

**Richtplananpassung 2022**  
**Aufnahme Strategien**  
/ Richtplantext  
**Änderungsanträge L BK**

1. Juni 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

**Änderungsanträge L BK**

**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	6
E2	Anlass und Aufträge	7
E3	Verbindlichkeit des Richtplans	7
<b>R</b>	<b>RICHTPLANKONZEPT</b>	<b>8</b>
R1	Die Stadt regional vernetzen	8
R2	Erreichbarkeit sicherstellen	8
R3	Die Stadt nach innen entwickeln	9
R4	Landschaften, Freiräume und Biodiversität stärken	11
R5	Attraktivität als Wohnstadt steigern	11
<b>S</b>	<b>SIEDLUNG</b>	<b>11</b>
S0	Innenentwicklung	11
S1	Siedlungsstruktur	12
S1.1	Siedlungsraum	12
S1.2	Siedlungserweiterungen	13
S1.3	Siedlungsverdichtung Hochhäuser und Infrastrukturüberdeckungen	18
S1.4	Innenstadt und Quartierzentren	18
S1.5	Umstrukturierungsgebiete Entwicklungsareale	19
S1.6	Starke Achsen	19
S2	Wohn- und Siedlungsqualität	24
S2.1	Wohnen	24
S2.2	Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen	24
S2.3	Stadtklima und Siedlungsökologie	24
S3	Wirtschaft	27
S3.0	Moderne Arbeitsplatzgebiete an den Stadteingängen	27
S3.1	Wirtschaftsraum St.Gallen	27
S3.2	Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete	27
S3.3	Publikumsintensive Einrichtungen	28
S4	Freiraum	28
S4.0	Ziele	28
S4.1	Massnahmen	28
S4.12	Gebiete mit freiräumlichem Handlungsbedarf	29
S4.23	Öffentliche Räume	29
S4.34	Städtischer Freiraumverbund	29
S4.45	Familiengärten	29
S5	Öffentliche Bauten und Anlagen	30
S5.1	Bildung	30

S5.2	Kultur	30
S5.3	Sport- und Freizeitanlagen	30
S5.4	Schiessanlagen	30
S5.5	Gesundheitswesen und Alterspflege	30
S5.6	Verwaltung	30
S5.7	Versorgung/ <b>Entsorgung</b> /Technische Infrastruktur	30
<b>L</b>	<b>LANDSCHAFT</b>	<b>31</b>
L1	Land- und Forstwirtschaft	31
L1.1	Landwirtschaft	31
L1.2	Fruchtfolgeflächen	32
L1.3	Wald	32
L2	Natur- und Landschaftswerte	32
L2.1	Schutz der Naturwerte	32
L2.2	Landschaftswerte	32
L2.3	Lebensraumvernetzung	32
L2.4	Gewässer <b>und Naturgefahren</b>	32
L2.5	<b>Biodiversität</b>	32
L3	Landschaftsentwicklung	33
L3.1	Naherholungsgebiete	33
L3.2	Landschaftsentwicklungsgebiete	35
<b>V</b>	<b>VERKEHR</b>	<b>38</b>
V1	Gesamtverkehr	38
V1.0	<b>Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr</b>	38
V1.1	Überkommunale Zusammenarbeit	39
V1.2	Verkehrsentwicklung	39
V1.3	<b>Starke Stadtachsen</b>	39
V1.4	<b>Strassenlärm</b>	39
V1.5	<b>Hub</b>	39
V1.6	<b>Güter- und Gewerbeverkehr</b>	40
V2	Öffentlicher Verkehr	41
V2.1	Schienenfernverkehr	41
V2.2	S-Bahn	41
V2.3	<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b> <b>Strassengebundener ÖV</b> – Knoten	41
V2.4	<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b> <b>Strassengebundener ÖV</b> – Angebot	41
V2.5	<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b> <b>Strassengebundener ÖV</b> – Betrieb	42
V2.6	<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b> <b>Strassengebundener ÖV</b> – Infrastruktur	42
V2.7	<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b> <b>Strassengebundener ÖV</b> – Fahrzeugsystem	43
V3	Motorisierter Individualverkehr	44
V3.1	Grundsätze Strassennetz	44
V3.2	Hochleistungsstrassennetz	44
V3.3	Übergeordnetes Strassennetz	45
V3.4	Untergeordnetes Strassennetz	46



V3.5	Verkehrsregime	46
V4	Parkierung	50
V4.1	Parkplatzangebot	50
V4.2	Parkplätze – Anordnung	50
V4.3	Öffentliche Parkplätze – Regime	50
V4.4	Private Parkplätze	50
V4.5	Parkleitsystem	50
V5	<del>Langsamverkehr</del> Fuss- und Veloverkehr	51
V5.1	Fussverkehr	51
V5.2	Veloverkehr	51
V5.3	Veloabstellplätze	51
V6	Verkehrsmanagement	51
V6.1	Verkehrssteuerung	51
V6.2	Verkehrslenkung/-beeinflussung	51
V6.3	Fahrtenmodelle/Nutzungseinschränkungen	51
V6.4	Road Pricing	51

# E EINLEITUNG

## 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 ~~ist~~ sind 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 Vor-seh-baren» Aufschluss geben insbesondere über die wichtigsten Ver-kehrsanlagen, über die künftigen Bauzonen und die Landwirtschaftsgebiete, über die Anlagen der Energie- und Wasserver-sorgung, der Abwasser- und Abfallbeseitigung sowie über die Erho-lungsräume, die zu schützenden Landschaften, Natur- und Kulturob-jekte.~~

Der kantonale Richtplan ist als dynamisches und entwicklungsfähiges Führungs- und Koordinationsinstrument konzipiert. Das AREG bewirt-schaftet den kantonalen Richtplan im Sinne einer rollenden Planung, ei-nerseits 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**.

### Städtische Strategien und Konzepte

Seit 2012 hat die Stadtverwaltung einige neue und richtungsweisende Strategien und Konzepte erarbeitet. Diese Strategien und Konzepte hat der Stadtrat beschlossen. Sie zeigen die Stossrichtung der künftigen angestrebten Stadtentwicklung auf. Die Strategien und Konzepte bleiben als eigenständige Planungsinstrumente bestehen.

Mit der Richtplananpassung 2022 werden raumrelevante Kernaussagen folgender Strategien und Konzepte aufgenommen:

- › Innenentwicklungsstrategie (2021)
- › Freiraumstrategie (2021)
- › Wohnraumstrategie (2020)
- › Liegenschaftenstrategie (2022)
- › Biodiversitätsstrategie (2022)
- › Baumstrategie (2020)
- › Familiengartenkonzept (2017)
- › Landwirtschaftskonzept (2020)
- › Energiekonzept 2050 (2015)
- › Stadtklima St.Gallen, Fachbericht zur Hitzeminderung (2020)
- › Mobilitätskonzept 2040 (2015)
- › Gemeindesportanlagenkonzept (2021)

## E2 Anlass und Aufträge

## E3 Verbindlichkeit des Richtplans

# R RICHTPLANKONZEPT

## R1 Die Stadt regional vernetzen

## 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 Innenentwicklung 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,utzungsgemischte, 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

## R5 Attraktivität als Wohnstadt steigern

# S SIEDLUNG

## S0 Innenentwicklung

### 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,
- › die frühzeitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

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

# S1 Siedlungsstruktur

## S1.1 Siedlungsraum

c)	Zwischennutzungen	Festsetzung
	<p>Zwischennutzungen bieten diverse Vorteile für die Stadt, einzelne Quartiere oder Areale. Lokale Bedürfnisse und Defizite können befriedigt und die Lebensqualität erhöht werden. Wichtige Gestaltungs- und Aneignungsmöglichkeiten oder gar temporäre Identifikationsmöglichkeiten können geschaffen werden.</p> <p>Zwischennutzungen von brachliegenden Arealen und Flächen sowie leerstehenden Räumlichkeiten werden ermöglicht.</p>	

de)	Mehrwertabschöpfungsgabe	Festsetzung
	<p>Die Mehrwertabschöpfungsgabe für Einzonungen richtet sich 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. <del>Der Stadtrat stellt diesbezüglich keine weitergehenden Forderungen.</del></p> <p>Gemäss einer 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 <u>Entwicklung von Freiräumen mit Fokus auf die Stärkung der Biodiversität und der Klimaanpassung</u> <del>Biodiversität, der Freiräume und der Klimaanpassung</del> 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 kantonomer Ebene noch keine Vorschrift zur Mehrwertabgabe. Mit dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) wurde im Jahr 2017 erstmals eine

