

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Mitwirkung und Vernehmlassung zur Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Mobilität

**Teilnehmerangaben:**

GRÜNE Kanton SG  
Richard Faust  
Harfenbergstrasse 17  
9000 St.Gallen

E-Mail-Adresse: [richard.faust@gruene-sg.ch](mailto:richard.faust@gruene-sg.ch)

**Kontaktangaben:**

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

E-Mail-Adresse: [kp.bdareg@sg.ch](mailto:kp.bdareg@sg.ch)  
Telefon: 058 229 31 57

**Teilnehmeridentifikation:**

56855

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R22 Agglomerationsprogramme	Ergänzung im Abschnitt Mindestinhalte: Emissionen von CO2 und Massnahmen für den Klimaschutz.	Der Klimaschutz muss auch in den Agglomerationsprogrammen eine wichtige Rolle spielen. Die Klimaschutzmassnahmen sind elementar für die Erhaltung unserer Lebensgrundlagen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R22 Agglomerationsprogramme	Ergänzung im Abschnitt Agglomerationspolitik: Der Kanton unterstützt über die Agglomerationsprogramme die Entwicklung von Siedlung/Landschaft und Verkehr in den funktionalen Räumen der Agglomerationen.	Alle fünf Agglomerationsprogramme mit Teilnahme von St. Galler Gemeinden umfassen auch funktionale Räume ausserhalb des Kantonsgebiets. Die Massnahmen werden im funktionalen Raum, quasi "grenzüberschreitend" entwickelt und erfordern gemeinsam entwickelte Zielbilder und Strategien.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R22 Agglomerationsprogramme	Änderung im Abschnitt Mindestinhalte: Streichen: Die kantonalen Stellen prüfen diese Ergebnisse auf Übereinstimmung mit den Verkehrsprogrammen, dem Richtplan sowie weiteren Planungen des Kantons. Neu: Die kantonalen Stellen prüfen die Ergebnisse der Agglomerationsprogramme auf Widersprüche mit übergeordneten Planungen des Kantons.	Es liegt in der Natur der Agglomerationsprogramme, dass diese zu weitergehenden und herausfordernderen Ergebnissen kommen als der Richtplan oder weitere Planungen im Kanton. Eine Prüfung auf Übereinstimmung würde viele Initiativen aus den Agglomerationsprogramm verhindern oder behindern. Herausforderndere Agglomerationsprogramme sind erwünscht und notwendig. Es muss lediglich die Vereinbarkeit (nicht die Übereinstimmung) mit übergeordneten Planungen gewährleistet sein.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R22 Agglomerationsprogramme	Ergänzung der Liste im Abschnitt Mindestinhalte: - Klimawirkung der Infrastruktur-Massnahmen	Infrastrukturbauten beanspruchen in der Regel erhebliche Mengen an Ressourcen (Boden, Rohstoffe, Energie), was für die Klimaverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit von erheblicher Bedeutung ist. Die Entwicklung von Agglomerationsmassnahmen hat unter der Berücksichtigung der Energie- und Klimaaspekte zu erfolgen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R31 Monitoring und Controlling	Das Controlling umfasst zusätzlich: Beitrag an die Energie- und Klimaziele.	Da der Klimaschutz in vielen Bereichen des Agglomerationsprogramme eine wichtige Rolle spielt, muss er auch in das Monitoring mit einbezogen werden und ggf. zu Korrekturen führen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	R31 Monitoring und Controlling	Zu Beschluss, Abschnitt Monitoring und Richtplankapiteln Siedlung. Indikator Bevölkerungswachstum nach Raumtyp: Streichen: Der Anteil der urbanen Verdichtungsräume am Bevölkerungswachstum bewegt sich in die Richtung des im Raumkonzept festgelegten Ziels von 65 Prozent. Neu: Ein Anteil der urbanen Verdichtungsräume am Bevölkerungswachstum von mindestens 70% auf der Basis des Raumkonzepts wird angestrebt.	Die Formulierung "bewegt sich in die Richtung ... von 65 Prozent" ist wenig herausfordernd und zeigt keine Reaktion auf die Erfordernisse der Zeit. Der Fokus der Entwicklung muss klar stärker auf die Innenentwicklung gesetzt werden, was vom RPG auch gefordert wird. Eine stärkere Ausrichtung auf die Siedlungsentwicklung nach innen schafft nicht nur Wettbewerbsvorteile, sondern ermöglicht auch grössere Lebensqualität. Das ist aus ökonomischer und energetischer Sicht sinnvoll und zeitgemäss.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S13 - Beschluss - Nachweis der Siedlungsentwicklung nach innen	Zur Liste der zu behandelnden Themen: Ändern/Ergänzen: - Beurteilung der Erschliessungsqualität öV - Beurteilung der Erschliessungsqualität des Fussverkehrs - Beurteilung der Erschliessungsqualität des Veloverkehrs - Lärmbeurteilung inkl. Entwicklung und Vermeidungspotentiale - Beurteilung Lokalklima und Biodiversität	Die im Antrag aufgeführten Themen tragen zu einer optimierten Siedlungsentwicklung bei. Die Bearbeitung im Planungsstadium verhindert teure Korrekturen von Infrastrukturbauten. Fuss- und Veloverkehr erfordern eine getrennte Betrachtung, da jede Mobilitätsform ihre eigenen Charakteristika hat.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S13 - Beschluss - Nachweis der Siedlungsentwicklung nach innen	Abschnitt Spezifische Anforderungen der Agglomeration St. Gallen-Bodensee, Werdenberg-Lichtenstein, Obersee, Wil: Abschnitte streichen.	Die Auflistung der Grundsätze (St. Gallen-Bodensee) fasst die über 200 Seiten Massnahmenbericht (Agglomerationsprogramm 3. Generation) sehr unzureichend zusammen. Die Auflistung wird der Verbindlichkeit der beschlossenen Massnahmen nicht gerecht. Ein Verweis auf den Massnahmenberichte der Agglomerationen wäre zweckdienlicher!
