



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**

---

# Richtplan Kanton St. Gallen

## Gesamtüberarbeitung

### Richtplankapitel Mobilität und Anpassungen Teil Siedlung

## **Prüfungsbericht**

30. Januar 2023

---



**Autor(en)**

Martin Lenhard, Sektion Richtplanung (ARE)

**Zitierweise**

Bundesamt für Raumentwicklung (2023), Prüfungsbericht des Bundes zur Gesamtüberarbeitung, Teil Mobilität, Richtplan Kanton St. Gallen

**Bezugsquelle**

Elektronische Version unter [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

**Aktenzeichen**

ARE-211-17-34

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gesamtbeurteilung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Verfahren</b> .....	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Genehmigungsantrag Kanton</b> .....	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Prüfungsprozess Bund</b> .....	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Stellenwert des Prüfungsberichts</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Inhalt des Richtplans und Beurteilung</b> .....	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Gesamtverkehrsstrategie</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2</b>	<b>R Raumentwicklungsstrategie</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2.1</b>	<b>R11 Raumkonzept Kanton St. Gallen</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2.2</b>	<b>R21 Regionen und funktionale Räume</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2.3</b>	<b>R22 Agglomerationsprogramme</b> .....	<b>7</b>
<b>3.2.4</b>	<b>R31 Monitoring und Controlling</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3</b>	<b>S Siedlung</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3.1</b>	<b>S11 Siedlungsgebiet</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3.2</b>	<b>S12 Bauzonendimensionierung (Wohn- und Mischzonen)</b> .....	<b>9</b>
<b>3.3.3</b>	<b>Arbeitszonenbewirtschaftung</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.4</b>	<b>S13 Siedlungsentwicklung nach innen</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.5</b>	<b>S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr</b> .....	<b>12</b>
<b>3.4</b>	<b>Gesamtverkehr M11</b> .....	<b>14</b>
<b>3.4.1</b>	<b>M21 Strassen</b> .....	<b>14</b>
<b>3.4.2</b>	<b>M31 Fuss- und Veloverkehr</b> .....	<b>15</b>
<b>3.4.3</b>	<b>M41 Öffentlicher Verkehr</b> .....	<b>15</b>
<b>3.4.4</b>	<b>Güterverkehr</b> .....	<b>15</b>
<b>3.4.5</b>	<b>M61 Luftfahrtanlagen</b> .....	<b>16</b>
<b>4</b>	<b>Anträge an die Genehmigungsbehörde</b> .....	<b>17</b>

## 1 Gesamtbeurteilung

Die vom Kanton St. Gallen vorgelegte Gesamtüberarbeitung im Teil Mobilität auf der Basis der neu erarbeiteten kantonalen Gesamtverkehrsstrategie bildet die Anforderungen bezüglich Gesamtverkehrsplanung und Mobilität im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung gut ab. Hierbei stechen die spezifischen Koordinationsblätter zu den Agglomerationsprogrammen besonders hervor. Die Rolle und das Gewicht von Agglomerationsprogrammen wird dadurch bestärkt, was aus Bundessicht sehr zu begrüssen ist.

Bei konkreten Vorhaben («Verkehrsinfrastrukturen») muss der Kanton - insbesondere in den Teilen Gesamtverkehr und Strassen - die Kompetenzverteilung gemäss Bundesverfassung zukünftig noch besser berücksichtigen und in seinen Festlegungen abbilden. Auch ist mit Blick auf den Güterverkehr noch eine Ergänzung des Mobilitätskapitels im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans nötig.

Des Weiteren hat der Kanton St. Gallen die Richtplanvorgaben zum Siedlungsgebiet, wie sie der Bundesrat mit Beschluss vom 1. November 2017 genehmigt hat, aufgrund von Fragen und Problemstellungen beim konkreten Vollzug überarbeitet. Hierbei standen die Anwendung der Indizes des St. Galler Bauzonenmodells im Vordergrund. Mit der vorliegenden Anpassung soll der Handlungsspielraum für die Gemeinden bei der Siedlungsgebiets- und Bauzonendimensionierung präzisiert und mit Blick auf die Ermöglichung raumplanerisch zweckmässiger und wichtiger Massnahmen (Innenentwicklung, Verschiebung von Bauzone an raumplanerisch sinnvolle Lagen usw.) geklärt werden. Aus Bundessicht sind die vorgenommenen Änderungen nachvollziehbar und erleichtern die Richtplananwendung, insbesondere auch für die nachgeordnete Planung.

## 2 Verfahren

Nach dem Beschluss im Kanton reicht dieser dem Bund die Richtplananpassung zur Genehmigung ein. Im Rahmen der Prüfung und Genehmigung, siehe dazu Artikel 10 und 11 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV, SR 700.1), überprüft der Bund, ob die Richtplaninhalte mit dem Bundesrecht zu vereinbaren und wie sie mit den Bundesinteressen abgestimmt sind. Der Bund richtet das Resultat der Prüfung in Form eines Prüfungsberichtes und eines Genehmigungsbeschlusses an den Kanton. Bei unbestrittenen Teilanpassungen des Richtplans beschliesst das Departement (UVEK) über die Richtplananpassung. Bei Gesamtrevisionen oder bei umstrittenen Anpassungen beschliesst der Gesamtbundesrat über die Richtplananpassung.

### 2.1 Genehmigungsantrag Kanton

Am 21. Juni 2022 hat die Regierung des Kantons St. Gallen die Gesamtüberarbeitung des Richtplan Kapitels Mobilität, die auch Anpassungen des Siedlungskapitels enthält, erlassen. Mit Schreiben vom 4. Juli 2022 reichte die Regierungsrätin des Kantons St. Gallen die Gesamtüberarbeitung zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons St. Gallen lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplan-Text, Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität/ Genehmigungsentwurf Juni 2022
- Richtplan-Karte 1:100'000, Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität/ Genehmigungsentwurf Juni 2022
- Bericht Grundlagen und Erläuterungen, Teil 1
- Bericht Grundlagen und Erläuterungen, Teil 2
- Vernehmlassungsbericht, Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität

Gemäss Artikel 7 Buchstabe a RPV gibt der Kanton Aufschluss über den Ablauf der Richtplanung, insbesondere über die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sowie über die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Nachbarkantonen, dem benachbarten Ausland und den Bundesstellen, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind.