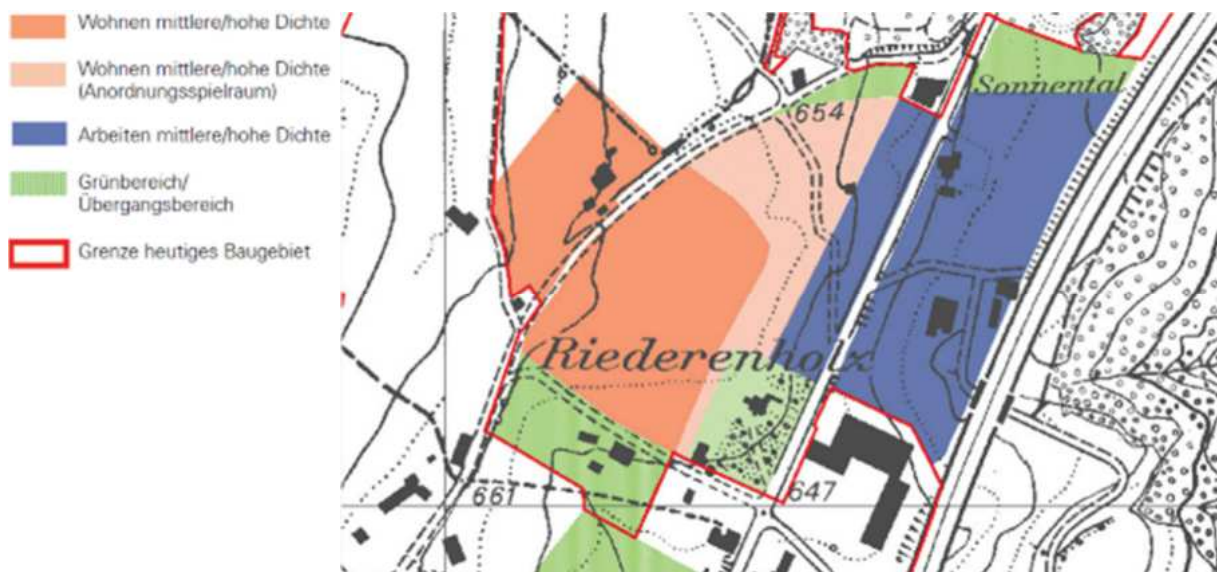


Mehrwertabgabe auf Einzonungen eingeführt. Die Höhe der Abgabe beträgt gemäss PBG 20 Prozent des Bodenmehrerts, was dem bundesrechtlich vorgeschriebenen Minimalsatz entspricht. Die Mehrwertabgabe gleicht den Bodenmehrert aus, der durch die dauerhafte Zuweisung eines Grundstücks zur Bauzone entsteht. Die Mehrwertabgabe ist gemäss kantonaler 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

b) a)	Riedererholz / Sonnentäl	Zwischenergebnis
ba) aa)	Teilbereich Riedererholz	Zwischenergebnis
	<p>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.</p> <p>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 Gemeindegrenze Landwirtschaftszone.</p>	



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 Lerchentalstrasse eine Bautiefe als Arbeitsgebiet mit mittlerer bis hoher Dichte vorgesehen.

› Nutzungspotenzial	640 – 870 Einwohnende
› Nettobauland	4,5 – 6,1 ha

In weiteren Planungen zu beachten

› Erschliessung mit ÖV (vgl. V2.4) **und motorisiertem Individualverkehr.**

› Infrastruktur:

› Kindergarten/Schule: bestehende Einrichtungen nutzen/Überprüfung der bestehenden Kapazitäten.

› Elektrizität: Neubau Trafostation vorsehen.

› Abwasser: Regenwasser: Höchsterwaldbach bzw. Riedererbach/Schmutzwasser: SW-Kanäle Brauerstrasse (Pumpen erforderlich).

› Wasser: Reservoir Vogelherd.

› **Gas Berücksichtigung erneuerbarer Energien: 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 Sonntental	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 Sonntentalwegs)
- › Infrastruktur:
  - › Elektrizität: Neubau Trafostation vorsehen.
  - › Abwasser: Regenwasser: neuen Sammelkanal erstellen, Retentionsmassnahmen vorsehen/Schmutzwasser: SW-Kanäle entlang Autobahn.
  - › Wasser/Gas: ab Rorschacher Strasse.
  - › Berücksichtigung erneuerbarer Energien.
  - › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

#### Übergeordnete Planung

- › Präzisieren Siedlungstrenngürtel.

c)	Geissberg	Zwischenergebnis
	<p>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</p>	

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-Berücksichtigung erneuerbarer Energien: 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.

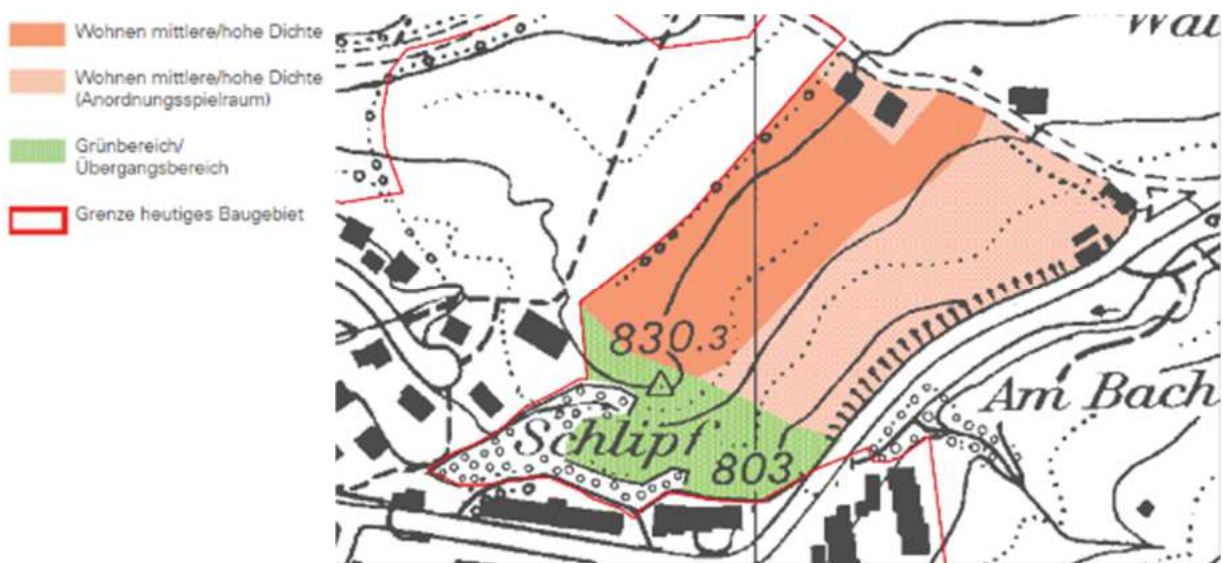
e) g)

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 Berücksichtigung erneuerbarer Energien: Allfällige Erschliessung mit Erdgas prüfen.**
  - › Wärme: Versorgung gemäss Energiekonzept und Energieversorgungsplan.

### S1.3 Siedlungsverdichtung Hochhäuser und Infrastrukturüberdeckungen

### S1.4 Innenstadt und Quartierzentren



## S1.5 Umstrukturierungsgebiete Entwicklungsareale

cd)	Areal Güterbahnhof	Zwischenergebnis
	<p>Das Areal des Güterbahnhofes in der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 ist nur teilweise überbaut und unternutzt. <del>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 d</del> Das Areal ist 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.</p>	

## S1.6 Starke Achsen

a)	Starke Stadtachsen	Zwischenergebnis
	<p>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.</p> <p>Als Starke Stadtachsen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) St.Jakob-Strasse / Langgasse</li><li>b) Zürcher Strasse</li><li>c) Rorschacher Strasse</li></ul> <p>Zu klären ist, ob die Fürstenlandstrasse und die Rosenbergstrasse ebenfalls als Starke Stadtachse bezeichnet werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

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.



