

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Mitwirkung und Vernehmlassung zur Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Mobilität

Teilnehmerangaben:

SP
Susanne Schmid
Zwinglistrasse
3
9001 St. Gallen

E-Mail-Adresse: susanne.schmid-keller@unisg.ch

Kontaktangaben:

Baudepartement des Kantons St.Gallen
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

E-Mail-Adresse: kp.bdareg@sg.ch
Telefon: 058 229 31 57

Teilnehmeridentifikation:

35153

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R22 - Beschreibung - Agglomerationspolitik	Erfasst von: Ruedi Blumer	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R22 - Beschluss - Mindestinhalte	Erfasst von: Susanne Schmid S. 10 Mindestinhalte: Folgende zusätzliche Punkte sind aufzunehmen: - Entwicklung- und Verbesserung der Veloinfrastruktur innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes für den Arbeits- und Freizeitverkehr - Entwicklungs- und Realisierungsstand von Mobilitätskonzepten in Wirtschaft und Verwaltung mit Schwerpunkt Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr	Der FVV ist mit nur einem von 11 Punkten deutlich zu schwach vertreten. Basierend auf dem neuen nationalen Veloweggesetz und den sehr vielen FVV-Massnahmen, die unseren Aggloprogrammen zu sehr guten Qualifikationen durch den Bund verholten haben, bedarf es beim FVV einer Schwerpunktsetzung. Angesichts der Klimakrise sind Mobilitätskonzepte in Unternehmungen und Verwaltungen eine adäquate Massnahme zur Vermeidung und Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R31 Monitoring und Controlling	Erfasst von: Susanne Schmid S. 14 zusätzliche Indikatoren: Autoarme Siedlungen: Autoarme/autofreie Siedlungen nehmen zu. Motorfahrzeuge (ohne E-Bikes und E-Scooter): Die Zahl der Motorfahrzeuge und die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer nimmt ab.	Insbesondere in Städten und Agglomerationen ist auch in der Ostschweiz endlich ein Angebot an autoarmen Siedlungen zu fördern und zu fordern. Durch Verkehrsvermeidung (Homeoffice, Carsharing, ...) und Verkehrsverlagerung (FVV und öV statt MIV bei Privatpersonen und in der City-Logistik) kann und muss eine Reduktion der Motorfahrzeuge betreffend Anzahl und gefahrener Kilometer erreicht werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S11 - Beschreibung - Ausgangslage	Erfasst von: Susanne Schmid S. 16 und ff: den Begriff "Langsamverkehr" hier und in allen Dokumenten durch Fuss- und Veloverkehr (FVV) ersetzen.	Treffendere Bezeichnung Vereinheitlichung der Begriffswahl.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S11 - Beschluss - Siedlungsgebiet für Wohn- und Mischnutzungen der Gemeinden	Erfasst von: Susanne Schmid S. 21: Tabelle: Kapazitätsindex einer Gemeinde / Siedlungsgebiet • grösser als 0 % Definitives Siedlungsgebiet, welches vergrössert werden kann. • zwischen 0 % und – 4 % oder kleiner als – 4 % und Überhang Siedlungsgebiet kleiner oder gleich 0.5 Hektaren Definitives Siedlungsgebiet, welches nicht vergrössert werden kann, jedoch sind flächengleiche Verschiebungen möglich. • kleiner als – 4 % und Überhang Siedlungsgebiet grösser als 0.5 Hektaren Provisorisches Siedlungsgebiet, welches bis 2030 reduziert werden muss. Folgekorrektur bei S12 Voraussetzung für eine Einzonung Bedarf Der 15-Jahres-Bedarf an Bauzonen darf nicht überschritten werden. Der Kapazitätsindex darf nicht unter 0 % fallen.	Der Spielraum ist zu grosszügig, inkonsequent und widerspricht dem RPG. In der Beschreibung der Modellvorgaben ist festgehalten: "Bei einem Kapazitätsindex von 0 % entspricht die vorhandene Bauzone in einer Gemeinde rechnerisch dem voraussichtlichen Bedarf an Siedlungsgebiet von 25 Jahren." Folglich ist es unerwünscht, ja widersprüchlich, wenn Gemeinden mit negativem Kapazitätsindex dennoch ihr Siedlungsgebiet vergrössern dürfen. Das widerspricht dem Gebot der Innenentwicklung und der Verdichtung gemäss RPG.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S13 - Beschreibung - Herausforderung Abstimmung Siedlung und Verkehr	Erfasst von: Ruedi Blumer kein Antrag	Der neue Text zu diesem Punkt wird ausdrücklich begrüsst und unterstützt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S14 - Beschluss - Spezifische Anforderungen, Agglomeration Obersee	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 38 unten - Präzisierung des letzten Punktes: Arbeitsplatzgebiete sollten ausserdem über eine ausreichende Arealgrösse verfügen und müssen über eine gute Erschliessung bezüglich Individual- und Schwerverkehr verfügen, die insbesondere nicht durch besiedeltes Gebiet führt und somit keine Lärm- und Sicherheitsprobleme beinhaltet.	