiten, so dass Zeitausgleiche und Anschlusssicherungen von einzelnen Linien auf dem Bahnhofplatz notwendig sind. Dies ist in der Schwachlastzeit infolge der geringeren ÖV-Dichte möglich.</li><li>› Die Bahnhof- und die Poststrasse bilden die zentralen Zu- bzw. Wegfahrtsachsen des öffentlichen Verkehrs von und nach Osten. Der Knoten Poststrasse bildet den Engpass für die Wegfahrt in östlicher Richtung, der Knoten Schibenertor ist der Engpass für die Zufahrt aus Osten. Dies ist im Betrieb sowie der Ausgestaltung dieser Knoten zu beachten.</li><li>› Die Gäbrisstrasse dient als Zu- und Wegfahrtsachse des öffentlichen Verkehrs von und nach Westen. Über die Kornhausstrasse verkehren die Buslinien von und nach Süden.</li><li>› Damit das Durchflusssystem möglich ist, ist die Zuverlässigkeit der Fahrzeiten auf den Zu- und Wegfahrten zu gewährleisten.</li></ul>

- › Die Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus und Bus-Bus sind ~~zudem~~ durch Busanordnung und Fahrplangestaltung **periodisch zu überprüfen** und zu ~~verbessern~~ **optimieren**.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Nach der umgesetzten Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind die Rahmenbedingungen für den Betrieb und die künftige Weiterentwicklung basierend auf dem Richtplan und den Erkenntnissen aus dem Betrieb anzupassen.

b) Marktplatz / Bohl	Festsetzung
<p>Die Haltestelle Marktplatz/Bohl ist nach dem Bahnhofplatz die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs. Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen ÖV-Linien sind weniger von Bedeutung als die Verknüpfung zwischen ÖV und Fussverkehr. Die heutige Situation ist aufgrund von Sicherheitsüberlegungen (Aufenthaltsbereich zwischen Bahn und Bus), (künftigen) Rückstau Problemen des öffentlichen Verkehrs, Aspekten der Gestaltungen sowie Verbesserungen der Querung zu verändern (vgl. S4.2).</p> <p>Um den Kapazitätsengpass Marktplatz/Bohl zu beheben, müssen die verkehrlichen Aspekte bei der Neugestaltung entsprechend berücksichtigt werden.</p>	
c) Bahn-/Bus-Verknüpfung Bahnhof St.Fiden	Vororientierung
<p>Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den städtischen ÖV-Linien und den Bahnlinien im Bahnhof St.Fiden ist anzustreben. <del>Dazu ist im Norden der Gleise ein «Bahnhofplatz» vorzusehen.</del> Dazu ist eine verbesserte Anbindung (zweite Passerelle) oder Überdeckung vorzusehen. Bei einer Gesamtüberdeckung ist das Bus- und Haltestellenkonzept zu überprüfen. Die Anordnung von Fernbushaltestellen als Alternative zur heutigen Haltestelle Lagerstrasse (vgl. S1.5.k) und deren Anbindung an städtische Bus- und S-Bahnlinien ist zu prüfen.</p> <p>Die Testplanung St.Fiden hat ergeben, dass ostseitig des Bahnhofs eine zweite Passerelle als städtebaulicher Brückenschlag und zur Sicherstellung der erforderlichen Veloverbindung vorzusehen ist. Bei einer Gesamtüberdeckung besteht der Bedarf zur Optimierung der Bus-Haltestellen und Verbesserung der Umsteigebeziehungen. Der entsprechende Platzbedarf für die dafür notwendigen Infrastrukturen ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.</p>	

Erläuterung:



Anpassungsbedarf: Anpassung

Auswirkungen der Testplanung St.Fiden.

d)	Bahn- /Bus-Verknüpfung Bahnhof Winkeln	Vororientierung
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien und den S-Bahnlinien im Bahnhof Winkeln ist anzustreben.		
e)	Bus- /Bus-Verknüpfung Heiligkreuz	Vororientierung
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien ist anzustreben.		
f)	Bus- /Bus-Verknüpfung Stocken	Vororientierung
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien ist anzustreben.		
g)	Bus-/Bus-Verknüpfung Neudorf	Vororientierung
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien ist anzustreben.		
h)	Bahn-/Bus-Verknüpfung Bruggen	Vororientierung
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien und den S-Bahnlinien in Bruggen ist anzustreben.		
i)	Bahn-/Bus-Verknüpfung Haggen	Vororientierung
Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den Bus-Linien und den S-Bahnlinien in Haggen ist anzustreben.		

## V2.4 Öffentlicher Personennahverkehr – Angebot

a)	Ausbau Busverkehr Agglomerationszentrum und Agglomeration:	Festsetzung
Das Buskonzept für das Agglomerationszentrum (und als Folge davon auch für die Agglomeration) ist in Zusammenarbeit mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und der Region auszuarbeiten, basierend auf den aktuellen Fahrgastzahlen und der geschätzten Entwicklung.		
Es ist längerfristig mit einer Erhöhung der Anzahl Busse um ca. 50% gegenüber 2008 zu rechnen. Dies ist bedingt durch neue oder veränderte Linien, Anpassung bezüglich Takt und Betriebszeiten, insbesondere auch abends und samstags. Zudem wird durch längere Fahrzeuge die Kapazität gesamthaft um weitere rund 20% erhöht.		

b)	Taktfamilien	Vororientierung
	Der Schienenverkehr inkl. S-Bahn wird auf einen 15'- resp. 30'-Takt ausgerichtet sein. Für eine ideale Abstimmung ist daher der ÖPNV ebenfalls möglichst auf diese Taktfamilie anzupassen.	

Im innerstädtischen ÖV ist tagsüber im Rahmen der Nachfrage mindestens ein Viertelstundentakt anzustreben.

c)	Durchmesserlinien	Festsetzung
	Das Angebotssystem beruht auf Durchmesserlinien, welche im Durchflusssystem betrieben werden.	

d)	<del>Diagonallinie Südliche Altstadt – Heiligkreuz</del>	<del>Festsetzung</del>
	<del>Eine neue Bus-Diagonallinie Bahnhof St.Gallen – südliche Altstadt – Kulturviertel – Heiligkreuz – Abacus-Platz wird derzeit als Versuch getestet und je nach Ergebnis allenfalls in das definitive Liniennetz aufgenommen werden.</del>	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die neue Diagonallinie ist in Betrieb.

e)	<del>Erschliessung Korridor Heiligkreuz – Wittenbach</del>	<del>Vororientierung</del>
	<del>Das Erschliessungskonzept St.Gallen – Heiligkreuz – Wittenbach/ Arbon ist zu überprüfen.</del>	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Überprüfung ist erfolgt und das entsprechende Gesamtkonzept wurde umgesetzt.

d f)	Verbindung Haggen – Winkeln	Vororientierung
	Aufgrund des heutigen Nachfragepotenzials und aufgrund der erwarteten Entwicklung in Winkeln ist eine Verbesserung der ÖV-Verbindung zwischen Bruggen und Winkeln notwendig. Möglich sind dazu Angebotsverdichtungen Verlängerungen bestehender Linien oder neue Linien, beispielsweise über die Lehnstrasse.	

e g)	<del>Schnellkurse</del>	<del>Vororientierung</del>
	<del>In den Spitzenzeiten wird das Angebot mit Schnellkursen innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Gemeinden zusätzlich attraktiviert.</del>	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Seit 2019 bestehen keine Schnellkurse mehr im Stadtbusnetz. Auf die zukünftige Einführung von Schnellkursen zu Spitzenzeiten wird verzichtet, da die Überlagerung zum Grundangebot ineffizient ist.

e f) Fahrplanabstimmungen

Vororientierung

Zwischenergebnis

~~Für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist eine Reduktion der Halte-~~  
~~kanten notwendig.~~ Grundsätzlich dürfen auf dem **neu gestalteten** Bahn-  
hofplatz ~~daher~~ **in den Hauptverkehrszeiten** keine Zeitausgleiche mehr  
stattfinden, sondern die Busse verkehren in einem Durchflusssystem.  
Eine präzise Abstimmung der Busse auf den Fahrplan der Züge ist je-  
weils nur entweder auf die Abfahrts- oder Ankunftszeiten der Züge mög-  
lich.

In den Randzeiten und bei Linien im Stundentakt sind – sofern die Kapa-  
zität des Bahnhofplatzes dies erlaubt – auch Abstimmungen auf die Ab-  
fahrts- und Ankunftszeiten der Züge anzustreben.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Zur Umsetzung des Beschlusses wurde eine Vorstudie erstellt; aufgrund  
der erfolgten Neugestaltung des Bahnhofplatzes sind Umsetzungsmass-  
nahmen mit dem Fahrplan Dezember 2018 vorgenommen worden.

i) ~~Wohnquartiere Rotmonten und Kammelenberg~~

Vororientierung

~~Für Rotmonten und Kammelenberg sind bessere (Fussweg) Anbindun-~~  
~~gen zum ÖV anzustreben.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Für Kammelenberg konnten erste Verbesserungen erzielt werden; für  
Rotmonten wurde eine Anpassung des ÖV-Angebotes im Bereich Kirch-  
listrasse verworfen. Wesentliche Verbesserungen der Fusswegverbin-  
dungen in Rotmonten wurden als unverhältnismässig erachtet.



<del>f g</del> )	Abend- und Wochenendangebot	Zwischenergebnis
	Das Abend- und Wochenendangebot soll den Bedürfnissen angepasst werden.	
<del>g h</del> k)	Angebotsverbesserungen	Festsetzung
	Gestützt auf Situationsanalysen und unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung ist das ÖV-Angebot periodisch bezüglich Angebotsverbesserungen zu überprüfen. Festgestellte Mängel, insbesondere Angebotslücken oder Kapazitätsengpässe, sind bedürfnisgerecht zu beheben.	
<del>h i</del> )	Abstimmung mit S-Bahn	Festsetzung
	Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist auf die S-Bahn abzustimmen und zu optimieren.	

## V2.5 Öffentlicher Personennahverkehr – Betrieb

<del>a)</del>	<del>ÖV-Betriebsleitsystem St. Gallen</del>	<del>Festsetzung</del>
	<del>Ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem ermöglicht die Betriebsüberwachung und -steuerung und damit eine Verbesserung der Qualität der Entscheide des Dispositionspersonals im Normal- und im ausserordentlichen Betrieb. Dies führt zu einer erhöhten Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und steigert die Attraktivität des ÖV.</del> <del>Zudem können die erfassten Daten zur dynamischen Fahrgastinformation genutzt werden.</del>	

### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Das Betriebsleitsystem konnte in Betrieb genommen werden.

<del>a</del> b)	Dynamische Fahrgastinformation	Festsetzung
	<p>An den bedeutenden Haltestellen sowie in den Fahrzeugen werden den Fahrgästen mittels der dynamischen Fahrgastinformation die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtsprognosen des ÖPNV mitgeteilt. Für die flächendeckende Fahrgastinformation werden die Mittel der Telekommunikation (z.B. Smartphones) genutzt.</p> <p>Zudem werden in allen Fahrzeugen des ÖPNV die nächsten Haltestellen inkl. erwarteter Ankunftszeit sowie allfällige Umsteigebeziehungen angezeigt.</p>	

be)	Mobilitätszentrum	Vororientierung Zwischenergebnis
	Beratung, Reservationen sowie Abgabe von Fahrplänen, Karten und Prospekten erfolgen in Zusammenarbeit mit Dritten im Bereich Hauptbahnhof St.Gallen im Sinne einer Mobilitätszentrale.	
	<div> <p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Anpassungsbedarf: Anpassung</p> <p>Ein erstes Angebot konnte im Rathaus umgesetzt werden. Ein Ausbau wäre anzustreben.</p> </div>	
cd)	Fahrzeugflotte	Festsetzung
	Die Stadt als Mitbestellerin des ÖV macht bei der Angebotsbestellung auch bezüglich der Fahrzeugattraktivität Vorgaben. Insbesondere sollen Fahrzeuge, die nicht mehr den aktuellen Anforderungen entsprechen (bspw. bezüglich Fahrzeugkomfort und Ökologie) - unter Beachtung der ökonomischen Überlegungen - aus dem Verkehr genommen werden.	
de)	<del>Mühleggbahn</del>	<del>Vororientierung</del>
	<del>Massnahmen zur Verringerung der Wartezeit sowie Erhöhung der Kapazität (inkl. Mitnahmemöglichkeit Velo) sind anzustreben. Für den Fahrgast ist eine Information über die zu erwartende Wartezeit notwendig.</del>	
	<div> <p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.</p> <p>Eine grössere Kabine wurde eingesetzt, womit die Kapazität verbessert und die Mitnahmemöglichkeit für Velos verbessert wurde. Eine zweite Kabine wurde 2018 nicht realisiert und wird auch nicht weiter angestrebt. Zudem wurden auch die Zu- und Abgänge verbessert und die Haltestelle wurde mit einer Wartezeitanzeige ergänzt.</p> </div>	

## V2.6 Öffentlicher Personennahverkehr – Infrastruktur

a)	Korridorbetrachtung	Vororientierung
	Die Strassen werden aufgrund der Bedeutung für den ÖPNV in vier ÖV-Korridorklassen eingeteilt:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>› ÖV-Hauptkorridor</li> <li>› ÖV-Korridor</li> <li>› ÖV-Nebenkorridore</li> <li>› Lokale Bus-Erschliessungen.</li> </ul>	
	Es gelten folgende Rahmenbedingungen:	

Für ÖV-Hauptkorridore:

- › im Normalfall übergeordnete Strasse
- › zeitliche, betriebliche und nötigenfalls räumliche Eigentrassierung bei staugefährdeten Abschnitten
- › Es ist anzustreben, solche Achsen von Parkierräumen freizuhalten; Senkrecht- und Schrägparkplätze sind an diesen Achsen unzulässig.
- › indirekte bzw. rückwärtige Erschliessung der angrenzenden Besiedlung
- › grundsätzlich keine Tieftempo-Zone; in geeigneten Bereichen sind Strassenraumgestaltungen möglich (V3.3c)
- › erhöhte Qualitätsanforderung an die Strassenoberfläche (für eine angemessene Laufruhe).

Für ÖV-Korridore:

- › elektronische Privilegierungsmassnahmen (zeitliche Reserven) und / oder "Busspuren wo längerfristig nötig" (räumliche Reserven)
- › Mischverkehrslösungen mit Bus-Haltestelle auf der Strasse (ohne Überholmöglichkeit) sind denkbar
- › in geeigneten Abschnitten sind Strassenraumgestaltungen und nötigenfalls Tieftempo-Zonen möglich
- › erhöhte Qualitätsanforderung an die Strassenoberfläche (für eine angemessene Laufruhe).

Für ÖV-Nebenkorridore:

- › Tieftempo-Zonen möglich

Für lokale Bus-Erschliessungen (Streckenabschnitte vor der Endhaltestelle mit geringen Strassenbreiten):

- › Tieftempo-Zonen möglich
- › geringe Einschränkungen für den Bus sind vertretbar.