**S1.1 Siedlungsraum**

- ..... Siedlungsbegrenzungslinien
- Bedeutende Freiräume

**S1.2 Siedlungserweiterung**

- Siedlungserweiterung Wohnen
- Siedlungserweiterung Arbeiten

**S1.3 Siedlungsverdichtung**

- ||||| Potentielle Verdichtungsgebiete

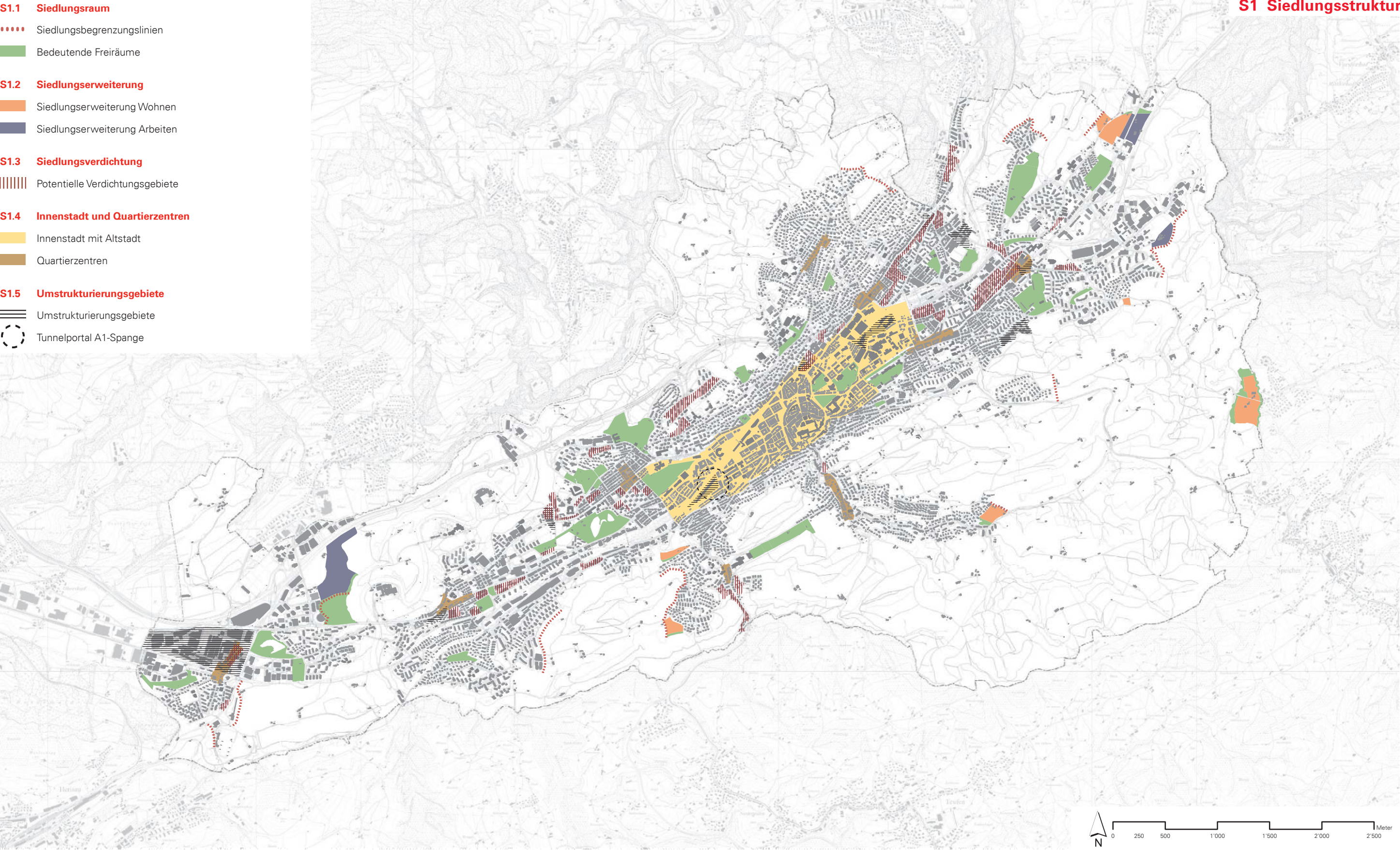
**S1.4 Innenstadt und Quartierzentren**

- 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

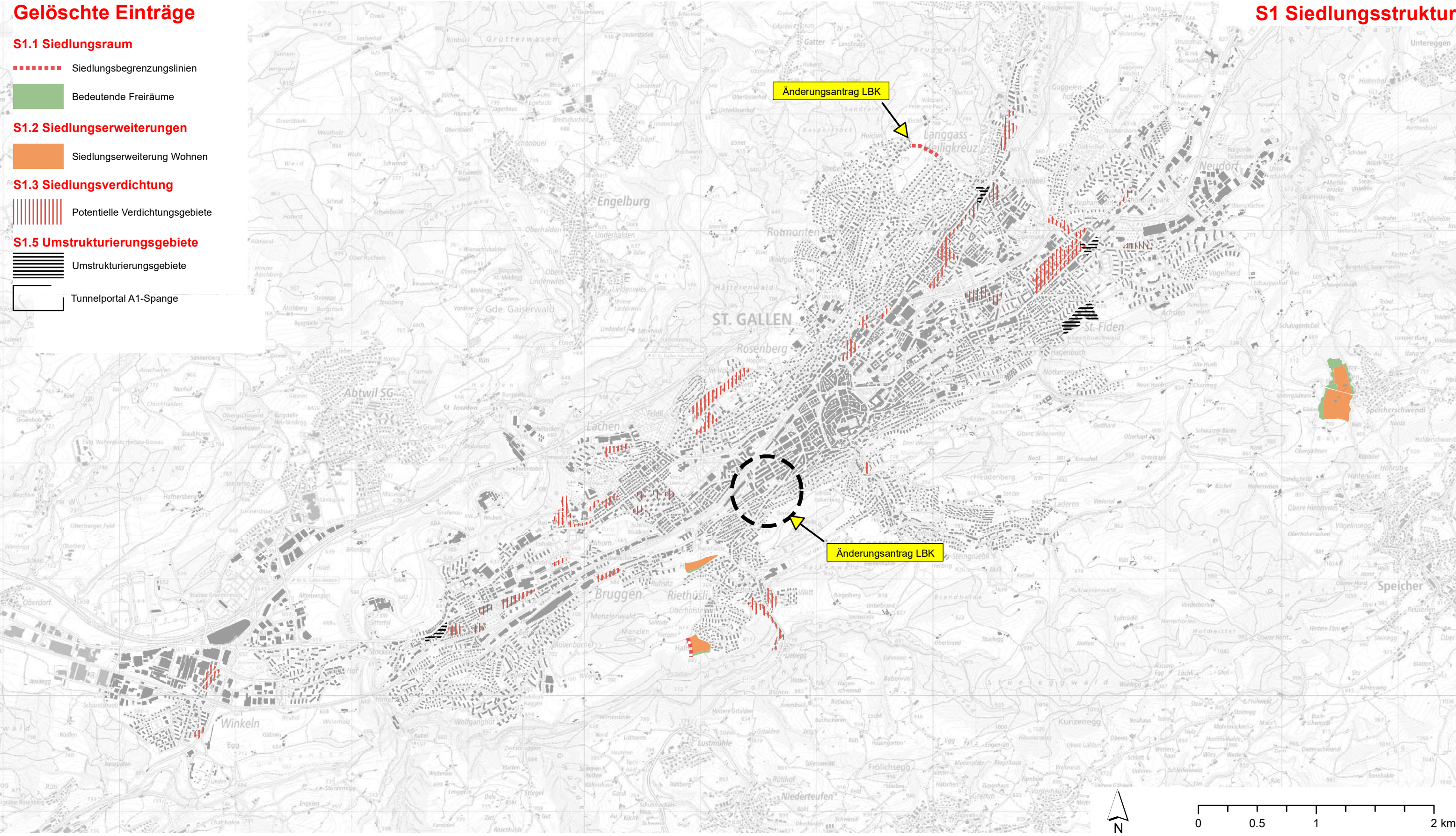
S1.3 Siedlungsverdichtung

- Potentielle Verdichtungsgebiete

S1.5 Umstrukturierungsgebiete

- Umstrukturierungsgebiete
- Tunnelportal A1-Spange

S1 Siedlungsstruktur





Neue Einträge

S1.1 Siedlungsraum

Siedlungsbegrenzungslinien

S1.5 Entwicklungsareale

Entwicklungsareale (bisher Umstrukturierungsgebiete)