Eine gute Erschliessung bezüglich Individual- und Schwerverkehr darf keinesfalls zu Lasten von Aufenthalts- und Wohnqualität, bzw. Sicherheit im besiedelten Gebiet erfolgen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid S. 51: Im Abschnitt neue Mobilitätsformen ist der Passus "oder auch Fernbuslinien" zu streichen.	Fernbuslinien passen nicht zu den Oberbegriffen der neuen Entwicklungen wie Elektromobilität, automatisiertes Fahren und Digitalisierung. Fernbuslinien gehören zu einem tieferen Detaillierungsgrad zu dem auch Entwicklungen wie Nachtzüge, City-Logistik, E-Scooter-Leihsysteme etc. gehören.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 Gesamtverkehr	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 49: Nachhaltige Mobilität Der gesamte Richtplan, Teil Mobilität ist zu überprüfen bezüglich den Bedürfnissen von Menschen mit Beeinträchtigungen bzw. darauf hin, ob die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes aufgenommen wurden.	Unter Bushaltestellen (M41) haben wir den einzigen Hinweis auf Anpassungen für einen behindertengerechten Zugang gefunden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 52: Aufenthaltsqualität Der Kanton setzt sich dafür ein, dass in geeigneten Fällen Temporeduktionen bis Tempo 30 auf verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen (inkl. Kantonsstrassen) eingeführt werden können. Anzustreben ist in geeigneten Ortschaften generell Tempo 30. Begründete Ausnahmen für Streckenabschnitte mit Tempo 40 oder 50 sowie Begegnungszonen mit Tempo 20 sind möglich.	Die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Lärmbelastung verbessern sich wesentlich bei Temporeduktionen. Sie sind der Koexistenz im Verkehr dienlich und darum innerorts generell anzustreben.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Erfasst von: Susanne Schmid S. 52: Erschliessung Gesamtkanton, Punkt 3 Der Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassen- und schienengebundenem ÖV.	Auch im schienengebundenen ÖV braucht es kurze und zuverlässige Reisezeiten, es gibt keine einseitige Priorität für den strassengebundenen ÖV.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Erreichbar	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 54: Erreichbarkeit des Hauptzentrums St. Gallen - es braucht schnelle Direktverbindungen zwischen St. Gallen und Bern/Lausanne/Genf	St. Gallen ist das Zentrum der Ostschweiz, das auch mit Bern (Landeshauptstadt) und Lausanne/Genf durch Direktverbindungen (umsteigefrei) angeschlossen sein will.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Erreichbar	Erfasst von: Susanne Schmid S. 55: Erreichbarkeit von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten: Der dritte Absatz "Zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung setzt sich der Kanton auch für eine verbesserte Positionierung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein ein. Die Anbindung mit dem öv wird verbessert." ist ersatzlos zu streichen.	Der Flugplatz Altenrhein hat - wenn überhaupt - nur einen marginalen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung unsres Kantons. Angesichts der Klimakatastrophe darf die Fliegerei nicht gefördert werden, sondern muss dauerhaft reduziert werden. Die Nachfrage nach Businessflügen wird sich nach Corona vernünftigerweise nie mehr auf das Niveau vor der Pandemie erholen. Für Ferienflüge und die verbleibenden Businesspassagiere reicht der Flughafen Zürich betreffend Angebot und Distanz bei weitem.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Erreichbar	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 54: Erreichbarkeit der urbanen Verdichtungsräume: Präzisierung des ersten Absatzes: Die Erreichbarkeit der urbanen Verdichtungsräume für den Personen- und den Güterverkehr wird sichergestellt. Betriebliche und steuernde Massnahmen (Verkehrsmanagement, Mobilitätskonzepte) haben Vorrang vor Ausbauten für den MIV (exkl. E-Bikes).	