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S14 - Beschluss - Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bei Einzonungen	Wenn eine Linienführung des ÖV geändert wird und damit bestehende Haltestellen benachteiligt werden, darf dies nur erfolgen, wenn die Anpassung in der Gesamtheit eine bessere Erschliessung ermöglicht.	Grundsätzlich ein guter Plan. Schwierig wird es, wenn doch eine Anpassung einzelne Haltestellen benachteiligt werden, da z.B Fahrzeiten verlängert werden oder Haltestellen versetzt werden müssen. Es sollten Anpassungen möglich sein, wenn die Summe der Vorteile überwiegt.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	S21 - Beschluss - Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten)	Ergänzen: Auch in den Arbeitszonen ist Flächeneffizienz und der haushälterische Umgang mit dem Boden einzufordern.	Ein wichtiger Punkt ist auch in den Arbeitszonen die flächensparende Anordnung der Bauten und Anlagen (mehrstöckige Bauten), sowie die Parkierung. Dieses Ziel soll mit hoher Priorität verfolgt werden. Die haushälterische Nutzung der Arbeitszonen ist auch aus überkommener Sicht zu gewährleisten. Innerhalb der einzelnen Flächen ist zudem eine sparsame Bodennutzung gefordert.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschreibung - Nachhaltige Mobilität	Ergänzen: Die zwei zentralen Herausforderungen (1.) Flächeneffizienz des Verkehrssystems und (2.) Mobilität ohne fossile Treibstoffe sind in den Text "Nachhaltige Mobilität" aufzunehmen.	Die künftige Mobilität muss den im Antrag aufgeführten zentralen Herausforderungen gerecht werden. Im Richtplan sind Ziele oder Stossrichtungen zu diesen Themen aufzuzeigen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschreibung - Nachhaltige Mobilität	Der gesamte Richtplan, Teil Mobilität ist zu überprüfen bezüglich der Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigungen bzw. darauf hin, ob die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt wurden.	Unter Bushaltestellen (M41) haben wir den einzigen Hinweis auf Anpassungen für einen behindertengerechten Zugang gefunden. An anderen Stellen ist das Anliegen zwar aufgenommen, aber sehr zurückhaltend formuliert.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschreibung - Nachhaltige Mobilität	Der gesamte Richtplan, Teil Mobilität ist zu überprüfen bezüglich geschlechtergerechter Sprache.	"Benutzerinnen und Benutzer"
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschreibung - Gesamtverkehrsstrategie, Oberziele	Die GVS muss sich dem Ziel Netto-Null CO2 unterordnen.	Es reicht nicht, als Ziel eine "Reduktion oder Verminderung" festzulegen. Die aktuelle Klimasituation verlangt, dass die CO2 Emissionen in kurzer Zeit auf Null zurückgehen. Es sind mindestens die Energie- und Klimaziele des Bundes (Netto-Null) bis 2050 aufzunehmen. Entsprechend hat die GVS die Zielerreichung der Energie- und Klimastrategie zu unterstützen bzw. sich an den Klimazielen auszurichten.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschreibung - Abstimmung und Koordination	Bei der Koordination Siedlung und Verkehr soll als Ziel gesetzt werden, dass weniger Verkehr entsteht. Zudem soll der bestehende MIV auf ÖV und FVV verlagert werden. Die verschiedenen Verkehrsträger dürfen gegeneinander ausgespielt werden (ÖV und FVV sollen mehr Gewicht haben als individuelle Interessen am MIV).	Das gesellschaftliche Interesse nach weniger Verkehr geht über die individuellen Interessen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschreibung - Abstimmung und Koordination	Der Richtplan, Teil Mobilität ist mit dem Sachplan Verkehr, Teil Programm des Bundes nach dessen Genehmigung durch den Bundesrat als übergeordnete Grundlage abzugleichen.	Die Überarbeitung des Sachplanes Verkehr des Bundes steht vor dem Abschluss. Die Chance, aktuelle Grundlagen aufnehmen zu können, sollte genutzt werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Die Erschliessung des gesamten Kantons ist mit dem ÖV hinreichend gewährleistet. Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihren Eigenschaften priorisiert. Im Vordergrund stehen die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit.	Die im vorhergehenden Abschnitt beschriebenen Priorisierungen des ÖV und des FVV sowie das Ziel Netto Null CO2 sind im Beschluss nicht wiedergegeben.