Entwicklungsareale neu bzw. ergänzt

S1.6 Starke Achsen

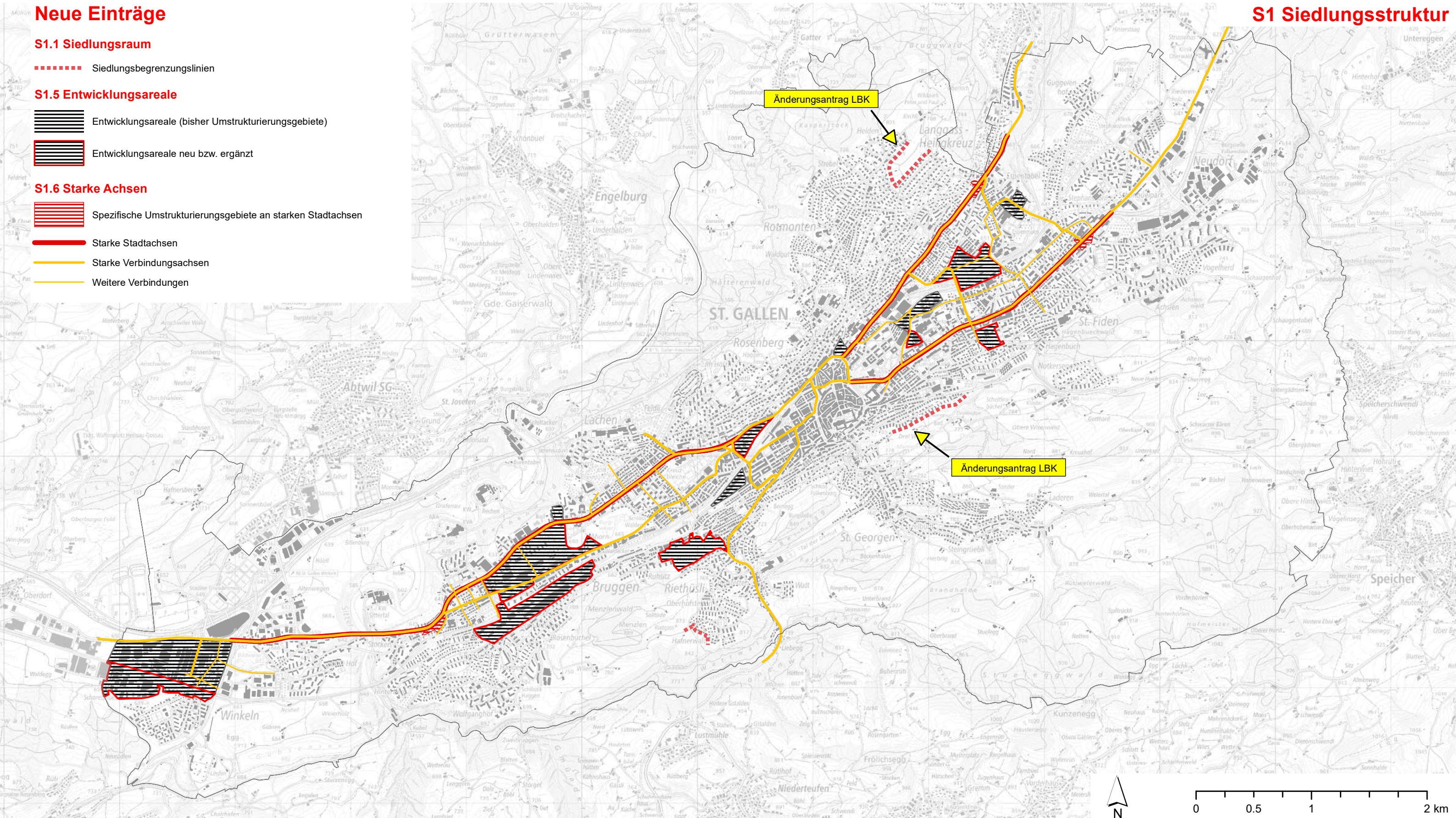
Spezifische Umstrukturierungsgebiete an starken Stadtachsen

Starke Stadtachsen

Starke Verbindungsachsen

Weitere Verbindungen

S1 Siedlungsstruktur





## S2 Wohn- und Siedlungsqualität

### S2.1 Wohnen

### S2.2 Erhaltenswerte Siedlungsstrukturen

b) Ortsbildschutz	Festsetzung
Die bisherigen Ortsbilder sollen überprüft werden, mit besonderem Augenmerk auf die Gebietsbegrenzung. Aufgrund der entstehungszeitlichen und typologischen Charakteristiken ist abzuklären, ob auch Anpassungen Ergänzungen notwendig sind.	

### 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:	
<ul style="list-style-type: none"><li>› Gebäude und Infrastruktur klimagerecht planen, und bauen, unterhalten und rückbauen (ganzer Lebenszyklus)</li><li>› Verwendung von Baumaterialien mit hoher Albedo (Reflektionsvermögen)</li><li>› Begrünung von Gebäuden</li><li>› Erhaltung und Schaffung von Grünflächen und unversiegelten Flächen</li><li>› Förderung von offenen und bewegten Wasserflächen.</li></ul>	
Massnahmen zur Förderung eines guten Stadtklimas sind in Studien, Wettbewerbsprogramme, Sondernutzungspläne und andere Instrumente zu implementieren respektive einzufordern.	

Basierend auf den Zielen des Berichtes Stadtklima St.Gallen sollen die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer durch Information und Beratung zum Erhalten und Fördern eines guten Stadtklimas angeregt werden.

(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.

Für die Erhaltung und Förderung von Hochstammbäumen in Grenzabstandsbereichen ist im Rahmen der BZO-Revision eine Flexibilisierung der Gebäude- und Grenzabstände zu prüfen.

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.~~

Basierend auf den Zielen der Biodiversitätsstrategie sollen die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer durch Information und Beratung zum Erhalten und Fördern der Biodiversität angeregt werden.

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 oder

eine alternative Variante zur Sicherung eines Anteils an grüner oder ökologisch wertvoller Umgebungsfläche eingeführt.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Anpassung aufgrund Biodiversitätsstrategie.

## S3 Wirtschaft

### S3.0 Moderne Arbeitsplatzgebiete an den Stadteingängen

#### S3.1 Wirtschaftsraum St.Gallen

#### S3.2 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

b)	Areal Güterbahnhof	Zwischenergebnis
	<p>Das Areal ist im Zonenplan (Stand 2012) der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 zugeteilt. <del>Gemäss den Variantenplanungen des Bundes für die Engpassbeseitigung A1 wird hier möglicherweise eine Anschlussverbindung zur Autobahn erstellt („Teilspange A1“). In diesem Fall wird die nutzbare Fläche reduziert.</del> Das Gebiet <del>ist</del> bleibt aber eine Entwicklungsreserve in der Innenstadt an zentraler, mit dem öffentlichen wie auch dem privaten Verkehr sehr gut erreichbarer Lage. <del>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).</del></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. Das Bedürfnis nach genügend Freiraum und Grünflächen wird dabei in die weitere Planung miteinbezogen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Aktualisierung aufgrund der fortgeschrittenen Planung.

### S3.3 Publikumsintensive Einrichtungen

## S4 Freiraum

### S4.0 Ziele

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. Sie orientiert sich dabei am Als verbindliche Arbeitshilfe gilt der Bericht Stadtklima St.Gallen, Fachbericht zur Hitzeminderung.</p>	

### S4.1 Massnahmen

a)	Freiraumstrategie umsetzen	Festsetzung
	<p>Die Stadt St.Gallen fördert gemeinschaftsbildende und ökologisch wertvolle Grün- und Freiräume. Sie orientiert sich dabei an der Freiraumstrategie 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</li> </ul>	



gesichert, geschaffen oder aufgewertet sowie die Zugänge zu den Sportrouten verbessert.

- › Im Rahmen von Gebiets- und Arealentwicklungen werden ökologisch und sozial wertvolle Freiräume geplant und realisiert.
- › Eine Plangrundlage wird erarbeitet, welche die freiräumliche Bedeutung von Strassenzügen und Strassenabschnitten aufzeigt und priorisiert.
- › Die Attraktivität des Fussverkehrsnetzes auf Quartierebene wird überprüft, Aufwertungsmassnahmen werden evaluiert.
- › Neue Räume für Veranstaltungen werden etabliert und damit die städtischen Qualitäten in den Subzentren verbessert, Stadtteile und Quartiere belebt.
- › 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.

#### S4.12 Gebiete mit freiräumlichem Handlungsbedarf

#### S4.23 Öffentliche Räume

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 Raumatmosphäre, zu relevanten städtebaulichen Schwerpunkten und zu einzelnen Projektierungen. Dieses Konzept soll als Grundlage für die Initiierung und Beurteilung von öffentlichen wie privaten Projekten dienen.	
Zur Umsetzung des Lichtkonzeptes sind Richtlinien mit messbaren Vorgaben zu erarbeiten. Die Richtlinien mit Auswirkungen auf den öffentlichen Raum sind rechtsverbindlich zu regeln.	

#### S4.34 Städtischer Freiraumverbund

#### S4.45 Familiengärten

## S5 Öffentliche Bauten und Anlagen

### S5.1 Bildung

### S5.2 Kultur

#### g) Textilmuseum

Vororientierung

Zwischenergebnis

Festsetzung

Das Textilmuseum mit nationaler und internationaler Ausstrahlung dokumentiert und vermittelt die einzigartige Tradition im Bereich Textilindustrie von Stadt und Region St.Gallen. ~~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.~~ Für die anstehende Sanierung des Textilmuseums hat die Stiftung Textilmuseum den Wettbewerb „Erneuerung Textilmuseum 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.