Nebst dem Verkehrsmanagement sind hier als nachhaltigerer und wirkungsvollerer "Hebel" auch Mobilitätskonzepte zu nennen. Zudem muss präzisiert werden, welche Verkehrsträger bei den Ausbauten gemeint sind.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Erreichbar	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 55: Erreichbarkeit des Hauptzentrums St. Gallen im letzten Punkt ist "via den Flugplatz Altenrhein oder" ersatzlos zu streichen.	Der Flugplatz Altenrhein hat für die Erreichbarkeit des Hauptzentrums St.Gallen wenn überhaupt nur eine marginale Bedeutung und soll folglich in diesem Punkt auch nicht erwähnt werden. Die Erreichbarkeit per Flug erfolgt über Zürich Flughafen mit direktem Bahnanschluss nach St.Gallen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Finanzierbar und Wirtschaftlich	Erfasst von: Susanne Schmid S. 55 Wir begrüssen es, dass in Zukunft auch die externen Effekte des Verkehrs berücksichtigt werden sollen.	Externe Effekte führen zu Fehlanreizen: So ist das Autofahren im Vergleich zum ÖV meist billiger, weil die externe Effekte beim MIV wesentlich höher sind als beim ÖV. Eine Berücksichtigung der externen Effekte führt zu einem umweltschonenderen und klimafreundlicheren Gesamtverkehr.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Ökologisch	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 56: Klimabelastung Zusätzlicher Satz mit messbarer Zielvorgabe Der Kanton setzt sich zum Ziel die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis spätestens 2035 gegenüber 1990 um 50% zu reduzieren.	Wir begrüssen und erwarten, dass auch der Verkehr seinen Beitrag zur Reduktion der Klimabelastung beitragen muss. Die beantragte Zielsetzung entspricht dem auch national festgelegten Absenkungspfad und ist nötig um bis 2050 Netto Null CO2-Emissionen zu erreichen. Der Handlungsbedarf ist beim Verkehr besonders gross und nötig, da bisher noch keine Reduktion erreicht werden konnte.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Ausgangslage	Erfasst von: Susanne Schmid S. 58 ff Der Titel ist zu ergänzen: "Strassen und Wege" und auch die Bezüge auf diesen Titel.	Auch Wege gehören dazu, so wird auf Seite 64 vom Strassen- und Wegnetz gesprochen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Susanne Schmid S. 58 Die Strassen dienen dem Fuss- und Veloverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr.	Umstellung der Reihenfolge um den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen mehr Beachtung, Wertschätzung und Bedeutung zu geben.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Susanne Schmid S. 58, erreichbar Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich, Bern, Lausanne, Genf, München und Wien wird verbessert.	Für die Ostschweiz ist auch eine direkte Verbingung (Nachtzug) von und nach Wien wichtig. Aus St. Gallen soll der Zug nach Wien mit einem schlanken Anschluss in Buchs erreicht werden können.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Ruedi Blumer S.50, ökologisch Die verkehrsbedingte Belastung (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe) von Bevölkerung	Die verkehrsbedingten Belastungen sollen in der Klammer erwähnt werden, da es ein verstärktes Bewusstsein dafür braucht, dass der Verkehr nicht nur für die Luftschadstoffe verantwortlich ist.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Teilstrategien	Erfasst von: Susanne Schmid S. 59 Die Teilstrategien Fuss- und Veloverkehr sowie Strassen des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen dienen als Führungsinstrument und zur Projektentwicklung für Themen mit dringlichem Handlungsbedarf	Umstellung der Reihenfolge um den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen mehr Beachtung, Wertschätzung und Bedeutung zu geben.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Erfasst von: Susanne Schmid S. 60, Aufenthaltsqualität Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Temporeduktionen auf verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen eingeführt werden.	"geeignet" streichen. Der Kanton soll sich stark dafür einsetzen, dass Temporeduktionen auf verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen eingesetzt werden. Temporeduktionen führen zu mehr Sicherheit und weniger Lärm.