

2. Beschluss des Grossen Rates über den Kantonalen Richtplan, Stand Juni 2009 (08/BS 15/150)

Fortsetzung Detailberatung

3.3 Parkierung

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

Die Festsetzung, dass eine Bewirtschaftung erst ab 100 Parkplätzen erfolgt, stiess auf Kritik. Weil die Parkplatzbewirtschaftung ein zentrales Element von übergeordneten Zielsetzungen der Verkehrspolitik darstellt und eine Bewirtschaftung mit einfachen Mitteln erfolgen kann, wurde der Antrag auf Nichtgenehmigung gestellt.

Der Antrag wurde mit 10:2 Stimmen abgelehnt.

Bruggmann, SP: Für uns ist störend, dass die Bewirtschaftung der Parkieranlagen von Einkaufszentren, Fachmärkten, Freizeitanlagen, Firmen, Verwaltungen erst ab 100 Parkplätzen erfolgen soll. Wir finden, dass es schon ab 50 Parkplätzen eine Bewirtschaftung geben sollte, vor allem bei verkehrintensiven Einrichtungen. Die SP-Fraktion stellt deshalb den **Antrag**, das Unterkapitel "3.3 Parkierung" zurückzuweisen.

Schwyter, GP: Ich unterstütze den Antrag Bruggmann. Hier scheint es zu einer wunderbaren Parkplatzvermehrung gekommen zu sein. Währenddem sowohl in der Vernehmlassung 2007 als auch in der Bekanntmachung 2008/09 mit 50 Parkplätzen gerechnet wurde, ist plötzlich in den Festsetzungen die Grenze bei 100 Parkplätzen angesetzt worden. Diese Verdoppelung des Angebotes von nicht bewirtschafteten Parkplätzen kann nicht goutiert werden. Gemäss Richtplan sollen nun Parkieranlagen, namentlich von Einkaufszentren, Fachmärkten, Freizeitanlagen, Firmen, Verwaltungen etc., erst ab 100 anstatt ab 50 Parkplätzen bewirtschaftet werden müssen. Mit dieser Verdoppelung des Gratisangebotes von Parkplätzen verstösst der Regierungsrat gegen seine eigenen Planungsgrundsätze. Dabei ist allgemein bekannt, dass die Verfügbarkeit von Abstellplätzen einen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Wahl des Verkehrsmittels hat. Der Ressourcenverbrauch durch den motorisierten Individualverkehr und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr müssen möglichst klein gehalten werden. Das Wissen, dass in der Schweiz pro Sekunde 1 m² Boden überbaut wird, muss hier wieder einmal in Erinnerung gerufen werden. Es kann nicht sein, dass man einerseits versucht, attraktive, umweltschonende Transportketten zu fördern und den öffentlichen Verkehr auszubauen, und andererseits diese Bemühungen torpediert, indem man überdimensionierte Gratisparkfelder bewilligt. Da die Obergrenze von 100 Parkplätzen den Planungsgrundsätzen zuwiderläuft, ist das Unterkapitel "3.3 Parkierung" zur Überarbeitung zurückzuweisen.

Kommissionspräsident **Eugster**, CVP/GLP: Die Raumplanungskommission hat den vorliegenden Antrag auch behandelt und ist zum Schluss gelangt, dass man ihn ablehnen sollte. Im alten Richtplan wurde überhaupt nicht von Bewirtschaftung gesprochen. Die Einführung von 100 Parkplätzen stellt also ganz klar eine Einschränkung gegenüber der alten Fassung dar. Die Gemeinden haben es in der Hand, in ihren Reglementen eine kleinere Zahl aufzuführen. Sie sind keineswegs an die Zahl 100 gebunden. Eine Verpflichtung hat die Gemeinde erst, wenn die Zahl 100 überschritten wird. Die Raumplanungskommission hat den Antrag mit 10:2 Stimmen abgelehnt, und ich bitte Sie, dasselbe zu tun.

Regierungsrat **Dr. Stark**: Das Anliegen ist in den Richtplan aufgenommen worden. Es geht darum, das Mass zu finden. Nach der öffentlichen Bekanntmachung haben wir uns die Sache aufgrund der Stellungnahmen nochmals gründlich überlegt und sind zum Schluss gekommen, dass der Grundsatz sehr wichtig ist und auch bei einer Bewirtschaftung von 100 Parkplätzen seine Wirkung entfalten wird. Beachten Sie auch, dass in den Zentren die Gemeinden verpflichtet sind, alle Parkplätze bewirtschaften zu lassen. Ich bitte Sie, den Grundsatz in den Vordergrund zu stellen und nicht die Zahl, und danke Ihnen für die Ablehnung des Antrages.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Abstimmung: Der Antrag Bruggmann wird mit grosser Mehrheit abgelehnt.