Der Kanton führte eine öffentliche Mitwirkung der Gesamtüberarbeitung von Anfang Mai 2021 bis Ende August 2021 durch. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind im Vernehmlassungsbericht zu Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität, ersichtlich. Der Kanton hatte die Richtplananpassung dem Bund zur Vorprüfung eingereicht. Diese wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 17. Dezember 2021 abgeschlossen.

Der Kanton kommt damit den Vorgaben von Artikel 7 Buchstabe a RPV nach.

## **2.2 Prüfungsprozess Bund**

Das ARE hat mit elektronischem Schreiben vom 11. Juli 2022 alle betroffenen Bundesämter der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) um Stellungnahme zur Richtplananpassung gebeten. Materiell geäussert haben sich das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das Bundesamt für Verkehr (BAV), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), sowie die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Die Stellungnahmen wurden soweit möglich im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 14. Juli 2022 wurden die betroffenen Nachbarkantone eingeladen, zur Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität des kantonalen Richtplans St. Gallen Stellung zu nehmen. Die Kantone Appenzell Ausserrhoden, Schwyz und Graubünden stellen fest, dass ihre Interessen und raumwirksamen Aufgaben berücksichtigt wurden.

Der Kanton Glarus legt in seiner Stellungnahme dar, dass er das Bahn-Ausbauvorhaben «Doppelspur Mühlehorn-Tiefenwinkel» sowie die Unterstützung von «Massnahmen zur Beschleunigung auf der Achse Zürich-Sargans-Chur» ausdrücklich begrüsst. Allerdings fehle bezüglich Verkehrsdrehscheiben seiner Ansicht nach, der Bahnhof Ziegelbrücke (Gemeinde Schänis) im Richtplan. Für den Kanton Glarus sei Ziegelbrücke das Eingangstor zum Glarnerland. Sämtliche öV-Verbindungen von/nach dem Glarnerland führen über diesen Bahnhof. Der Kanton Glarus beantragt daher die Ergänzung des Kapitels M41: Der Bahnhof Ziegelbrücke sei im Richtplan des Kantons St. Gallen zusätzlich als Verkehrsdrehscheibe aufzunehmen und auf der Karte entsprechend zu kennzeichnen (vgl. Kapitel 3.4 dieses Berichtes).

Mit Schreiben vom 8. Dezember 2022 wurde der Kanton St. Gallen zu den Ergebnissen der Prüfung angehört. Die zuständige Regierungsrätin ist gemäss ihrer Stellungnahme vom 16. Dezember 2022 mit den Ergebnissen der Prüfung einverstanden.

## **2.3 Stellenwert des Prüfungsberichts**

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob die vorliegende Richtplananpassung mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700), der RPV sowie der Umsetzungsinstrumente, insbesondere der Ergänzung des Leitfadens Richtplanung.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft; erhebliche Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümergebundenen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehene Zonierungen.

## 3 Inhalt des Richtplans und Beurteilung

### 3.1 Gesamtverkehrsstrategie

Die Regierung des Kantons St. Gallen hat im Jahr 2017 erstmals eine Gesamtverkehrsstrategie (GVS) beschlossen. Die GVS ist für den Kanton St. Gallen ein Führungsinstrument der Regierung und bildet die verkehrsträgerübergreifende Klammer zwischen dem kantonalen Richtplan, den Agglomerationsprogrammen und dem Strassenbauprogramm (SBP) sowie dem öV-Programm (ÖVP).

### 3.2 R Raumentwicklungsstrategie

#### 3.2.1 R11 Raumkonzept Kanton St. Gallen

Das Raumkonzept wird neu mit der vorliegenden Anpassung – wie auch die anderen Koordinationsblätter des St. Galler Richtplans – in einen Teil «Beschreibung» und einen Teil «Beschluss» gegliedert. Damit soll aus Kantonssicht hervorgehoben werden, dass es sich beim Raumkonzept um einen behördenverbindlichen Teil des kantonalen Richtplans handelt. Mit der vorliegenden Anpassung hat der Kanton zudem den Leitsatz 2 des St. Galler Raumkonzepts um die «Verteilung Beschäftigtenwachstum» ergänzt. Eine zentrale Zielsetzung des Raumkonzepts sei es, die Entwicklung von Wohnen und Arbeiten vorab auf Zentren, urbane Verdichtungsräume und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Dörfer zu lenken. Mit der Festlegung der Wachstumsanteile für die Bevölkerung und die Arbeitsplätze nach Raumtypen wird dieser Zielsetzung Rechnung getragen. Dies ist im Sinne des Bundes, der am 1. November 2017 den Richtplan unter der Annahme genehmigt hatte, dass das Beschäftigtenwachstum gleich ist wie bei der Bevölkerung, und eine entsprechende Ergänzung verlangt hatte.

#### 3.2.2 R21 Regionen und funktionale Räume

Das Koordinationsblatt «R21 Regionen und funktionale Räume» wurde mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Siedlung, eingeführt (durch den Bundesrat am 1. November 2017 genehmigt). Nebst der zunehmenden Bedeutung der Planung in funktionalen Räumen war laut den Erläuterungen des Kantons insbesondere der Umstand, dass die Regionalplanung im Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1; abgekürzt PBG) des Kantons nicht mehr explizit enthalten ist, Grund für die Erstellung des Koordinationsblatts. Aus Sicht des Kantons erfolgt die «Ausgestaltung der Regionalplanung» zweckmässigerweise im kantonalen Richtplan. Die Agglomerationen werden nach wie vor als massgebliche funktionale Räume erwähnt. Inhaltliche Festlegungen zu den Agglomerationen werden aber neu im eigenständigen Koordinationsblatt «R22 Agglomerationsprogramme» aufgeführt und geregelt.

Seit der Vorprüfung neu hinzugekommen ist im Beschlussteil, dass die *«Anträge der Gemeinden und Regionen [...] in den Richtplan aufgenommen werden [sollen], sofern sie von mindestens regionaler Bedeutung sind, diesen keine anderweitigen ebenso gewichtigen Interessen entgegenstehen und die gesetzlichen Grundlagen eingehalten sind»*. Der Bund findet es wichtig, dass der Kanton mit diesem Grundsatz seine Rolle in der räumlichen Abstimmung wahrnimmt.