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Erfasst von: Susanne Schmid S. 60, Aufenthaltsqualität Die drei erwähnten Punkte sind SUPER, leider werden sie in der Realität kaum berücksichtigt.	Dass der öV und FVV Priorität haben soll, begrüßen wir, bis jetzt hatte leider immer der MIV Vorrang, auch bei neuen Planungen wie der Verkehrsführung beim Campus Platztor in St. Gallen. Soll dieser Satz nicht ein reiner "Papiertiger" bleiben, braucht es ein Umdenken im Tiefbauamt des Kantons St. Gallen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Erfasst von: Susanne Schmid S. 60, Verkehrssicherheit Umstellung der Sätze: der letzte Satz kommt an den Anfang. "Bei der Sanierung werden die Anliegen des FVV prioritär behandelt".	Es sollen nicht nur bei Unfallschwerpunkten die Priorität beim FVV liegen, sondern bei jeder Strassensanierung.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Erreichbar	Erfasst von: Susanne Schmid S. 61, Erschliessung Gesamtkanton Der Kanton sorgt für attraktive Fusswege und ... Der Kanton sorgt für attraktive Velowegeund fördert neue regionale und interkommunale Verkehrsinfrastruktur wie Velobahnen und Velostrassen.	Es braucht mehr Verbindlichkeit. Der Kanton "setzt sich ein", "nach Möglichkeit" genügt nicht! Der Kanton soll aktiv werden und verbindlich für die Realisierung sorgen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Festlegung der Linienführung von Strassenbauvorhaben	Erfasst von: Susanne Schmid S. 62 folgende Strassenbauvorhaben braucht es nicht: - Verbundungsstrasse ab A53 Richtung Gaster und Gommiswald - Anschluss Gossau Ost - Verbindung A13-A14 - Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg	Diese neuen Strassenverbindungen passen nicht ins Nachhaltigkeitskonzept. Mehr Strassen verursachen immer mehr Verkehr, was sich in höherer Klimabelastung, Lärm und verminderter Aufenthaltsqualität äussert. Insbesondere die Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg ist ein völlig überdimensioniertes Projekt mit extrem hohen Kosten und geringem Nutzen, das die heutigen Probleme nicht lösen kann. Einzig für die Autos aus dem Appenzellerland würde ein direkter Anschluss Richtung Gossau geschaffen, für alle Appenzellerinnen und Appenzeller, die in die Stadt St. Gallen wollen (das ist die grosse Mehrheit), bringt dieser Anschluss nichts, sondern der Stau verlagert sich einfach in das Areal Güterbahnhof. Dabei wird eine der letzten grossen innerstädtischen Landreserven grösstenteils zerstört. Die Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Teufenerstrasse könnte heute schon mit einem Niedrigtempokonzept erreicht werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Festlegung der Linienführung von Strassenbauvorhaben	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 62 Beteiligt bei den Festlegung der Linienführung muss auch die Fachstelle für FVV sein.	Will man die Bedürfnisse von FVV prioritär behandeln, so müssen diese bereits früh im Plaungsprozess berücksichtigt werden und nicht am Ende des Projektes noch dazugefügt werden. Die Fachstelle für FVV muss bei allen Planungsschritten mit einbezogen sein. Sie muss personell aufgestockt werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Erarbeitung der Linienführung von Strassenbauvorhaben	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 62-63 Der ganze Abschnitt ist zu streichen: es braucht keine zusätzlichen Strassen.	Wie bereits ausgeführt, widersprechen zusätzliche Strassen dem Nachhaltigkeitsprinzip. Es braucht andere Lösungen, wie zum Beispiel Temporeduktionen oder Rückbau von Strassen in den Dörfern. Beim Rickenpass z.B. braucht es ein Gesamtkonzept und nicht einzelne Dorfumfahrungen. Dort fehlt auch ein sicherer und attraktiver Veloweg. Der Modalsplit muss sich zu Gunsten von Fuss, Velo und öV und zu Lasten des Autos verändern.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 Fuss- und Veloverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid S. 64, Ausgangslage Im ganzen Dokument ist der Begriff LV (Langsamverkehr) durch den Begriff FVV (Fuss- und Veloverkehr) zu ersetzen.	Langsamverkehr hat einen negativen Beigeschmack und stimmt häufig nicht. Im Siedlungsgebiet ist man zu Fuss oder mit dem Velo häufig viel schneller am Ziel als mit dem MIV.