#### b) ÖV-Eigentrassierung

#### Zwischenergebnis

Die ÖV-Eigentrassierung ist sinnvoll für Streckenabschnitte, auf denen so die Fahrzeit der Busse gegenüber dem beeinträchtigten Zustand wesentlich reduziert und die Fahrplanstabilität erhöht werden kann.

Die Realisierung der ÖV-Eigentrassierung kann erhebliche Auswirkungen in städtebaulicher Hinsicht oder auch Veränderungen für den Fuss- und Veloverkehr zur Folge haben. Deshalb sind im Einzelfall Interessensabwägungen erforderlich, insbesondere zur Sicherheit des Veloverkehrs (vgl. V5.2d).



- |   |                  |
|---|------------------|
| c) ÖV-Eigentassierung<br>St.Gallen Winkeln – Gossau   | Zwischenergebnis |
| Zur Reduktion der Reisezeit ist eine direkte ÖV-Strassenverbindung zwischen der Schlachthofstrasse (Gossau) und dem Bahnhof Winkeln (Nordseite) anzustreben (vgl. S3.1a). |                  |

- |  |                 |
|--|-----------------|
| d) Unterirdische ÖV-Verbindung Bahnhofplatz –<br>Kreuzbleiche («Bustunnel»)  | Vororientierung |
| Zwischen dem Bahnhofplatz (Bereich Nebenbahnhof) und der Burgstrasse könnte mittelfristig eine unterirdische Verbindung für den ÖV die Fahrzeit massiv reduzieren. |                 |

Mit dem Bustunnel würden sich Veränderungen für die Liniengestaltung westlich des Hauptbahnhofes ergeben, damit möglichst viele ÖV-Fahrzeuge diese ungehinderte und damit rasche Verbindung nutzen können. Dazu muss die Vonwilstrasse mit Bussen befahren werden können und entsprechend auch bustauglich im Gegenverkehr ausgebildet werden. Zudem ist der Knoten Zürcher Strasse/Vonwilstrasse an die neue Funktion anzupassen; allenfalls ist dort eine LSA nötig.

Als Übergangsregelung bis zur Realisierung des Bustunnels ist auf der Bogenstrasse stadteinwärts eine ÖV-Spur notwendig.

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| e) <del>St.Leonhard-Strasse, Bereich Appenzeller Bahnen –<br/>Bahnhof</del>  | <del>Zwischenergebnis</del> |
| <del>Mit der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen wird im Bereich Bahnhof der Appenzeller Bahnen Raum frei. Dieser soll u.a. für eine durchgehende Busspur (stadtauswärts) auf der St.Leonhard-Strasse von der Gabisstrasse bis zur St.Leonhard-Brücke sowie für ein Vorfahrtsangebot genutzt werden.</del> |                             |

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Massnahme ist umgesetzt.

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
| f) <del>ÖV-Spur Burggraben</del>  | <del>Zwischenergebnis</del> |
| <del>Für Verbesserungen des Verkehrsablaufes und insbesondere für den ÖV ist der Stauraum vom Knoten Brühltor her auszubauen. Dazu ist eine Fahrbahnverbreiterung Burggraben notwendig.</del> |                             |

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die ÖV-Spur Burggraben wurde geprüft und verworfen. Ihre Umsetzung hätte wesentliche Auswirkungen auf den Park und den Altstadtbereich

zur Folge und wurde aufgrund der entsprechenden Schutzbedürfnisse als nicht verhältnismässig erachtet.

eg)	Unterirdische ÖV-Korridore	Vororientierung
	Im Bereich der ÖV-Hauptkorridore ist es für einen längerfristigen ÖV-Ausbau notwendig, dass unterirdisch Korridore freigehalten werden. Bei Anpassungen oder Veränderungen von bestehenden unterirdischen Bauten unter den ÖV-Hauptkorridoren (bspw. Fussverkehrsunterführungen) ist der Platzbedarf für einen unterirdischen ÖV-Korridor zu beachten.	
fh)	Haltestellenausgestaltung	Zwischenergebnis
	Die Haltestellen sollen den Wartenden genügend Sitzplätze und eine angenehme Wartezeit ermöglichen. An allen ÖV-Knotenpunkten sowie an grösseren Einsteige-Haltestellen sollen die Haltestellen eine genügend grosse Bedachung aufweisen.	
	Sofern verträglich mit dem Gesamtverkehrssystem können Haltestellen auch auf der Fahrbahn als sogenannte Fahrbahnhaltestellen angeordnet werden.	
	In unmittelbarer Nähe von Haltestellen sollen attraktive und sichere Fussverkehrsübergänge angeordnet werden. Zudem sind an geeigneten Standorten ausreichende, attraktive Veloabstellplätze (Bike & Ride; vgl. V5.3) oder andere Infrastrukturen (z. B. WC) bereitzustellen.	
	Je nach örtlicher Situation können die Haltestellen und auch die Eigen-trassierung in Seitenlage (Normalfall) oder auch in Mittellage angeordnet werden.	
gi)	Wendeplätze	Zwischenergebnis
	Für neue ÖV-Angebote sowie betrieblich notwendige Wendemöglichkeiten sind Wendeplätze zu reservieren und freizuhalten.	
	Wendeplätze, die kurzfristig nicht benötigt werden, sollen im Sinne der Flexibilität des Betriebs (Kurzwenden, Baustellen) sowie längerfristiger Überlegungen (neue Linien) nicht auf- resp. freigegeben werden.	
hj)	VBSG-Bus- und Tram-Depot	<del>Vororientierung</del> Zwischenergebnis
	Die angestrebte massive Erhöhung des Angebots erfordert <del>kurz- und mittelfristig ein erweitertes, längerfristig ein neues oder zusätzliches</del> Bus-Depot (vgl. S5.6b, S5.6e).	
	Bei einem allfälligen Trambetrieb (vgl. V2.7) auf den ÖV-Hauptkorridoren wäre neben einem reinen Bus-Depot ein zusätzliches Tram-Depot nötig. Aus verkehrsplanerischer, technischer und städtebaulicher Sicht stehen die beiden Standorte Blumenwies und Schönau im Fokus und sind	

langfristig zu sichern (vgl. S5.6c). Zudem sind zusätzliche Abstellplätze in Winkeln denkbar.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

## V2.7 Öffentlicher Personennahverkehr – Fahrzeugsystem

a) Fahrzeugsystem generell	Festsetzung
----------------------------	-------------

Das ÖPNV-Netz wird grundsätzlich mit Bussen betrieben.

Mit einem St.Galler-Tram sollen zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten einzelne Buslinien aufgehoben oder angepasst werden.

b) St.Galler Tram	Zwischenergebnis
-------------------	------------------

Ein schienen- oder strassengebundenes Tram-System («St.Galler Tram») auf den ÖV-Hauptkorridoren wird als längerfristige Option betrachtet. Die Machbarkeit und Kosten wurden im Jahre 2012 geklärt. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung aus dem Jahre 2017 zeigt, dass derzeit ein Wechsel auf ein Tram-System aus wirtschaftlichen Gründen noch nicht zweckmässig ist.

Die Entwicklung der Technik sowie die Auslastung der Busse und Infrastrukturengpässe sind weiter zu verfolgen. Mit dem installierten Monitoring wird der Zeitpunkt für die Umstellung rechtzeitig erkannt. Die Stadt prüft daher ein St.Galler Tram bezüglich Machbarkeit und Kosten. In Abstimmung mit der künftigen Fahrzeugbeschaffung der VBSG (Zeithorizont 2020 / 2025) und der nötigen Vorlaufzeit (Planung und Realisierung) ist der Systementscheid wenn möglich bis 2015 zu fällen.

Ein St.Galler Tram sollte mindestens zwischen Marktplatz und Bahnhofplatz das Trasse mit den Appenzellerbahnen gemeinsam benutzen.

Die ÖV-Eigentrassierung hat auch die Anforderungen eines «St.Galler Tram» zu berücksichtigen.

Die beiden noch denkbaren Tram-Depot-Standorte Blumenwies und Schönau sollen langfristig gesichert werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Die Machbarkeit und Kosten sind geklärt; die Kosten-Nutzen-Abklärungen sind erfolgt.



c) Fahrzeugabmessung Strassenbahn	Festsetzung
<p>Aufgrund der vorhandenen Engpässe (Stand 2012) zwischen Schibener- tor und Spisertor, insbesondere der Haltestellensituation am Markt- platz/Bohl sind in diesem Abschnitt Strassenbahnfahrzeuge mit maxi- mal 50m Länge zulässig.</p>	
<p>Aufgrund der derzeit (Stand 2012) beengten Verhältnisse auf der Spei- cherstrasse sowie der Bahnhofstrasse ist in diesen Abschnitten eine Be- grenzung der Strassenbahnfahrzeuge auf 2.4m Breite notwendig. Län- gerfristig ist jedoch eine Breite von 2.65m (Lichtraumprofil A) anzubieten. Bei künftigen Anpassungen im Gleisbereich der Appenzeller Bahnen ist dies baulich zu berücksichtigen oder zumindest der entspre- chend notwendige Raum zu sichern.</p>	
d) Schräglifte	Vororientierung
<p>Die Mühleggbahn bildet die Schräglift-Verbindung zwischen Altstadt und St.Georgen. Ihr Bestand ist zu sichern. Der Betrieb ist entsprechend der Nachfrage auszubauen.</p>	
<p>Schräglifte von der Innenstadt zum Gebiet Uni/Rotmonten sollen geprüft werden.</p>	



V2.1 Schienenfernverkehr

- +++++ Bahn-Normalspur
- +++++ Bahn-Normalspur (Tunnel)

V2.2 S-Bahn

- 6 6. Perronkante HB St.Gallen
- 7 7. Perronkante-Anpassung Rosenbergstrasse
- +++++ Durchmesserlinie AB-TB
- +++++ Durchmesserlinie AB-TB (Tunnel)
- +++++ 3. Gleis St.Gallen - Winkeln - Gossau/  
Verbindungsgleis St.Gallen - Haggen

V2.3 Öffentlicher Personennahverkehr - Knoten

- Hauptknoten
- Bahn-/Bus-Verknüpfung
- Bus-/Bus-Verknüpfung

V2.4 Öffentlicher Personennahverkehr - Angebot

- //// Verbesserung ÖV-Anbindung Wohnquartiere  
Rotmonten und Kammelenberg

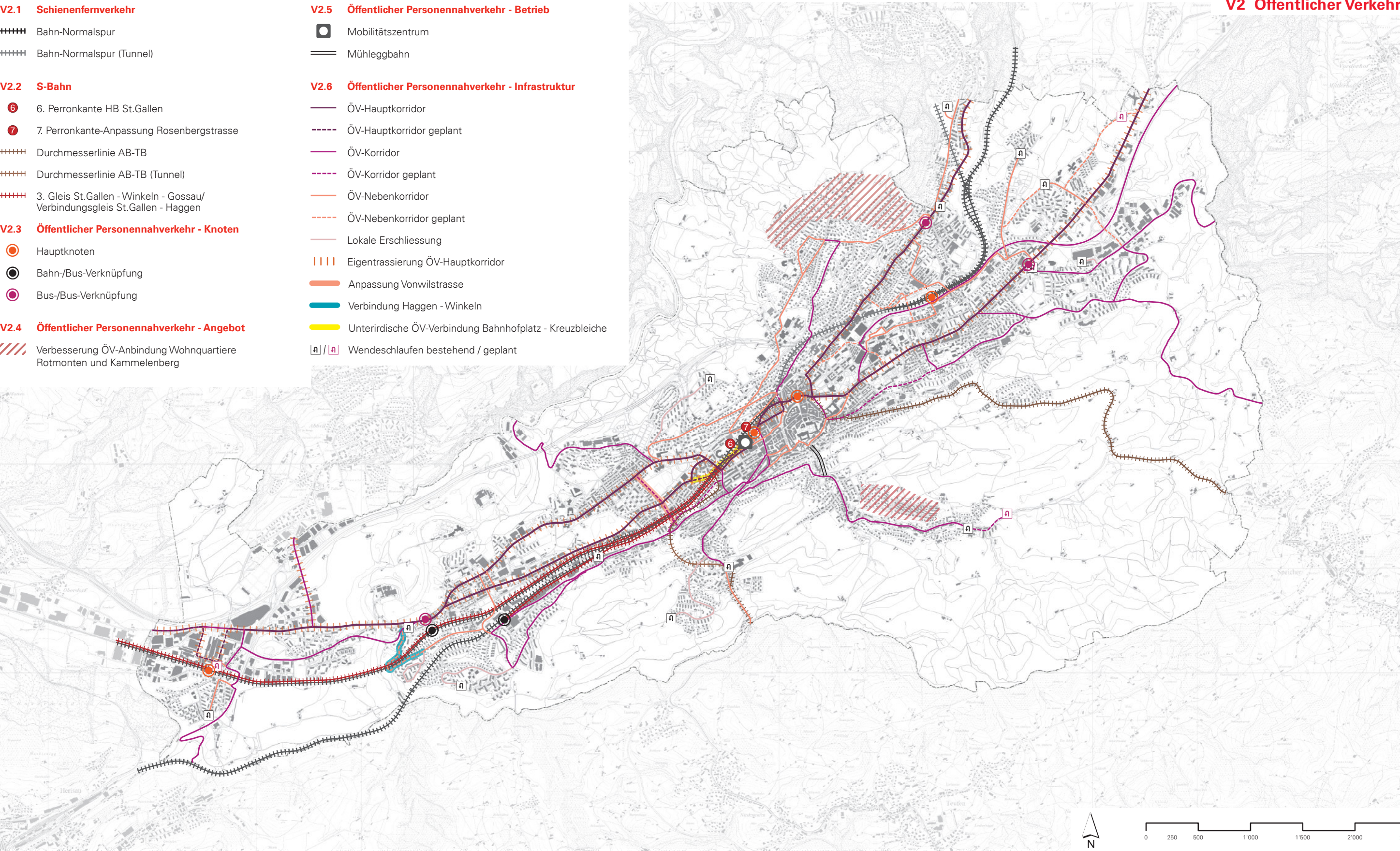
V2.5 Öffentlicher Personennahverkehr - Betrieb

- ⬢ Mobilitätszentrum
- == Mühleggbahn

V2.6 Öffentlicher Personennahverkehr - Infrastruktur

- ÖV-Hauptkorridor
- - - ÖV-Hauptkorridor geplant
- ÖV-Korridor
- - - ÖV-Korridor geplant
- ÖV-Nebenkorridor
- - - ÖV-Nebenkorridor geplant
- Lokale Erschliessung
- ||| Eigentrassierung ÖV-Hauptkorridor
- Anpassung Vonwilstrasse
- Verbindung Haggen - Winkeln
- Unterirdische ÖV-Verbindung Bahnhofplatz - Kreuzbleiche
- ⌂ / ⌂ Wendeschlaufen bestehend / geplant

V2 Öffentlicher Verkehr





Gelöschte Einträge

V2.2 S-Bahn

- Durchmesserlinie AB-TB
- Durchmesserlinie AB-TB (Tunnel)