### 3.2.3 R22 Agglomerationsprogramme

Die bisherigen Koordinationsblätter (KBI) VI12 bis VI15 zu den einzelnen Agglomerationen werden mit der vorgelegten Gesamtüberarbeitung neu in einem Koordinationsblatt «R22 Agglomerationsprogramme» zusammengefasst. Im Vergleich zur Vorprüfung hat der Kanton seine Rolle, im Zusammenhang mit der Agglomerationspolitik im entsprechenden KBI präzisiert – er unterstützt über die Agglomerationsprogramme die Entwicklung in den funktionalen Räumen - und auch die Bedeutung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird hervorgehoben: Er betont, dass «*alle fünf Agglomerationsprogramme, an welchen sich der Kanton beteiligt, [...] grenzüberschreitend und [...] grenzüberschreitende Zukunftsbilder und Strategien [sind]. Der Kanton ist Teil der Trägerschaft der Agglomerationsprogramme und erarbeitet zusammen mit den beteiligten Partnern die Programme. Dabei ist die Zusammenarbeit mit den beteiligten Nachbarkantonen und -ländern von zentraler Bedeutung*». Dies ist im Sinne des Bundes und dieser begrüsst, dass der Kanton in der Zusammenarbeit zu den Agglomerationsprogrammen eine aktive Rolle einnimmt.

Der Bund begrüsst weiter, dass die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme den Stand der Umsetzung und die Wirksamkeit überprüfen müssen und auch die Ergebnisse der Prüfung in einem Umsetzungsbericht darlegen müssen. Aus Bundessicht wird so die Wirksamkeit der Agglomerationsprogramme erhöht.

### 3.2.4 R31 Monitoring und Controlling

Artikel 9 der RPV verlangt, dass der Kanton das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) mindestens alle vier Jahre über den Stand der Richtplanung, über deren Umsetzung und über wesentliche Änderungen der Grundlagen orientiert. Dazu ist ein Monitoring und Controlling notwendig. Die Gesamtüberarbeitung des Richtplans St. Gallen, Teil Verkehr, umfasst auch die Weiterentwicklung des Koordinationsblatts «R31 Monitoring und Controlling». Dabei wird das kantonale Monitoring um mehrere Indikatoren zum Bereich Verkehr erweitert, und die bestehenden Festlegungen im Richtplan zum Controlling werden geschärft, indem die mit den gewählten Indikatoren erwünschte Entwicklungsrichtung angegeben wird. Der Kanton legt im Vernehmlassungsbericht dar, dass im Koordinationsblatt nur ausgewählte Indikatoren aufgeführt werden und im Rahmen der Raumbewertung weitere Indikatoren erhoben und periodisch berechnet und beurteilt werden, um in der Form auch die Berichterstattung zu RPG1 durchzuführen. Dies ist aus Bundessicht nachvollziehbar.

## 3.3 S Siedlung

### 3.3.1 S11 Siedlungsgebiet

#### *Festlegung des Siedlungsgebiets und Umfang des Siedlungsgebiets*

Der Kanton St. Gallen hat zudem die Richtplanvorgaben zum Siedlungsgebiet, wie sie der Bundesrat mit Beschluss vom 1. November 2017 genehmigt hat, aufgrund von Fragen und Problemstellungen beim konkreten Vollzug überarbeitet. Hierbei standen die Anwendung der Indizes des St. Galler Bauzonenmodells im Vordergrund. Die Bezeichnung wird neu gefasst und die Grösse des Siedlungsgebiets im Richtplantext an neuer Stelle im Kapitel verortet: Das gesamtkantonale Siedlungsgebiet setzt sich zusammen aus:

- Bestehende Bauzonen gesamt;
- Zusätzliche Flächen aufgrund dem St. Galler Berechnungsmodell zur Dimensionierung des Siedlungsgebiets für Wohn- und Mischzonen auf einen Zeithorizont von 25 Jahren;
- Strategische Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (STAK; S21 Arbeitszonenbewirtschaftung);
- Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten; S21 Arbeitszonenbewirtschaftung)

- Arbeitsplatzgebiete von kommunaler Bedeutung (APG; S21 Arbeitszonenbewirtschaftung) bzw. Flächen für Arbeitsnutzungen nach ausgewiesenem Bedarf;

Im Koordinationsblatt S11 Siedlungsgebiet des St. Galler Richtplans ist ein Gesamtumfang von 16'144 Hektaren (ha) Siedlungsgebiet festgelegt (Festsetzung), wie vom Bundesrat genehmigt.

Das St. Galler Berechnungsmodell zur Dimensionierung des Siedlungsgebiets wurde hinsichtlich der quantitativen Vorgaben insoweit präzisiert, als dass das Berechnungsmodell nur für Wohn- und Mischzonen Anwendung findet. Die Einberechnung eines Spielraums wird in den Modellvorgaben neu gefasst.

Massgebend für die Grösse des Siedlungsgebiets für Wohn- und Mischnutzungen einer Gemeinde ist der aus dem Berechnungsmodell ermittelte Kapazitätsindex. Je nach Wert ist das Siedlungsgebiet einer Gemeinde zu reduzieren oder es stehen Optionen für eine Vergrösserung offen.

#### *Provisorisches Siedlungsgebiet*

Das Siedlungsgebiet einer Gemeinde wird als provisorisch bezeichnet, wenn der Kapazitätsindex kleiner als – 6 % und der Überhang des Siedlungsgebiets grösser als 0.5 Hektaren ist. Es ist so zu reduzieren, dass die Kriterien des definitiven Siedlungsgebiets erfüllt werden. Dies ist bereits im 2017 genehmigten Richtplan so vorgesehen. In der Festlegung werden die Gemeinden, die ein provisorisches Siedlungsgebiet aufweisen namentlich aufgeführt und festgesetzt: Gams, Flums, Pfäfers, Hemberg, Neckertal, Nesslau, Oberhelfenschwil, Wildhaus-Alt St.Johann, Ebnet-Kappel, Mosnang und Lichtensteig müssen ihr Siedlungsgebiet verkleinern.

#### *Veränderung des Siedlungsgebiets*

Die Voraussetzungen für Änderungen und Erweiterungen des Siedlungsgebiets sind wie bisher im Koordinationsblatt S11 festgehalten. Der Prozess zur Anpassung des Siedlungsgebiets soll aber nach Ansicht des Kantons mit der vorliegenden Überarbeitung vereinfacht und auch zeitlich beschleunigt werden, unter Berücksichtigung der rechtlich geforderten Mitwirkung. Am Koordinationsblatt «S11 Siedlungsgebiet» werden nachfolgende Präzisierungen zur jährlichen Anpassung und Fortschreibung vorgenommen:

#### *Jährliche Anpassung*

Für Gemeinden, die zusätzlich zu ihrer Bauzone Siedlungsflächen ausscheiden können, sind Anpassungen des bezeichneten Siedlungsgebiets nach einem Ortsplanungsprozess mit strategischen Überlegungen in jeder jährlichen Richtplan-Anpassung möglich, sofern der Indexwert der Gemeinde grösser als – 2 % ist (wie bis anhin, präzisiert mit dem Indexwert). Wichtig aus Bundessicht ist dabei, dass der Kanton darüber wacht, dass der genehmigte Gesamtumfang von 16'144 ha nicht überschritten wird.