### S5.3 Sport- und Freizeitanlagen

### S5.4 Schiessanlagen

### S5.5 Gesundheitswesen und Alterspflege

### S5.6 Verwaltung

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

# L LANDSCHAFT

## 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 gilt** 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.

## L1.2 Fruchtfolgeflächen

## L1.3 Wald

# L2 Natur- und Landschaftswerte

## L2.1 Schutz der Naturwerte

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
Dach Pavillon Botanischer Garten	Dach mit Orchideenbestand	lokal

## L2.2 Landschaftswerte

## L2.3 Lebensraumvernetzung

## L2.4 Gewässer und Naturgefahren

## L2.5 Biodiversität

c) Ökologischer Ausgleich	Zwischenergebnis
<p>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».</p> <p>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.</p> <p>Als ökologische Ausgleichsflächen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) mit standortgemässen Arten begrünte Wildhecken, extensive Wiesen, Ruderalflächen, Krautsäume, Hochstaudenfluren, Gehölze, naturnahe ausgestaltete Retentionsbecken;</li><li>b) Einzelbäume und Alleen mit standortgemässen Arten;</li><li>c) nicht verfugte Trockenmauern;</li><li>d) naturnahe Gewässer wie Bachläufe oder Weiher;</li></ul>	

- e) naturnahe Kleinstrukturen wie Ast- und Steinhaufen;
- f) begrünte Fassaden oder Mauern;
- g) Nisthilfen für Vögel oder Fledermäuse;
- h) naturnah begrünte 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 und berät private Liegenschaftsbesitzer und -besitzerinnen. Ein Fonds zur Unterstützung privater Eingriffe wird geprüft.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Ergänzungen aufgrund der Biodiversitätsstrategie.

Hinweis zu den Karten:

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

## 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 barrierefreie 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 Badesee- und weilerlandschaft und entsprechender überregionaler Anziehungskraft, Ausblicke über Stadt mit Fernblick zum Bodensee und zum Alpstein	regional
Breitfeld - Gründenmoos	zahlreiche Sportanlagen mit temporär stattfindenden Sportanlässen und allmendartige Wiese im Breitfeld mit verschiedensten Sport- und Erholungsnutzungen	regional
Gübsensee	künstlich angelegter See mit viel begangenen Rundweg, kleine Liegewiese, Bauernhof (Schauhof) mit Produktverkauf direkt ab Hof und Restaurant mit Aussichtsterrasse auf den See	regional
Sitterlandschaft	Flusslandschaft mit mäandrierendem Flussverlauf, reich strukturierte Kultur- und Naturlandschaft, Naherholung entlang der Wege (Sitterstrandweg), 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 Finnerbahn, Bikeraktivitäten, Kinderfestwiese mit Spiel- und Sportaktivitäten	kommunal
Burgweiherareal	Von der Siedlung umschlossenes Naherholungsgebiet mit zwei ökologisch wertvollen Weihern in einer strukturreichen Kulturlandschaft, Tröckneturm aus der Zeit der Textilindustrie	kommunal