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Zusätzlich unterstützt der Kanton Pilotversuche, die eine Verkehrsverminderung und eine Verkehrsverlagerung auf den FVV und den ÖV bewirken.	Das Brechen von Spitzenlasten genügt nicht. Das Verkehrsaufkommen insgesamt muss verringert werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Abschnitt Gesundheit und Bewegung: Das Zufussgehen und Velofahren muss in alle Abschnitte des gesamten Beschlusses aufgenommen werden.	Die gewählte Formulierung wird der Bedeutung, Rolle und dem Potential des Fussverkehrs und des Veloverkehrs überhaupt nicht gerecht. Eine Reduktion der FVV auf gesundheitliche Aspekte ("gesundheitsfördernde Formen") ist fachlich falsch und erfordert Anpassungen. Zufussgehen und Velofahren gehören heute zu den wichtigsten Fortbewegungsarten. Die beiden Verkehrsarten sind anerkanntermassen sehr energie- und flächeneffizient. Alle anderen Verkehrsarten tragen massgeblich zum hohen Energie- und Treibstoffverbrauch, zum hohen Flächenverbrauch und zu vermeidbaren CO2-Emissionen bei. Die Abstimmung von Siedlung/Landschaft und Verkehr muss letztlich zu einer massiven Veränderung des Model-Splits führen mit einer klaren Priorität beim Zufussgehen und Velofahren. Zufussgehen und Velofahren schont zudem das Klima.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Abschnitt Aufenthaltsqualität: Ersetzen: Die Attraktivität des bebauten Raumes ist durch Grün- und Freiräume mit Qualität, durch ein flächen- und energieeffizientes Verkehrssystem und mit siedlungsorientiert gestalteten Strassenräumen zu erhöhen. Strassenräume innerhalb des bebauten Raums sind insbesondere für den Fussverkehr attraktiv zu gestalten.	Der vorliegende Textentwurf ist wenig präzise und eröffnet viele Deutungsmöglichkeiten.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Erreichbar	Das Verkehrskonzept darf nicht auf Spitzenbelastungen ausgelegt werden.	Massnahmen zur Brechung der Spitzenlasten sind sinnvoller und umweltfreundlicher. Eine "Bewältigung" von Spitzenlasten wäre unverhältnismässig teuer und würde viel Fläche beanspruchen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Erreichbar	Notwendige Ausbauten werden mit dem ÖV und den FVV vorgenommen.	Es macht keinen Sinn, den ÖV und den FVV mit dem Begriff "flächen- und energieeffizient" zu umschreiben.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Erreichbar	Die verbesserte Positionierung des Flugfeldes Altenrhein soll keine Zielsetzung des Kantons sein.	Wir sind strikte dagegen, dass das Flugfeld Altenrhein attraktiver gemacht wird. Es ist nicht notwendig, dass neben den Flugplatz Zürich, der per ÖV in einer Stunde zu erreichen ist, ein weiteres Angebot für Linen- und Charterverkehr gefördert wird; im Hinblick auf das Ziel "Netto Null CO2" ist das ein Gebot der Zeit.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Finanzierbar und Wirtschaftlich	-	Wir sind sehr für Kostenwahrheit. "Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt bei allen Verkehrsträgern auch die externen Effekte" soll sicherstellen, dass tatsächlich die wahren Kosten des MIV berücksichtigt werden. Also neben Landverbrauch auch Lärmbelastung, Energieverbrauch, Klimaschädigung und gesundheitliche Effekte.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Finanzierbar und Wirtschaftlich	Erweiterung des Gesamtverkehrssystems. Der Kanton plant das Gesamtverkehrssystem nach Kriterien der Klimaverträglichkeit, des Bedarfs und der Finanzierbarkeit. Verkehrsausbauten werden nur noch dann vorgenommen, wenn die Klimaverträglichkeit insgesamt verbessert werden kann.	Angesichts der sich verschärfenden Klima- und Biodiversitätskrise sollen sich auch der Verkehr und vor allem der MIV den Klima- und Landverbrauchszielen unterordnen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Ökologisch	"und alternative Formen klimafreundlicher Mobilität wie Elektromobilität verstärkt gefördert werden" durch "durch verkehrsreduzierende Massnahmen" ersetzen.	