Die Vorgaben zur Erweiterung des Siedlungsgebiets für kommunale Arbeitsplatzstandorte, für Arbeitsnutzungen (kommunale Arbeitsstandorte) und für sonstige Nutzungen bleiben unverändert

#### *Fortschreibung*

Der Kanton hat die Vorgaben zur Fortschreibung des Siedlungsgebiets mit dem Ziel geändert, den Ortsplanungsprozess aufzuwerten. Im Rahmen eines Ortsplanungsprozesses legen die Gemeinden mit der kommunalen Richtplanung fest, wo und in welchem Umfang ihr Siedlungsgebiet ausgeweitet werden soll.



Fälle für eine Fortschreibung sind:

- die Bezeichnung von Siedlungsgebiet für alle Nutzungen, wenn ein umfassender Ortsplanungsprozess erfolgt ist (neu);
- flächengleiche Verschiebungen in Gemeinden mit definitivem Siedlungsgebiet, die einer Arrondierung gleichkommen (neu);
- die Bezeichnung von zusätzlichem Siedlungsgebiet für die Erweiterung bestehender Betriebe um höchstens 5'000 m<sup>2</sup> (kommunale Arbeitsplatzstandorte). Der konkrete Bedarf ist auszuweisen (wie bis anhin);
- die Bezeichnung von sonstigen Nutzungen bis höchstens 5'000 m<sup>2</sup> bei ausgewiesenem Bedarf (neu);
- die Nutzungsänderung innerhalb des Siedlungsgebiets gestützt auf das Nutzungsplanverfahren (neu);
- die Reduktion des Siedlungsgebiets (neu, Präzisierung).

Da bereits mit dem kommunalen Richtplan und auch im Rahmen der Nutzungsplanung die vom Gesetz verlangte Mitwirkung der Bevölkerung und eine Koordination mit den Nachbargemeinden sichergestellt ist und sowohl der kommunale Richtplan als auch der Nutzungsplan einem vom Kanton kontrollierten Prozess (Kenntnisnahme, Genehmigung) unterzogen sind, kann aus Sicht des Kantons die Bezeichnung von Siedlungsgebiet mittels Fortschreibung erfolgen und damit das Verfahren beschleunigt werden.

Das im kommunalen Richtplan festgesetzte Siedlungsgebiet darf die in den Gemeindeportraits ausgewiesene, optionale Fläche für die jeweilige Gemeinde nicht überschreiten. Die optionale Fläche ergibt sich aus dem zu erwartenden Wachstum und der bestehenden Kapazität einer Gemeinde.

#### *Fazit*

Für den Bund sind die Gründe des Kantons zur Vereinfachung des Planungsprozesses nachvollziehbar. Die dargelegten Fälle einer Fortschreibung des Siedlungsgebiets stehen im Einklang mit dem Bundesrecht. Der Bund erinnert allerdings daran, dass Erweiterungen des Siedlungsgebiets über den festgesetzten Gesamtumfang hinaus zwingend eine Richtplananpassung voraussetzen.

### **3.3.2 S12 Bauzonendimensionierung (Wohn- und Mischzonen)**

Der Richtplan muss sicherstellen, dass die Bauzonen auf den voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre ausgerichtet sind und gleichzeitig eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen bewirkt wird (Art. 8a RPG).

Am Koordinationsblatt «S12 Bauzonendimensionierung (Wohn- und Mischzonen)» werden mit der Anpassung folgende Änderungen vorgenommen:

Die kantonale Auslastung gemäss der technischen Richtlinie des Bundes wird neu explizit erwähnt und festgesetzt. Im Beschluss wird darauf hingewiesen, dass gesamtkantonal kein Auszonungsbedarf besteht (neu). Die kantonale Auslastung liegt für den Kanton St. Gallen über 100 % (104.6 %, Januar 2018). Der Kanton St. Gallen erfüllt auch mit den neuen BFS-Szenarien 2020 die Vorgaben der technischen Richtlinien Bauzonendimensionierung. Gleichwohl sind den Aussagen des Kantons folgend in einigen Gemeinden Korrekturen notwendig, da deren Bauzonen nicht den kantonalen Modellvorgaben entsprechen oder den Vorgaben des St. Galler Raumkonzepts und mithin innerkantonal nicht immer am optimalen Ort liegen. Dies ist auch aus Sicht des Bundes wichtig und notwendig, da Artikel 15 RPG für jede Gemeinde zur Anwendung kommt (15-jährlicher Bedarf).

### *Anwendung des St. Galler Berechnungsmodells*

Der Kanton St. Gallen wählte den Weg, dass in einem ersten Schritt Gemeinden mit überdimensionierten Bauzonen den Auszonungsprozess durchführen müssen. Danach sind die Gemeinden in der Innenentwicklung frei, also Verdichtungsmassnahmen inkl. Umzonungen sind im Rahmen des Richtplans zulässig, auch wenn der Kapazitätsindex einer Gemeinde durch die Verdichtungsmassnahmen unter - 2 % fällt.

Das St. Galler Berechnungsmodell mit einem Horizont von 15 Jahren wird neu ausschliesslich bei einer Überführung von Nichtbaugelände in eine kapazitätsrelevante Wohn- und Mischzone berücksichtigt, um die Innenentwicklung nicht einzuschränken. Ausgenommen davon sind flächengleiche Verschiebungen von Wohn- und Mischzonen ohne Vergrösserung der Bauzonenfläche.

Aus Sicht Bund nachvollziehbar und zweckmässig, um nicht Negativanreize bezüglich Verdichtung zu generieren.

### *Voraussetzung für eine Einzonung von Wohn- und Mischzonen*

Würde eine Senkung des Index unter - 2 % infolge Um- und Aufzonungen eine Auszonung nach sich ziehen, würde nach Ansicht des Kantons die Motivation für planerische Innenentwicklungsmassnahmen im Keim erstickt. Daher wurde auch präzisiert, dass «Innenentwicklungspotenziale» auch durch Umzonung innerhalb von Wohn- und Mischzonen bei der Kapazitätsberechnung nicht zusätzlich zur generellen Anrechnung von 4 % in der überbauten Bauzone berücksichtigt werden. Dies ist aus Bundes Sicht nachvollziehbar.