V2.4 Öffentlicher Personennahverkehr - Angebot

- Verbesserung ÖV-Anbindung Wohnquartiere Rotmonten und Kammelenberg

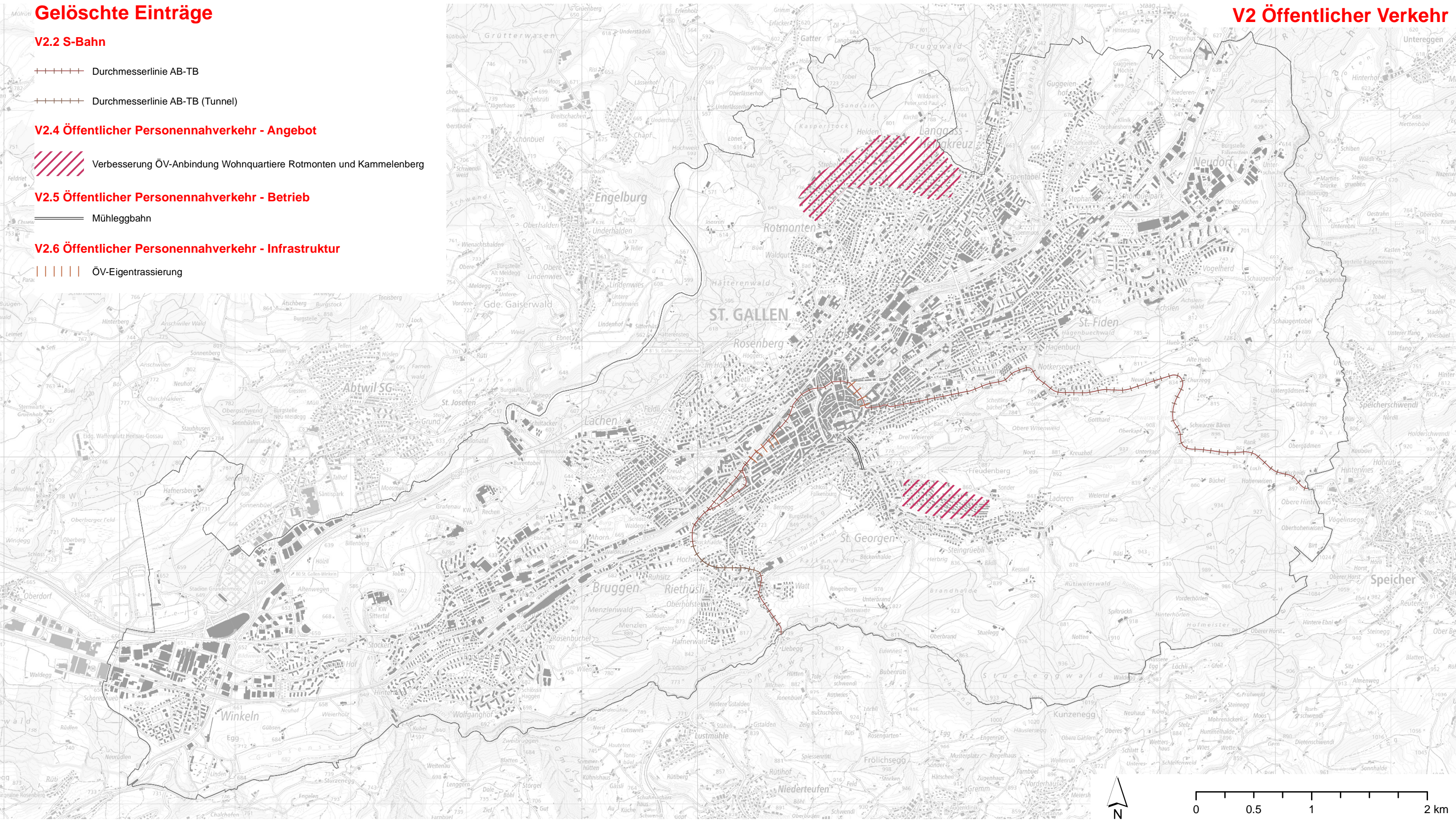
V2.5 Öffentlicher Personennahverkehr - Betrieb

- Mühleggbahn

V2.6 Öffentlicher Personennahverkehr - Infrastruktur

- ÖV-Eigentrassierung

V2 Öffentlicher Verkehr





Neue Einträge

V2.2 S-Bahn



Verschiebung Bahnhof Bruggen

V2.6 Öffentlicher Personennahverkehr - Infrastruktur



Neues VBSG Busdepot



Tramdepot (mögliche Standorte)

V2 Öffentlicher Verkehr

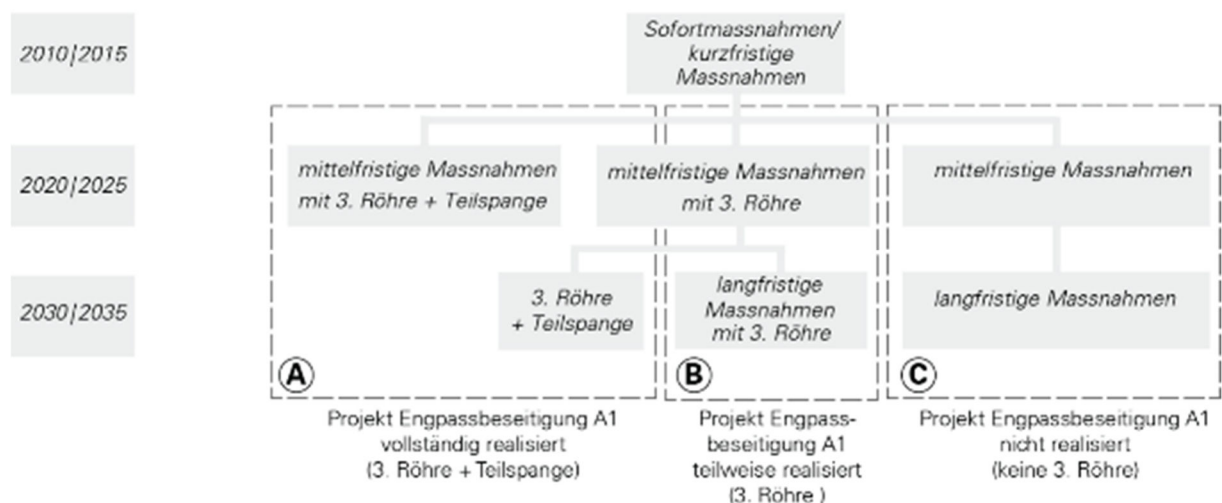




## V3 Motorisierter Individualverkehr

### V3.1 Grundsätze Strassennetz

a) Unterteilung Strassennetz	Festsetzung
<p>Das verkehrsorientierte Strassennetz hat primär eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion. Es übernimmt den gesamten Durchgangsverkehr sowie praktisch den gesamten Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Das verkehrsorientierte Strassennetz soll leistungsfähig sein. Es wird unterteilt in das Hochleistungsstrassennetz und das übergeordnete Stadtstrassennetz.</p> <p>Das untergeordnete Strassennetz wird mit quartierbezogenem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr belastet.</p>	
b) Kanalisierung	Festsetzung
<p>Der Verkehr wird weiterhin auf das übergeordnete Strassennetz, insbesondere das Hochleistungsstrassennetz, kanalisiert. Dabei wird der Verkehr möglichst rasch vom untergeordneten auf das übergeordnete Strassennetz geführt.</p>	
c) Netzscenarien	Zwischenergebnis
<p>Aufgrund der Unsicherheiten bezüglich der Realisierung der Massnahmen resp. deren zeitliche Umsetzung ist für den Richtplan in (zeitlichen) Netzscenarien zu denken.</p>	



## V3.2 Hochleistungsstrassennetz

a) Szenario A	Vororientierung
<p>Eine Verkehrsentslastung für die Autobahn könnte vor allem durch neue Strassenkapazitäten auf der Autobahn zwischen der Kreuzbleiche und dem Neudorf wirksam werden. Ein solcher Ausbau zwischen Kreuzbleiche und St.Fiden ist im Sachplan Verkehr des Bundes enthalten.</p> <p>Durch die 3. Röhre auf der A1 und eine Teilsperre ab der A1 bis auf die Südseite des Bahnhaupttrasses soll die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet, die Verkehrssicherheit erhöht und die Innenstadt entlastet werden. Als Folge davon sind auch das Strassennetz und die entsprechenden Knoten im Bereich St.Leonhardsachse und der westlichen Innenstadt anzupassen.</p> <p>Die in Szenario A geschaffenen Leistungsreserven auf dem übergeordneten Netz sollen zugunsten des ÖV und FVV sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes genutzt werden.</p>	
b) Szenario B	Vororientierung
<p>Eine Erstellung der 3. Röhre A1 ohne gleichzeitige Erstellung der Teilsperre löst das Verkehrsproblem auf der Autobahn und im Bereich Kreuzbleiche nur teilweise. In diesem Fall muss die 3. Röhre ergänzt werden mit grösseren baulichen Massnahmen im Bereich Kreuzbleiche (Autobahnanschluss und im angrenzenden übergeordneten Strassennetz).</p> <p>Bei diesem Szenario müssen darüber hinaus Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ergriffen werden, gleichzeitig ergänzt durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.</p>	
c) Szenario C	Vororientierung
<p>Mit der verkehrsabhängigen Geschwindigkeitsanzeige sowie dem A1-Leitsystem sind die betrieblichen Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Stammstrecke der A1 ausgeschöpft. Zur Sicherstellung der Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes sind daher Massnahmen im Anschlussbereich und im angrenzenden übergeordneten Strassennetz nötig.</p> <p>Bei diesem Szenario müssen darüber hinaus Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ergriffen werden, gleichzeitig ergänzt durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs .</p>	



d)	Standstreifennutzung	Vororientierung
	Die Standstreifen-Nutzung der Autobahn wurde zwischen Winkeln und Kreuzbleiche bereits als permanente Massnahme umgesetzt. Eine Weiterführung Richtung Osten ist zwischen Einfahrt St.Fiden (Steinachstrasse) und St.Gallen Ost möglich, im Rosenbergunnel jedoch infolge fehlenden Standstreifens unmöglich.	
e)	Zubringer Appenzellerland	Vororientierung
	Für den Zubringer Appenzellerland liegt ein provisorisches «Generelles Projekt» vor. Mit einer allfälligen Realisierung ist höchstens längerfristig zu rechnen (Stand 2012).	

Dieses Strassenprojekt hätte für die Stadt St.Gallen eine Entlastung der Zürcher Strasse im Bereich Winkeln sowie der Appenzeller Strasse zur Folge. Diese Entlastungen sind mit flankierenden Massnahmen zu unterstützen und sinnvoll zu nutzen (z.B. Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs, für die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie Anpassungen von Nutzungseinschränkungen). Die zu erwartende Mehrbelastung auf dem Autobahnabschnitt zwischen dem zusätzlichen Anschluss Gossau Ost und dem Anschluss St.Gallen Winkeln würde dazu führen, dass in diesem Bereich pro Richtung drei Spuren auf der Stammstrecke angeboten werden müssten.

Die Entwicklung des Projektes "Zubringer Appenzellerland" ist zu beobachten, um auf die entsprechenden Auswirkungen rechtzeitig reagieren zu können.

### V3.3 Übergeordnetes Strassennetz

a)	Typisierung	Zwischenergebnis
	Das übergeordnete Strassennetz umfasst Kantonsstrassen und Gemeindestrassen, die regionale, gesamtstädtische oder stadtteilübergreifende Verbindungsfunktionen haben.	
	Sie sollen folgender Typisierung entsprechen:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Sie <del>sind</del> berücksichtigen die Anforderungen aller Verkehrsarten, insbesondere auch die des primär auf MIV und des ÖV. ausgerichtet</li> <li>› Sie sind <del>als verkehrorientierte Strasse erkennbar</del> und in der Regel als Hauptstrasse signalisiert</li> <li>› Sie sind in beiden Richtungen für den Verkehr offen, ohne zeitliche oder partielle Einschränkungen</li> <li>› Für die Fussgängerinnen und Fussgänger stehen besondere und sichere Längsbeziehungen sowie attraktive und genügend Querungsmöglichkeiten zur Verfügung.</li> </ul>	

Strassen- und Strassenabschnitte mit hoher Verkehrsbelastung (Primärnetz; über 5'000 Fahrzeuge DTV pro Richtung, Stand 2012<sup>21</sup>) sollen darüber hinaus folgender Typisierung entsprechen:

- › ~~Auf Kantonsstrassen ist Tempo 30 aus Sicht des Strasseneigentümers nicht zulässig (Stand 2012).~~ Als Grundlage für allfällige Reduktionen der signalisierten Geschwindigkeiten dient das in Arbeit befindliche Konzept "Tieftempo auf Hauptachsen" (Stand 2021).
- › Der Veloverkehr wird soweit möglich und zweckmässig auf Radstreifen oder Radwegen geführt
- › Bei ausgewiesenem öffentlichen Interesse (z.B. bei Quartierläden) sind nur Längsparkplätze zulässig
- › Die Erschliessung angrenzender Grundstücke erfolgt soweit möglich indirekt oder rückwärtig
- › Alle Fahrzeuge des MIV und des ÖV können sich in allen Kombinationen begegnen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Mit dem Projekt „Tieftempo auf Hauptachsen“ von Kanton und Stadt wird die Frage von Tempo-Reduktionen auf Hauptachsen umfassend untersucht.

b) Festlegung übergeordnetes Strassennetz Festsetzung

Das übergeordnete Strassennetz des Realisierungsplanes 1985/90 wurde auf-grund der effektiven Benutzung (Stand 2012) sowie der Strategie einer angebotsorientierten Verkehrspolitik aktualisiert. Das Ergebnis ist in der Karte V3.3 festgesetzt.

c) Strassenraumgestaltung Zwischenergebnis

Stadtquartiere mit hoher Nutzungsdichte haben oft erhebliche Einschränkungen durch Hauptachsen mit hohem Verkehrsaufkommen, insbesondere im Hinblick auf die Wohn- und Lebensqualität. Mit Strassenraumgestaltungen ist diese Situation zu verbessern. Ziel der Gestaltung ist auch eine Verstetigung des Verkehrs (vgl. S4.2b).

d) ~~Entlastungsachse Frohbergstrasse~~ Festsetzung

~~Zwischen der Torstrasse und der Splügenstrasse fehlt eine weitere Entlastungsachse. Die Frohbergstrasse soll daher zu einer 2-spurigen Achse ausgebaut werden (bei Bedarf mit Linksabbiegerspur). Dies ermöglicht eine altstadtnahe Verbindung zwischen Rorschacher Strasse und St.Jakob-Strasse, was für die Torstrasse eine Verkehrsabnahme zur Folge haben wird. Im Bereich Knoten Brühltor und Platztor sind dann Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger möglich.~~

~~Der Abschnitt Steinachstrasse bis Rorschacher Strasse kann Jahren unabhängig von der Tieferlegung der Sonnenstrasse erstellt werden. Dazu~~

~~sind bauliche Massnahmen im Bereich Frobergstrasse / Steinachstrasse (neue LSA) und Knoten Rorschacher Strasse (neue LSA) nötig.~~

~~Für den neuen Abschnitt der Frobergstrasse (von Steinachstrasse bis Sonnenstrasse) ist eine Verknüpfung mit dem Projekt "Tieferlegung der Sonnenstrasse" zwingend. Am Knoten Platztor und Brühltor sind zudem flankierende Massnahmen notwendig.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird abgeschrieben.