Elektromobilität ist bereits heute schon technisch sehr gut ausgereift und wird sich in wenigen Jahren von alleine durchsetzen. Hingegen löst die Elektromobilität keine Probleme des MIV. Dies kann nur durch Massnahmen, die den Verkehr insgesamt, insbesondere aber den MIV reduzieren, erreicht werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Ökologisch	Klimabelastung: Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen (CO2) im Kanton St.Gallen werden bis 2040 auf nahezu Null reduziert.	Der Verkehr hat es mit bisherigen Massnahmen nicht geschafft, den CO2-Ausstoss zu verringern, im Gegenteil ist er stetig gestiegen. Ein ernstgemeinter Klimaschutz verlangt hier griffige Vorgaben.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Ökologisch	Energie: Der Verbrauch nicht erneuerbarer Energieträger für den Verkehr im Kanton St.Gallen wird bis 2040 auf nahezu Null gesenkt.	Der Verkehr kann und muss künftig mit ausschliesslich erneuerbaren Energien auskommen. Ein ernstgemeinter Klimaschutz verlangt hier griffige Vorgaben. Die Energie- und Klimastrategie des Bundes (Netto-Null bis 2050) darf durchaus gestützt werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M11 - Beschluss - Ökologisch	Ergänzen: neuer Abschnitt "Lärm"  Der Kanton sorgt dafür, dass die Bevölkerung vor den negativen Folgen des Verkehrslärms geschützt wird, primär durch effiziente Massnahmen an der Quelle. In bebauten Gebieten, vor allem an Wohn- und Mischzonen, entwickelt er grossräumige Massnahmenprogramme mit reduzierten Geschwindigkeitsregimen und zur siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung.  Es wird der Koordinationsstand Festsetzung beantragt.	Lärmemissionen sind ein sehr grosses Problem im Siedlungsgebiet. Dies führt zu verbreitet gesundheitlichen Belastungen bei der Wohnbevölkerung oder zu Wertverminderungen von Liegenschaften. Gleichzeitig verhindern veraltete Regelungen zunehmend zukunftsorientierte Arealentwicklungen in den Städten und Gemeinden. Der volkswirtschaftliche Schaden ist immens.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Ausgangslage	Ergänzung des Textes um die funktionalen Räume über die Kantonsgrenzen hinaus.	Im letzten Satz ist erwähnt, dass die räumliche Abstimmung auf kantonaler Ebene erfolgt. Falls man damit das Hoheitsgebiet des Kantons St.Gallen meint, ist das zu kurz gegriffen. Insbesondere mit Blick auf die Agglomerationsprogramme, die alle funktionale und grenzüberschreitende Räume betreffen, ist eine Koordination über die Kantonsgrenzen hinaus mit anderen Kantonen, dem Vorarlberg oder dem Fürstentum Lichtenstein notwendig.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Solidarisch und sicher: Die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden prioritär berücksichtigt.	Wir erleben es laufend, was "angemessen berücksichtigt" in der Praxis heisst. Noch immer gibt es viel zu wenig Rad- und Fusswege.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschreibung - Bezug zur GVS	Abschnitt Erreichbar: Ersatz erster Satz: Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume wird gewährleistet.	Das Oberziel: "Die Erreichbarkeit ... wird auf dem heutigen Niveau sichergestellt" ist zu unspezifisch und steht im Widerspruch zu den Oberzielen im Abschnitt "Ökologisch". Die heutige Erreichbarkeit kann auch mit weniger Verkehrsfläche, mit siedlungsorientiert gestalteten Strassen sowie mit Haupt- und Nebenstrassen mit deutlich tieferen Geschwindigkeitsniveaus gewährleistet werden.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Abschnitt Aufenthaltsqualität: Ersetzen: Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Temporeduktionen auf siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen eingeführt werden.	Innerhalb des Siedlungsgebietes und insbesondere entlang von Wohn- und Mischzonen bieten siedlungsorientierte Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit reduzierten Maximalgeschwindigkeiten Vorteile für die Anwohnenden und alle Verkehrsteilnehmenden. Der Kanton sollte sich deshalb vorbehaltlos für diesen Standard einsetzen. Grundsätzlich sind innerorts und entlang von Wohn- und Mischzonen alle Haupt- und Nebenstrassen dafür geeignet.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Abschnitt Aufenthaltsqualität, erster Listenpunkt: Ersetzen: Die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Verkehrsflächen ...	"Verkehrsflächen" ist in diesem Zusammenhang wohl der bessere Begriff als "Strassen".
