



Kanton St.Gallen  
Bau- und Umweltdepartement  
Amt für Raumentwicklung und Geoinformation  
Lämmli brunnenstrasse 54  
9001 St.Gallen

St. Gallen, 26. September 2025

## **Richtplan-Anpassung 2025** **Vernehmlassungsantwort der SP Kanton St.Gallen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Fachkommission Bau, Verkehr und Umwelt der SP Kanton St.Gallen bedankt sich für die Möglichkeit der Mitwirkung und die Zustellung der benötigten Unterlagen. Inhalt der Richtplananpassung war, neben der Zusammenarbeit mit den Gemeinden vor allem die Aufnahme der Themen «Klimaschutz» und «Anpassung an den Klimawandel». Dies betraf vor allem die Kapitel Siedlung, Mobilität sowie Versorgung und Entsorgung.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Die Umsetzung der Strategie zur Anpassung an den Klimawandel und die damit verbundenen Änderungen und Ergänzungen des Richtplantextes in diversen Richtplanblättern werden begrüsst. Wir bedauern jedoch, dass der Themenkomplex Biodiversität und Ökologie nicht aufgenommen wird, obwohl die Kantone verpflichtet sind mit Hilfe der Instrumente der Nutzungsplanung für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen (Art. 26 Abs. 1 NHV, Art 18b Abs.2 NHG, Art. 15 NHV). Mit einer Verankerung dieser Themen im Richtplan kann zur Umsetzung der nationalen und kantonalen Biodiversitätsstrategie beigetragen werden.

Zusätzlich sehen wir strategisch wichtige Zugstrecken nicht hinreichend berücksichtigt (M41: Öffentlicher Verkehr). Wichtige Zugverkehrsachsen fehlen.

### **Zu den einzelnen Punkten:**

**I11 Kantonale Richtplanung: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Zusammenarbeit;**

—

**R12 Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen: Neues Koordinationsblatt zum Thema Zusammenarbeit;**

Es wird begrüsst, dass der rechtzeitige Einbezug der Gemeinden — bevor die wesentlichen Entscheide gefällt sind — im Richtplantext aufgeführt und in Realität mit der aktuellen Anhörung praktiziert wird.

**R21 Regionen und funktionale Räume: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Zusammenarbeit;**

—

**S11 Siedlungsgebiet: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel sowie Ergänzung des Siedlungsgebiets;**

—



### **S13 Siedlungsentwicklung nach innen: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel;**

#### Antrag:

Kapitel S13 — Definition Siedlungsentwicklung nach innen (S.23); Satz wie folgt ergänzen: Kernanliegen und Hauptvoraussetzungen der Innenentwicklung ist die konsequente Mobilisierung der inneren Reserven unter Beachtung einer hochwertigen Freiraumstruktur, welche auch die klimatischen und ökologischen Bedingungen berücksichtigt und dem Hitzeinseleffekt entgegenwirkt.

#### Antrag:

Aufnahme des ökologischen Ausgleiches als eigenständiges Kapitel gemäss Art 18b Abs.2 NHG, Art. 15 NHV. Festsetzung, dass in intensiv genutzten Gebieten ein ökologischer Ausgleich zu erfolgen hat mit dem Ziel durch gezielte Vernetzung von Lebensräumen den genetischen Austausch der Arten zu verbessern und neue Lebensräume zu schaffen.

#### Antrag:

Kapitel S13 — Nachweis der Siedlungsentwicklung nach innen; S.27 Zweiter Absatz zweiter Satz wie folgt ergänzen: Dabei sind neben der raumplanerischen Eignung auch orts- und städtebauliche Kriterien, Anliegen des Ortsbildschutzes, der Freiraumqualität, der sozialräumlichen Funktion, der strukturellen Bewegungsförderung, der ökologischen Vernetzung, Hitzeminderung und der weitestgehend CO2-freien und lärmarmen Verkehrsqualität zu berücksichtigen.