Seit der Vorprüfung wurden die Voraussetzungen für eine Einzonung insofern angepasst, als dass nun eine angemessene Erschliessung mit allen Verkehrsträgern gefordert wird, anstatt explizit einer mit dem öffentlichen Verkehr. Stattdessen wird auf die Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr im Koordinationsblatt «S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr» verwiesen. Der Bund bedauert diese Anpassung, da dadurch der wichtige Planungsgrundsatz des RPG, Wohn- und Arbeitsgebiete schwerem Gewicht an Orten zu planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind, an dieser Stelle nicht mehr so klar zum Ausdruck kommt. Insgesamt im Richtplan bleiben aber die Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bestehen.

Neu wird die Überführung in Wohn- und Mischzonen bei Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Zonen für sonstige Nutzungen gleich gehandhabt wie bei Arbeitszonen. Voraussetzung für die Umzonung aller drei Zonentypen in Wohn- und Mischzonen – die bezüglich Flächenbilanz St. Galler Modell nicht angerechnet werden – ist, dass die Umzonung auf gesamträumlichen Überlegungen gestützt auf den kommunalen Richtplan basiert und raumplanerisch zweckmässig ist.

Es wird nun neu auch deutlich gemacht, dass die Umzonungen keine Ersatzeinzonung am Siedlungsrand auslösen dürfen, es sei denn, die gesamträumliche Situation erfährt dadurch eine Verbesserung. Der Bund begrüsst die Anpassung, die aus Bundessicht eine wichtige Ergänzung darstellt.

### *Überdimensionierte Bauzonen Auszonungsprozess*

Gemeinden mit zu grossen Bauzonen werden im Richtplan namentlich aufgeführt und diese müssen einen Auszonungsprozess starten. Am Auszonungsprozess selber ändert sich gegenüber den bisherigen Richtplanfestlegungen nichts. Bei Auszonungsgemeinden sind Bauzonenverschiebungen, Aufzonungen oder Umzonungen erst wieder möglich, wenn die Bauzone im erforderlichen Mass reduziert ist. Im Rahmen eines Ortsplanungsprozesses kann die Auszonung zusammen mit der Bauzonenverschiebung und / oder Aufzonung und Umzonung in einem Schritt erfolgen (neue Präzisierung).

Folgende Gemeinden mit provisorischem Siedlungsgebiet haben einen Auszonungsprozess zu starten: Gams, Flums, Pfäfers, Hemberg, Neckertal, Nesslau, Oberhelfenschwil, Wildhaus-Alt St. Johann, Ebnat-Kappel, Mosnang, Lichtensteig.

Ist der Prozess gemäss den Vorgaben durchlaufen, so betrachtet der Kanton das Gebot zur Reduktion der Bauzonen als erfüllt. Flächengleiche Bauzonenverschiebungen innerhalb der Gemeinde, Aufzonungen und Umzonungen sind somit wieder möglich. Für den Bund ist das Vorgehen nachvollziehbar.

### **3.3.3 Arbeitszonenbewirtschaftung**

Die bisher in den Koordinationsblättern S21, S22 und S23 verteilten Festlegungen zum Thema Arbeitszonenbewirtschaftung wurden mit der vorliegenden Anpassung neu im Koordinationsblatt S21 zusammengefasst und aufgrund der Erfahrung aus praktischer Anwendung überarbeitet. Im KBI S21 werden die Vorgaben und Elemente der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung festgelegt. Als zuständige Stelle für die Arbeitszonenbewirtschaftung wird neu allein das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation bezeichnet. Als Basis für die Arbeitszonenbewirtschaftung dient die Flächenpotenzialanalyse mit der Methode Raum+.

Neu wird das Koordinationsblatt abgestuft nach kantonalen Bedeutung - *Strategische Arbeitsplatzgebiete von kantonalen Bedeutung (STAK)*, *Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung (ESP Arbeiten)* und *Arbeitsplatzgebiete von kommunaler Bedeutung (APG)* - gegliedert und mit konkreten Festlegungen und Zielen der AZB ergänzt. Allen drei Kategorien gemein ist, dass ein Bedarfsnachweis erbracht werden muss, wenn neue Arbeitsplatzgebiete ausgeschieden werden sollen. Der Bund begrüsst dies. In der Summe liegen die planerischen Voraussetzungen für eine funktionierende Arbeitszonenbewirtschaftung vor und diese sind ausreichend im Richtplan verankert.

Der Bund hatte im Rahmen der Vorprüfung festgehalten, dass die Festsetzung von Arbeitsplatzgebieten von kantonalen Bedeutung (STAK) und der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten) aufgrund ihrer Bedeutung nicht mittels Fortschreibung möglich ist (auch im Hinblick auf die Anforderungen von Art. 8 Abs. 2 RPG) und einen entsprechenden Auftrag zur Überarbeitung gestellt. In der Genehmigungsvorlage wurde der Beschlusstext vom Kanton entsprechend angepasst, auf die Überführung von Standorten vom Koordinationsstand Zwischenergebnis in den Koordinationsstand Festsetzung mittels Fortschreibung wird seitens Kanton verzichtet. Neu kann der Koordinationsstand Festsetzung unter Nachweis standortbezogener Voraussetzungen mit der jährlichen Richtplan-Anpassung beantragt werden. Der Bund nimmt dies zur Kenntnis.

### **3.3.4 S13 Siedlungsentwicklung nach innen**

Das Kernanliegen der Raumplanung ist, die Siedlungsentwicklung konsequent nach innen zu richten. Nach Auffassung des Kantons soll der zusätzliche Verkehr dabei möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden. Neu wird im Nachweis der Siedlungsentwicklung nach innen eine stärkere Auseinandersetzung mit der Erschliessungssituation bei Potenzialgebieten eingefordert. Dies ist im Sinne des Bundes.