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Solidarisch und Sicher	Abschnitt Verkehrssicherheit: Ergänzen: Der Kanton setzt sich ein für siedlungsorientierte Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit reduzierten Maximalgeschwindigkeiten im Bereich von Schul- und Sportanlagen.	Innerhalb des Siedlungsgebietes und insbesondere im Bereich von Schul- und Sportanlagen sind siedlungsorientierte Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit reduzierten Maximalgeschwindigkeiten die beste Lösung für sichere Schulwege und den sicheren Zugang zu Sportanlagen. Der Kanton sollte sich deshalb vorbehaltlos für diesen Standard einsetzen.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M21 - Beschluss - Ökologie	Ergänzen: Strassenflächen, die nicht direkt für den Verkehr benötigt werden, werden konsequent zu Biodiversitätsflächen mit hoher Qualität umgewidmet.	Ziel: Förderung der Biodiversität und Senkung der Unterhaltskosten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Ausgangslage	Das Koordinationsblatt M31 Fuss- und Veloverkehr ist aufzuteilen in ein Koordinationsblatt Fussverkehr und ein Koordinationsblatt Veloverkehr.	In der Begrifflichkeit hat sich der Kanton im Richtplan richtigerweise vom Langsamverkehr verabschiedet und spricht nun vom Fuss- und Veloverkehr FVV. Das Zusammenfassen von zwei sehr unterschiedlichen Verkehrsarten bzw. Verkehrsmitteln entspricht weder der Bedeutung noch den Anforderungen an die beiden Verkehrsarten. Augenscheinlich wird der Bedarf für eine Trennung dieser zwei Richtplanthemen, wenn man sich eine grössere Kreuzung vorstellt, die von Fussgänger*innen, Velofahrer*innen und Motorfahrzeugen inkl. ÖV stark frequentiert wird.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschreibung - Gesamtkantonale Herausforderungen	(Abschnitt Fuss-, Wander- und Velowegnetz)  Der Richtplan ist zu ergänzen mit einer Karte mit den regionalen, kantonalen und nationalen Velorouten (inkl. Mountainbike) auf Kantonsgebiet. Das Veloroutennetz bildet die Basis für entsprechende Planungsgrundlagen der Agglomerationen und Gemeinden. Für die Velorouten sind Mindestanforderungen festzulegen.  Der Richtplan ist zu ergänzen mit einer Karte mit den regionalen, kantonalen und nationalen Fuss- und Wanderwegrouten auf Kantonsgebiet. Das Fuss- und Wanderwegroutennetz bildet die Basis für entsprechende Planungsgrundlagen der Agglomerationen und Gemeinden. Für die Fuss- und Wanderwegrouten sind Mindestanforderungen festzulegen.	Um die gesamtkantonalen Herausforderungen im Verkehr bewältigen zu können bedarf es einer starken und konsequenten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Kantonale Netzpläne und Mindeststandards für Infrastrukturbauen oder Beschilderungen sind ein erster Schritt einer nachhaltigen Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. In Kombination mit der ÖV bilden sie die Grundlage für die Veränderung des Modalsplits in die gewünschte Richtung.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschluss - Umsetzung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen	(Abschnitt Umsetzung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen)  Der Kanton erstellt ein Konzept für ein regionales und kantonales Veloverkehrsnetz, welches die Grundlage bildet für die kommunalen und regionalen Planungen. Er legt Mindestanforderung für die Veloinfrastrukturen fest und berücksichtigt die Anbindung an die kommunalen Bus- und Bahnhofstestellen (ÖV).  Antrag Koordinationsstand Festlegung	In der Richtplanung fehlen heute die planerischen Grundlagen auf Stufe Kanton für eine konsequente Förderung des Veloverkehrs. Die erwünschten Veränderungen beim Modalsplit erfordern eine konsequente Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs. Die Velomassnahmen sind nicht nur für Agglomerationen und grössere Städte vorzusehen, sondern auch im ländlichen Raum von Bedeutung.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschluss - Umsetzung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen	(Abschnitt Umsetzung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen)  Der Kanton erstellt ein Konzept für ein regionales und kantonales Fusswegnetz, welches die Grundlage bildet für die kommunalen und regionalen Planungen. Er legt Mindestanforderung für die Fussweginfrastrukturen fest und berücksichtigt die Anbindung an die kommunalen Bus- und Bahnhofstestellen (ÖV).  Antrag Koordinationsstand Festlegung	In der Richtplanung fehlen heute die planerischen Grundlagen auf Stufe Kanton für eine konsequente Förderung des Fussverkehrs. Die erwünschten Veränderungen bei Modalsplit erfordern eine konsequente Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M31 - Beschluss - Umsetzung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen, Agglomeration St.Gallen-Bodensee	Die Vorhaben für den FVV sollen gesamthaft prioritär behandelt werden. Für sämtliche Velo-Fernverbindungen ist ein Realisierungszeitraum bis 2025 zu setzen.	Die Projekte liegen teilweise schon jahrzehntelang vor, werden aber nicht vorangetrieben und realisiert. Angesichts der erforderlichen Energiewende, die auch eine Verkehrswende sein muss, sollen die Schwerpunkte in den nächsten Jahren auf den FVV gelegt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschreibung - Ausgangslage	Ergänzen: In urbanen Gebieten übernehmen Busse in Ergänzung zum Fuss- und Veloverkehr die Funktion des Feinverteilers.	Wir teilen die Einschätzung der Ausgangslage. Allerdings muss festgehalten werden, dass der Fuss- und Veloverkehr bedeutende und wachsende Zubringer zu S-Bahn und Fernbahn sind.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Der Kanton unterstützt die S-Bahnprojekte rund um den Bodensee in Koordination mit den Anrainerstaaten Österreich und Deutschland. Er trägt seinen Teil auf dem Kantonsgebiet bei.	Der grenzüberschreitende Öffentliche Verkehr im Bodenseeraum ist bisher wenig attraktiv. Insbesondere Grenzgänger habe kaum eine Möglichkeit auf den ÖV umzusteigen. Heute gibt es wenig grenzüberschreitende Verbindungen, die Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt und es gibt kein einheitliches Tarifsysteem.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Weiterentwicklung Fernverkehr	Die EC-Verbindung Zürich - St.Gallen - München soll bereits ab 2025 stündlich verkehren.	Die Erfordernisse des Klimaschutzes verlangen einen Umstieg vom Flugzeug auf die Bahn, vor allem bei Reisen innerhalb Europas. Einge gute Verbindung nach München trägt dazu viel bei.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Weiterentwicklung Regionalverkehr	Der Realisierungszeithorizont für sämtliche Vorhaben soll auf 2025 gesetzt werden.	Der Klimawandel verlangt ein sehr schnelles Vorgehen, um einen ökologischeren Verkehr zu realisieren.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Langfristige Ausbauoptionen Bahn	Der Kanton setzt sich dafür ein, dass bestehende Bahnverbindungen erhalten werden und nicht durch Buslinien ersetzt werden. z.B. Rheineck-Walzenhausen, Rorschach-Heiden oder Altstätten-Gais.	Es darf nicht sein, dass solche Bahnlinien aus technischen Gründen ausser Betrieb gehen, da diese Bahnen zusätzlich auch einen touristischen Wert haben. Rechtzeitige Erneuerung und verbesserte Automatisierung können diese Bahnlinien kostengünstig erhalten.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Multimodale Umsteigepunkte	Ergänzen: Der Kanton unterstützt den Bau von sicheren Veloabstellanlagen an Bahn- und Bushaltestellen.	Die Kombination Velo-Bahn an multimodalen Umsteigepunkten funktioniert nur, wenn eine Infrastruktur für das sichere Abstellen von Velos angeboten wird. Das können nicht bediente Velostationen sein oder überwachte Veloabstellanlagen. Der*die Velofahrer*in und Bahnkund*in muss die Gewähr haben, dass ein am Morgen parkiertes Velo am Abend noch einsatztüchtig am Bahnhof wieder abgeholt werden kann.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Eigentrassierung Bus	Änderung Abschnittstitel: Streichen: Eigentrassierung Bus Neu: Buspriorisierung	Priorität in der Busbevorzugung haben organisatorische und betriebliche Massnahmen. Der Bau von neuen Busspuren wird die Ausnahme bleiben, da die dafür benötigten Flächen langfristig nicht zur Verfügung stehen. Im bebauten Siedlungsraum ist die Mobilisierung zusätzlicher Verkehrsflächen nur in einem sehr begrenzten Ausmass möglich.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M41 - Beschluss - Bushaltestellen	Listenpunkt ergänzen: Bushäuschen. Witterungsschutz.	Auch die wartenden Busbenutzer*innen haben einen Anspruch auf einen schützenden Unterstand.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Statt Absatz 1: Der Kanton setzt sich im Rahmen der Klimaschutzmassnahmen für eine starke Verminderung des regionalen und globalen Luftverkehrs ein, solange dieser nicht CO2-neutral erfolgen kann.	Die Klimaschutzmassnahmen erfordern ein konsquentes Handeln bezüglich CO2-Ausstoss.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschluss - Ziele und Grundsätze	Statt Absatz 3: Der Kanton verhindert weitere Angebote und den weiteren Ausbau für den Linien-, den Charter-, den Geschäftsreise- und den Privatflugverkehr auf dem Flugfeld Altenrhein.	Der Flugverkehr muss insgesamt verringert werden. Die Klimaschutzmassnahmen erfordern ein konsequentes Handeln bezüglich CO2-Ausstoss.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschluss - Entwicklung Flugplatz St.Gallen-Altenrhein	Der Kanton sorgt für den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm und andern Emissionen. Er setzt sich insbesondere gegen neue und bestehende Flugverbindungen ein. Längerfristig wird eine ökologische Umnutzung des Flugfeldes geplant.	Der Klimaschutz und die Interessen der Anwohner verlangen eine Reduktion der Flugbewegungen. Es ist nicht notwendig bzw. ökologisch sinnvoll, neben Zürich einen weiteren Flugplatz zu betreiben.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	M61 - Beschluss - Entwicklung Flugplatz St.Gallen-Altenrhein	Der Kanton setzt bei der Entwicklung und beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs auf die Bahn mit leistungsfähigen Fernverkehr- und S-Bahnverbindungen. Entsprechend wird künftig auf einen Ausbau des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein verzichtet.	Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen ist es nicht sinnvoll, neben der Bahn eine zweite ÖV-Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln oder auch nur auszubauen. Auf einen Ausbau des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein kann sehr gut verzichtet werden, hat doch der Kanton im Richtplan Koordinationsblatt "ÖV" überzeugend die Zweckmässigkeit eines leistungsfähigen Fern- und S-Bahnverkehrs aufgezeigt, und wie er die Regionen und den Kanton mit den Zentren ausserhalb des Kantons verbinden kann. Mit der Neu-Entdeckung des Homeoffice und der Videokonferenzen in der aktuellen Pandemie hat der Bedarf nach Businessflügen stark abgenommen. Die regionale Wirtschaft hat entsprechend keinen Bedarf an einem Ausbau des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein.
Vernehmlassungs-entwurf Bericht	Allgemeine Rückmeldungen	Der Richtplan sollte hinsichtlich der Klimaschutzmassnahmen überarbeitet werden.	Es gibt im Bericht öfters sich widersprechende Aussagen. Es ist z.B. vom "massvollen Ausbau" die Rede, kurz darauf soll die Entwicklung "ökologisch nachhaltig sein". Je nachdem, welchen Absatz man liest kommt man zur Auffassung, dass die Ökologie das Ziel ist, oder dass ein weiterer Ausbau der Mobilitäts-Infrastruktur erforderlich ist. Generell fehlt bei der Mobilität und der Siedlungsgestaltung der Bezug zu den erforderlichen Klimaschutzmassnahmen. Der Klimaschutz sollte aber ein wichtiger Teil der kantonalen Planungen sein, da die zu treffenden Massnahmen dringlich sind.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	1. Ausgangslage	Für Fussverkehr und Veloverkehr ist je ein Koordinationsblatt zu erstellen.	Die beiden Verkehrsarten sind zu unterschiedlich, als dass sich ein Zusammenfassen rechtfertigt. Die Regierung hat zu Recht den Begriff Langsamverkehr unlängst aufgegeben. Dass der Fuss- und Veloverkehr als zwei unterschiedliche Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel sind, begründet ihre separate Aufnahme und Bearbeitung im Richtplan.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	1.2 Projektziele	Unter den Projektzielen ist neu aufzunehmen: - Der Richtplan unterstützt die schweizerischen Energie- und Klimaziele (Energierategie 2050, Pariser Klimaschutzabkommen).	Der Richtplan hat tatsächlich strategische Bedeutung. Er bildet die Grundlage für Planungen und Investitionen von Privaten, Gemeinden und dem Kanton. Die Umsetzungen sind mit grossen finanziellen Aufwänden und einem grossen Ressourcenverbrauch verbunden. Es ist deshalb richtig und wichtig, wenn die Richtplanüberarbeitung unter der Zielsetzung erfolgt "die erkannten Herausforderungen und Trends von strategischer Bedeutung aufzunehmen". Zu den aktuell grössten Herausforderungen gehört zweifelsohne der Klimawandel. Es entspricht deshalb einem breiten Verständnis und einer generellen Erwartung, dass die Richtplanüberarbeitung diese Thematik im Grundsatz aufnimmt. Primär sind die Energiestrategie 2050 und die Klimaziele des Bundes sowohl für die GVS wie auch für den Richtplan wegweisend. Insbesondere sind im Teil Mobilität Antworten zu geben auf die heute noch erheblichen CO2-Emissionen, die der motorisierte Verkehr verursacht und die es bis in 30 Jahren auf Netto-Null zu reduzieren gilt.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	2.1 Einordnung der Gesamtverkehrsstrategie in die Planungsinstrumente	Ergänzung des Grundlagenberichts um ein Kapitel zur Einordnung der Energie- und Klimastrategie in die Planungsinstrumente.	Leider fehlt hier die Darstellung des Bezugs des KRP wie auch der GVS zu den übergeordneten Energie- und Klimastrategien.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	2.2 Umsetzung im kantonalen Richtplan	Der Textteil im Kapitel 2.2 ist zu überarbeiten.	Der Text muss wohl so verstanden werden, dass die GVS integral in den Richtplan aufgenommen werden soll, damit sie Planungs- und Behörden verbindlich wird. Auftrag im Sinne des RPG wäre es aber gewesen, für die Bearbeitung der Richtplanthemen Verkehr und Mobilität die GVS als (eine) strategische Grundlage zu berücksichtigen. Die GVS erhält im Richtplan eine Bedeutung und ein Gewicht, das ihr nicht zusteht. Diese exklusive Stellung verhindert eine fachgerechte und umfassende Bearbeitung des Themas Mobilität auch unter Energie und Klimaaspekten. Die GVS ist kein Ersatz für Raumplanung.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	Neustrukturierung der KBI «R21 Regionen und funktionale Räume» und «R22 Agglomerationsprogramme»	Zur Darstellung der agglomerationsspezifischen Zukunftsbilder: Die Regierung schreibt: "...die agglomerationsspezifischen Zukunftsbilder sind ... nicht in jedem Fall mit den kantonalen Interessen abgestimmt." Dieser Text ist zu überarbeiten.	Die Regierung genehmigt die Agglomerationsprogramme mit allen ihren Teilberichten. Dazu gehören auch die Zukunftsbilder der Agglomerationen. Steht die Regierung nicht zu ihren eigenen Beschlüssen?
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr	Neueinzonungen erfordern mindestens ÖV-Güteklasse C. In Einzelfällen sind Erleichterungen in Nebenverkehrszeit möglich, sofern sie durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement hoher Qualität kompensiert werden.	Eine Abweichung von der Mindestanforderung ÖV-Güteklasse C für Neueinzonungen widerspricht dem Raumplanungsgesetz und führt im Fall eines Rechtsstreits zu unerwünschten Verzögerungen bzw. zur Verhinderung von Projekten.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	M31 Fuss- und Veloverkehr	Den Fuss- und Veloverkehr in zwei separaten Koordinationsblättern führen.	Unterschiedliche Verkehrsarten erfordern spezifische Stossrichtungen und Massnahmen. Vgl. Antrag zu Abschn. 1.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 1)	M61 Luftfahrtanlagen	Verzicht auf einen Ausbau bzw. eine Weiterentwicklung der St. Galler Flugplätze.	Solange der Flugbetrieb auf nicht erneuerbaren Energieträgern basiert, würde ein Ausbau die Energiestrategie 2050 und die Klimaziele torpedieren bzw. unterlaufen.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 2)	Arbeitszonenbewirtschaftung	Bei der Entwicklung der Arbeitszonen muss der Kanton mehr Verantwortung übernehmen im Sinne einer besseren Unterstützung der Gemeinden bei ihren Aufgaben.	Bei der Einzonung und Mobilisierung von Arbeitszonen sind die Gemeinden als verantwortlich bezeichnet. Was die "regionale Abstimmung" und die "Erbringung von Nachweisen" betrifft sind die Gemeinden überfordert, weil sie nicht über die notwendigen Fachkenntnisse oder personellen und finanziellen Ressourcen verfügen, um die notwendigen Prozess erfolgreich leiten und durchführen zu können. Der Kanton muss hier eine bedeutend aktivere Rolle übernehmen, um erfolgreich Arbeitszonenmanagement betreiben zu können.
Grundlagenberichte Grundlagenbericht (Teil 2)	3.5 Ablaufschemen	Ablaufschemen überarbeiten.	Ohne hinreichende fachliche und finanzielle Unterstützung der federführenden Gemeinden bei der Entwicklung und Bewirtschaftung der Arbeitszonen bleiben diese Ablaufschemen ein Papiertiger.