### **S16 Siedlungsgliedernde Freiräume: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel;**

—

### **S21 Arbeitszonenbewirtschaftung: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel sowie Aufnahme neuer Standorte, Änderung des Koordinationsstandes oder Löschung von Standorten;**

—

### **S41 Öffentliche Bauten und Anlagen: Aktualisierung des Koordinationsblatts;**

Die beiden neuen Standorteinträge für öffentliche Bauten und Anlagen, Sicherheitspolizei Ersatzstandort Mingerstrasse und Kreisgericht St.Gallen Schützengasse 1, werden zur Kenntnis genommen.

Kultur:

Ergänzung S37f.: Das Kunstzeughaus in Rapperswil ist in die Gruppe der Bauten aufzunehmen.

Begründung:

Bei den Aufführungen sollen alle Kantonsteile berücksichtigt werden und ihren Platz erhalten.

### **NL11 Fruchtfolgeflächen: Gesamthafte Überarbeitung auf Basis des geänderten Sachplans Fruchtfolgeflächen;**

#### Antrag

Die Bodenkartierung und die neue FFF-Bilanzierung sind voranzutreiben.

#### Antrag

Da die Grundlagen veraltet sind, muss in einem ersten Schritt, vor der Interessenabwägung, die Möglichkeit bestehen darzulegen, ob es sich bei der bezeichneten Fläche tatsächlich um FFF gemäss den Minimalanforderungen für neue FFF handelt.

#### Antrag:

Auch bedeutende öffentliche Infrastrukturvorhaben mit lokalem Interesse sollen FFF beanspruchen dürfen.

#### Antrag:

FFF sollen auf jeden Fall kompensiert werden, nicht erst über 1000m<sup>2</sup>. Jeder Quadratmeter zählt.

Begründung:



Mit der Richtplananpassung 2025 soll die neue Kompensationsregelung der FFF in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Der vom Sachplan verlangte Mindestumfang FFF kann gemäss der vorliegenden Datengrundlage eingehalten werden. Die Datengrundlage entspricht jedoch nicht den Qualitätsanforderungen des Sachplans FFF. Sie ist anscheinend derart unzuverlässig, dass nicht sicher ist, ob das zugewiesene Kontingent tatsächlich zur Verfügung steht.

Eine Regelung der Kompensation im Richtplan ist stufengerecht und im Sachplan FFF so vorgesehen. Die schweizweite Aufnahme der Bodenqualität ist eine unverzichtbare Grundlage für die Ermittlung der FFF.

Auch wenn der Stand der Technik immer bessere Verfahren mit sogenannten Bodenverbesserungsmassnahmen zulässt, so lassen sich dennoch FFF nicht beliebig neu kultivieren. FFF bestehen aus zahlreichen Faktoren und sind seit jeher wertvolle Ackerflächen. Diese lassen sich nicht künstlich in der gleichen Qualität herstellen. Der Oberboden kann mittels technischer Verfahren und Einbringung von Material aufgebaut werden - die darunterliegende Hydrologie und geologische Schichtung kann jedoch kaum positiv beeinflusst werden.

Auch wenn gewisse FFF den raumplanerischen Entwicklungspotenzialen von Gemeinden zuwiderlaufen, ist jede noch so kleine FFF in jeder Region des Kantons im Krisenfall eine wertvolle bis unbezahlbare Ressource. Die kantonale Planung und Aufsicht muss bei FFF zwingend das Schwergewicht auf die reale Bodenqualität fokussieren und im Zweifelsfall alternative Kompensationen abweisen, welche nicht dasselbe Anbaupotential haben. FFF müssen tatsächlich funktionieren und nicht nur theoretisch vorhanden sein. Die Qualitätsanforderungen sind indiskutabel.

