

V. Verkehr

V.1 Gesamtverkehr

V.1.1 Verkehrskonzept

1. Richtplanaufgabe

Der Richtplan soll die kantonalen Verkehrsstrategien festlegen und mit den übrigen Nutzungen, namentlich der Siedlungsentwicklung koordinieren.

2. Ausgangslage und Übersicht über die Grundlagen

Sowohl der Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr haben in den vergangenen Jahren zugenommen. Aufgrund der prognostizierten Einwohner-, Arbeitsplatz- und Pendlerzunahmen wird der Verkehr auch in Zukunft zunehmen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist dabei gegenüber dem Autoverkehr zurückgegangen. Aus Gründen des Umweltschutzes, der Erhaltung der Lebensqualität sowie der Beschränkung des Ressourcenverzehr wird eine Stabilisierung des Aufkommens im Individualverkehr angestrebt, während der öffentliche Verkehr das zusätzliche Verkehrsaufkommen übernehmen soll. Das Leitbild zur Förderung des öffentlichen Verkehrs legt deshalb eine koordinierte Vorwärtsstrategie zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als zukünftige Förderstrategie fest.

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1

Die koordinierte Vorwärtsstrategie zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr ist von kantonalem Interesse und läuft parallel zu den verkehrspolitischen Stossrichtungen der angrenzenden Gebiete. Diese koordinierte Vorwärtsstrategie gebietet einen qualitativen und quantitativen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, unter Berücksichtigung der Kosten.

3.2

Mit der zielgerichteten, zukünftigen Siedlungsentwicklung innerhalb der heute rechtskräftig ausgewiesenen Bauzonen und der Lenkung der Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr in die bereits gut erschlossenen Gemeinden mit Zentrumsaufgaben bestehen vermehrt Voraussetzungen, die zusätzliche Mobilität als Folge der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr aufzunehmen.

3.3

Der Kanton sucht und pflegt bei regionalen Verkehrsfragen aktiv die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen.

V.1.2 Agglomerationsprogramm

1. Allgemeines

Die Gemeinden Herisau, Waldstadt, Teufen, Speicher und Lutzenberg und allenfalls weitere Gemeinden, die vom Bund zum Agglomerationsprogramm zugelassen werden, beteiligen sich am Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach.

Das Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach will die polyzentrische Siedlungsstruktur erhalten, um die Versorgungsfunktionen des Agglomerationszentrums St.Gallen und der Nebenzentren Arbon, Rorschach, Herisau und Gossau zu stützen. Eine kompakte Siedlungsstruktur und eine hohe Nutzungsmischung sollen die Wege und damit die Zwangsmobilität klein halten. Die Siedlungsentwicklung hat nach innen und auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet zu erfolgen.

Beim Verkehr beabsichtigt das Agglomerationsprogramm, die Leistungsfähigkeit der in die Zentren (Agglomerationszentrum, Nebenzentren) gerichteten Verkehrsinfrastrukturen zu erhöhen; damit sollen die Versorgungsfunktionen in den bestehenden Zentren besser erreichbar sein und eine Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht werden. Im Vordergrund stehen eine konsequente und gezielte Weiterführung des Ausbaus des S-Bahn-Systems sowie die Raumsicherung für Infrastrukturvorhaben.

Mit einem Strukturmodell Siedlung und Verkehr fasst das Agglomerationsprogramm die Siedlungs- und Verkehrsstrategie in einem prägnanten Bild zusammen und schafft damit eine Grundlage für die Prioritätensetzung bei der Massnahmenplanung und für die Beurteilung, ob und in welchem Mass die beabsichtigten Massnahmen die erwünschte Siedlungsentwicklung unterstützen.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden beachtet die Ziele und Planungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms und fördert die Erarbeitung und den Betrieb des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon-Rorschach. In der Zusammenarbeit mit der Agglomeration verfolgt der Kanton folgende Anliegen:

- Verbessern der «äusseren» Erreichbarkeit des Agglomerationsgebietes.

- Steigern der «inneren», agglomerationsbezogenen Attraktivität, insbesondere Erhöhung der inneren Erreichbarkeit sowie weitergehende Definition und Strukturierung des Siedlungs- und Landschaftsraums.
- Aufwertung der Ortszentren, innere Verdichtungen unter Berücksichtigung der ländlichen Strukturen und Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.