## L3.2 Landschaftsentwicklungsgebiete



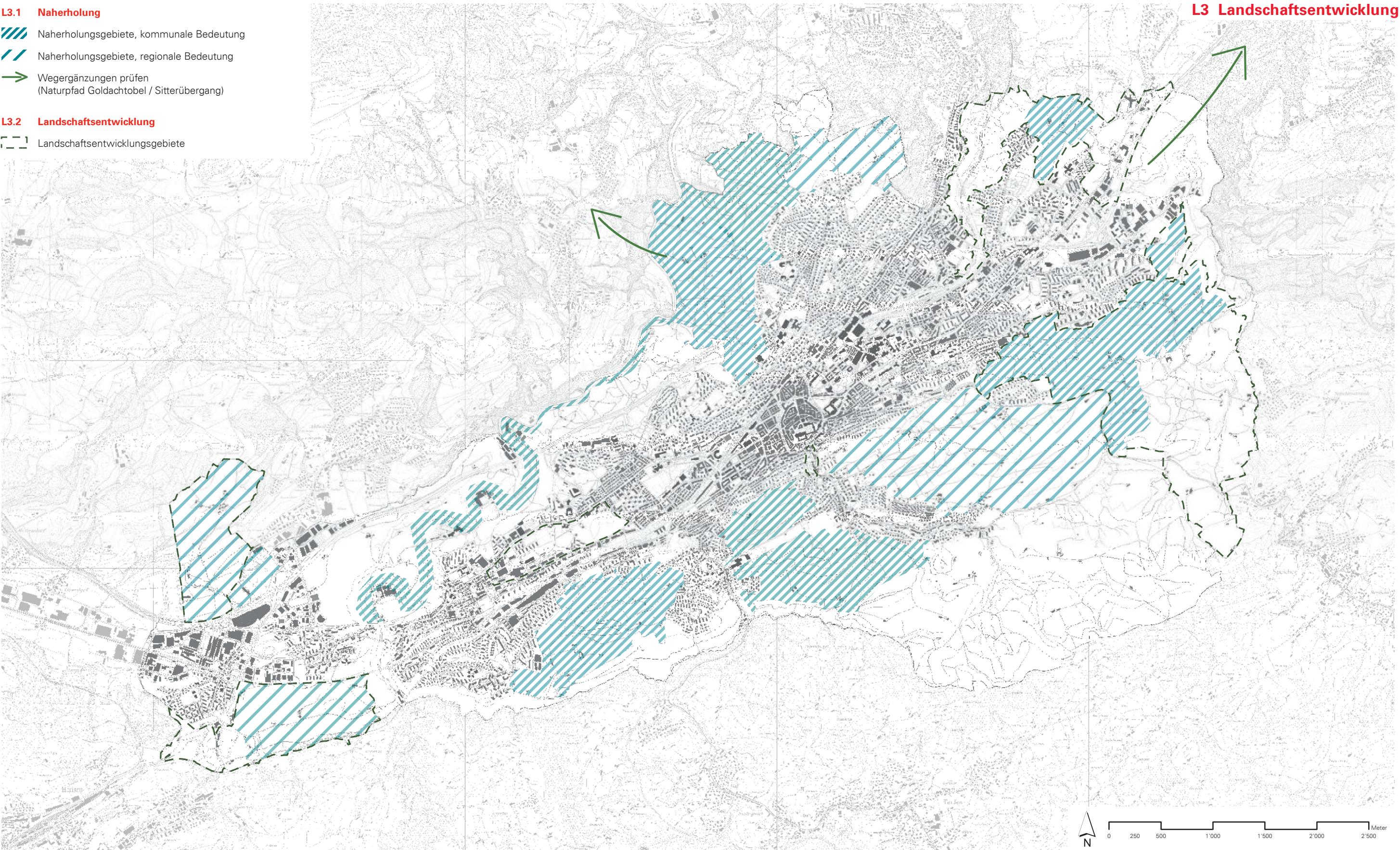
L3.1 Naherholung

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

L3.2 Landschaftsentwicklung

-  Landschaftsentwicklungsgebiete

L3 Landschaftsentwicklung





Gelöschte Einträge

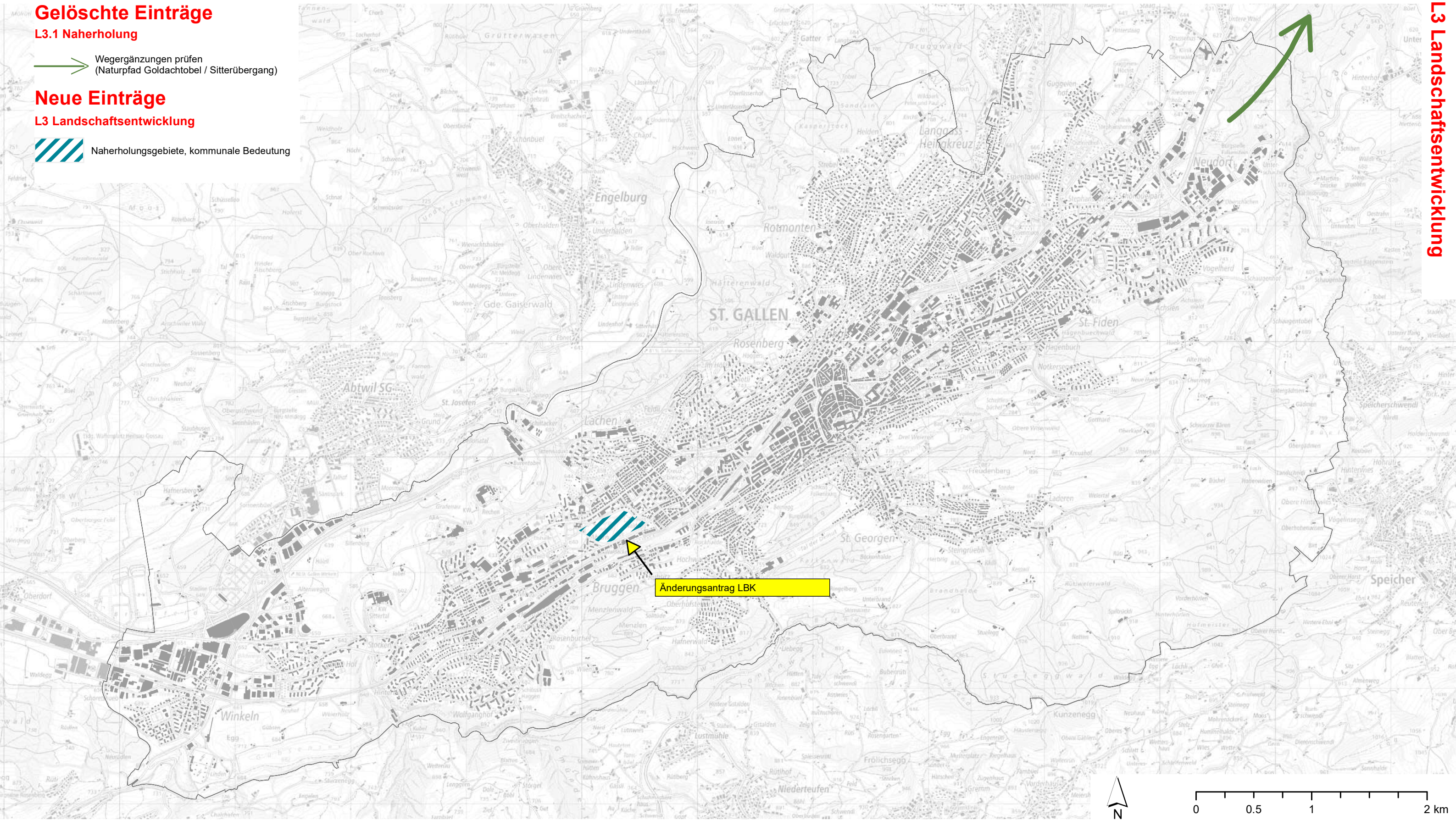
L3.1 Naherholung

→ Wegergänzungen prüfen  
(Naturpfad Goldachtobel / Sitterübergang)

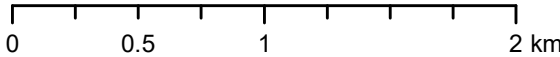
Neue Einträge

L3 Landschaftsentwicklung

▨ Naherholungsgebiete, kommunale Bedeutung



L3 Landschaftsentwicklung





# V VERKEHR

## V1 Gesamtverkehr

### V1.0 Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr

#### a) Abstimmung der Kapazitäten

#### Festsetzung

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, Mobilitätsdienstleistungen, 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.).

Bei raumplanerischen Entwicklungsprozessen von Quartieren und Areas 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

## V1.2 Verkehrsentwicklung

### e) Modal-Split

### Festsetzung

In der Stadt übernehmen nachhaltige Verkehrsformen, wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr, einen grossen Teil des Verkehrs. Diese Verkehrsformen werden prioritär behandelt, damit der Anteil der nachhaltigen Verkehrsformen am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.

## V1.3 Starke Stadtachsen

## V1.4 Strassenlärm

### a) Lärmschutz

### Vororientierung

### Zwischenergebnis

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).

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.

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

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

## V1.5 Hub

### a) Hub

### Vororientierung

Derzeit verkehren mit ~~wenigen einer~~ Ausnahmen (~~Linie 158, Horisau – 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.

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 und Lustmühle.

Solche Hubs sollen optimal mit anderen Verkehrsmitteln verbunden sein und damit als Mobilitätshubs funktionieren. Neben den verkehrlichen sind die stadträumlichen Auswirkungen zu prüfen.

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Ergänzung

Neues Thema mit Auswirkungen auf Raum und Umwelt.

## V1.6 Güter- und Gewerbeverkehr

### a) Güter- und Gewerbeverkehr Vororientierung

Der Güter- und Gewerbeverkehr stellt einen Teil der Mobilitätsbedürfnisse dar. Er soll mit den geeigneten Verkehrsmitteln (z.B. Last- und Lieferwagen, E-Cargobikes) bewältigt werden.

Mittels angemessener City-Logistik soll der Güterverkehr in der Stadt effizient organisiert und damit die Anzahl Fahrten von Last- und Lieferwagen reduziert werden.

Es existieren mit «Cargo sous terrain (CST)» Überlegungen für ein schweizweites Güterlogistiksystem, welches die Güter zwischen den grossen Zentren der Schweiz in Tunnel befördern soll. Die Stadt St.Gallen beobachtet diese Entwicklung.

Ein Abgleich mit der Güterverkehrsstrategie des Kantons ist unerlässlich.



## V2 Öffentlicher Verkehr

### V2.1 Schienenfernverkehr

### V2.2 S-Bahn

### V2.3 Öffentlicher Personennahverkehr Strassengebundener ÖV – Knoten

#### c) Bahn-/Bus-Verknüpfung Bahnhof St.Fiden Vororientierung

Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den städtischen ÖV-Linien und den Bahnlinien im Bahnhof St.Fiden ist anzustreben. Dazu ist im Norden der Gleise ein «Bahnhofplatz» vorzusehen.

Dazu ist die Realisierung einer zweiten Passerelle mitzuberücksichtigen. ~~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.

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~~ Die Optimierung der Bus-Haltestellen und Verbesserung der Umsteigebeziehungen ~~ist zu prüfen.~~ Der entsprechende Platzbedarf für die dafür notwendigen Infrastrukturen ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

### V2.4 Öffentlicher Personennahverkehr Strassengebundener ÖV – 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 strassengebundene ÖV** ebenfalls möglichst auf diese Taktfamilie anzupassen.

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

V2.5 **Öffentlicher Personennahverkehr Strassengebundener ÖV**  
– Betrieb

~~a.b) Dynamische Fahrgastinformation~~

~~Festsetzung~~

~~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.~~

~~Zudem werden in allen Fahrzeugen des ÖPNV die nächsten Haltestellen inkl. erwarteter Ankunftszeit sowie allfällige Umsteigebeziehungen angezeigt.~~

V2.6 **Öffentlicher Personennahverkehr Strassengebundener ÖV**  
– Infrastruktur

a) Korridorbetrachtung

Vororientierung

Die Strassen werden aufgrund der Bedeutung für den **ÖPNV strassengebundenen ÖV** in vier ÖV-Korridorklassen eingeteilt:

- › ÖV-Hauptkorridor
- › ÖV-Korridor
- › ÖV-Nebenkorridore
- › Lokale Bus-Erschliessungen.

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~~ **Abschnitten** sind Strassenraumgestaltungen **und Tieftempo-Zonen** möglich **(V3.3e)**

- › 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 ~~nötigen-falls~~ 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):

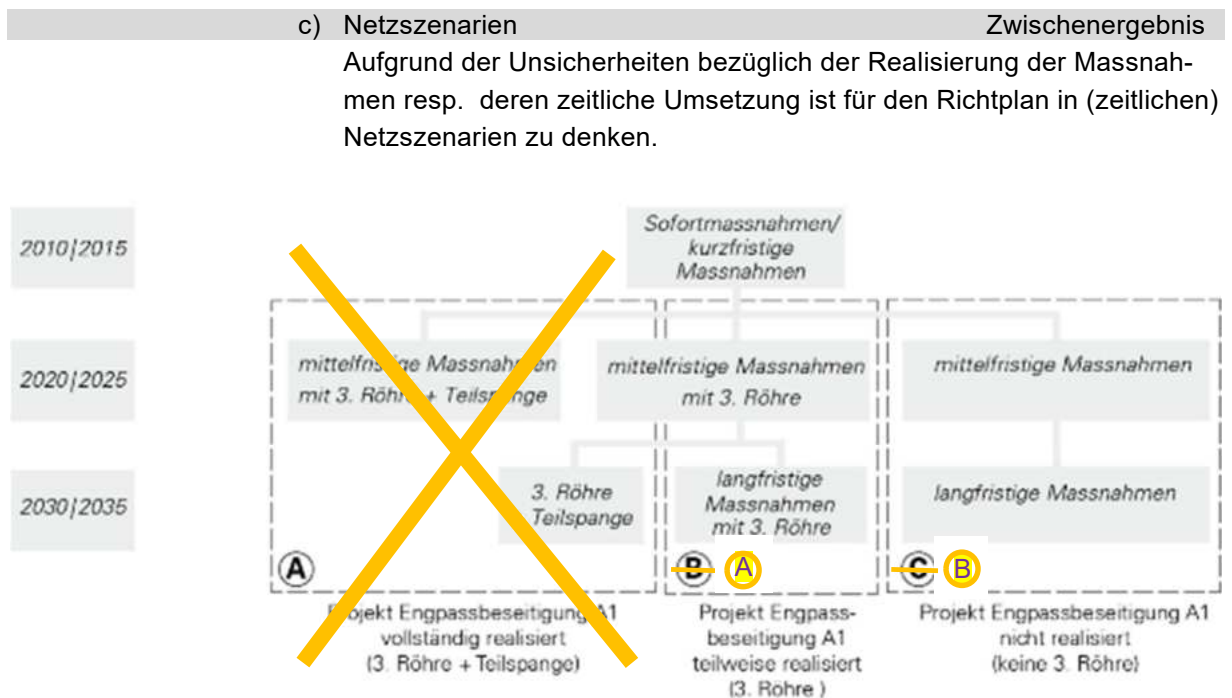
- › Tieftempo-Zonen möglich
- › geringe Einschränkungen für den Bus sind vertretbar.