Es wird nun eine Kompensationsregelung auf offensichtlich veralteten Grundlagen eingeführt. Dies kann dazu führen, dass für Flächen, welche keine FFF-Qualität aufweisen eine Kompensation verlangt wird und andernorts Flächen, welche FFF-Qualität haben, aber noch nicht erfasst sind, ohne Kompensation beansprucht werden können.

Die neu im Richtplan zu verankernden Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von FFF sind sehr strikt (positiv). Nur wenn ein überwiegendes Interesse nachgewiesen werden kann und Standortalternativen geprüft wurden und eine effiziente Flächennutzung nachgewiesen wird, können FFF beansprucht werden. Gemäss Erläuterungsbericht zur Richtplanregelung Fruchtfolgeflächen kann ein überwiegendes Interesse in folgenden Fällen angenommen werden: In Sachplänen des Bundes oder im kantonalen Richtplan als Festsetzung verankerte Massnahmen (z.B. kantonaler ESP, Infrastruktur-massnahme), ökologische Aufwertungsmassnahmen (z.B. Aufwertung von Gewässerräumen), die Realisierung von bedeutenden öffentlichen Infrastrukturvorhaben von mindestens regionalem Interesse oder für die landwirtschaftliche Nutzung zwingend erforderliche Anpassungen von Landwirtschaftsbetrieben.

Auch für überwiegende lokale Interessen muss eine Inanspruchnahme von FFF in Betracht gezogen werden dürfen, sofern die Interessen nachgewiesen und Standortalternativen geprüft wurden. Die Realisierung von für Gemeinden wichtigen Infrastrukturbauten soll durch die Fruchtfolgeflächen-Thematik nicht verunmöglicht werden.

## **M11 Gesamtverkehr: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel;**

Verkehrssicherheit:

Ergänzung S.48 oben: Die Sicherheit soll sowohl durch Prävention als auch durch infrastrukturelle und Signalisierungs- Massnahmen weiter erhöht werden.

Begründung:

Sicherheitsmassnahmen im Strassenverkehr können am schnellsten per Signalisation vorgenommen werden. Was weit aus effektiver ist als Präventionskampagnen oder finanzintensive und bauliche Infrastrukturprojekte.

Bezug zur GVS:



Ergänzung S.50: Die Strassen dienen dem Fuss und Veloverkehr, motorisierten Individualverkehr und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr.

Begründung:

Der Fokus muss von den vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden aus «solidarisch» (S. 47) gedacht werden, wie es der Richtplan selbst sagt: «Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht» (S.50).

**M21 Strassen: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel;**

Antrag:

Kapitel M21 — Solidarisch und Sicher — Aufenthaltsqualität; S52 erster Satz wie folgt ergänzen: Ortsdurchfahrten werden mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten für alle Verkehrsteilnehmenden gestalterisch wie klimaverträglich und ökologisch aufgewertet und sicherer gemacht.

**M31 Fuss- und Veloverkehr: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel;**

Antrag:

Kapitel M31 — Ausgangslage; S55 1. Absatz 3. Satz wie folgt ergänzen: Vielfältige Durchgrünungen, insbesondere auch mit grossen Bäumen und ökologisch wertvollen Strukturen, sind zu erhalten und zu fördern.

Begründung:

Gemäss Art. 18b Abs. 2 NHG müssen in intensiv genutzten Gebieten ökologische Ausgleichsleistungen erbracht werden. Der Siedlungsraum ist intensiv genutztes Gebiet und in dem Sinne ist der Ökologie Rechnung zu tragen.

Art. 18b Abs. 2 NHG: «In intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb von Siedlungen sorgen die Kantone für ökologischen Ausgleich mit einheimischen Feldgehölzen, grossen Bäumen, Hecken, Uferbestockungen oder mit anderer naturnaher, biodiverser und standortgemässer Vegetation. Bei Möglichkeit sind Korridore zu schaffen.