#### *Spezifische Anforderungen*

Einhergehend mit der Neugliederung des Themas Agglomerationsprogramme im kantonalen Richtplan werden die in den einzelnen Programmen festgelegten Massnahmen im Bereich Innenentwicklung neu im Koordinationsblatt «S13 Siedlungsentwicklung nach innen» unter den spezifischen Anforderungen aufgeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass auch nichtinfrastrukturelle Massnahmen – die in direktem Zusammenhang mit Infrastrukturmassnahmen stehen oder für die Erreichung der angestrebten Wirkung des Agglomerationsprogramms von zentraler Bedeutung sind – behördenver-

bindlich in den kantonalen Richtplan überführt werden. Der Bund begrüsst die vorgenommenen Änderungen zur Sicherung der Abstimmung von Siedlungs- und Infrastrukturmassnahmen. Aus Sicht des Bundes besonders hervorzuheben ist auch die allgemeine Festlegung, dass die Agglomerationsprogramme im Kanton

St. Gallen eine wichtige Planungsgrundlage für eine koordinierte Siedlungsentwicklung sind.

#### *Nachweis der Siedlungsentwicklung nach innen*

Der Nachweis einer angemessenen Siedlungsentwicklung nach innen ist gemäss der Festlegung im Koordinationsblatt «S 13 Voraussetzung für die Genehmigung einer Ortsplanungsrevision bzw. Beurteilungskriterium für Bauzonenerweiterungen». Die Gemeinden legen im kommunalen Richtplan im Sinne einer «Strategie zur Siedlungsentwicklung nach innen» im Vorfeld einer Ortsplanung die Gebiete im bebauten Bestand fest (Verdichtungsschwerpunkte, Schwerpunktzonen gemäss Artikel 19 Planungs- und Baugesetz St. Gallen, Umnutzungspotenziale).

Im Sinne einer optimierten Siedlungsentwicklung nach innen sind bei Potenzialgebieten insbesondere folgende Themen zu behandeln und ein allfälliges Optimierungspotenzial oder Alternativen aufzuzeigen:

- Beurteilung der Erschliessungsqualität öV, FVV;
- Verkehrsqualität und Funktion umliegendes Strassennetz;
- Beurteilung der Auswirkungen des zu erwartenden Mehrverkehrs;
- Lärmbeurteilung inkl. Prognose;
- Relevanz des Innenentwicklungspotenzials;
- Beurteilung bezüglich Umgebung, Ortsbild und Landschaft.

In der Vorlage werden neu spezifische Anforderungen für einzelne Agglomerationsprogramme (S13 und S14) festgelegt. Dass der Richtplan bestimmte Grundsätze für die Siedlungsentwicklung nach Innen bzw. die Abstimmung Siedlung und Verkehr für die jeweiligen Agglomerationen vorgibt, ist grundsätzlich zu begrüssen.

#### **3.3.5 S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr**

Mit der Gesamtverkehrsstrategie wurde eine wichtige Grundlage zur künftigen Entwicklung der Mobilität im Kanton St. Gallen geschaffen. Die wichtigsten Prinzipien einer nachhaltigen Mobilität sowie die Ziele und Grundsätze einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind im Koordinationsblatt «M11 Gesamtverkehr» zusammengefasst. In S14 werden mit Hilfe von spezifischen Festlegungen aufgezeigt, wie eine rationelle sowie flächensparende Erschliessung sichergestellt wird.

#### *Erschliessungsanforderungen für Neueinzonungen*

Der Kanton wurde vom Bund im Rahmen der Genehmigung RPG 1 vom 1. November 2017 angehalten, die Anforderungen an die öV-Erschliessungsgüte bei Neueinzonungen gestützt auf das Gesamtverkehrskonzept bezüglich Strenge und räumlicher Differenzierung zu überprüfen und dabei die diesbezüglichen Anforderungen des Kantons Zürich in seine Überlegungen miteinzubeziehen.

Im Sinne einer gesamtkantonalen Vorgabe wurden vom Kanton die Anforderungen sowohl für Einzonzonen von Wohn- und Mischzonen als auch von Arbeitszonen überprüft und angepasst, was im Sinne des Bundesauftrags ist.

Die im Richtplan festgelegten Anforderungen bei Neueinzonzonen von Wohn- und Mischzonen knüpfen am kantonalen Raumkonzept an. Dort wo höhere Dichten und auch quantitativ ein stärkeres Wachstum möglich sind, sollen auch die öV-Erschliessungsanforderungen entsprechend höher sein. Bei der Überprüfung der heutigen Festlegungen durch den Kanton, betrachtet dieser gemäss Vernehmlassungsbericht eine Erhöhung der Anforderungen im urbanen Verdichtungsraum als angemessen, weil in diesen Gebieten bereits heute gute Voraussetzungen für die Erschliessung mit öV gegeben sind. Eine minimale öV-Güteklasse C könne – wo noch nicht erreicht - mittels Ausbau des bestehenden Angebots erreicht werden. Bei Gebieten ausserhalb des urbanen Verdichtungsraums sei eine Erschliessung mit der öV-Güteklasse D angemessen und wirtschaftlich tragbar, so der Kanton St. Gallen.

Die Anforderungen an die öV-Güteklasse bei der Einzonung von Arbeitsgebieten wurden seit der Vorprüfung vom Kanton erneut überprüft und massgeblich verändert bzw. präzisiert: Mit der Anpassung im Koordinationsblatt «S21 Arbeitszonenbewirtschaftung» erfolgt eine Trennung von kantonalen Standorten (Strategische Arbeitsplatzgebiete von kantonomer Bedeutung), regional koordinierten Standorten (Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten) und Arbeitsplatzgebieten von kommunaler Bedeutung. Grössere zusammenhängende Arbeitsplatzgebiete sollen künftig in kantonalen oder regionalen Standorten geschaffen werden.

In der Folge werden nun auch die Voraussetzungen für die Einzonung von Arbeitszonen in diesem gegliedert: Dabei wird zwischen Neueinzonzonen für Arbeitsplatzgebiete von kommunaler Bedeutung (APG) und strategischen Arbeitsgebieten von kantonomer Bedeutung (STAK) und bei Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP Arbeiten) unterschieden. So ist bei STAK und ESP eine nach Arbeitsplatzintensität und Arbeitsplatzdichte abgestufte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Diese Gebiete sollen – sofern es sich um Neueinzonzonen handelt – über eine der geplanten Nutzungsart bzw. Arbeitsplatzintensität abgestufte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verfügen.

Dies bedeutet konkret: Je höher die Arbeitsplatzintensität, desto höher die Erschliessungsanforderungen an den öV. Als Grundsatz gilt:

- Dienstleistung mindestens Güteklasse C (mittelmässige Erschliessung) oder bei einer Buserschliessung mit einem Viertelstundentakt zu Hauptverkehrszeiten;
- Mischnutzungen mindestens Güteklasse D (geringe Erschliessung) und bei einer Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten;
- Produktion minimale Grunderschliessung und mindestens Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten.