Das Stadtparlament hat im Mai 2019 dem Verpflichtungskredit für die Sanierung und Erweiterung des Betriebsgebäudes der Berufsfeuerwehr an der Notkerstrasse 44 zugestimmt. Eine Verlängerung der Frobergstrasse und auch die Tieferlegung Sonnenstrasse hätten einen Abbruch des Betriebsgebäudes bedingt. Mit dem Verzicht auf diese Massnahme ist jedoch eine Entlastung der Torstrasse nicht möglich.

~~e) Tieferlegung Sonnenstrasse Festsetzung~~

~~Die Sonnenstrasse soll tiefergelegt werden, um die Zu- und Wegfahrt zur Autobahn auch während Olma, OFFA und Veranstaltungen auf dem Spelteriniplatz über diese Strasse zu ermöglichen. Zudem können so in Kombination mit der Entlastungsachse Frobergstrasse die Fusswegverbindung Altstadt – Museumsquartier und die städtebauliche Qualität des Bereichs um die Olma-Messen verbessert werden.~~

~~Die Tieferlegung der Sonnenstrasse wird zweckmässigerweise zusammen mit der Achse Frobergstrasse (Abschnitt Steinachstrasse bis Sonnenstrasse) realisiert.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird abgeschrieben.

Das Stadtparlament hat im Mai 2019 dem Verpflichtungskredit für die Sanierung und Erweiterung des Betriebsgebäudes der Berufsfeuerwehr an der Notkerstrasse 44 zugestimmt. Eine Verlängerung der Frobergstrasse und auch die Tieferlegung Sonnenstrasse hätten einen Abbruch des Betriebsgebäudes bedingt. Mit dem Verzicht auf diese Massnahme ist jedoch eine Entlastung der Torstrasse nicht möglich.

d f) Knotenausbau Leistungsfähigkeit

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes sind verschiedene Knoten resp. Knotensysteme mit Massnahmen unterschiedlicher Art und Grössenordnung anzupassen. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit soll in erster Linie dem ÖV und FVV zu Gute kommen.



Unter diesen Beschluss fallen folgende Knoten und Knotensysteme mit unterschiedlichem Koordinationsstand. Sie sind in der Teilkarte V3 ersichtlich:

da fa)	Knotensystem Geissberg	Festsetzung
	In der aktuellen Planung ist zudem für den Bereich Interio-Kreisel eine Entlastungsstrasse in Kombination mit einer Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang der Autobahn mit einer Anbindung an die Autobahnausfahrt geplant.	
<del>fb)</del>	<del>Knotensystem Frobergstrasse</del>	<del>Festsetzung</del>
	<del>Im Zusammenhang mit der Entlastungsachse Frobergstrasse.</del>	
	<div><p><u>Erläuterung:</u></p><p>Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.</p><p>Mit dem Bau des Kantonsspitals wird dieser Knoten umgesetzt (voraussichtlich in den Jahren 2022-2023).</p></div>	
db fe)	Knotensystem Zürcher Strasse, Bruggen	Vororientierung
<del>fd)</del>	<del>Knotensystem Zürcher Strasse, Lachen</del>	<del>Vororientierung</del>
	<div><p><u>Erläuterung:</u></p><p>Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.</p><p>Für dieses Vorhaben liegt ein rechtskräftiges Projekt vor.</p></div>	
<del>fe)</del>	<del>Knoten Zürcher Strasse / Schönaustrasse</del>	<del>Vororientierung</del>
	<div><p><u>Erläuterung:</u></p><p>Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.</p><p>Für dieses Vorhaben liegt ein rechtskräftiges Projekt vor.</p></div>	
dc ff)	Knotensystem Zürcher Strasse, Winkeln	Festsetzung
dd fg)	Knotensystem Heiligkreuz	Vororientierung
de fh)	Knoten Blumenbergplatz	Vororientierung

df f) Knoten Appenzeller Strasse / Biderstrasse

Zwischenergebnis  
Vororientierung

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Dieses Projekt muss bezüglich Verhältnismässigkeit neu beurteilt werden.

~~fj) Knotensystem Oberer Graben~~

~~Vororientierung~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Für dieses Vorhaben liegt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) vor. Dieses BGK wird nun aktualisiert. Es ist eine Umnutzung / Neuzuteilung der bestehenden Strassenräume / Fahrbahnen vorgesehen. Es handelt sich dabei nicht mehr um einen Knotenausbau, sondern um eine Attraktivierung der Achse.

dg fk) Knotensystem Platztor

~~Vororientierung~~  
Zwischenergebnis

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Für dieses Vorhaben liegt eine Vorstudie vor.

dh fl) Knoten Splügenstrasse / Bachstrasse

Vororientierung

~~fm) Knoten St. Leonhard Strasse / Kesslerstrasse~~

~~Zwischenergebnis~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Massnahme ist umgesetzt.

di ge) Knoten Zürcher Strasse / Rechenstrasse

~~Vororientierung~~

Zwischenergebnis

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Für dieses Vorhaben liegt ein Strassenprojekt im Zusammenhang mit dem Betriebsgebäude der DTB vor. Die Massnahme ist neu in erster Linie aufgrund der Leistungsfähigkeit und nicht mehr aufgrund der Verkehrssicherheit erforderlich (neu unter Knotenausbau Leistungsfähigkeit aufgeführt).

e g) Knotenausbau Verkehrssicherheit:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit können an diversen Knoten Neubauten resp. Ausbauten nötig werden (vgl. V6.1c).

Unter diesen Beschluss fallen insbesondere folgende Knoten und Knotensysteme mit unterschiedlichem Koordinationsstand:

ea ga) Knotensystem Zürcher Strasse, Bruggen

Vororientierung

~~gb) Knoten Appenzeller Strasse / Heinrichsbadstrasse~~ ~~Festsetzung~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Massnahme ist umgesetzt.

eb ge) Knoten Rehetobelstrasse / Tablatstrasse

~~Vororientierung~~

Festsetzung

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Für dieses Vorhaben liegt ein Auflageprojekt vor.

ec) Knoten Speicherstrasse / Molkenstrasse

Zwischenergebnis

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Der Knoten Speicherstrasse / Molkenstrasse ist bezüglich Verkehrssicherheit zu verbessern.

f h) Störungen durch Parkierungen

Zwischenergebnis

Die Störungen des fliessenden Verkehrs durch Parkierung sind zu minimieren.



g i)	Einschränkung Verkehrsbeziehungen	Zwischenergebnis
	Mit der Einschränkung der Fahrbeziehungen insbesondere bei Verzicht auf einzelne Linksabbiegebeziehungen kann Kapazität an den Knoten gewonnen werden. Aufgrund der Nachteile (Umwegfahrten resp. Gefahr von Schleichfahrten durch das untergeordnete Strassennetz) sind solche Einschränkungen nur bei grossen Kapazitätsengpässen vorzunehmen.	

j)	<del>Verlegung Zürcher Strasse (Im Feld – Neuhof)</del>	<del>Zwischenergebnis</del>
	<del>Mit Verlegung der Zürcher Strasse/St.Gallerstrasse (Streckung der Linieneinführung) werden zusätzliche Gewerbeflächen ermöglicht. Die Erschliessung dieser Gewerbeflächen erfolgt über die alte Zürcher Strasse, die auch als Korridor für die ÖV-Eigentrassierung genutzt werden kann (vgl. S3.1a).</del>	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Idee der Verlegung der Zürcher Strasse im Bereich «Im Feld – Neu-hof» wird gemäss Beschlüssen der Stadträte von Gossau und St.Gallen nicht mehr weiterverfolgt.

## V3.4 Untergeordnetes Strassennetz

a)	Typisierung	Festsetzung
	Für das untergeordnete Strassennetz gilt folgende Typisierung:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>› Motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr sind als gleichwertig zu behandeln (Koexistenz).</li> <li>› Parkplätze entlang von Strassen sind als Senkrecht-, Schräg- und Längsparkierung zulässig. Sie können - unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit - auch als Elemente der Strassenraumgliederung bzw. als Elemente zur Reduzierung der Geschwindigkeiten eingesetzt werden.</li> <li>› Die Erschliessung der angrenzenden Besiedlung soll direkt erfolgen.</li> <li>› Der Begegnungsfall PW/PW ist nach Möglichkeit auf dem gesamten untergeordneten Strassennetz zu gewährleisten. Der Begegnungsfall PW/LKW muss je nach Abschnitt streckenweise oder punktuell möglich sein.</li> <li>› Auf dem untergeordneten Strassennetz soll das Tieftempokonzept angewandt werden.</li> <li>› Auf dem untergeordneten Strassennetz sind Einschränkungen wie Sperren und Einbahnstrassen denkbar.</li> </ul>	

### V3.5 Verkehrsregime

	a) Tempo-30-Zonen / Tempo-30-Strecken / Tempo-40-Strecken	Festsetzung
	<p>Die Quartierstrassen in den Wohngebieten sollen entsprechend dem bestehenden Konzept zu Tempo-30-Zonen werden, allenfalls zu Begegnungszonen. Vorbehalten bleiben in der Regel das übergeordnete Strassennetz und die ÖV-Hauptkorridore, wobei auch auf diesen Achsen zur Lärmsanierung Reduktionen der Höchstgeschwindigkeit (Tempo-40- und Tempo-30-Strecken und Tempo-30-Zonen) zu prüfen sind. Als Grundlage für allfällige Reduktionen der signalisierten Geschwindigkeiten dienen das in Arbeit befindliche Konzept "Tieftempo auf Hauptachsen" sowie das "Tieftempokonzept auf untergeordneten Strassen" (Stand 2021).</p>	
	<p><u>Erläuterung:</u> Anpassungsbedarf: Anpassung</p> <p>Tempo-30- und Tempo-40-Strecken bzw. Lärmschutz sind aktuelle Themen geworden.</p>	
	b) Begegnungszonen	Zwischenergebnis Festsetzung
	<p>Begegnungszonen sind grundsätzlich in der Altstadt und der Innenstadt für die dafür geeigneten Gassen, Strassen und Plätze vorzusehen (vgl. S4.2).</p> <p>Weitere Gebiete mit einer hohen Zahl an Begegnungen sowie eigentliche Spielstrassen in Wohngebieten können als Begegnungszonen signalisiert werden. In der Regel gilt dies nicht für das übergeordnete Strassennetz und die ÖV-Hauptkorridore. Als Grundlage für Begegnungszonen dient das in Arbeit befindliche "Tieftempokonzept auf untergeordneten Strassen" (Stand 2021).</p> <p><del>Auf eine rechtlich «echte» Fussgängerzone wird vorläufig verzichtet.</del> Die Altstadt wird als <del>unechte Fussgängerzone</del> (mit Begegnungszonen als Geschwindigkeitsregime sowie teilweise mit Sperrzeiten als zeitliche Einschränkung für den MIV und Einschränkung der Zufahrtsberechtigungen) betrieben.</p> <p>Fussgängerzonen sind an ausgewählten Lagen denkbar.</p>	
	<p><u>Erläuterung:</u> Anpassungsbedarf: Anpassung</p> <p>Auf die Verwendung der Begriffe «echte Fussgängerzone» und «unechte Fussgängerzone» wird verzichtet. Hingegen wird auf bestehende</p>	

Fussgängerzonen und auf die Möglichkeit zur Einführung weiterer Fussgängerzonen hingewiesen.

c) Sperrzeiten

Zwischenergebnis

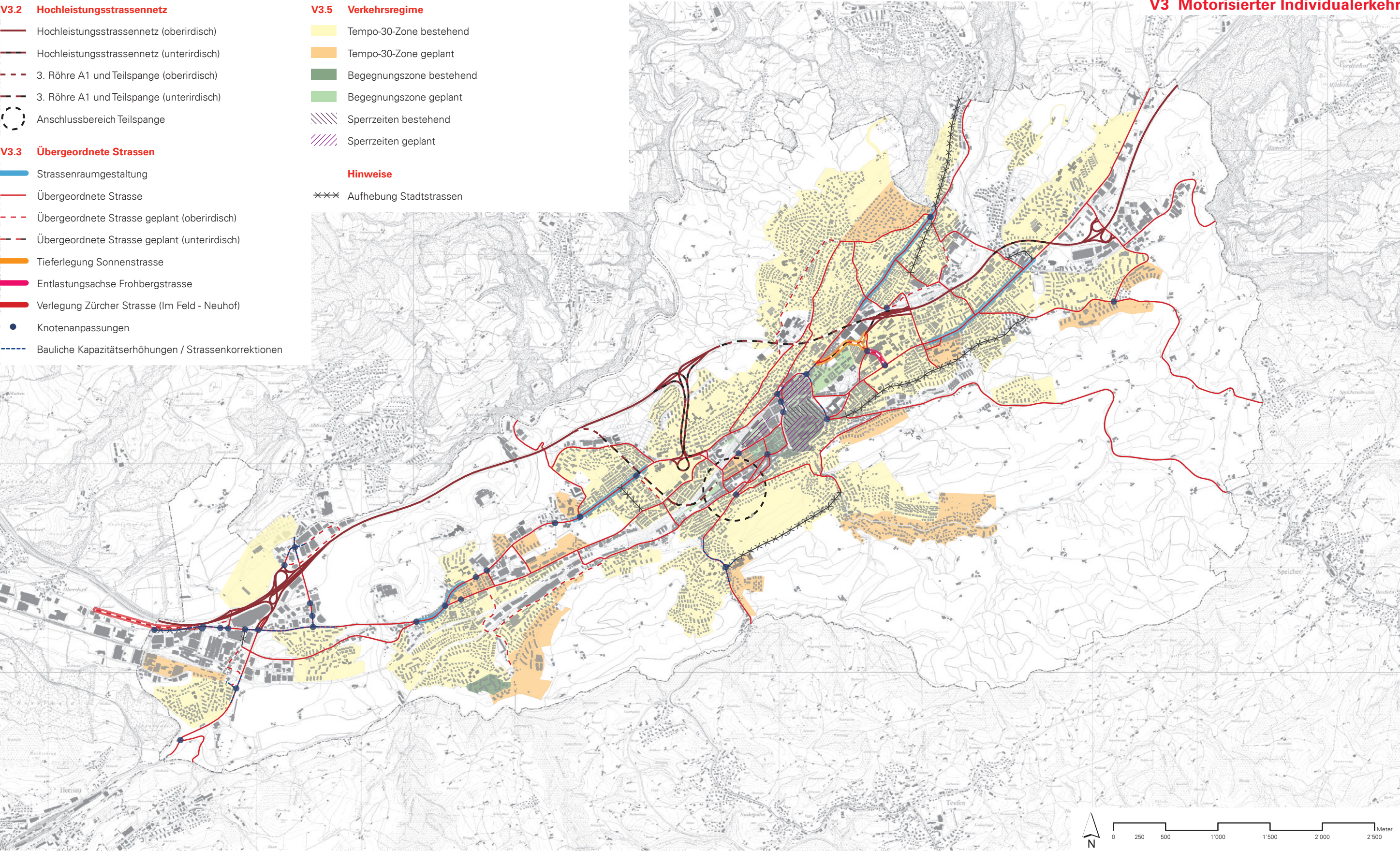
In der gesamten Altstadt sowie an neuralgischen Punkten in der Innenstadt kann der motorisierte Individualverkehr zeitlich eingeschränkt werden. Dabei sollen gebietsweise einheitliche Sperrzeiten gelten.

d) Verkehrseinschränkungen

Vororientierung

In verkehrsberuhigten Gebieten sowie an bedeutenden ÖV-Knoten (bspw. Brühltor) kann der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden. Denkbar sind z. B. Fahrverbote mit Ausnahmen. Lastwagenfahrverbote können in Wohnquartieren erlassen werden.