Die Natur- und Heimatschutzverordnung (NHV) präzisiert in Artikel 15 die Ziele des ökologischen Ausgleichs: Verbindung von isolierten Biotopen, falls erforderlich auch durch die Schaffung von neuen Biotopen; Förderung der Artenvielfalt; Erlangung einer möglichst naturnahen und schonenden Boden-nutzung; Einbindung der Natur in den Siedlungsraum und Verbesserung der Landschaftsqualität. Dazu sind folgende Massnahmen geeignet: Biodiversitätsförderflächen in der Landwirtschaft (BFF, ehemals ökologische Ausgleichsflächen); Ökologische Aufwertung im Siedlungsraum durch vielfältige, naturnah gestaltete Grün- und Gewässerräume, unversiegelte Böden, Stadtbäume, Wasserflächen, Durchlüftungskorridore sowie begrünte Dächer und Fassaden; Massnahmen im Wald (z.B. durch naturnahen Waldbau, Altholzinseln, Waldreservate); Erhalt und Förderung der Biodiversität auf Flugplätzen.

Des Weiteren müssen sich alle Gemeinden im Kanton St. Gallen mit der ökologischen Infrastruktur und ihrer Umsetzung auseinandersetzen. Mit dem Einbezug ökologisch wertvoller Strukturen in der Strassen- und Freiraumgestaltung kann ein dichtes Netz an ökologisch wertvollen Trittsteinelementen geschaffen werden, welches für eine Verbindung der Kerngebiete sorgt.

**M41 Öffentlicher Verkehr: Aktualisierung des Koordinationsblatts;**

Antrag

- Zusätzliche Achse Gossau-Herisau:  
>neue Haltestelle Industrie (Appenzellerbahn)

Begründung

Eine direkte Anbindung an die S-Bahn erleichtert Arbeitnehmenden den Weg zur Arbeit und macht das Gebiet attraktiver für Fachkräfte. Kunden und Geschäftspartner profitieren von einer besseren Erreichbarkeit. Eine nachhaltige Mobilitätslösung kann zudem als Standortvorteil bei der Ansiedlung



neuer Firmen dienen. Industriegebiete mit S-Bahn Haltestellen sind langfristig wettbewerbsfähiger, da sie flexibler auf wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen reagieren können. Sie könnten Parkplätze einsparen und das Land für Hochbauten nutzen, die mehr Wertschöpfung bringen als Parkplätze.

#### Antrag

- Zusätzliche Achse: St. Margrethen – Dornbirn - Feldkirch:
  - Verdichtung vom Stunden- zum Halbstundentakt bereits im AS2035

#### Begründung

Die öV-Verbindungen über den Rhein müssen zwischen dem Kanton St.Gallen und Vorarlberg rasch verbessert werden. Das ist nötig, um immer mehr grenzüberschreitenden Mitarbeitenden zu ermöglichen dank attraktiver öV-Angebote vom Auto auf die Bahn umzusteigen. (Beispiel: bei Stadler Rail in St. Margrethen entstehen in den kommenden Jahren hunderte von neuen Arbeitsplätzen.

#### Antrag

- Zusätzliche Achse: Romanshorn – Rorschach - Lindau:
  - Verdichtung vom Zweistundentakt zum Stundentakt bereits im AS2035

#### Begründung

Die gleiche wie beim vorherigen Antrag. Die S7 hat nebst dem Arbeitsweg für Pendler:innen auch touristische Bedeutung, was ebenso für die rasche Realisierung des Stundentaktes spricht.

#### Antrag

- Zusätzliche Achse benennen: St.Gallen- Wattwil- Zürich

#### Begründung

Es ist wichtig einzubringen, dass die Achse St.Gallen - Luzern rein touristisch relevant, aber kaum wirtschaftlich relevant ist. Vielmehr sind Pendler:innen ab Wattwil und dem ganzen Linthgebiet auf eine rasche Anbindung ins Zürcher Oberland (Wetzikon, Uster usw.) und Zürich angewiesen, um dort für guten Lohn oder top Bildung Kaufkraft und nachhaltige Kompetenzen in den Kanton zu holen. Entsprechend müsste es eine Achse geben, welche eben die Südanbindung an Zürich auch vom Toggenburg her denkt. Die OST ist nicht die ETH und die HSG kann nie mit der Universität Zürich verglichen werden. Der Wirtschaftsraum Zürcher Oberland ist ebenfalls gigantisch und die S-Bahnen ab Rapperswil übervoll - zu welchen ALLE PENDLER:INNEN umsteigen müssen, statt direkt sitzen bleiben zu können.

