

Kanton Appenzell A.Rh.
Departement Bau und Umwelt
Kasernenstrasse 17A
9102 Herisau

St.Gallen, 19.7.2013 / RG

Vernehmlassung kantonaler Richtplan AR, Nachführung 2015: Stellungnahme der Region Appenzell AR - St. Gallen - Bodensee

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Koller-Bohl
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme, welche wir gerne wahrnehmen.

Die Region Appenzell AR - St. Gallen - Bodensee hat die Geschäftsleitung für das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee inne, für welche sich die drei Kantone AR, SG und TG sowie 27 Agglomerationsgemeinden verantwortlich zeichnen. Vor diesem Hintergrund fokussieren wir uns in unserer Stellungnahme auf die damit zusammenhängenden Themen des Richtplans sowie auf Themen der überregionalen Erreichbarkeit, welche für uns als gemeinsamer Wirtschaftsraum von zentraler Bedeutung sind.

B, Raumkonzept - Gemeindegliederung B2 (S. II.15)

Die Bezeichnung von Teufen, Speicher (und Heiden) als grössere Gemeinden mit Zentrumsfunktion entspricht dem Strukturbild des Agglomerationsprogramms.

Bei der Kategorie der mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion (Waldstatt, Urnäsch, Bühler, Gais, Trogen und Walzenhausen) darf im heutigen Zustand nicht in allen Fällen von guter öV-Anbindung gesprochen werden (Seite II.16). Eine gute Anbindung ist mit öV-Güteklasse D nicht gegeben. Dafür ist gemeinhin ein Halbstundentakt bzw. ein Viertelstundentakt zu

Hauptverkehrszeiten erforderlich (vgl. Definition beim Kapitel S.7 zu Publikumsintensiven Einrichtungen).

Waldstatt weist als Agglomerationsgemeinde in Kombination mit Bahn/Bus wenigstens 4 Verbindungen pro Stunde zur Hauptverkehrszeit aus. Mittelfristig dürfte der Viertelstundentakt im Fall von Trogen zumindest zur Hauptverkehrszeit mit der Inbetriebnahme der DML-Appenzellerbahnen Realität werden. Für die anderen Gemeinden dieser Kategorie ist ein Viertelstundentakt zur Hauptverkehrszeit auch Mittelfristig nicht gesichert.

Für Bühler und Gais ist im Kapitel V3 mit Zielhorizont 2030 der Viertelstundentakt zur Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Für Walzenhausen und Urnäsch ist dies auch längerfristig nicht vorgesehen.

Wir beantragen eine konsequentere Ausrichtung der Siedlungsentwicklung(sstrategie) auf den öffentlichen Verkehr. Zwischen dem Status im Raumkonzept der mittleren Gemeinden mit Zentrumsfunktion (Kapitel Siedlung) und den Zielsetzungen für deren verkehrliche Anbindung (Kapitel Verkehr) ist innerhalb des Richtplans Konsistenz herzustellen. Dies mit Blick auf die finanzielle Tragbarkeit von entsprechenden öV-Angeboten.

S, Siedlung – Festlegungen für Wohn-, Misch- und Kernzonen S.1.2– Auszonungen (Seite II.30)

Es ist aus dem Richtplan nicht ersichtlich, inwiefern die Verpflichtung zu Auszonungen mit einer planerischen oder finanziellen Unterstützung durch den Kanton einhergeht. Da es sich dabei um eine völlig neue Vollzugsaufgabe für die Gemeinden handelt, **beantragen wir, dass der Kanton prüft, wie er den betroffenen Gemeinden in Auszonungsfragen eine wirkungsvolle Unterstützung bieten kann.**

S, Siedlung – Festlegungen für Wohn-, Misch- und Kernzonen S.1.2 – Einzonungen (Seite II.31)

Eine „richtungsweisende Festlegung“ sieht vor, dass neue Bauzonen *in der Regel* mindestens über eine Güteklasse D verfügen müssen.

Für Agglomerationsgemeinden, die als Nebenzentrum klassiert sind (Herisau), ist gemäss Agglomerationsprogramm für Neueinzonungen die öV-Güteklasse D zwingend erforderlich. Für übrige Agglomerationsgemeinden eine ÖV-Grundversorgung, d.h. in Spitzenstunden mindestens ein Stundentakt mit max. 600 m Distanz zur nächsten Haltestelle. Die

entsprechende Massnahme 1.1 im Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist Bestandteil der Leistungsvereinbarung vom 07.04.2011, welche der Kanton AR mit dem Bund eingegangen ist. Damit diese erfüllt wird, muss bei der „richtungsweisenden Festlegung“ der Beisatz „*in der Regel*“ gestrichen werden (zumindest für grosse und mittlere Gemeinden mit Zentrumsfunktion).