## V2.7 Öffentlicher Personennahverkehr Strassengebundener ÖV – Fahrzeugsystem

a)	Fahrzeugsystem generell	Festsetzung
	Das <del>ÖPNV</del> strassengebundene ÖV -Netz wird grundsätzlich mit Bussen betrieben.	
	Mit einem St.Galler-Tram sollen zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten einzelne Buslinien aufgehoben oder angepasst werden.	
d)	Schräglifte	<del>Vororientierung</del> Festsetzung
	Die Mühleggbahn bildet die Schräglift-Verbindung zwischen Altstadt und St.Georgen. Ihr Bestand ist zu sichern. Der Betrieb ist entsprechend der Nachfrage auszubauen.	
	<del>Schräglifte von der Innenstadt zum Gebiet Uni/Rotmonten sollen geprüft werden.</del>	

## V3 Motorisierter Individualverkehr

### V3.1 Grundsätze Strassennetz



### 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>	
ab) Szenario A B	Vororientierung
<p>Eine Erstellung der 3. Röhre A1 ohne gleichzeitige Erstellung der Teilsperre löst das Verkehrsproblem auf der Autobahn und im Bereich</p>	



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).

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.

be)	Szenario <b>B C</b>	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>	

### V3.3 Übergeordnetes Strassennetz

a)	Typisierung	Zwischenergebnis
	<p>Das übergeordnete Strassennetz umfasst Kantonsstrassen und Gemeindestrassen, die regionale, gesamtstädtische oder stadtteilübergreifende Verbindungsfunktionen haben.</p> <p>Sie sollen folgender Typisierung entsprechen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Sie <del>sind</del> <b>berücksichtigen die Anforderungen aller Verkehrsarten, insbesondere auch die des primär auf MIV und des ÖV. ausgerichtet</b></li> <li>› Sie sind <del>als verkehrsorientierte Strasse erkennbar und</del> 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 <b>sowie attraktive und genügend</b> Querungsmöglichkeiten zur Verfügung.</li> </ul> <p>Strassen- und Strassenabschnitte mit hoher Verkehrsbelastung (Primärnetz; über 5'000 Fahrzeuge DTV pro Richtung, Stand 2012<b>21</b>) sollen darüber hinaus folgender Typisierung entsprechen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› <del>Auf Kantonsstrassen ist Tempo 30 aus Sicht des Strasseneigentümers nicht zulässig (Stand 2012)</del> <b>Als Grundlage für allfällige Reduktionen der signalisierten Geschwindigkeiten dient das in Arbeit befindliche</b></li> </ul>	

Konzept „Tieftempo auf Hauptachsen Temporegime Stadt St.Gallen“ (Stand 2022).

- › 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.

### V3.4 Untergeordnetes Strassennetz

### V3.5 Verkehrsregime

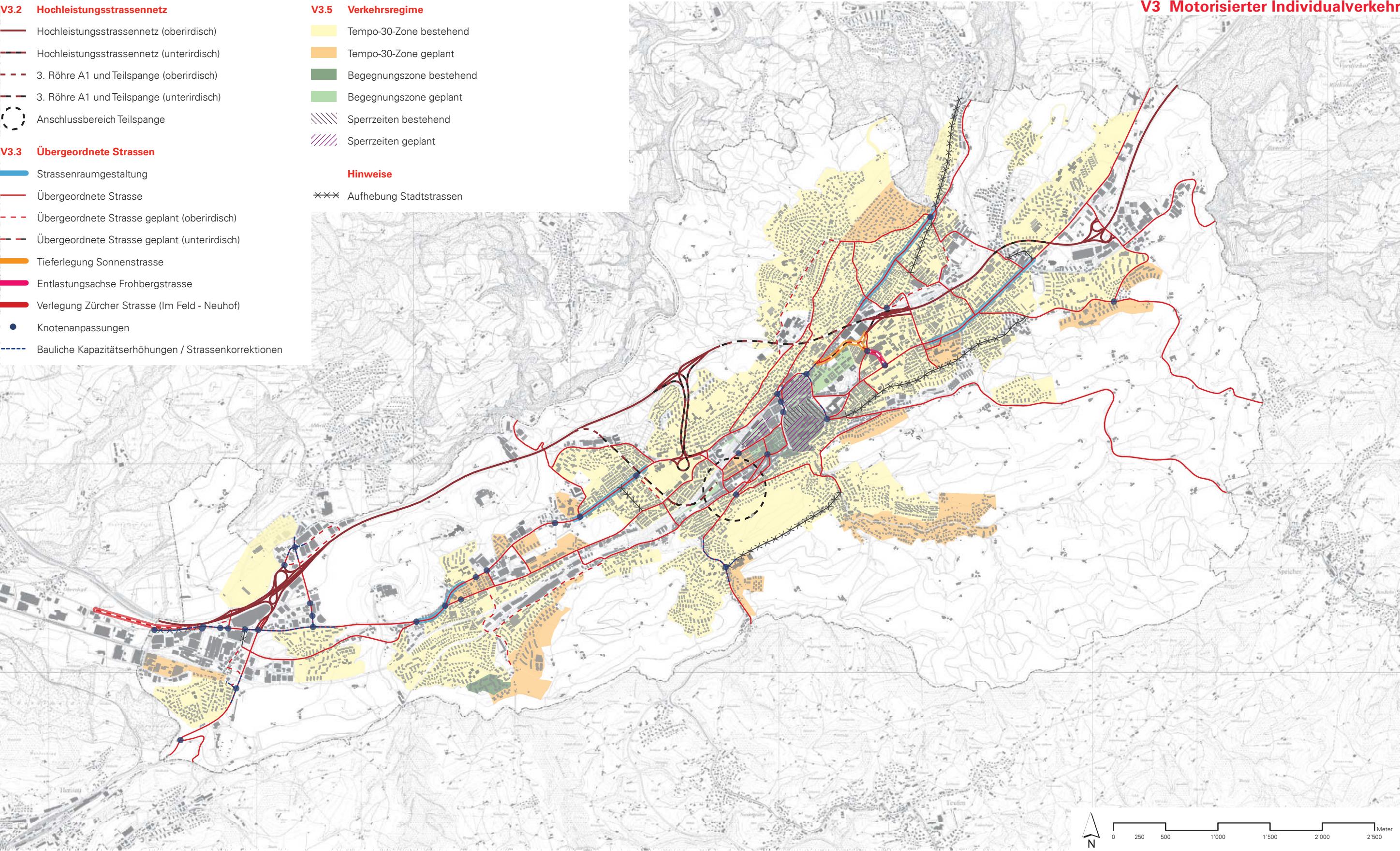
a) Tempo-30-Zonen / Tempo-30-Strecken / Tempo-40-Strecken	Festsetzung
<p>Die Quartierstrassen in den Wohngebieten sollen entsprechend dem bestehenden Konzept zu Tempo-30-Zonen werden, allenfalls zu Begegnungszonen. Vorbehalten bleiben in der Regel das übergeordnete Strassennetz und die ÖV-Hauptkorridore, 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 Temporegime Stadt St.Gallen“ (Stand 2022) sowie das „Tieftempokonzept auf untergeordneten Strassen“ (Stand 2021).</p>	

Erläuterung:

Anpassungsbedarf: Anpassung

Tempo-30- und Tempo-40-Strecken bzw. Lärmschutz sind aktuelle Themen geworden.







Gelöschte Einträge

V3.2 Hochleistungsstrassennetz

- 3. Röhre und Teilsperre (oberirdisch)
- Teilsperre (unterirdisch)
- Anschlussbereiche Teilsperre