#### Antrag

- Zusätzliche Fernverkehrs Achse benennen: Zürich - Rüti - Chur

#### Begründung:

Die als Stopper-Schleife bekannte neue Zusanbindung würde zwei - drei Probleme im Süden des Kantons auf einen Schlag lösen. Mittels eines Tunnels zwischen Schmerikon und Rüti gäbe es eine attraktive Verbindung und vorallem Zeiteinsparung zwischen Linthgebiet und Zürcher Oberland. Auch die Fernverkehrszüge ab HB Zürich nach Chur würden nicht mehr am Nadelöhr Zürichsee (linkes Ufer via Thalwil-Pfäffikon) scheitern, wenn es Störungen gibt. Dort ist die Gleiskapazität am Limit und der Weg übers Zürcher Oberland wäre schneller, weil direkter. Der Umweg und Umstieg via Rapperswil würde wegfallen und damit auch der Druck das zweite Gleis zwischen Schmerikon und Rapperswil im geschützten Landschaftsgebiet Obersee und zu engen Räumen in der Siedlung



Schmerikon bräuchte es nicht mehr so schnell. <https://linth24.ch/articles/190294-visionaere-bahn-schleife>

Langfristige Ausbauoptionen Bahn (S. 60/61): Allfällige Ergänzung Achse (Sargans –) Buchs – Feldkirch:

Antrag:

Die Ausbauoption Bahnhof Buchs mit Nordschleife und Südschleife ist durch ein Ausbauprojekt der Strecke Buchs – Feldkirch in Zusammenarbeit mit dem Fürstentum Liechtenstein und der ÖBB zu ergänzen (S-Bahn FLACH).

Begründung:

Die Achse Buchs Feldkirch ist aufgrund der einspurigen Verkehrsführung ein Nadelöhr für den Güter-, Fern- und Nahverkehr. Ein Ausbau der S-Bahn und des Fernverkehrs ist schwierig zu realisieren.

### **Doppelspurausbau Schmerikon-Rapperswil**

Antrag: Der Doppelspurausbau Schmerikon-Rapperswil ist nicht zu streichen.

Begründung:

Der Kanton beabsichtigt, den Regionalen Bahnbetrieb gezielt zu unterstützen. In diesem Zusammenhang ist es strategisch von grosser Bedeutung, die bestehenden Möglichkeiten im Richtplan aufrechtzuerhalten, auch wenn die Finanzierungslage momentan ungewiss ist. Dies könnte insbesondere auch im Hinblick auf die Trassenvergabe der SBB von Relevanz sein. Die Region Zürichsee-Linth wird in den kommenden Jahren voraussichtlich ein starkes Wachstum erleben (+22%). Um den Regionalverkehr in und um die städtischen Zentren, den oberen Zürichsee sowie in die umliegenden Peripherien abwickeln zu können, ist es unerlässlich, bestimmte Verkehrsachsen im Richtplan verankert zu lassen.

### **VE23 Abwasserentsorgung: Aktualisierung des Koordinationsblatts zum Thema Klimawandel sowie Aktualisierung Liste der ARA;**

—

### **VE31 Materialabbau- und Deponiestandorte: Aufnahme von neuen Standorten.**

—

Freundliche Grüsse

**SP Kanton St.Gallen**

Fachkommission Bau, Verkehr und Umwelt der SP Kanton St.Gallen  
Karin Hasler