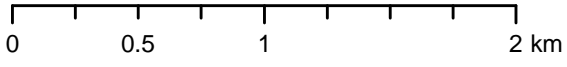
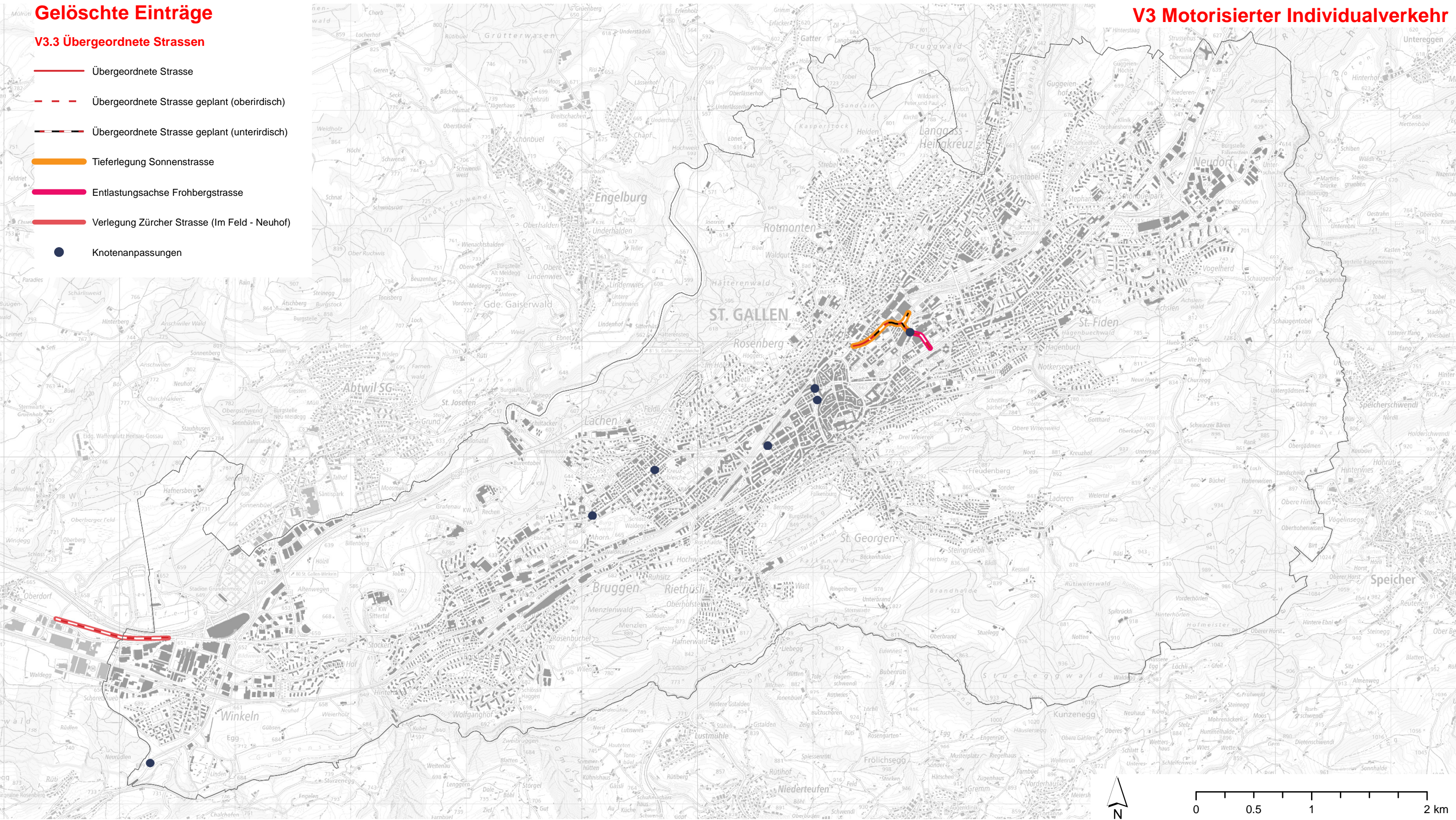


Gelöschte Einträge

V3.3 Übergeordnete Strassen

- Übergeordnete Strasse
- Übergeordnete Strasse geplant (oberirdisch)
- Übergeordnete Strasse geplant (unterirdisch)
- Tieferlegung Sonnenstrasse
- Entlastungsachse Frobergstrasse
- Verlegung Zürcher Strasse (Im Feld - Neuhof)
- Knotenadaptationen

V3 Motorisierter Individualverkehr



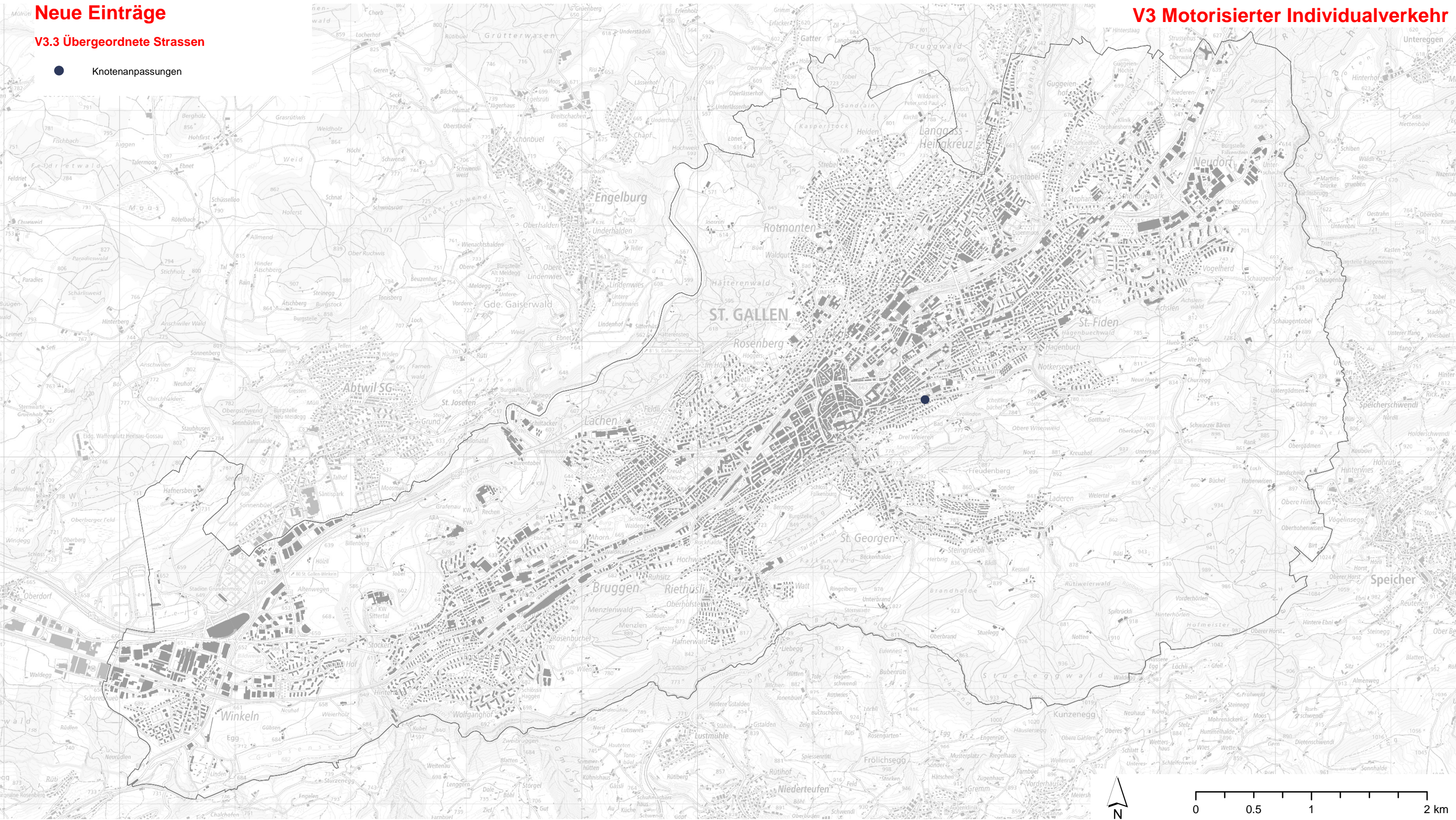


Neue Einträge

V3.3 Übergeordnete Strassen

● Knotenanpassungen

V3 Motorisierter Individualverkehr





## V4 Parkierung

### V4.1 Parkplatzangebot

#### a) ~~Parkierung Marktplatz~~ ~~Vororientierung~~

~~Für eine Neugestaltung Marktplatz Bohl ist ein «verkehrsfreier» Marktplatz und die damit verbundene Aufhebung der 50 oberirdischen Parkplätze notwendig.~~

~~Es ist politisch zu entscheiden, ob die 50 oberirdischen Parkplätze mit oder ohne Ersatzlösung aufgehoben werden. Eine allfällige Ersatzlösung darf höchstens fahrtenneutral sein.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Parkplatzaufhebung auf dem Marktplatz und dem Blumenmarkt und in den angrenzenden Gassen ist 2019 erfolgt.

#### b) ~~Parkplatz-Konsens~~ ~~Vororientierung~~

~~Die Stadt ist bestrebt einen Parkplatz-Konsens in Kraft zu setzen. Grundprämisse für einen künftigen Konsens bilden die Plafonierung der Parkplätze in der Innenstadt sowie die Verlegung der Oberflächenparkplätze in Parkgaragen oder Parkhäuser (vgl. V4.2f).~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Mit dem Scheitern der ersten Marktplatzvorlage wurde auch der Parkplatzkonsens hinfällig. Bestrebungen zur Wiederbelebung des Parkplatzkonsenses im Jahr 2013 scheiterten bereits nach zwei Sitzungen an den unterschiedlichen Vorstellungen der Beteiligten. Der Stadtrat ist seither bestrebt, die im Richtplan mit dem Parkplatzkonsens verknüpften Massnahmen auch ohne formellen Konsens umzusetzen.

~~c) Parkgarage Kantonsspital~~ ~~Zwischenergebnis~~

~~Die geplante Parkgarage Kantonsspital muss von der Frobergstrasse her erschlossen werden.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Die Parkgarage befindet sich im Bau.

~~d) Parkgarage Kinderspital~~ ~~Zwischenergebnis~~

~~Anstatt zusätzlicher Oberflächenparkplätze ist eine Parkgarage Kinderspital anzustreben.~~

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Der Beschluss wird als erledigt abgeschrieben.

Das Kinderspital wird zum Kantonsspital verlegt. Die Parkgarage Kantonsspital befindet sich im Bau.

a) Parkgarage Klinik Stephanshorn Vororientierung

Aufgrund der Entwicklung der Klinik und der Verkehrsproblematik auf der Brauerstrasse wurde eine Parkgarage unter dem Sportplatz Zil bezüglich Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit geprüft. Die Abklärungen aus dem Jahre 2019 und 2020 zeigen, dass eine solche Parkgarage zweck- und verhältnismässig ist. Sie soll daher weiterverfolgt werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Neuer Beschluss aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

## V4.2 Parkplätze – Anordnung

a) Parkplätze an übergeordneten Strassen Vororientierung

Mit dem Ziel, die Störungen des Verkehrs, insbesondere des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren, sollen Oberflächenparkplätze entlang des übergeordneten Strassennetzes - insbesondere auf ÖV-Hauptkorridoren - unter Berücksichtigung des umliegenden Parkplatzangebotes aufgehoben werden.

Für ein durchgängiges und sicheres Veloverkehrsangebot soll die Aufhebung von Oberflächenparkplätzen entlang Velo-Primärrouten (Direktheit) geprüft werden.

Bei der Aufhebung von Oberflächenparkplätzen entlang von übergeordneten Strassen ausserhalb der Innenstadt ist **in Abstimmung auf die Bedürfnisse und die örtlichen Verhältnisse** Ersatz zu schaffen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Präzisierung

b) Park & Ride

Zwischenergebnis

~~Die Für die~~ Parkgarage Kreuzbleiche ~~und die Parkplätze beim Bahnhof St.Fiden (Lindentalstrasse) sollen nicht mehr als soll der Betrieb einer~~ Park & Ride-Anlagen **geprüft werden.** ~~betrieben werden.~~

~~Das Park & Ride Konzept wird grossräumiger geplant. Im Übrigen sollen~~ **Park & Ride Anlagen** ~~Entsprechende Parkmöglichkeiten sollen nicht an~~ der Peripherie der Innenstadt **in der Stadt St.Gallen**, sondern in der Agglomeration angeordnet werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

**Für die Agglomeration liegt ein Park & Ride-Konzept vor.**

c) Car-Sharing

Festsetzung

Bei Bedarf sind ~~in der Innenstadt~~ Car-Sharing-Parkplätze bereitzustellen, **insbesondere bei Bahnhöfen und in deren Umfeld.**

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Präzisierung

d) Motorrad-Abstellplätze

Zwischenergebnis

An dafür geeigneten Standorten und bei ausgewiesenem Bedarf sind Abstellflächen auf öffentlichem Grund für Motorräder und dreirädrige Motorfahrzeuge vorzusehen.



e)	Handwerker-Parkplätze	Zwischenergebnis
	Für die Geschäftsfahrzeuge von Handwerkerinnen und Handwerkern ist nötigenfalls mit Sonderregelungen die Parkierung auch ausserhalb von Parkplätzen zu ermöglichen, wenn die Arbeit dies erfordert.	
f)	Oberflächenparkplätze	Festsetzung
	Es sollen möglichst viele Oberflächenparkplätze in der Innenstadt aufgehoben und in Parkgaragen oder Parkhäuser verlegt werden.	