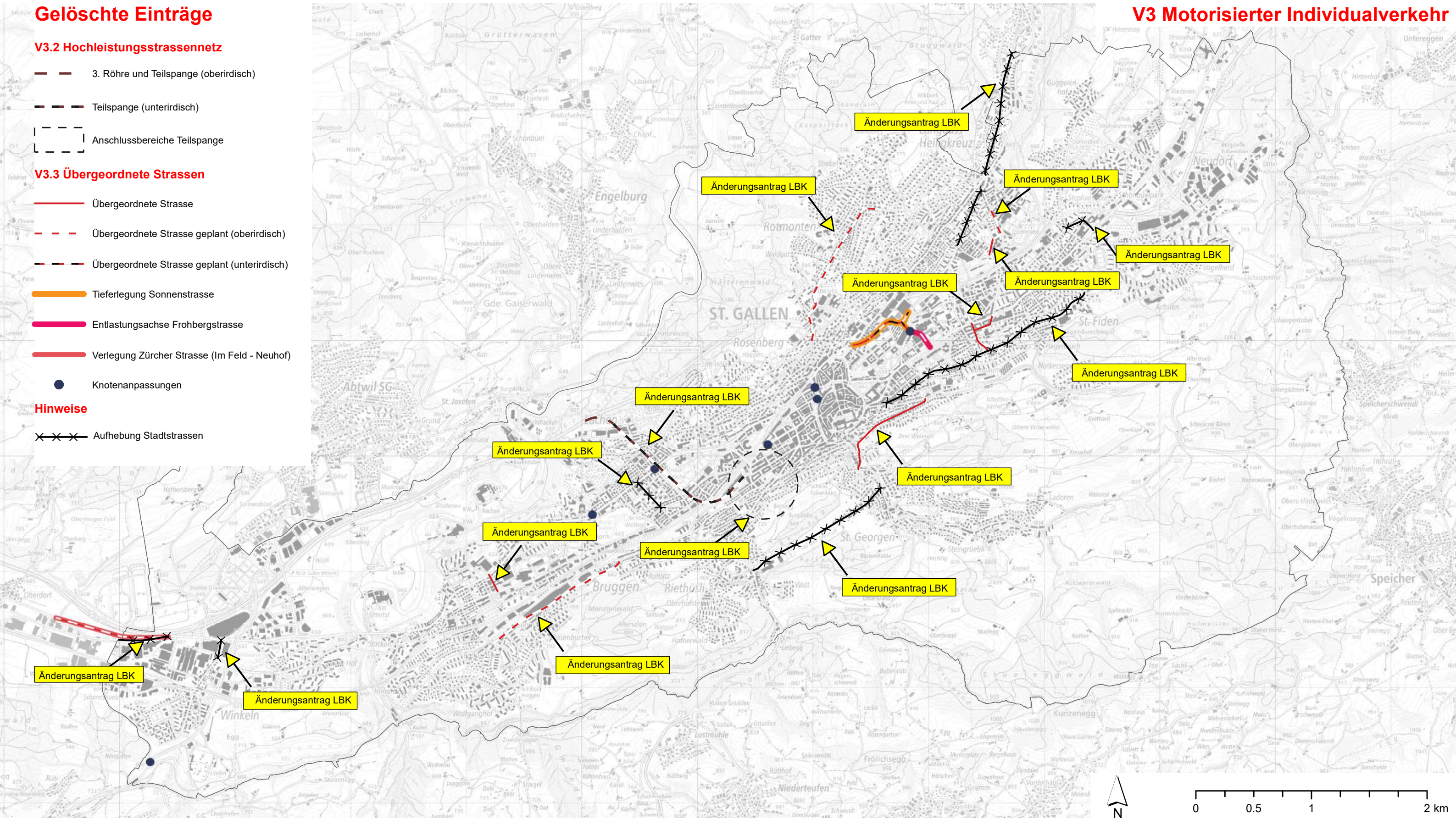
V3.3 Übergeordnete Strassen

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

Hinweise

- Aufhebung Stadtstrassen

V3 Motorisierter Individualverkehr



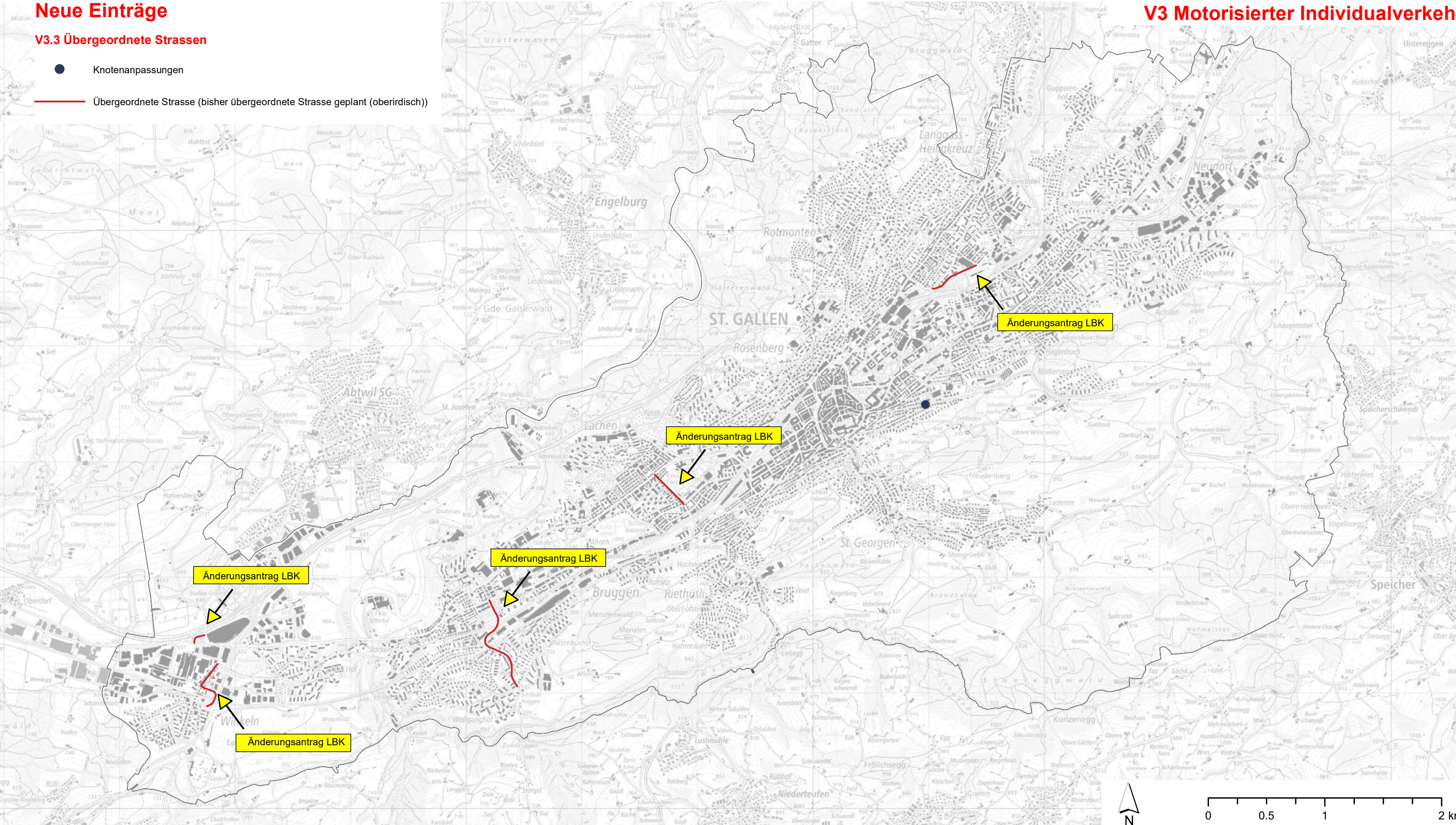


Neue Einträge

V3.3 Übergeordnete Strassen

- Knotenanpassungen
- Übergeordnete Strasse (bisher übergeordnete Strasse geplant (oberirdisch))

V3 Motorisierter Individualverkehr





## V4 Parkierung

### V4.1 Parkplatzangebot

### V4.2 Parkplätze – Anordnung

d)	Motorrad-Abstellplätze	Zwischenergebnis
	An dafür geeigneten Standorten und bei ausgewiesenem Bedarf sind Abstellflächen auf öffentlichem Grund für Motorräder und dreirädrige Motorfahrzeuge vorzusehen. Bei neuen Standorten soll eine Auflademöglichkeit gegen Entgelt geprüft werden.	
f)	Oberflächenparkplätze	Festsetzung
	Es sollen möglichst viele Oberflächenparkplätze in der Innenstadt aufgehoben und in Parkgaragen oder Parkhäuser verlegt werden.	

### V4.3 Öffentliche Parkplätze – Regime

### V4.4 Private Parkplätze

c)	Quartierparking	Vororientierung
	Bei der Planung von Parkieranlagen und Tiefgaragen ist zu prüfen, ob Erweiterungen im Sinne von Quartierparkings bzw. gemeinschaftlichen Parkieranlagen vorzusehen sind. Bei Erstellung von Parkgaragen für Wohnüberbauungen oder Quartierparking-Anlagen können oberirdische Parkplätze aufgehoben und der Platz für Anforderungen Bedürfnisse des Verkehrs und der Gestaltung verwendet werden.	

#### Erläuterung:

Anpassungsbedarf:                      Ergänzung

Mit Quartierparking bzw. gemeinschaftlichen Parkieranlagen kann die Nachfrage nach Parkplätzen nicht nur für eine einzelne Parzelle, sondern für kleinere Gebiete effizient abgedeckt werden.

### V4.5 Parkleitsystem

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

### V5.1 Fussverkehr

### V5.2 Veloverkehr

### V5.3 Veloabstellplätze

## V6 Verkehrsmanagement

### V6.1 Verkehrssteuerung

#### d) Stauraummanagement

Vororientierung

Zwischenergebnis

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).

### V6.2 Verkehrslenkung/-beeinflussung

### V6.3 Fahrtenmodelle/Nutzungseinschränkungen

### V6.4 Road Pricing