Bei Neueinzonzonen von Arbeitsplatzgebieten von kommunaler Bedeutung handelt es sich nach Auffassung des Kantons in der Regel um Erweiterungen von bestehenden Betrieben oder flächenmässig eher untergeordnete Neueinzonzonen für lokal ausgerichtetes Gewerbe bzw. lokal verankerte Betriebe. Wie bisher im Richtplan geregelt, sollen diese Gebiete über eine angemessene Erschliessung verfügen.

Für den Bund sind die Änderungen plausibel und die Erschliessungsanforderungen bezogen auf Erschliessungs- Güteklassen in Abhängigkeit der Arbeitsplatzintensität planerisch sinnvoll.

### *Spezifische Anforderungen*

Basierend auf den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation werden neu agglomerations-spezifische Anforderungen festgelegt, die im Rahmen von Einzonungen zu berücksichtigen sind. Der Bund begrüsst dieses Vorgehen, da damit die Wirksamkeit der einzelnen Agglomerationsprogramme gestärkt wird.

### 3.4 M11 Gesamtverkehr

Die völlige Neustrukturierung des Kapitels «Mobilität» ist die Folge der neuen Gesamtverkehrsstrategie: Die Umsetzung im kantonalen Richtplan erfolgt bezogen auf den Gesamtverkehr und die Verkehrsträger bzw. die Verkehrsmittel. Die raum- und richtplanrelevanten Ziele und Grundsätze sowie strategischen Stossrichtungen aus der GVS nach den Nachhaltigkeitsaspekten wurden den Koordinationsblättern «M11 Gesamtverkehr», «M21 Strassen», «M31 Fuss- und Veloverkehr» oder «M41 Öffentlicher Verkehr» zugewiesen. Damit die Verbindung zur GVS hergestellt werden kann, finden sich die zentralen Strategien «Erreichbar», «Solidarisch und Sicher», «Finanzierbar und Wirtschaftlich» sowie «Ökologisch» als Gliederungsebene bei den Beschlüssen in den jeweiligen Koordinationsblättern wieder. Ergänzt werden diese mit den Anforderungen an regionale Planungen gemäss den regionalen Teilstrategien aus der GVS und Beschlüssen (beispielsweise Agglomerationsprogramme, Strassenbauprogramm, u.a.) zu konkreten Infrastrukturmassnahmen. Mit den zentralen Strategien geht der Kanton in weiten Teilen gleiche Wege wie der Sachplan Verkehr, Teil Programm des Bundes.

Der Bund hat in der Vorprüfung dem Kanton aufgezeigt, dass der Kanton St. Gallen im Rahmen Zuständigkeitskaskade nicht festlegen kann, in welchen Instrumenten der Bund seine Massnahmen im Bereich Verkehr abzustimmen hat. Die planerischen Vorgaben auf Bundesebene sind denn auch im Sachplan Verkehr enthalten. Dieses Planungsinstrument ist, einmal beschlossen, von den Kantonen und den Regionen zu berücksichtigen. Gleichzeitig muss der Bund seine Vorhaben mit den kantonalen und regionalen Planungen abstimmen. Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst, was der Bund zustimmend zur Kenntnis nimmt.

Für den Kanton Glarus ist nicht nachvollziehbar, wieso der Bahnhof Ziegelbrücke als wichtiger öV-Knoten mit abgestimmten Anschlüssen verschiedener Fernverkehrs-, S-Bahn und Buslinien im Richtplan des Kantons St. Gallen nicht als Verkehrsdrehscheibe aufgeführt wird. Ziegelbrücke sei ein multimodaler Umsteigepunkt der Regionen Obersee, Gaster, Walensee und dem Glarnerland.

**Auftrag für die Weiterentwicklung:** Der Kanton St. Gallen wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans eine Abstimmung mit dem Kanton Glarus zur Funktion und Bedeutung des Bahnhofs Ziegelbrücke vorzunehmen und eine entsprechende Ausweisung im Richtplan zu prüfen.

#### 3.4.1 M21 Strassen

Die bisher im Koordinationsblatt Strassen inkl. Langsamverkehr enthaltenen Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen werden neu in einem eigenen Koordinationsblatt behandelt. Die Teilstrategien Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr des Tiefbauamtes des Kantons St. Gallen werden neu in der Beschreibung als wesentliche Grundlagen zur Projektentwicklung für Themen mit dringlichem Handlungsbedarf eingeführt.

Der Bund hatte den Kanton St. Gallen in der Vorprüfung beauftragt, die aufgeführten Strassenbauvorhaben, die in der Zuständigkeit des Bundes liegen und nicht geplant sind, entsprechend als Interessenbekundung des Kantons St. Gallen auszuweisen. Zwar wurden die Bezeichnungen in der Genehmigungsvorlage angepasst, allerdings stellt das ASTRA fest, dass die Umsetzung (also die Trennung der Nationalstrassen- und Hauptstrassen/ Kantonsstrassenaufgaben) noch nicht zufriedenstellend erfolgt ist und betont, dass die Zuständigkeit der Weiterentwicklung der Nationalstrasse beim Bund liegt.

Der Bund beauftragt daher den Kanton St. Gallen, zu prüfen, wie bei Strassenbauvorhaben in Tabellen und Text eindeutig zwischen der Zuständigkeit Bund und Kanton getrennt werden kann (z.B. in zwei Tabellen, gleichermassen wie die Trennung zwischen kantonalen und kommunalen Strassen).

Der Bund weist den Kanton St. Gallen daraufhin, dass sich dieser für Massnahmen auf den Nationalstrassen einsetzen und hierfür Grundlagestudien erarbeiten kann, entsprechende Festlegungen aber für den Bund durch die Richtplangenehmigung durch den Bund keine bindende Wirkung entfalten.

**Genehmigungsvorbehalt/ Auftrag für die Weiterentwicklung:** Festlegungen zu Massnahmen auf den Nationalstrassen entfalten für den Bund durch die Richtplangenehmigung keine bindende Wirkung. Der Kanton St. Gallen wird aufgefordert, das Kapitel im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans so anzupassen, dass klar zwischen Massnahmen in Bundeskompetenz und solchen in kantonaler/kommunaler Kompetenz unterschieden wird.

### 3.4.2 M31 Fuss- und Veloverkehr

Der Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs als wichtige Säule des Gesamtverkehrs entsprechend, wird neu ein separates Koordinationsblatt «M31 Fuss- und Veloverkehr» im Richtplan eingefügt.

