

Thurgauer Baudepartement verärgert Planer

FRAUENFELD. Kantonsräte werfen dem Thurgauer Baudepartement vor, bei Gestaltungsplänen in die Gemeindeautonomie einzugreifen und die Planer zu verunsichern.

Von «selbsternannten Rettern» spricht der Aadorfer FDP-Kantonsrat Bruno Lüscher. Auf die «Amtsarchitekten» im Thurgauer Baudepartement ist der ehemalige Gemeindeammann schlecht zu sprechen. Sie glauben, «nur sie könnten beurteilen, was gute Siedlungsentwicklung und gute Architektur ist». In einer einfachen Anfrage kritisierte Lüscher insbesondere das Hochbauamt und dessen Umgang mit Gestaltungsplänen.

Eingriff in Gemeindeautonomie

Bauherren können mit Hilfe eines Gestaltungsplans in einer Überbauung mehr Wohnraum einbauen, als wenn sie sich nach den Vorgaben für die Bebauung einzelner Parzellen richten. Die Gemeinden können ihnen im Gegenzug Auflagen machen. Der Kanton überprüft, ob Gestaltungspläne dem übergeordneten Recht entsprechen. Laut Lüscher macht er zunehmend gestalterische Vorgaben: «Damit greift das Hochbauamt in die Gemeindeautonomie ein.»

Die «ungesetzliche Einflussnahme» bestrafe jene, die sich für einen haushälterischen Umgang mit Bauland einsetzen. Das Baudepartement solle bei Planern, Gemeindebehörden und Investoren für «Unverständnis und Konflikte, ja sogar zu Frustrationen und Kopfschütteln».

Verschärfte Praxis

Seit anderthalb Jahren hat sich die Praxis des Baudepartements verschärft, sagt auch alt Grossratspräsident Max Arnold (SVP). Der Gründer eines Raumplanungsbüros macht dafür «einzelne Personen in den Amtsstellen» verantwortlich. Manchmal brächten sie berechtigte Kritik an. Doch dann «gibt es seitenlange Einwendungen: Das kann man so nicht bewilligen, es hat zu viele Wohnungen, es ist zu intensiv überbaut.» Ein halbes Jahr später gelte etwas anderes.

Von einem unzulässigen Eingriff in die Gemeindeautonomie will der Thurgauer Regierungsrat nichts wissen. Viele Gemeinden und Bauherren würden den «fachlichen Input» schätzen. Eine allfällige Kompetenzüberschreitung könne beim Verwaltungsgericht angefochten werden. (wu)

Nein-Komitee zahlt Geld zurück

FRAUENFELD. Der Abstimmungskampf des Thurgauer Komitees «Nein zur Expo 2027» sei das gewesen, was die Expo kaum geworden wäre: nachhaltig und kostengünstiger als geplant. Das teilte das Komitee gestern in einem Schreiben mit. Der Abstimmungskampf sei sogar so günstig ausgefallen, dass das Komitee dem Kanton 1500 Franken bezahle, weil dieses Geld nicht benötigt wurde. Jede Fraktion im Grossen Rat erhalte vom Kanton für kantonale Abstimmungskämpfe 5000 Franken. Dem Komitee seien aus den Fraktionen 6500 Franken zugeflossen. Die nicht benötigten Gelder von rund 1500 Franken würden daher an den Kanton Thurgau zurückbezahlt. «Dies als Zeichen für einen verantwortungsvollen und sparsamen Umgang mit Steuergeldern.» (red.)

Eine Grossregion setzt die Segel

Mit 330 Millionen Franken will die Region St. Gallen-Bodensee das bisher grösste Agglomerationsprogramm einreichen. Projektleiter **Tobias Winiger** über Zuwachs aus dem Thurgau, Entscheidungsprozesse und die Konkurrenz.

CHRISTOPH ZWEILI

Herr Winiger, das Agglomerationsprogramm der Region St. Gallen-Bodensee gehört zu den erfolgreichsten. Die Ausschöpfungsquote von 74 Millionen Franken beim ersten 186-Millionen-Programm mit dem Ausbau der S-Bahn St. Gallen und der Durchmesserlinie Appenzell-St. Gallen-Trogen war die schweizweit höchste. Wie hoch ist die durchschnittliche Beteiligung des Bundes an Verkehrsinfrastrukturprojekten?

Winiger: Der Bund beteiligt sich mit 30 bis 50 Prozent an den Agglomerationsprogrammen. Die genaue Beteiligung ist abhängig vom Kosten-Nutzen-Verhältnis und wird in einem Prüfprozess für jedes Programm festgelegt. Berücksichtigt wird auch, wie gut die Umsetzung der ersten beiden Generationen vorwärtskommt. Da gehören wir schweizweit zu den umsatzstärksten Programmen.

Mit 90 Massnahmenpaketen und 330 Millionen Innovationskosten ist das dritte Programm mit dem Schwerpunkt Landschaft das bisher gewichtigste. Welches Zukunftsbild zeichnet die Agglomeration St. Gallen-Bodensee bis 2030?

Winiger: Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollen optimal aufeinander abgestimmt sein. Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum finden hauptsächlich an hoch erschlossenen Lagen im Agglomerationskern und in den Nebenzentren statt. Im Agglomerationskern werden dazu die grossen Potenziale entlang der Hauptachsen und in den Nebenzentren die Potenziale der Bahnhofquartiere genutzt. Die Umsteigesituationen von Bahn und Bus und die Qualität des Zugangs zur Bahn werden optimiert.

Und in den ländlichen Gebieten?

Winiger: Da sind die Siedlungserneuerung im Bestand und die Wiederbelebung der Dorfkerne wichtige Ziele. Die Wohnquartiere weisen durch konsequente Tieftempogebiete und gute Zugänge zu attraktiven Naherholungsgebieten eine hohe Lebensqualität auf. Die Übergangsräume von der Siedlung zur offenen Landschaft bilden wichtige und per Fuss- und Veloverkehr erreichbare Naherholungsgebiete und sind für verschiedene Nutzungen attraktiv gestaltet.

Was sind die ambitioniertesten Projekte im neuen Programm?

Winiger: Die neue Bahnverbindung Arbon-St. Gallen und die

«Zu den teuersten Vorhaben zählt der Autobahnzubringer Witen in Rorschach.»

«Velobahn», eine Art Autobahn für Velos entlang der SBB-Bahnlinie zwischen St. Gallen und Gossau. Der Ende 2014 mit dem zweiten Agglomerationsprogramm eingeführte Schnellbus Arbon-St. Gallen ist daher nur eine Übergangslösung

Und welches die teuersten?

Winiger: Zu den teuersten Vorhaben zählen der Autobahnzubringer Witen in Rorschach und die Neugestaltung von Bushof und Bahnhofplatz in Herisau.

Die dritte Röhre Rosenbergtunnel A1 mit Teilsperre und die Bodensee-Thurtal- und Oberlandstrasse



Bild: Reto Martin

Der Romanshorner Seepark soll als Stadtlandschaft aufgewertet werden.

im Thurgau laufen nicht über das Agglomerationsprogramm. Wann werden diese umgesetzt?

Winiger: Bei beiden Vorhaben ist heute nicht klar, wann sie genau umgesetzt werden können. Die Kantone und die Agglomeration müssen sich gemeinsam dafür einsetzen, dass sie auf der nationalen Prioritätenlisten weit vorne platziert sind.

Aus welchem Topf werden sie finanziert?

Winiger: Die dritte Röhre Rosenbergtunnel A1 mit Teilsperre soll aus dem bestehenden Infrastrukturfonds des Bundes finanziert werden. Die BTS/OLS soll aus dem neu zu schaffenden Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) finanziert werden können.

Die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen ist ein 60-Millionen-Projekt. Wie viel von den übrigen 126 Millionen der ersten Generation sind inzwischen umgesetzt?

Winiger: Die übrigen Infrastrukturprojekte sind zum grössten Teil im Bau, zum Beispiel der Bahnhofplatz St. Gallen. Oder sie sind bereits umgesetzt wie etwa die S-Bahn St. Gallen, die neue Linienführung der Kantonsstrasse in Arbon oder die Aufwertung der Altstadt Gossau.

Mit dem Projekt «Landschaft für eine Stunde» im dritten Programm beschreitet die Agglomeration

St. Gallen-Bodensee schweizweit Neuland. Was ist daran so innovativ?

Winiger: Wir konnten ähnliche Aufgabenstellungen aus verschiedenen Gemeinden zu einem grösseren Projekt der Agglomeration bündeln. Dies ermöglichte einen Austausch zwischen den Gemeinden und einen gemeinsamen Lernprozess.

Kommt den Stadtlandschaften in einer neuen Ära der Verdichtung ein besonderer Stellenwert zu?

Winiger: Attraktive Naherholungsgebiete und öffentliche Räume tragen wesentlich zur Lebensqualität bei. Dies ist heute schon so und wird mit der zunehmenden Verdichtung der Siedlungsgebiete künftig noch viel wichtiger sein. Wichtig ist dabei auch, dass die Naherholungsgebiete rasch und mit Fuss- und Veloverkehr erreichbar sind.

Die Ostschweiz hat im Vergleich mit anderen Regionen grosse Defizite bei der Erreichbarkeit auf der Schiene. Welche Forderungen sind noch offen und daher zentral?

Winiger: Gemäss den offiziellen Planungen der Kantone, von Bund und SBB wird die Bahn 2000 auch im Jahr 2030 noch nicht wirklich in der Ostschweiz angekommen sein. Das Knotenprinzip von Bahn 2000, wie es im Mittelland weitgehend funktioniert, ist für den Osten nicht einmal mehr ein Versprechen.

Und wie steht es mit der internationalen Anbindung?

Winiger: Zentral für unsere Erreichbarkeit sind effiziente und gut getaktete internationale Verbindungen nach Bregenz-München und Konstanz-Singen(-Stuttgart). Auch hier kommen wir seit Jahren nur stotternd voran. Die S-Bahnen zwischen St. Gallen und Bregenz sind nicht zusammengehängt, obwohl sie sich im Halbstundentakt in St. Margrethen treffen!

«Wir gehören schweizweit zu den umsatzstärksten Programmen.»

Auf finanzielle Hilfe des Bundes hoffen darf man immer, doch die Konkurrenz ist gross: Auch in der Ostschweiz, wo es sechs Agglomerationsprogramme gibt. Bekommt am meisten Geld, wer das Bundesamt für Raumentwicklung am meisten beeindruckt?

Winiger: Ja, ein Programm muss überzeugend sein. Es genügt nicht, die hohle Hand zu machen. Der Bund nutzt in diesem Bereich zum Glück nicht die Giesskanne.

Kommt dazu, dass die Finanzierung des Bundes angeschlagen ist. Im Infrastrukturfonds sind gerade noch 230 Millionen Franken, und

der Nachfolger, der NAF, ist politisch umstritten. Bleibt das dritte Programm der Agglomeration also ein Papiertiger?

Winiger: Wir gehen davon aus, dass der NAF oder ein anderes Nachfolgegefäss zum aktuellen Infrastrukturfonds geschaffen wird, damit die kommenden Generationen der Aggloprogramme finanziert werden können. Diese sind schweizweit etabliert und breit akzeptiert.

St. Gallen definiert sich als Zentrum der Agglomeration, zu der inzwischen 27 Gemeinden in den Kantonen Appenzell Ausserrhoden, St. Gallen und Thurgau gehören. Fünf Oberthurgauer Gemeinden kamen neu dazu – gibt es Projekte aus diesen Gemeinden im neuen Agglomerationsprogramm?

Winiger: Ja. Beispielsweise wurde wie im zweiten Programm eine umfangreiche Schwachstellenanalyse zum Fuss- und Veloverkehr in diesen Gemeinden durchgeführt. Daraus resultieren Massnahmen zur Verbesserung der Fuss- und Velowegnetze. Daneben wurden Betriebs- und Gestaltungs-konzepte für verschiedene Strassenabschnitte aufgenommen und Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ein Schlüsselprojekt ist die Gleisquerung Süd beim Bahnhof Romanshorn.

Die Region umfasst ein Hauptzentrum und sieben Nebenzentren – wem kommt jetzt welche Bedeutung zu?

Winiger: St. Gallen vereint als Hauptzentrum der Agglomeration einige Funktionen einer Metropole, zum Teil mit internationaler Ausstrahlung. Die Nebenzentren sind mit dem Hauptzentrum und untereinander hervorragend vernetzt und sind, neben dem Hauptzentrum, die regionalen Brennpunkte der Entwicklung. In einem Struktur-bild wird die Bedeutung der einzelnen Gemeinden oder Siedlungen aufgezeigt.

Wie werden die Massnahmen demnach priorisiert?

Winiger: Für die Priorität entscheidend ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Reifegrad der Massnahme. Zudem müssen die Massnahmen mit den Investitionsprogrammen der Gemeinden und Kantone (Strassenbau- und öV-Programme) abgestimmt werden.

Bei 27 Mitgliedsgemeinden gibt es unterschiedliche Begehrlichkeiten. Gibt es ein Gesamtverständnis?

Winiger: Wir sind mittlerweile seit 2004 mit dem Agglomerationsprogramm unterwegs – das Gesamtverständnis der Einzelnen ist heute klar ein anderes als vor zehn Jahren. Die Herausforderungen von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung können nur gemeinsam sinnvoll angegangen werden. Jedes einzelne neue Haus abseits vom öffentlichen Verkehr hat zum Beispiel eine Wirkung auf die Auslastung der Stadtautobahn im Zentrum St. Gallen.



Bild: pd

Tobias Winiger
Stadtgeograph, Raumentwickler, Projektleiter Aggloprogramm