Die Regelung des Agglomerationsprogramms ist aber bereits vor 8 Jahren im Rahmen der 1. Generation entstanden und entspricht bereits nicht mehr den aktuellen Anforderungen, welche sich sinngemäss aus dem revidierten Raumplanungsgesetz ergeben.

Insofern bedeutet die im kantonalen Richtplan vorgesehene Anforderung der Güteklasse D für alle Gemeinden eine Steigerung. Die Güteklasse D kann aber bereits mit einem Stundentakt Regionalbus (300m um die Haltestellen) erreicht werden, was nicht wirklich eine ausreichende öV-Erschliessung im Sinne des revidierten Raumplanungsgesetzes darstellt.

Der Kanton St.Gallen sieht deshalb im zu revidierenden Richtplan für sämtliche Gemeinden für Neueinzonungen die öV-Güteklasse D mit Halbstundentakt Bus vor.

Damit die Regelungen unter den Kantonen korrespondieren und auch für ein zeitgemässes Agglomerationsprogramm ausreichend sind, beantragen wir, dass die entsprechende „richtungsweisende Festlegung“ wie folgt geändert wird: „Die neue Bauzone muss mindestens über eine öV-Erschliessung in der Güteklasse D mit Halbstundentakt Bus verfügen“.

S, Siedlung – Festlegungen für Arbeitszonen S.1.3 (Seite II.33)

Bereits eingezonte aber unternutzte oder brach liegende Flächen sind meist gut gelegen. Deren aktive Entwicklung ist entsprechend wichtig für den Wirtschaftsstandort.

Wir beantragen deshalb, dass bei den „richtungsweisenden Festlegungen“ die Mindestinhalte des Arbeitszonenmanagements explizit auch die proaktive Entwicklung von Brachen und unternutzten Flächen beinhalten.

S, Siedlung - Publikumsintensive Einrichtungen S.7 (Seite II.52)

Wir begrüßen, dass die Definition und Standortvoraussetzungen für PE in Abstimmung mit dem Kt. SG erfolgen. Dies stipuliert auch die Massnahme (1.3) des Agglomerationsprogramms der 1. Generation, welche Bestandteil der Leistungsvereinbarung vom 07.04.2011 ist, welche der Kanton AR mit dem Bund eingegangen ist.

Wir beantragen, dass für allfällige künftige VE zusätzlich, analog zum Richtplan des Kantons St.Gallen, das Kriterium „Räumliche Nähe zu den Kunden / Kundenpotenzial LV+öV¹“, gilt.

Generell sind die Schwellenwerte für PE für den Kanton AR sehr hoch. Einer Konkurrenzierung der Ortskerne wird mit dieser Definition nicht entgegengetreten. Dies widerspricht den eigenen Zielen. Es ist zu prüfen, ob der Kanton AR überhaupt grössere Einkaufszentren im Umfeld von Gossau, St.Gallen-West / Zentrum / Ost, und St. Margrethen braucht.

V, Verkehr – Radwege V. 2.4 (Seite II.63)

Bei den richtungsweisenden Festlegungen ist explizit vom Schüler- und Pendlerverkehr die Rede, welcher Priorität beim Ausbau geniessen soll. Wir würden es begrüßen, wenn bei der konzeptionellen Grundlage für den Veloverkehr im Richtplan zwischen Alltags- und Freizeitnetz unterschieden würde und entsprechend der Potenziale der einzelnen Strecken im Netz für diese Verkehrszwecke die Richtplankarte zum Thema Veloverkehr ergänzt bzw. differenziert würde. Auch unter Berücksichtigung der Schweiz-Mobil Routen.

¹ Es besteht ein hohes Kundenpotenzial im Einzugsgebiet von Langsamverkehr (LV) und öffentlichem Verkehr (öV). Mind. 30% der potenziellen Kundschaft im Haupteinzugsgebiet (= Einwohnerzahl innert 15 Min. Fahrzeit mit Auto) kann das Zentrum innert 15 Min. mit LV oder öV erreichen.