Im Beschlussteil werden die raum- und richtplanrelevanten Ziele und Grundsätze sowie die strategischen Stossrichtungen aus der GVS in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr festgelegt. Zudem sind die infrastrukturellen Massnahmen mit Koordinationsbedarf und insbesondere die Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm (Stand 3. Generation) im Koordinationsblatt enthalten.

### 3.4.3 M41 Öffentlicher Verkehr

Mit der Gesamtüberarbeitung werden die Koordinationsblätter zum Fernverkehr und Regionalverkehr zusammengeführt. Das Raumkonzept sowie die GVS weisen dem öV eine wichtige Rolle bei der Übernahme des zukünftigen Mehrverkehrs zu. Im Weiteren konnten durch die vorliegende Teilstrategie öV – die eine neue wichtige Grundlage im öV ist – die Ziele und Grundsätze sowie strategischen Stossrichtungen aus der GVS im Bereich öV konkretisiert werden.

Das Bund stellt fest, dass der Kanton dem Auftrag aus der Vorprüfung gefolgt ist, und die Ausführungen dem aktuellen Planungsstand des STEP AS 2035 angepasst sind.

Die SBB geben dazu nachfolgende Hinweise:

- Das Projekt " Ausbau Bahnhof Wil (ZEB)" befindet sich im Bau. In der Folge müssen sich die kantonalen Stellen nicht mehr dafür einsetzen und der Raum nicht mehr gesichert werden.
- Die "Leistungssteigerung St.Gallen Westkopf inklusive Verbindungsgleis St.Gallen–Güterbahnhof–Haggen" ist doppelt aufgeführt.
- Das Projekt "Leistungssteigerung St. Gallen Ostkopf (AS2035)" ist dasselbe wie das auf Seite 36 erwähnte Projekt "Massnahmen zur Umsetzung des Vollknotens St.Gallen (AS2035)".

### 3.4.4 Güterverkehr

Im Rahmen der GVS wurde der Themenbereich «Güterverkehr und Logistik» behandelt. Es wurde festgehalten, dass eine funktionierende und effiziente Versorgung mit Gütern ein zentraler Standortfaktor für die Wirtschaft, die Verwaltung und die privaten Haushalte ist. Im Interesse der Standortqualität ist die Wohnbevölkerung gleichzeitig vor übermässigen Immissionen durch den Güterverkehr zu schützen.

Die derzeit noch bestehenden Koordinationsblätter «VI 35 Anschlussgleise» und «VI 36 Standorte für den kombinierten Verkehr» sind aus Sicht des Kantons inhaltlich überholt und basieren auf veralteten planerischen und gesetzlichen Grundlagen. Die Richtplanblätter werden deshalb mit der Gesamtüberarbeitung des Teils Mobilität aus dem Richtplan entfernt. Der Kanton führt hierzu im Vernehmlassungsbericht aus, dass nach Vorliegen einer planerischen Grundlage (Güterverkehrsstrategie) das Thema Güterverkehr wieder für den Richtplan aufbereitet und im Rahmen einer jährlichen Anpassung aufgenommen werden soll.

Der Bund nimmt dies zur Kenntnis betont aber – wie auch bereits in der Vorprüfung, dass die Zurückstellung der Koordinationsblätter «VI35 Anschlussgleise» und «VI36 Standorte für den kombinierten Verkehr» und deren späteren Überarbeitung zu Konflikten mit den Festlegungen und Zielen im Koordinationsblatt «S13 Siedlungsentwicklung nach innen» führen könnte (z.B. bei den Themen Lärm und Störfallvorsorge).

**Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans:** Der Kanton wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans die Themen Anschlussgleise und Standorte für den kombinierten Verkehr in geeigneter Weise fortzuschreiben bzw. zu aktualisieren und in das Kapitel Mobilität zu integrieren. Dabei sind die Anlagen des Güterverkehrs - insbesondere Güterverkehrsdrehscheibe und Güter-Umschlagsanlagen - gemäss Zielbild Güterverkehr des Programmteils des Sachplans Verkehr zu berücksichtigen.

#### **3.4.5 M61 Luftfahrtanlagen**

Im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des Teils Verkehr des kantonalen Richtplans wurde das Koordinationsblatt Luftfahrtanlagen seit der letzten Anpassung (Richtplananpassung 12, genehmigt im März 2013) überprüft und angepasst. Den Rahmen dafür bildet der Teil Infrastruktur Luftfahrt des Sachplans Verkehr des Bundes (SIL), die Integration der kantonalen GVS in den Richtplan und entsprechend die Anpassung der Struktur an die übrigen Koordinationsblätter. Der Bund hat hierzu keine Bemerkungen.

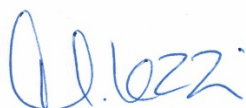


## 4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Artikel 11 Absatz 1 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) zuhanden des Bundesrates folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 30. Januar 2023 wird die Gesamtüberarbeitung, Teil Mobilität, des Richtplans des Kantons St. Gallen unter Vorbehalt von Ziffer 2 und mit den Aufträgen gemäss der Ziffer 3 genehmigt.
2. Der Bund weist den Kanton St. Gallen daraufhin, dass sich dieser für Massnahmen auf den Nationalstrassen einsetzen kann und hierfür Grundlagestudien erarbeiten kann, diese entfalten für den Bund aber keine bindende Wirkung.
3. Der Kanton St. Gallen wird aufgefordert, im Rahmen der Weiterentwicklung des Richtplans,
  - eine Abstimmung mit dem Kanton Glarus zur Funktion und Bedeutung des Bahnhofs Ziegelbrücke vorzunehmen und eine entsprechende Ausweisung im Richtplan zu prüfen.
  - das Kapitel *M21 Strassen* zu überarbeiten und bei Strassenbauvorhaben im Richtplantext eindeutig zwischen der Zuständigkeit Bund und Kanton zu unterscheiden.
  - die Themen Anschlussgleise und Standorte für den kombinierten Verkehr in geeigneter Weise fortzuschreiben bzw. zu aktualisieren und in das Kapitel Mobilität zu integrieren. Dabei sind die Anlagen des Güterverkehrs - insbesondere Güterverkehrsdrehscheibe und Güter-Umschlagsanlagen - sind gemäss Zielbild Güterverkehr des Programmteils des Sachplans Verkehr zu berücksichtigen.

Bundesamt für Raumentwicklung  
Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi