

Baudepartement des Kantons St.Gallen
Herr Regierungsrat Marc Mächler
Lämmlibrunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

St.Gallen, 21. April 2017

Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Wir danken für die Gelegenheit, zum Entwurf zur Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen Stellung nehmen zu können und äussern uns wie folgt:

1. Vorbemerkung/Grundsätzliches

Die grosse Bedeutung des behördenverbindlichen Richtplans und der von ihm ausgehenden Instrumente wie eben eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) mit ihrer „Klammerfunktion“ unterstreicht die Wichtigkeit der vorliegenden Vernehmlassung. Weil die Regierung allein für den Erlass des Richtplans zuständig ist, hat sie bei der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen eine besondere Sorgfalt zu walten, wird doch die Zukunft der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Kantons gerade über die Erschliessungsgüte mit Verkehr immer stärker gesteuert. Es irritiert deshalb, dass in einem solch wichtigen Dossier lediglich eine Vernehmlassung bei verwaltungsinternen Stellen sowie einem so genannten „Sounding Board“ durchgeführt wird, die wichtigsten Verbände und Interessengruppen jedoch erst auf Nachfrage zur Vernehmlassung eingeladen wurden.

Der rechtliche Charakter und die Grundlage der GVS bleiben aus unserer Sicht unklar. Sie ist nicht behördenverbindlich, da sie nicht in den Richtplan eingebettet ist – etwa im Koordinationsblatt „Gesamtverkehr“ (VI 11). Insgesamt ist nicht erkennbar, auf welcher rechtlichen Grundlage das Dokument basiert. Wenn schon eine GVS erlassen werden soll, dann muss sie rechtlich und politisch ausreichend abgestützt sein und darf vor allem die verschiedenen Verkehrsträger nicht diskriminieren. Beides ist mit der vorliegenden GVS nicht gegeben.

Die Wirtschaftsverbände begrüßen im Grundsatz eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS). Die in die Vernehmlassung gegebene Strategie ist aber nach unserer Beurteilung absolut einseitig und widerspiegelt in keiner Art und Weise die Realität sowie die politischen Willensäußerungen im Kantonsrat in der vergangenen Zeit. Die verschiedenen Verkehrsträger werden nicht gleichbehandelt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bzw. die Strasse hat bei der Güterverteilung und -versorgung eine prioritäre Bedeutung, auch ein erheblicher Teil des nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehrs wird über die Strasse abgewickelt. In der vorliegenden Strategie werden aber der ÖV sowie der Langsamverkehr zu prioritär behandelt – der MIV wird nur in zweiter Priorität aufgenommen. Dies blendet die Chancen der in Abschnitt 3 der GVS aufgeführten technologischen Entwicklungen (etwa Elektromobilität oder autonomes Fahren) in grober Weise aus. Der MIV muss eine gleichwertige Stellung in einer Gesamtverkehrsstrategie einnehmen.

Der Bericht mit der Vielzahl von Perspektiven und Positionen hat keine Kern- oder Leitziele. Es wäre wesentlich zu erfahren, welche 10 wichtigsten Punkte die Verkehrsstrategie hat. Eine Priorisierung und eine zeitliche Aussage gehören zu einer Strategie. Die Oberziele, welche aus der Verfassung entnommen werden sind wohl aufgeführt, im Bericht findet man aber keine Einschätzung, wie der Zielerreichungsgrad ist. Insbesondere die Themen der Erschliessung des ländlichen Raums sind ungenügend abgehandelt.

Wir erwarten, dass diese Punkte umgehend korrigiert und einer förmlichen Vernehmlassung unterstellt werden.

2. Zu den einzelnen Themen

2.1 Räumliche Orientierung

Die gewählte räumliche Orientierung ist nicht strategisch, wenn sich die Gesamtverkehrsstrategie lediglich auf den Kanton St.Gallen und wenige umliegende Regionalzentren fokussiert (S. 11 GVS). Die GVS hat sich in ihrer räumlichen Orientierung an den Bedürfnissen eines künftigen metropolitanen Raums in der Vierländerregion Bodensee zu orientieren.

2.2 Grundsätze zur Abstimmung und Koordination (S. 14ff)

Unter Siedlung und Verkehr wird das Ziel festgehalten, „den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen.“ Solche Zielsetzungen sind dogmatisch und blenden die zukünftigen Entwicklungen und Chancen – wie sie in Abschnitt 3 der GVS ausgeführt werden – komplett aus. Die verschiedenen Verkehrsträger sind gleich zu behandeln. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat bei der Güterverteilung und -versorgung eine prioritäre Bedeutung, auch ein erheblicher Teil des nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehrs wird über diesen abgewickelt.

2.3 Automatische Fahrzeuge (S. 21)

Die Einschätzung, wonach sich das Verkehrssystem wahrscheinlich erst längerfristig grundlegend verändern soll, wird nicht geteilt. In den kommenden fünf bis zehn Jahren werden automatisierte Fahrzeuge den technologischen Durchbruch schaffen und eine laufend grössere Anwendung finden.

2.4 Elektromobilität (S. 22f)

Die Nachteile der Elektromobilität sind im Bericht überzeichnet. Die befürchtete Unfallgefährdung aufgrund leichter und leiserer Fahrzeuge werden durch autonome Fahrsysteme kompensiert, die Überlastung von Strassen durch engere Fahrzeugabstände entschärft.