Verkehr in der Agglomeration:

Der Lenkungsausschuss respektive die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach orientiert die kantonalen Stellen über die Ergebnisse der konzeptionellen Arbeiten im Bereich Gesamtverkehr:

Zwischenergebnis

- Angebotskonzept Agglomerations-öV;
- Optimierung Verkehrsfluss strassengebundener ÖV im Agglomerationszentrum;
- Optimierung Langsamverkehr;
- Entlastung und Aufwertung der Nebenzentren;
- Beeinflussung Mobilitätsverhalten.

Die kantonalen Stellen prüfen, ob und wie weit die Ergebnisse mit den kantonalen Verkehrsprogrammen und dem kantonalen Richtplan übereinstimmen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon - Rorschach und die kantonalen Stellen vereinbaren, welche Ergebnisse in welche Planungsinstrumente der Agglomeration oder des Kantons aufgenommen werden.

Überprüfung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms:

Der Lenkungsausschuss des Agglomerationsprogramms, respektive die Trägerschaft überprüft regelmässig den Stand der Umsetzung und die Wirksamkeit der im Rahmen des Agglomerationsprogramms veranlassenen Massnahmen. Weiter prüft sie ob Korrekturen oder Anpassungen am Agglomerationsprogramm vorzunehmen sind.

Festsetzung

Sie teilt das Ergebnis der Prüfung den Kantonen und dem Bund mit. Trägerschaft, Kantone und Bund legen gemeinsam die zu treffenden Massnahmen fest.

V.1.3 Langsamverkehr

1. Richtplanaufgabe

Der Langsamverkehr (Rad- und Fussverkehr) ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrs. Insbesondere für die nicht automobilen Bevölkerungsgruppen der Kinder (Schüler) und Jugendlichen, der Senioren aber auch für Gäste und Besucher spielt der Langsamverkehr eine zentrale Rolle. Die Elektrifizierung des Radverkehrs (E-Bike) verhilft dem Langsamverkehr zu mehr Reichweite, auch im Pendlerverkehr.

2. Ausgangslage

Bis heute sind im kantonalen Richtplan diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen bezeichnet, die zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit auszubauen sind (vgl. Kapitel V.2.2). Bezüglich Fussverkehr wird in Kapitel V.2.5 zudem auf die im Mai 1996 erlassenen Richtplankarten Fuss- und Wanderwegnetz verwiesen.

Dem Langsamverkehr kommt innerorts bei der Siedlungs- und Verkehrsplanung hohe Bedeutung zu. Er wird in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr als eigenständige Mobilitätsform wahrgenommen. Entsprechend sind für den Rad- und Fussverkehr auch eigenständige Netzerschliessungen von Bahnhöfen, Haltestellen, Bildungsstätten, Läden, Freizeiteinrichtungen, usw. notwendig. Das Umlagerungspotenzial zugunsten des Langsamverkehrs ist insbesondere in den Dörfern weiter zu fördern.

3. Richtungsweisende Festlegungen

3.1

Dem Langsamverkehr ist bei allen Projekten im Bereich Siedlung und Verkehr besondere Beachtung zu schenken.

3.2

Im Rahmen der Ortsplanungen ist das Netz für den Fuss- und Radverkehr zu sichern und dementsprechend in den Planungsinstrumenten zu verankern. Die Gemeinden stellen hierfür die Fortschreibung und Aktualisierung ihrer kommunalen Richtpläne Fusswegnetz sicher (Art. 5 der Verordnung über die Einführung des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, bGS 731.31). Sie erarbeiten bei Bedarf eine Netz- und Schwachstellenanalyse.

3.3

Das Langsamverkehrskonzept der Agglomeration St.Gallen - Bodensee soll auf die übrigen Gemeinden erweitert werden.

Das zuständige Departement erarbeitet auf der Basis des Agglomerationsprogrammes bis 2022 eine auf die künftige Siedlungsentwicklung abgestimmte Massnahmenplanung für die Verbindungsstrecken zwischen den Dörfern. Kriterien sind Sicherheit, Attraktivität, Netzdichte und Netzlücken.