### V4.3 Öffentliche Parkplätze – Regime

a)	Nutzung und Bewirtschaftung	Festsetzung
	Die Parkplätze auf öffentlichem Grund sollen primär den Quartierbewohnenden sowie deren Besucherinnen und Besuchern, dem Gewerbe und der Kundschaft von Quartiergeschäften zur Verfügung stehen. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze ist auf diese Nutzungen auszurichten.	
	Die öffentlichen Parkplätze im überbauten Gebiet sind zu bewirtschaften, und zwar	
	› in der Innenstadt, in Quartierzentren, in Gewerbe- und Industriegebieten und bei publikumsintensiven Anlagen grundsätzlich mit Parkplatzgebühren	
	› in den Wohngebieten mit der Erweiterten Blauen Zone (EBZ) zur Anwohnendenbevorzugung bei störender Pendlerparkierung.	
	<del>Die Bewirtschaftung gilt für Montag bis Freitag während den üblichen Geschäfts- und Arbeitszeiten. In der Innenstadt, in den Quartierzentren, bei publikumsintensiven Anlagen und in Wohnquartieren mit entsprechender Belastung durch Fremdparkieren gilt die Bewirtschaftung bei Bedarf auch nachts sowie samstags und sonntags.</del>	
	› im Stadtzentrum täglich, während 24 Stunden;	
	› im übrigen Stadtgebiet von Montag bis Freitag, von 8 bis 19 Uhr, sowie samstags, von 8 bis 17 Uhr.	

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Im Zentrum der Stadt St.Gallen werden rund 600 öffentliche Oberflächenparkplätze bewirtschaftet. Um diese in Zukunft nutzungsgerechter zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Attraktivität der Tiefgaragenparkplätze im Stadtzentrum zu steigern, wird die Gebührenpflicht für die Oberflächenparkplätze ausgedehnt. Dies hat der Stadtrat im Oktober 2021 beschlossen. Die neue Parkplatzbewirtschaftung gilt ab dem 1. Januar 2022.

b)	Parkplatzabgaben	Zwischenergebnis
	<p>Bei der Bemessung der Parkplatzabgaben gelten folgende Grundsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Die Anwohnenden werden in der Erweiterten Blauen Zone bevorzugt</li> <li>› Für Pendlerfahrzeuge sowie bei publikumsintensiven Anlagen sollen die Parkplatzabgaben so bemessen sein, dass die Fahrt im öffentlichen Verkehr kostengünstiger ist.</li> </ul> <p>Die Tarifgestaltung ist nach diesen Grundsätzen zu vereinheitlichen, wobei eine sachgerechte Differenzierung zwischen den einzelnen Stadtgebieten zu berücksichtigen ist.</p> <p>Die Parkiergebühren (Stand 2012) sollen angemessen erhöht werden.</p>	
c)	Reglement für öffentliche Parkplätze	Zwischenergebnis
	<p>Das Reglement für die öffentlich zugänglichen Parkplätze auf öffentlichem Grund wird erneuert.</p>	

#### V4.4 Private Parkplätze

a)	Reglement für private Parkplätze	Zwischenergebnis
	<p>Für das Parkieren auf privatem Grund ist ein neues Reglement zu erlassen. Darin enthalten sind u.a. Bestimmungen über:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Die minimal vorgeschriebene Anzahl Parkplätze bei Neubauten, Erweiterungen, Umbauten, Zweckänderungen etc., differenziert v.a. nach Stadtgebieten und der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr (Pflichtparkplätze)</li> <li>› Die Regelungen für den Realersatz oder die Ersatzabgabe, wenn Pflichtparkplätze nicht (in genügendem Umfang) erstellt werden können</li> <li>› Die maximal zulässige Anzahl Parkplätze nach Nutzungsgruppen (Anwohnende, Unternehmen, Besucherinnen und Besucher etc.) unter Berücksichtigung der jeweiligen Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr, der Wohnqualität, der Belastung des Strassennetzes etc.</li> <li>› Die Einschränkungen der Fahrtenzahlen bei publikumsintensiven Nutzungen oder in stark verkehrsbelasteten Gebieten (Fahrtenmodelle)</li> <li>› Die Förderung von "autoarmen"/"autofreien" Siedlungen und Nutzungen</li> <li>› Die Regelung über Abgeltungen an den öffentlichen Verkehr.</li> </ul>	

##### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Autofreie Siedlungen sollen nicht ausgeschlossen werden.




b)	Beiträge an den öffentlichen Verkehr	Festsetzung
	<p>Von den Parkgebühreneinnahmen der Besucherparkplätze von publikumsintensiven Einrichtungen ist ein Teil zweckgebunden für die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verwenden. Der Anteil der Abgabe wird im Rahmen von Sondernutzungsplanungen resp. Baugesuchen in Abhängigkeit vom Standort, der Parkplatz- und Fahrtenzahl sowie von der ÖV-Erschliessung festgelegt.</p>	
c)	Quartierparking	Vororientierung
	<p>Bei der Planung von Parkieranlagen und Tiefgaragen ist zu prüfen, ob Erweiterungen im Sinne von Quartierparkings bzw. gemeinschaftlichen Parkieranlagen vorzusehen sind.</p> <p>Bei Erstellung von Parkgaragen für Wohnüberbauungen oder Quartierparking-Anlagen können oberirdische Parkplätze aufgehoben und der Platz für Bedürfnisse des Verkehrs und der Gestaltung verwendet werden.</p>	
	<div> <p><u>Erläuterung:</u></p> <p>Anpassungsbedarf:                      Ergänzung</p> <p>Mit Quartierparking bzw. gemeinschaftlichen Parkieranlagen kann die Nachfrage nach Parkplätzen nicht nur für eine einzelne Parzelle, sondern für kleinere Gebiete effizient abgedeckt werden.</p> </div>	

## V4.5 Parkleitsystem







a)	Parkleitsystem Innenstadt	Festsetzung
	<p>Bei Neubauten in der Innenstadt mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkplätzen soll der Anschluss ans Parkleitsystem angestrebt werden.</p>	
b)	Neue Parkleitsysteme	Vororientierung
	<p>Ausserhalb der Innenstadt können in Gebieten mit grösseren Parkieranlagen lokale Parkleitsysteme zweckmässig sein. Die Stadt unterstützt solche neuen Parkleitsysteme.</p>	

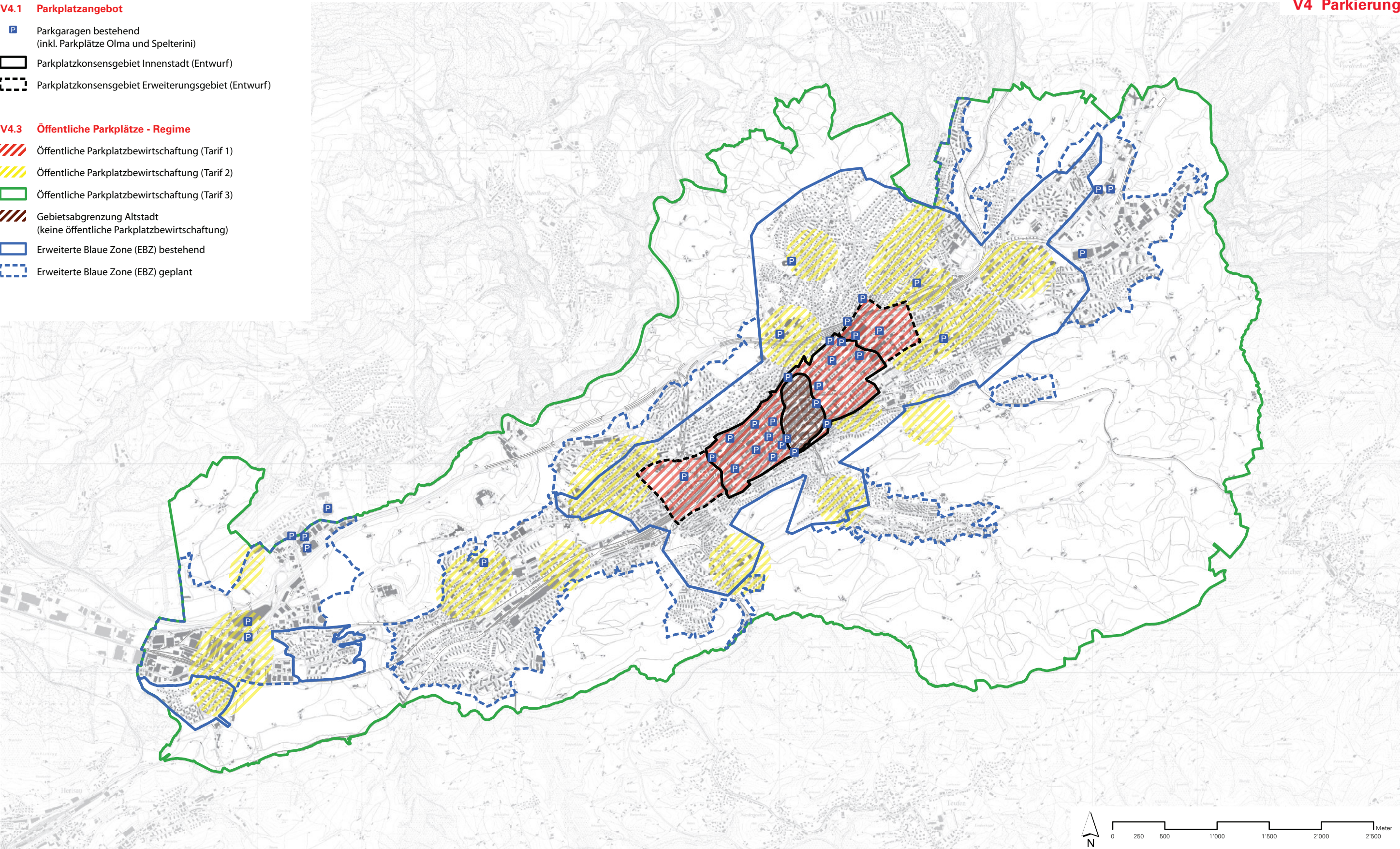


V4.1 Parkplatzangebot

-  Parkgaragen bestehend (inkl. Parkplätze Olma und Spelterini)
-  Parkplatzkonsensgebiet Innenstadt (Entwurf)
-  Parkplatzkonsensgebiet Erweiterungsgebiet (Entwurf)

V4.3 Öffentliche Parkplätze - Regime

-  Öffentliche Parkplatzbewirtschaftung (Tarif 1)
-  Öffentliche Parkplatzbewirtschaftung (Tarif 2)
-  Öffentliche Parkplatzbewirtschaftung (Tarif 3)
-  Gebietsabgrenzung Altstadt (keine öffentliche Parkplatzbewirtschaftung)
-  Erweiterte Blaue Zone (EBZ) bestehend
-  Erweiterte Blaue Zone (EBZ) geplant





Gelöschte Einträge

V4.1 Parkplatzangebot

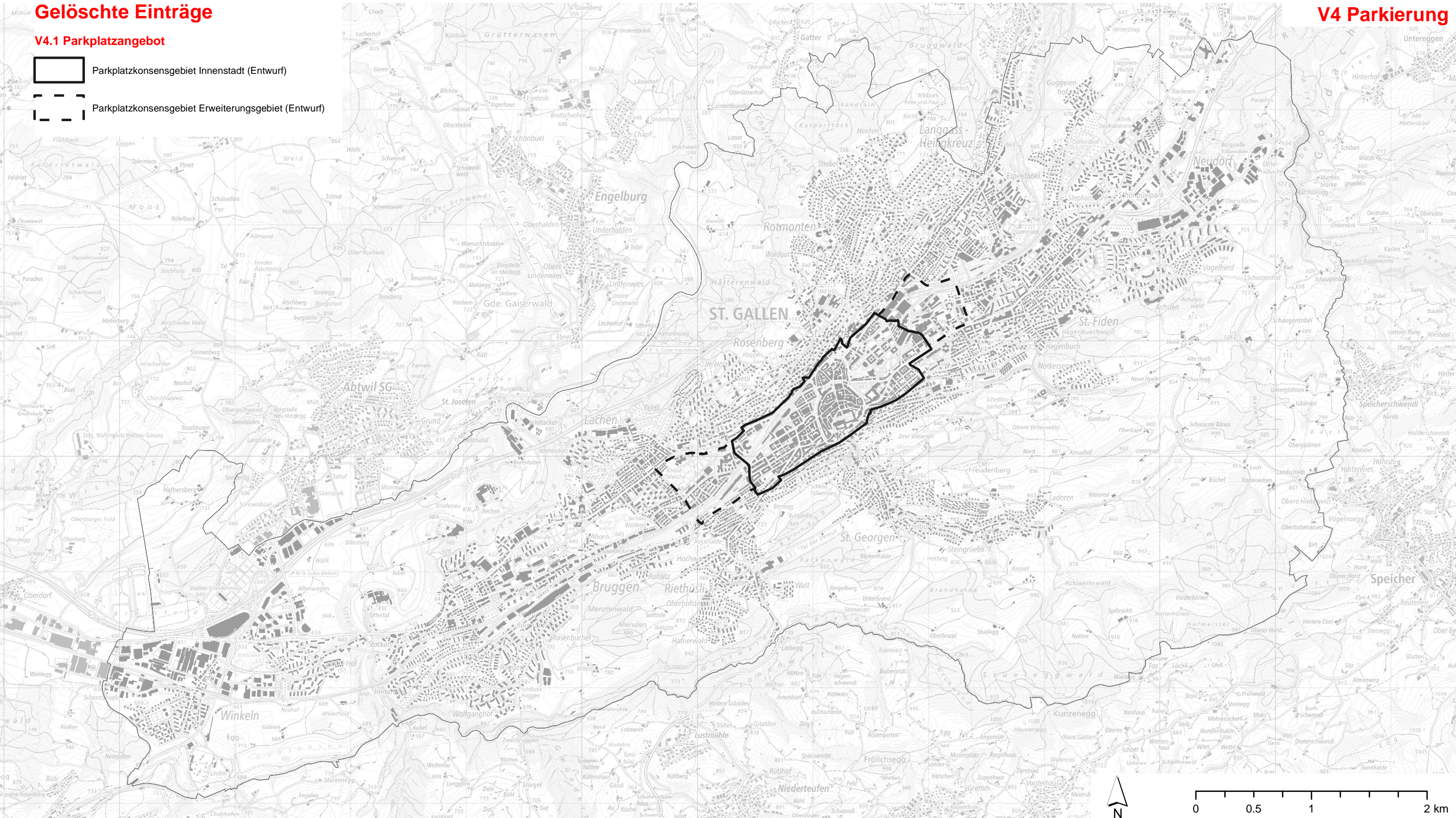


Parkplatzkonsensgebiet Innenstadt (Entwurf)



Parkplatzkonsensgebiet Erweiterungsgebiet (Entwurf)