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 Fuss- und Veloverkehr	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 64, Ausgangslage, 2. Abschnitt Die Abwicklung der Mobilität zu Fuss und per Velo ist lautlos, gesund, günstig, umwelt-, klima-, energie- und raumschonend.	Der FVV hat noch mehr Vorzüge, er ist nicht nur umwelt- und raumschonend, sondern auch lautlos und klimafreundlich, günstig, gesund und energiesparend.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 65, erster Abschnitt, zweitletzter Satz Der zusätzliche Verkehr muss über den öV und den FVV aufgefangen werden.	Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, muss der zusätzliche Verkehr zwingend durch öV und FVV aufgefangen werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Susanne Schmid S. 65, erreichbar ...d.h. der MIV muss reduziert und der Mehrverkehr muss über den öV und den FVV aufgefangen werden.	Es reicht nicht, den MIV zu stabilisieren, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 65, ökologisch Der FVV ist hinsichtlich seiner positiven ökologischen Eigenschaften (Klima, Lärm, Raum, Ressourcen und Energie) zu fördern.	Der FVV ist auch bezüglich Lärm und Ressourcenverbrauch ein Vorzeigebeispiel.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Gesamtkantonale Herausforderungen	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 66, Fuss-, Wander- und Velowegnetz Beim Velowegnetz ist zu differenzieren gemäss dem Bundesgesetz über Velowege. Das Alltagsvelonetz ist durchgehend befestigt.	Der/Die Alltagsvelofahrende möchte möglichst schnell am Ziel sein, das heisst, er/sie möchte keine Umwege fahren müssen und auf einer befestigten Strasse/Weg unterwegs sein, da dies mit geringerem Einsatz von Körperenergie möglich ist und weniger Gefahren birgt.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Handlungsbedarf	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 66 Das Potenzial zur Erhöhung des Fuss- und Veloanteils am Gesamtverkehr ist gross, und soll deshalb konsequent und rasch genutzt werden.	Das Potenzial der FVV ist nicht nur vorhanden, es ist gross und muss schnell und konsequent viel besser genutzt werden. Es ist dringend erwünscht, dass der Veloboom noch lange anhält.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Erfasst von: Susanne Schmid S. 67, zweiter Abschnitt, letzter Satz Er sorgt für die Anbindung der Haltestellen an das Fusswegnetz.	Es braucht mehr Verbindlichkeit: der Kanton soll sich nicht nur einsetzen, sondern dafür sorgen, dass ...

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschluss - Erreichbar	Erfasst von: Susanne Schmid	
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschluss - Erreichbar	Erfasst von: Susanne Schmid S. 67 im ganzen Abschnitt ist "setzt sich ein" durch "sorgt für" zu ersetzen. "prüft die Machbarkeit" ist durch "realisiert" zu ersetzen.	Es braucht mehr Verbindlichkeit.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 73, erreichbar es braucht einen zusätzlichen Punkt: -die kombinierte Reisekette Velo-öV steht nachfragegerecht zur Verfügung (Transport, Zugang zu den Geleisen).	Das Velo ist das ideale Verkehrsmittel für kurze Strecken. Grössere Strecken werden von Velofahrenden gerne mit dem öV zurückgelegt. Es braucht deshalb ein besseres, nachfrageorientiertes Angebot an Transportmöglichkeiten und auch die Zugänglichkeit zu den Geleisen für Velos (auch solchen mit Anhängern) muss verbessert werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Susanne Schmid S. 73, ökologisch Es braucht einen dritten Punkt: - der kombinierte Velo-öV-Verkehr wird gefördert.	Veloförderung heisst auch, dass die kombinierte Reisekette gefördert wird, da dies das Velofahren attraktiv macht.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschreibung - Gesamtkantonale Herausforderungen und Ziele	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 73, letzten beiden Sätze Dazu müssen genügend Kapazitäten auf der Schiene und auf der Strasse zur Verfügung stehen. Kein weiterer Ausbau des Strassennetzes für den MIV, sondern Umnutzung für andere Verkehrsträger (Fuss, Velo, öV) oder Rückbau von Strassen- und Parkplatzflächen zu Grünflächen.	