V, Verkehr – Bahn- und Busnetz V.3.1

Es ist fraglich ob die Fernverkehrsperspektiven, angesichts des fortlaufenden Planungsflusses in der vorliegenden Detaillierung dargelegt werden sollen. Ev. könnten unter 2.3 auch weniger spezifische grundlegende Zielsetzungen genannt werden, z.B.:

- Halbstundentakt beschleunigter Fernverkehrsprodukte (A-Produkte) zwischen Zürich und St.Gallen mit deutlich unter einer Stunde Fahrzeit und schlanken Anschlüssen ins Vorderland und Mittelland sowie nach Herisau.
- Halbstundentakt Fernverkehrsprodukte (B-Produkte) zwischen Zürich und St.Gallen mit Halt in Gossau und schlanken Anschlüssen vom/zum Hinterland, inkl. Herisau.
- Halbstundentakt Fernverkehrsprodukte (B-Produkte / Voralpenexpress) zwischen St.Gallen, Herisau und Rapperswil/Pfäffikon SZ mit guten Anschlusssituationen für die Ausserrhoder Gemeinden in Herisau und St.Gallen.
- Integraler Viertelstundentakt Herisau-St.Gallen und in Form von Durchmesserlinien weiter Richtung Wittenbach/Romanshorn bzw. Rorschach/Rheintal.
- Viertelstundentakt Appenzellerbahnen zwischen Trogen und Teufen
- Beschleunigung Appenzellerbahnen zwischen Appenzell/Gais/Bühler und Teufen und St.Gallen auf annähernd 30 Minuten Fahrzeit Appenzell-St.Gallen (halbstündliche Eilzüge).

V, Verkehr – Bauvorhaben V. 3.2 (Seite II.76)

Wir begrüßen die Festsetzung bei den Abstimmungsanweisungen, wonach in der Lustmühle eine Wendemöglichkeit für den Bus geschaffen und damit die Buslinie aus Herisau-Hundwil-Stein an die DML angebunden werden soll. Dies entspricht dem Agglo-öV-Konzept und der entsprechenden Massnahme (2.14.8) im Aggloprogramm der 2. Generation. Die damit verbundene Taktverdichtung zum Halbstundentakt stellt, zusammen mit der Unabhängigkeit von Stausituationen in der Stadt St.Gallen, für die öV-Anbindung von Stein und Hundwil einen wesentlichen Gewinn dar.

V, Verkehr – Übergeordnete Verkehrsanbindungen V. 4.1 (Seite II.78)

Die Verbindung mit dem Voralpenexpress vermittelt nicht nur Anschlüsse an die NEAT in Arth-Goldau. Sie bietet auch für wichtige Teile der südöstlichen Metropolitanregion Zürich die schnellste Verbindung ab Herisau. Nicht nur direkt in die Agglomeration Obersee (Rapperswil,

Pfäffikon SZ) sondern auch nach Uster, Wetzikon oder Zürich Stadelhofen oder ans südliche Zürichseeufer (Thalwil, Wädenswil).

Die Festlegung 3.1, wonach erst mit Zielhorizont 2030 der Halbstundentakt des Voralpen-Express angestrebt wird, wird der Bedeutung dieser übergeordneten Verkehrsanbindung nicht gerecht.

Wir beantragen deshalb, den Zielhorizont für die Verdichtung zum Halbstundentakt des Voralpenexpress zwischen 2020 und 2025 anzusetzen (vgl. V.3.1).

Weitere (redaktionelle) Anmerkungen:

- Agglomerationsprogramm „St.Gallen/Bodensee“ durch „St.Gallen-Bodensee“ ersetzen.
- Seite II.25, zweiter Abschnitt: „Dank“ ersetzen durch „Aufgrund des ...“.
- Seite II.26, Kap 2.4: „soll der Bestand an Einwohnern ausserhalb ... „ ersetzen durch „soll der Bestand der Streusiedlungen gehalten werden“.
- Seite II.37, letzter Absatz: es ist fraglich, ob fehlende Parkierungsmöglichkeiten als Nachteil explizit im Richtplan aufgeführt werden sollen.

Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anträge und wünschen Ihnen für dieses für die Entwicklung des Kantons wichtige Projekt viel Erfolg.

Freundliche Grüsse

Thomas Scheitlin
Präsident

Rolf Geiger
Geschäftsleiter

Kopie per E-Mail:

- Projektleitungsmitglieder Agglomerationsprogramm
- Gemeindepräsidentenkonferenz AR (Inge Schmid, Alex Müller)