V4 Parkierung





## V5 ~~Langsamverkehr~~ Fuss- und Veloverkehr

### V5.1 Fussverkehr

a)	Querungen von Strassen	Festsetzung
	<p>Auf dem übergeordneten Strassennetz sind Zufussgehende infolge des sichtbar grossen Strassenverkehrs eher bereit, kleine Umwege in Kauf zu nehmen. Daher sind dort dem Zufussgehenden aus Sicherheitsgründen grundsätzlich Fussgängerstreifen, möglichst mit Mittelinseln und angemessener Beleuchtung, bereitzustellen. Falls Fussgängerstreifen nicht möglich sind, können kreuzungsfreie Übergänge vorgesehen werden. Neue Fussverkehrsunterführungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden, bestehende Fussverkehrsunterführungen sind auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen und bei Bedarf gestalterisch und sicherheitsmässig zu optimieren.</p> <p>Im untergeordneten Strassennetz im Siedlungsbereich ist der Zufussgehende weniger zu Umwegen bereit. Daher sind flächige Querungen vorzusehen, was mit den entsprechenden Tieftempo-Konzepten möglich ist. Fussgängerstreifen auf dem untergeordneten Strassennetz sind daher die Ausnahme (bspw. bei wichtigen Schulwegverbindungen).</p>	
b)	Zugänge zur Innenstadt	Zwischenergebnis
	<p>Der Querung des übergeordneten Strassennetzes im Innenstadtbereich ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Fussverkehrsströme sind hier möglichst oberirdisch zu führen und die Wartezeiten an den signalgesteuerten Übergängen zu minimieren.</p>	
c)	Verbindung entlang Strassen	Festsetzung
	<p>Bei der Fussverkehrsführung entlang des übergeordneten Strassennetzes hat Fussverkehr Priorität. Bei der Ausbildung der Trottoirs (insbesondere Randsteinhöhe) und allfälliger Trottoirüberfahrten ist die Fussverkehrssicherheit von zentraler Bedeutung.</p> <p>Entlang des untergeordneten Strassennetzes ist die Gestaltung der Trottoirs etc. im Sinne der Koexistenz und der Tieftempo-Konzepte vorzunehmen.</p>	
d)	Netzergänzungen/-verbesserungen	Zwischenergebnis
	<p>Es ist ein möglichst feinmaschiges, sicheres und attraktives Netz anzubieten. Oft können mit Einzelmassnahmen wesentliche Verbesserungen bei folgenden Mängeln erzielt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>› fehlende oder mangelhafte Querungshilfen (Fussgängerstreifen, Unter- und Überführungen)</li></ul>	



- › Querungshilfen bezüglich Sicherheit verbessern: Schutzinseln
- › fehlende oder mangelhafte Trottoirs und Fusswege
- › fehlende oder mangelhafte Zugänge zu Gebäuden oder Anlagen
- › sanierungsbedürftige Gefahrenstellen
- › gestalterische Aufwertung.

Teilweise sind jedoch auch grössere bauliche Massnahmen nötig, bspw:

- › Neue Fussverkehrs-Passerelle Güterbahnhofareal West

e)	Neuerschliessungen	Vororientierung
	Die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs gehört zum integralen Bestandteil der Erschliessungsplanung für neue Wohn- und Arbeitsgebiete. Insbesondere muss kurzen, direkten und attraktiven Wegen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besondere Beachtung geschenkt werden.	
f)	Wartezeiten Lichtsignalanlagen	Zwischenergebnis
	Die Minimierung der Wartezeiten des FVV an den Lichtsignalanlagen ist anzustreben. Dazu sind vor allem bei ausgelasteten Knoten auch die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen (vgl. V6.1).	
g)	Schulwege	Festsetzung
	Den erhöhten Sicherheitsanforderungen für Kinder ist - insbesondere auf Schulwegen - Rechnung zu tragen. Daher sind bei Schulwegverbindungen sichere Längsverbindungen sowie kindergerechte Querungsstellen anzubieten.	
h)	Menschen mit Beeinträchtigung	Festsetzung
	Das Fusswegnetz ist soweit möglich barrierefrei auszugestalten; insbesondere sind die Strassenquerungen entsprechend auszubilden.	
	Im Innenstadtbereich ist ein flächendeckendes Rollstuhlnetz anzustreben. Im übrigen Bereich ist ein zweckmässiges Rollstuhlnetz festzulegen.	
	Für blinde und sehbehinderte Menschen sind Führungsmittel an den wichtigen Routen vorzusehen. Zudem sind die bedeutenden Haltestellen mit taktilen Leitlinien zu versehen.	
i)	Treppenanlagen	Festsetzung
	Es sind attraktive Treppenanlagen anzubieten, welche eine hohe subjektive Sicherheit gewährleisten, sowie den üblichen Anforderungen bezüglich Komfort, Unterhalt und Beleuchtung genügen.	

j)	Zugang ÖV-Haltestelle	Festsetzung
	Der Zugang zu den ÖV-Haltestellen sowie die Haltestellen sind attraktiv zu gestalten.	
k)	Signaletik	Vororientierung
	Die Fusswege sind zu signalisieren, nach Möglichkeit mit Distanz- und Zeitangabe.	

## V5.2 Veloverkehr

a)	Netzdefinition	Festsetzung
	Das Haupt-Velo-Netz der Stadt wird in drei Klassen aufgeteilt:	
	<p>› Die <b>Velovorzugsroute</b> stellt eine Premiumroute dar und führt in der Talsohle der Stadt St.Gallen von Winkeln (Gossau) bis zur Oberen Waid (Mörschwil/Rorschach). Nach Möglichkeit wird sie auf einem eigenen Trasse geführt oder als Velostrasse mit entsprechendem Vortritt auf Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen. An diese Velovorzugsroute werden in Form von sekundären Velovorzugsroute die Nebenzentren angebunden.</p> <p>› Das <b>Velo-Primärnetz</b> (<del>Funktion Verbinden</del>); stellt das Basisnetz für den Veloverkehr dar. <del>Beim Primärnetz wird unterschieden zwischen schnellen Routen mit entsprechender Veloinfrastruktur für geübte Fahrer primär für den Alltagsvelofahrenden und sicheren Routen v.a. auf Quartierstrassen für alle Altersklassen.</del></p> <p>› Das <b>Velo-Sekundärnetz</b>, (<del>Funktion Erschliessung</del>) welches v.a. eine Erschliessungsfunktion erfüllt.</p> <p><del>› Zentrum; im Zentrum werden möglichst alle Fahrbeziehungen angeboten.</del></p>	

### Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Anpassung

Als nächster Entwicklungsschritt wird in der Stadt St.Gallen eine Velovorzugsroute eingeführt. Dies dient der Zielerreichung der Ziele des Mobilitätskonzeptes 2040 (Verdoppelung des Veloverkehrs) und bedingt die Einführung einer neuen Klasse im Haupt-Velo-Netz.

b)	Netzergänzungen
	Es ist ein zusammenhängendes Velonetz anzubieten. Dazu sind Netzerergänzungen notwendig, u. a.:
	› Neue Fuss- und Velowegverbindung entlang Bahnareal

- › Neue Passerelle Güterbahnhofareal Ost (Fussweg und Velo)
- › Neue Fuss- und Veloverbindung parallel zur Fürstenlandstrasse und Zürcher Strasse im Bereich Erlachstrasse – Zürcher Strasse
- › Neue Veloverbindung Bereich Stahl bis Bahnhof Nord
- › Zürcher Strasse/Hafnersbergstrasse, Veloverbindung von Winkeln Nord nach Breitfeld/Gründenmoos/Abtwil
- › Velogängige Querung des Bahnhofs St.Fiden

#### c) Velovorzugsroute

#### Zwischenergebnis

Das Velonetz wird mit einer Velovorzugsroute von West nach Ost ergänzt. Die Velovorzugsroute ist eine schnelle, direkte und komfortable Verbindung, teilweise mit eigenem Trassee. Als Grundlage für die Vorprojekte der einzelnen Streckenabschnitte ist das Konzept «Grüne Achse» zu beachten, welches zeigt, wie die Velovorzugsroute in die Stadtlandschaft integriert wird. In folgenden Abschnitten sind eigene Trassees geplant:

- › Neuhofweg, Bahnhof Winkeln – Sturzeneggstrasse
- › Hagenstrasse – Turnerstrasse entlang der Bahnlinie
- › Direktere Fuss- und Veloverbindung Kantonsspital-Steinachstrasse – Parkstrasse via Passerelle
- › Gübsenweg, Sturzeneggstrasse – Lehnstrasse, inkl. SBB-Sitterbrücke

Im Stadtzentrum sollen eine nördliche und eine südliche Wegführung angeboten werden. Beide Wegführungen führen durch die Altstadt. Sie stellen höhere Anforderungen an die Koexistenz mit den Fussgängerinnen und Fussgängern und werden für Velofahrende eine geringere Fahrgeschwindigkeit bedingen.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf:

Ergänzung

Neues Thema, das sich u.a. aus dem Mobilitätskonzept 2040 (Verdopplung Veloverkehr und Velobahn) und dem Legislaturziel (Velovorzugsroute) ergibt.

#### d) Netzverbesserungen

Für den Veloverkehr sollen möglichst sichere Routen angeboten werden. Dazu sind Netzverbesserungen notwendig, u.a.:

- › Knoten Riethüsli (Teufener Strasse): Verbesserung für LV
- › Knoten Splügenstrasse/Lindenstrasse: Verbesserung für Zufussgehende und den Veloverkehr
- › Schönbüelstrasse: Verbesserung Radwegverbindung von der Martinsbruggstrasse zur Rorschacher Strasse
- › Veloweg im Bereich Olma: Umfahrung des Olma-Areals ~~im Zusammenhang mit der Tieferlegung Sonnenstrasse/Querspange Frobergstrasse erleichtern~~



- › Realisierung von separaten Radstreifen oder Radwegen, insbesondere auf Primärrouten mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen
- › Verbesserung der Zugänge/Übergänge zum Innenstadtbereich bzw. zur Altstadt
- › Erstellung von Unter- oder Überführung an kritischen Knotenpunkten oder stark trennenden Achsen

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

#### ed) Busspur-Benutzung Zwischenergebnis

Die gemeinsame Nutzung von Busspuren durch den ÖV und den Verkehr ist anzustreben.

### V5.3 Veloabstellplätze

#### a) Veloabstellplätze Zwischenergebnis

Veloabstellanlagen sollen angeordnet werden, wenn eine der folgenden Anforderungen erfüllt ist:

- › Quartierzentren (gemäss Definition Richtplan)
- › publikumsintensive Einrichtungen (EKZ, Theater, Museen)
- › Schulen
- › Sportanlagen
- › **Spielplätze und Parkanlagen**
- › öffentliche Gebäude
- › Busknoten und Endstationen bei entsprechend grosser Nachfrage
- › Grössere Plätze.

Daneben sind Veloabstellplätze in den Quartieren, insbesondere bei öffentlich zugänglichen Einrichtungen, zu realisieren, sofern mit einer entsprechend grossen Nachfrage zu rechnen ist.

Die Ausgestaltung (einfache Abstellplätze mit Stellbügel, gedeckte Abstellplätze, Velostation) ist je nach Bedürfnis im Einzelfall zu prüfen, wobei nach Möglichkeit gedeckte Abstellplätze angeordnet werden sollen. Die Bedürfnisse der Elektromobilität sind bei der Ausstattung grösserer Abstellplätze möglichst zu berücksichtigen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Fehlende Kategorie wurde ergänzt.

b) Bike & Ride

Zwischenergebnis

Veloabstellanlagen sollen bei folgenden Haltestellen des ÖV angeordnet werden:

- › S-Bahn-Haltestelle (~~exkl. Gübsensee~~)
- › ÖV-Haupt- und Nebenknoten (gemäss Definition Richtplan)
- › Haltestellen an nicht dicht besiedeltem Gebiet mit Einzugsbereich grösser als 300 m.
- › Geeigneten Bushaltestellen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Die S-Bahnhaltestelle Gübsensee wurde aufgehoben.

c) Veloverleihsystem

Zwischenergebnis

In der Stadt St.Gallen soll in Abhängigkeit von den Erkenntnissen der dreijährigen Bewilligungsdauer (Einführung April 2021) das Veloverleihsystem weitergeführt werden.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Ein Veloverleihsystem stellt für die Stadt St.Gallen einen weiteren Baustein zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität (Ziele im Energiekonzept 2050 sowie im Mobilitätskonzept 2040) dar und rückt diese durch die verstärkte Präsenz des Velos im Stadtbild ins Bewusstsein. Die Möglichkeit der spontanen Fahrradnutzung macht das System für sämtliche kurze Fahrten innerhalb des Stadtgebietes äusserst interessant. Dies könnte auch dazu beitragen, dass der Veloanteil in der Stadt St.Gallen weiter gesteigert werden kann.

Hinweis zur Karte:

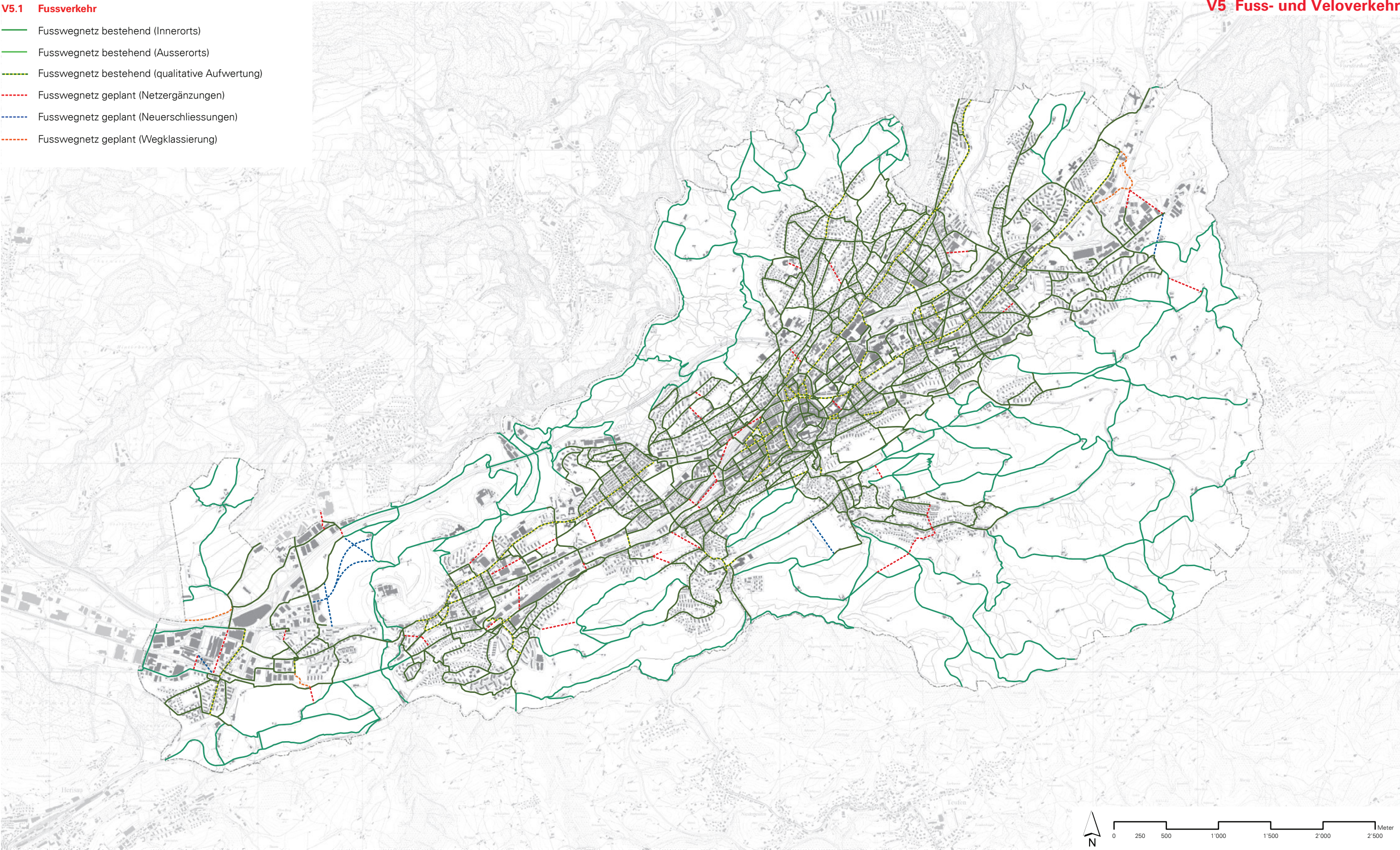
Keine Änderungen in Karte: V5 Fuss- und Veloverkehr (V5.1)