2.5 Erschliessung Gesamtkanton

Dass die Siedlungsentwicklung nur noch auf gut erschlossene ÖV-Standorte gelenkt wird, ist in dieser Absolutheit abzulehnen. Angesichts der rasant steigenden Betriebskosten des ÖV ist unschwer absehbar, dass die Anforderungen an die ÖV-Erschliessung zu einem wesentlichen, wenn nicht entscheidenden negativen Faktor für künftige Entwicklungen von Bauzonen und damit vorangehend auch des Siedlungsgebiets werden. Die rechtlich verbindliche Vorgabe des Bundes beschränkt sich gemäss der Formulierung in Art. 8a Abs. 1 Bst. b RPG auf die „Angemessenheit“ der Erschliessung mit dem ÖV. Was angemessen ist und was nicht, ist in den sehr unterschiedlichen Regionen des Kantons St.Gallen differenziert zu beurteilen. Entsprechend ist auf die zahlreichen im Bericht eingestreuten Norm- oder Zielwerte (etwa in Abschnitt 4.1.1 / 4.2.1 etc.) generell zu verzichten. Auch das Ziel, dass alle neuen Einwohner an das Fuss- und Velowegnetz angeschlossen werden müssen, ist zu streichen. Solche Vorgaben machen weder im ländlichen noch städtischen Raum Sinn. Die Verkehrsstrategie sollte nicht die Raumplanung übersteuern, sondern themenspezifisch ergänzen.

Geht man davon aus, dass wenige neue Gebiete eingezont werden können, dann ist der Umbau des Strassenraumes in der bestehenden Siedlungsstruktur praktisch ausgeschlossen, mindestens in urbanen Räumen. Betriebs- und Gestaltungskonzepte BGK können in wenigen Ortschaften noch nachgeholt und umgesetzt werden. Bauliche Einschränkungen und Tempo-Reduzierungen bei wichtigen Durchgangsstrassen sind konsequent abzulehnen und aus dem Bericht zu streichen.

Auf Seite 39 wird eines der wichtigsten Ziele aufgeführt, die intermodale Erreichbarkeit. Mit keinem Wort wird erwähnt, ob ein solches Ziel überhaupt erreicht werden kann und mit welchen Massnahmen und Mitteln. So wird es nicht fassbar, aber wenigstens auch nicht bestritten.

Ferner sollten klare Aussagen gemacht werden zur besseren Anbindung der Wirtschaft an die für sie wichtigen Destinationen. Themen wie Verbesserung des Nadelöhrs am Zürichsee, effiziente Grenzübergänge und Handhabung des Grenzverkehrs gehören konkret in diesen Bericht.

2.6 Gesundheit und Bewegung

Der Abschnitt 4.1.5 ist ersatzlos zu streichen.

2.7 Wirtschaftsstandort

Auch bei den Arbeitsplatzstandorten sind zu hohe Anforderungen an die Erschliessungsqualität eine Gefahr (5.1.4/5.2.1 etc.). Je nach Nutzungstyp (Dienstleistung, Gewerbe, Produktion) oder Lage machen derart hohe Erschliessungsgütern keinen Sinn. Das Verkehrsangebot soll sich an der Entwicklung eines Arbeitsplatzstandorts ausrichten und nicht umgekehrt. Pauschale Vorgaben sind oft nicht sachgerecht. Wegen der hohen Kosten einer doch nicht genutzten Verkehrsinfrastruktur und wegen der Mitfinanzierungspflicht der Unternehmen nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr führt dies zu erheblichen Nachteilen im interkantonalen und – für zahlreiche Wirtschaftsregionen unseres Kantons besonders wichtigen – internationalen Wettbewerbsumfeld. Kostenüberwälzungen und zusätzliche Voraussetzungen an die ÖV-Anbindung bei Ansiedlungen oder bei Betriebserweiterungen schwächen die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts St.Gallen. Angebote müssen schliesslich gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr die Vorgaben an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage erfüllen.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bzw. die Strasse hat bei der Güterverteilung und -versorgung eine prioritäre Bedeutung. Der MIV muss in diesem Sinne eine gleichwertige Stellung in einer Gesamtverkehrsstrategie einnehmen.

Für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts ist auch der Bereich Güterverkehr/Logistik zentral. Im Strategieteil der GVS (Kap. 5.1.3/5.1.4) sollte hier ein stärkerer Akzent gesetzt werden. Der Fokus bei der Zielsetzung „Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten“ liegt bisher beim Personenverkehr. Die auf Bundesebene aktuell entstehenden Konzepte für den Gütertransport auf der Schiene (Stichwort Terminals für den kombinierten Verkehr) sollten in der GVS berücksichtigt werden. So sollte dem Thema einer der Grundsätze beim Kap. 5.2 (Strategie „Erreichbar“) und 7.1 gewidmet werden.

Wir gehen davon aus, dass die Realisierung der für die Ostschweiz zentralen Vorhaben im Strassenverkehr, der neue Autobahnanschluss Witen und die 3. Röhre Rosenbergstunnel mit Teilsperre, vollständig im Sinne der Gesamtverkehrsstrategie sind, insbesondere auch bezüglich der Strategie „Innerkantonale Erreichbarkeit halten und punktuell verbessern“.

In Ergänzung zu den obigen Ausführungen finden Sie in der Beilage zudem das gewünschte Rückmelde-Formular.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Regierungsrat, für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Michael Götte
Leiter Politik IHK



Felix Keller
KGV-Geschäftsführer



Dr. Walter Locher
HEV-Präsident



Remo Daguati
HEV-Geschäftsführer

Beilage erwähnt