Auch öV- und Veloförderung brauchen Platz, es steht deshalb kein Platz mehr zur Verfügung von neuen Strassen, wenn wir unsere Mobilität nachhaltig und klimagerecht gestalten wollen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Erfasst von: Susanne Schmid S. 74, erreichbar - die Fahrzeit auf der Schiene von St. Gallen nach Zürich beträgt weniger als eine Stunde. Es braucht auch direkte Verbindungen von St. Gallen nach Bern, Lausanne, Genf. Die direkten Anschlüsse nach Wien bleiben erhalten und werden ausgebaut.	Der Vollknoten St. Gallen ist wichtig. Ebenso direkte Verbindungen nach Bern/Lausanne/Genf und nach Wien.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Erfasst von: Susanne Schmid S. 75, solidarisch und sicher, letzter Punkt "im Rahmen der Verhältnismässigkeit" ist zu streichen	Dies ist eine Selbstverständlichkeit.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 75, Finanzierbar und wirtschaftlich - erster Punkt und 5. Punkt: streichen - zweitletzter Punkt: der Kanton "sorgt" für verbesserte Möglichkeiten ... - letzter Punkt: ... steht ein ausreichendes und attraktives, öffentliches Parkierungsangebot für Velos zur Verfügung (gemäss Norm)	Der öV ist Teil des Service public und kein Renditebetrieb. Der Kostendeckungsgrad des Gesamtsystem muss nicht zwingend erhöht werden, vielmehr braucht es attraktive Angebote, damit eine nachhaltige, klimagerechte Mobilität erreicht werden kann. Velomitnahme in Zügen ist wichtig für kombinierte Reiseketten und der Kanton soll dafür sorgen, dass dies problemlos möglich ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Erfasst von: Susanne Schmid S. 76, ökologisch Punkt 1: ... durch neue und "bestehende" Verkehrsinfrastrukturen werden auf ein Minimum reduziert Punkt 2: streichen.	Negative Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur müssen bei neuen und bestehenden Anlagen möglichst minimiert werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Weiterentwicklung Fernverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid S. 76 Punkt 1: Direktverbindungen auf der Achse Reintal / St. Gallen nach Zürich, Bern/Lausanne zusätzlicher Punkt: St. Gallen - Wien mit Umsteigen in Buchs	Direktverbindung St. Gallen - Bern/Lausanne, Genf ist wichtig für die BewohnerInnen von St. Gallen. Die Verbindung über Buchs nach Wien darf nicht verschlechtert werden, sondern der Anschluss in Buchs soll verbessert werden, da auch diese Verbindung wichtig ist.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Weiterentwicklung Fernverkehr	Erfasst von: Susanne Schmid S. 77, Zeithorizont AS2025 zusätzlichen Punkt einfügen: St. Gallen-Buchs-Insbruck-Wien zweistündlich	Wien ist ein wichtiges Zentrum und soll mit einer attraktiven Zugverbindung erreichbar sein. (Zug statt Flug!)
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Ausbauprojekt Bahn	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 80 zusätzlich soll die Achse Zürich-Chur (Nordschleife Rütli-Schmerikon) gebaut werden.	Attraktive, direkte Verbindung vom Zürcher Oberland via oberen Zürichsee, Ziegelbrücke nach Chur und umgekehrt. Entlastung für Bahnhof Rapperswil und Seedamm.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 85 ...mit Bahn oder Flug via den Flughafen Zürich als Tagesrandverbindung gegeben ist. (Flugplatz Altenrhein streichen)	Den Flugplatz Altenrhein braucht es nicht für Verbindungen zu den europäischen Metropolen, dazu gibt es gute Zugverbindungen - weitere werden folgen. Fliegen ist viel klimaschädlicher als Zugfahren. Deshalb soll auf Verbindungen ab Altenrhein verzichtet werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschreibung - Handlungsbedarf	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 85 "Flugplatz Altenrhein" streichen.	Es braucht keinen Ausbau des Flugplatzes Altenrhein, dies ist auch ökologischer Sicht nicht zu vertreten. Konsequenter und ökologischer Zielführender ist ein Verzicht auf Altenrhein als regionalen Flugplatz.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 86 Ziele und Grundsätze Punkt 3 ersatzlos streichen!	Entwicklung oder gar Ausbau des Flugplatzes Altenrhein sind unerwünscht und nicht mehr zeitgemäss. Der Flugplatz soll wenn überhaupt nur als Flugfeld weiter existieren, auf einen Ausbau zu einem Regionalflugplatz ist zu verzichten. Auf das Angebot des Flugplatzes Altenrhein für Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr kann ohne unerwünschte wirtschaftliche und gesellschaftliche Folgen problemlos verzichtet werden. Fliegen ist nicht nachhaltig, der Flughafen Zürich reicht für den Kanton St. Gallen in jeder Beziehung.