V5.1 Fussverkehr

- Fusswegnetz bestehend (Innerorts)
- Fusswegnetz bestehend (Ausserorts)
- Fusswegnetz bestehend (qualitative Aufwertung)
- Fusswegnetz geplant (Netzergänzungen)
- Fusswegnetz geplant (Neuerschliessungen)
- Fusswegnetz geplant (Vegklassierung)

V5 Fuss- und Veloverkehr








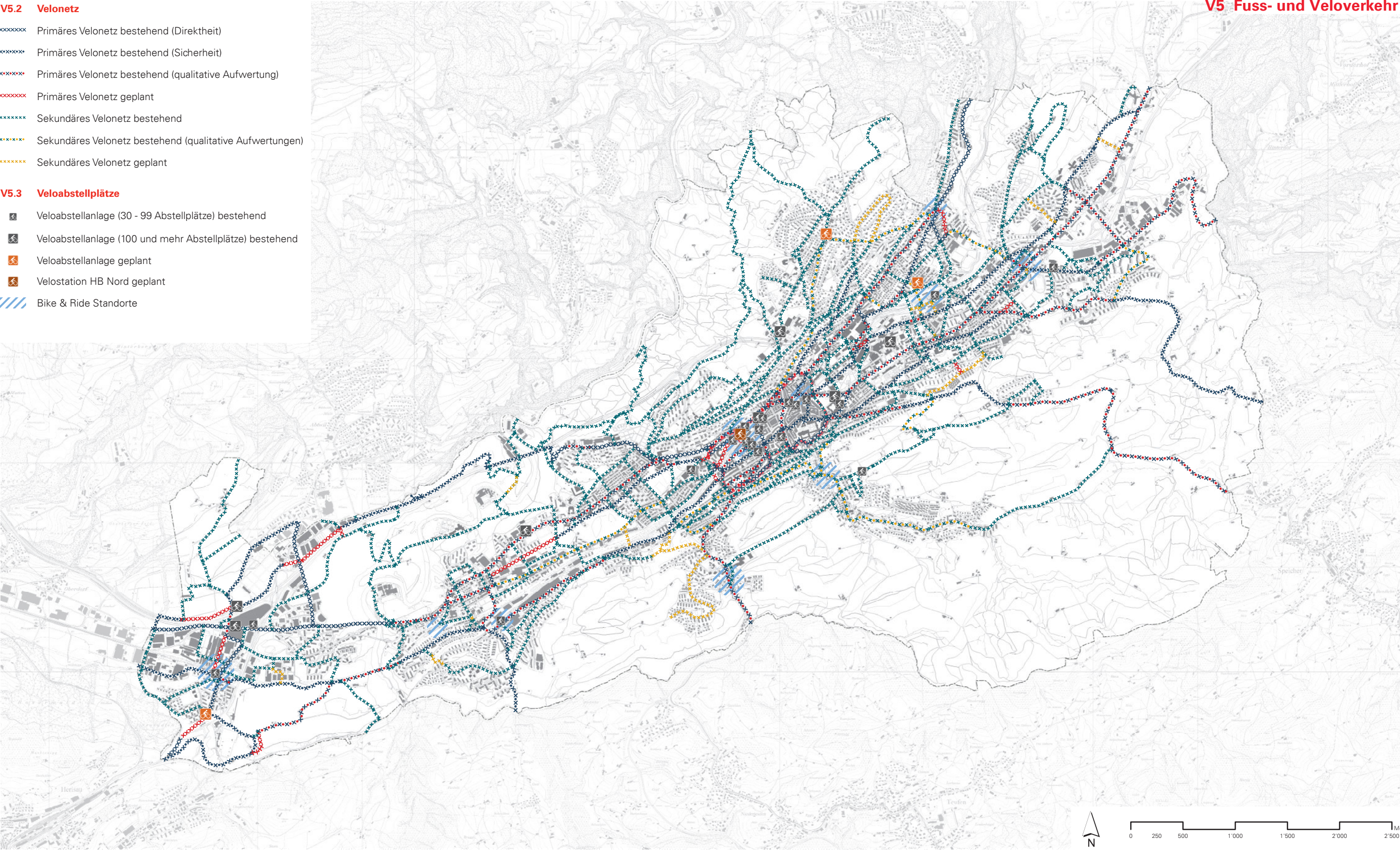


V5.2 Velonetz

- xxxxxx Primäres Velonetz bestehend (Direktheit)
- xxxxxx Primäres Velonetz bestehend (Sicherheit)
- xxxxxx Primäres Velonetz bestehend (qualitative Aufwertung)
- xxxxxx Primäres Velonetz geplant
- xxxxxx Sekundäres Velonetz bestehend
- xxxxxx Sekundäres Velonetz bestehend (qualitative Aufwertungen)
- xxxxxx Sekundäres Velonetz geplant

V5.3 Veloabstellplätze

-  Veloabstellanlage (30 - 99 Abstellplätze) bestehend
-  Veloabstellanlage (100 und mehr Abstellplätze) bestehend
-  Veloabstellanlage geplant
-  Velostation HB Nord geplant
-  Bike & Ride Standorte





Gelöschte Einträge

V5.2 Velonetz

xxxxxxx Primäres Velonetz geplant

Neue Einträge

V5.2 Velonetz

Velovorzugsroute

Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt

Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

V5 Fuss- und Veloverkehr









# Gelöschte Einträge

V5.2 Velonetz

×××××× Primäres Velonetz geplant

# Neue Einträge

V5.2 Velonetz

— Velovorzugsroute

● ● ● ● Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt

×××××× Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

## V5.2 Velonetz

× × × × × × Primäres Velonetz geplant

# Neue Einträge

## V5.2 Velonetz




— Velovorzugsroute

● ● ● ● Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt

× × × × × × Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

# Neue Einträge

## V5.2 Velonetz

-  Velovorzugsroute
-  Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt
-  Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")




# Neue Einträge

## V5.2 Velonetz

The map displays the Velonetz V5.2. A thick green line represents the 'Velovorzugsroute' (preferred cycling route). A series of green dots indicates the 'Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt' (recommended cycling route in the Old Town). A series of blue 'x' marks represents the 'Sekundäres Velonetz bestehend (bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")' (secondary Velonetz, currently entered as 'planned secondary Velonetz').

- Velovorzugsroute
- Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt
- Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

## V5.2 Velonetz

-  Velovorzugsroute
-  Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt
-  Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

- Velovorzugsroute
- Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt
- Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

● ● ● ● Empfohlene Veloführung im Bereich Altstadt

× × × × × × Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

xxxxxx Sekundäres Velonetz bestehend  
(bisher eingetragen als "Sekundäres Velonetz geplant")

[illegible]

## V6 Verkehrsmanagement

### V6.1 Verkehrssteuerung

a)	<b>Zielsetzung</b>	<b>Festsetzung</b>
	Das Ziel der Steuerung ist die Privilegierung des ÖV und die Minimierung der Wartezeiten für den Fuss- und Veloverkehr. Dabei sollen die vertretbaren Rückstaulängen im MIV sowie flüssige Verkehrsabläufe gewährleistet sein. Dazu sind die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen.	
b)	<b>Steuerungskonzept</b>	<b>Festsetzung</b>
	Es werden folgende Grundsätze angewendet:	
	<ul style="list-style-type: none"><li>› Bei Überlast werden alle zentral gesteuerten Knoten zu einem einzigen koordinierten Steuergebiet mit maximaler Leistung zusammengefasst.</li><li>› Im Spitzenverkehr wird das Netz, der Belastungsstruktur und Netzgeometrie entsprechend, in mehrere Steuergebiete mit je einer eigenen einheitlichen Umlaufzeit geschaltet.</li><li>› Bei mittlerem Verkehr werden einzelne Gebiete in kleinere Gruppen von zwei bis drei Knoten weiter unterteilt, welche eine gemeinsame Signalplanumlaufzeit verkehrsabhängig variieren.</li><li>› Bei geringem Verkehr erfolgt die Auflösung dieser Gruppen in isolierte Einzelknoten mit voller phasenweiser Verkehrsabhängigkeit.</li><li>› Wenn im dünnen Nachtverkehr ein Knoten aus Sicherheitsgründen nicht abgeschaltet werden kann, so wird er in den spurweise voll verkehrsabhängigen Betrieb geschaltet.</li></ul>	
c)	<b>Neue Lichtsignalanlagen</b>	<b>Vororientierung</b>
	Um die Verkehrsabläufe zu verbessern, die Sicherheit zu erhöhen oder den ÖV zu privilegieren, sind zusätzliche Lichtsignalanlagen zu prüfen.	
d)	<b>Stauraummanagement</b>	<b>Vororientierung</b>
	Lichtsignalanlagen können im Sinne des Stauraummanagements zur Dosierung des Verkehrs eingesetzt werden. Dosierungen dürfen jedoch nur dort eingesetzt werden, wo genügend Stauraum auf dem übergeordneten Strassennetz vorhanden ist bzw. geschaffen werden kann und wo Ausweichmöglichkeiten auf untergeordneten Strassen fehlen bzw. verhindert werden können. Zudem sind flankierende Massnahmen für den öffentlichen Verkehr notwendig. Wohnquartiere sollen als Stauräume möglichst vermieden werden (vgl. V6.2c).	

e)	Qualitätssicherung	Vororientierung
	<p>Mittels gerätetechnischer Qualitätssicherung werden die Sicherheit und Verkehrsleistung der Anlage erhalten.</p> <p>Dank dem Controlling bezüglich der Verkehrsflüsse werden die Lichtsignalanlagen unter Berücksichtigung der politischen Vorgaben optimal eingesetzt.</p>	
f)	Steuergeräteersatz	Vororientierung
	<p>Der nächste Steuergeräteersatz wird im Zeitraum 2025/2030 zu erwarten sein ist gestartet. Dannzumal ist die Verkehrssteuerung bezüglich Steuergerätetechnik wieder auf den neusten Stand gebracht.</p>	

## V6.2 Verkehrslenkung/-beeinflussung

a)	A1-Verkehrsleitsystem	Festsetzung
	<p>Die Stadt setzt sich beim Bund dafür ein, dass beim Betrieb des A1-Leitsystems die Aspekte des städtischen Netzes angemessen berücksichtigt sind.</p>	
b)	A1-Rampenbewirtschaftung	Zwischenergebnis
	<p>Eine Rampenbewirtschaftung der A1 dient zur Erhöhung der Leistung des durchfahrenden Verkehrs auf der Stammstrecke. Eine Rampenbewirtschaftung der A1 ist für die städtischen Interessen als ungünstig zu betrachten. Die Stadt setzt sich beim Bund dafür ein, dass keine Rampenbewirtschaftungen der A1 vorgenommen wird.</p> <p>Sollte der Bund eine Rampenbewirtschaftung ins Auge fassen, so muss die Stadt erreichen, dass der Bund den Aspekten des städtischen Netzes genügend Rechnung trägt.</p>	
c)	Stauraummanagement	Vororientierung
	<p>Es wird angestrebt, mittels Stauraummanagement den entstehenden Stau von immissionsempfindlichen Nutzungen fern zu halten.</p>	
d)	Routenführung	Vororientierung
	<p>Mit einer zweckmässigen Routenführung soll der Verkehr effizient geführt und möglichst rasch auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden. Die Wegweisung für alle Verkehrsarten ist periodisch bezüglich Zweckmässigkeit zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.</p>	



### V6.3 Fahrtenmodelle/Nutzungseinschränkungen

a)	Nutzungseinschränkung Geissberg	Festsetzung
	Das übergeordnete Strassennetz im Gebiet Geissberg ist stark belastet (Stand 2012). Mittels Nutzungseinschränkung ist eine übermässige Verkehrszunahme und damit eine Einbusse der Erschliessungsqualität zu verhindern (vgl. S1.2d).	
b)	Einschränkung für publikumsorientierte Nutzungen	Zwischenergebnis
	Das übergeordnete Strassennetz ist in diversen Gebieten stark belastet (Stand 2012). Aufgrund der erwarteten Entwicklungen wird die Belastung in einzelnen Gebieten weiter steigen. Mittels Nutzungseinschränkung ist daher eine übermässige Verkehrszunahme und damit eine Einbusse der Erschliessungsqualität zu verhindern. Dies ist insbesondere bei folgenden Gebieten zu prüfen: › Winkeln › Innenstadt › St.Fiden › Schuppis	
c)	Grossprojekte	Festsetzung
	Für Grossprojekte können im Rahmen von Sondernutzungsplänen oder Baugesuchen, Kombinationen von Fahrtenmodellen, Parkplatzbeschränkungen und Nutzungseinschränkungen angewandt werden.	

### V6.4 Road Pricing

a)	Road Pricing:	Zwischenergebnis
	Die Voraussetzungen für eine Umsetzung von Road Pricing sind in der Stadt und Agglomeration St.Gallen derzeit (Stand 2012) nicht gegeben. Die Stadt St.Gallen wird daher mittelfristig Road Pricing nicht anwenden, jedoch die Entwicklung der entsprechenden Anwendungen und Technologie beobachten. Aufgrund dessen wird die längerfristige Zweckmässigkeit von Road Pricing periodisch neu beurteilt.	



V6.1 Verkehrssteuerung

- Lichtsignalanlage bestehend
- Lichtsignalanlage geplant

V6.2 Verkehrslenkung / -beeinflussung

- A1 - Verkehrsleitsystem

V6.3 Fahrtenmodelle / Nutzungseinschränkungen

- Fahrtenmodelle bestehend
- ▨ Fahrtenmodelle geplant
- Nutzungseinschränkungen bestehend
- ▨ Nutzungseinschränkungen geplant

V6 Verkehrsmanagement