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschluss - Entwicklung Flugplatz St.Gallen-Altenrhein	Erfasst von: Ruedi Blumer Der Flugplatz Altenrhein soll nicht ausgebaut werden.	Auf das Angebot des Flugplatzes Altenrhein für Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr kann ohne weiteres verzichtet werden. Der Flugplatz ist seit Jahrzehnten umstritten und aus ökologischer Sicht unhaltbar. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung ist marginal und angesichts der Klimaerhitzung definitiv nicht mehr zu rechtfertigen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	Allgemeine Rückmeldungen	Erfasst von: Ruedi Blumer S. 52 Nachhaltigkeit Dass der Kanton eine nachhaltige Mobilität fördern will, begrüssen wir ausdrücklich. Der Wechsel von einer nachfrageorientierten Verkehrspolitik zu einer angebotsorientierten ist ein ganz wichtiger Schritt in eine nachhaltige, raum- und klimagerechte Zukunft. Dies ist ein eigentlicher Paradigmenwechsel, den wir sehr gerne unterstützen. Leider herrscht aber eine grosse Diskrepanz zwischen den formulierten Zielen und der tatsächlichen Handlung. So kann z.B. der Autobahnanschluss Liebegg nicht mit den Nachhaltigkeitszielen übereinstimmen. Neue Strassen führen unweigerlich zu Mehrverkehr, dies hat die Vergangenheit mehrfach gezeigt.	Der angedachte Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung ist überfällig, ja dringend und mit aller Konsequenz nötig. Nur so können wir die Klimaziele erreichen.
Vernehmlassungs-entwurf Richtplankarte	Richtplankarte	Erfasst von: Martin Boesch Test	Achtung!
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	R31 Monitoring und Controlling	Erfasst von: Ruedi Blumer Es soll nicht nur der Modalsplit als Indikator verwendet werden, sondern auch die Gesamtverkehrsmenge des MIV.	Ziel muss es sein, dass der MIV reduziert wird. Bei wachsendem Gesamtverkehr, kann der MIV wachsen und trotzdem kann sich der Modalsplit zu Lasten des MIV verbessert haben. Deshalb muss als Indikator auch die Verkehrsmenge des MIV gemessen werden.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	S13 Siedlungsentwicklung nach innen	Erfasst von: Ruedi Blumer Zeichnen sich Kapazitätsprobleme auf der Strasse ab, muss der MIV eingeschränkt werden und nicht die Strasse ausgebaut werden.	Im Richtplan wird eine nachfrageorientierte Verkehrsentwicklung zugrunde gelegt. Das heisst, dass es keine neuen Strassen mehr braucht und das Verkehrsangebot sich dem bestehenden Strassennetz anpassen muss. Dies ist auch wichtig vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung. Das Velo ist u.a. auch viel flächeneffizienter als das Auto.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr	Erfasst von: Ruedi Blumer In urbanen Räumen braucht es auch eine Differenzierung nach der Nutzung, deshalb ist Variante 2 vorzuziehen.	Ob in einem Arbeitsplatzgebiet Dienstleistungen oder Lager erstellt werden, hat einen grossen Einfluss auf die Verkehrsmenge. Die Erschliessung eines neu eingezonten Gebietes z.B. für Dienstleistungsnutzung ist unter Umständen nicht gegeben und es bräuchte dort Nutzungseinschränkungen.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	M61 Luftfahrtanlagen	Erfasst von: Ruedi Blumer Der Flugplatz Altenrhein soll wenn überhaupt höchstens ein Flugfeld bleiben und keinesfalls ausgebaut werden.	Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, müssen wir vor allem auch die Flüge massiv reduzieren. Es braucht deshalb viel eher einen Rückbau, denn Ausbau von Altenrhein. Auf Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr ab Altenrhein kann problemlos verzichtet werden. Soweit wie nötig, kann dieser über Zürich-Kloten abgewickelt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 2)	2.1 Siedlungsgebiet	Erfasst von: Ruedi Blumer -6% Abweichung ist zu gross, es soll beim Kapazitätsindex max. -4% zulässig sein.	Die Verdichtung nach Innen ist ein zentrales Thema des RPG. Gemeinden, die eine zu grosse Bauzone für die nächsten 15 Jahre ausweisen, müssen diese zwingend reduzieren, denn nur so kann wertvolles Kulturland geschont werden. Die Spannweite von -6% bis -2% ist zu gross, es reicht völlig, wenn die Abweichung nicht mehr als -4% sein darf.