3.4 Öffentlicher Personenverkehr

Badraun, SP: Über das Unterkapitel "3.4 Öffentlicher Personenverkehr" gibt es meiner Meinung nach einmal nichts zu mäkeln. Es ist eine Thurgauer Erfolgsgeschichte. Unser öffentlicher Verkehr ist wirklich eine tolle Sache, sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für Schülerinnen und Schüler. Im Namen der SP-Fraktion danke ich dem Regierungsrat ganz herzlich für seine grossen Anstrengungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dem neuen Fahrplan kann entnommen werden, dass weitere Verbesserungen erfolgt sind. Wir möchten dem Regierungsrat Mut machen, auf dieser Schiene weiterzufahren und den öffentlichen Verkehr weiterhin zu stärken.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

3.5 Güterverkehr

Vonlanthen, SVP: Bei den Planungsgrundsätzen zum Güterverkehr heisst es im dritten Abschnitt: "Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Bahngüterverkehr aus dem süd-deutschen Raum und Vorarlberg in Richtung Süden durch das Rheintal, entlang des Walensees und durch den Zimmerbergbasis- und Hirzeltunnel an den Gotthardbasistunnel geführt wird." Diese Absichtserklärung ist loblich und wichtig, auch wenn sie in St. Gallen nicht bloss Beifall finden wird. Doch damit wird nur der Nord-Süd-Verkehr angesprochen.

Daneben gibt es aber den real existierenden Güterverkehr von Northwest nach Ost, aus dem Raum Stuttgart nach Vorarlberg. Von diesem Güterverkehr der Railion Deutschland AG donnern jährlich zwischen 4'000 und 5'000 Güterzüge nicht etwa dem deutschen Ufer entlang, sondern durch die thurgauisch-st. gallische Wohn- und Erholungslandschaft, täglich nächtlich. In einem Positionspapier zum Richtplan erhebt die SVP-Fraktion darum die Forderung, dass internationale Güterverkehrsströme von der Seelinie fernzuhalten sind. Diese Züge sind heute für Zehntausende von Menschen ein Ärgernis und rauben vielen Menschen in Arbon, Egnach, Romanshorn, Uttwil oder Altnau den Schlaf und ein Stück Lebensqualität. Es ist völlig klar: Der Güterverkehr mit Ziel und Quelle im Thurgau soll über die Bahn abgewickelt werden, aber bitte mit Rollmaterial, das für Mensch und Umwelt keine Gefahr darstellt. Das ist offensichtlich bei deutschen Güterwagen oft nicht der Fall. Bei einer bundesdeutschen Kontrollaktion von 4'500 Güterwagen im September wurden laut Fernsehberichten an jedem fünften Güterwagen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt, die zu einem Achsbruch führen könnten. Man stelle sich vor, dass es bei den Flugzeugen, gegen die sich die Hinterthurgauer zu Recht wehren, ähnliche Sicherheitsprobleme gäbe. Der Bürgerprotest würde wohl zum Volksaufstand. Obwohl der Richtplan dem Güterverkehr am See nur unzureichend Beachtung schenkt, beantrage ich keine Rückweisung dieses Unterkapitels, weil damit die deutschen Güterwagen auch nicht sicherer und leiser würden. Ich wünsche aber zuhanden der Öffentlichkeit und des Protokolles eine klare Aussage dazu, dass der Regierungsrat auch den West-Ost-Güter(umweg)verkehr wirklich zur Kenntnis nimmt und den Sorgen und dem Unmut in der Bevölkerung Rechnung trägt. Ich erwarte eine Aussage dazu, dass der Regierungsrat alles in seiner Macht Stehende tut, um die internationalen Güterverkehrsströme von der ganzen Seelinie fernzuhalten und den Freunden auf der deutschen Seeseite zu überlassen.

Regierungsrat **Dr. Schläpfer:** Der Grosse Rat weiss aus verschiedenen Diskussionen, dass wir uns mit grosser Kraft dafür einsetzen, dass die Güterzüge leiser werden. Wir setzen alles daran, das vom Kanton aus Mögliche zu tun, aber das ist relativ wenig. Es sind auch Bemühungen von Seiten der SBB im Gang. Zwischen Rorschach und Romanshorn sind Sanierungsschritte eingeleitet worden, zwischen Romanshorn und Kreuzlingen liegen Planungsschritte vor. Rechtliche Mittel, die Güterzüge einzuschränken, bestehen nicht. Wir haben ein Gutachten machen lassen, das auch veröffentlicht wurde. Es zeigt, dass der rechtliche Handlungsspielraum sehr klein ist und der Spielraum auf der politischen Ebene liegen muss. Die politischen Schritte, die wir einleiten können, leiten wir ein, auch zusammen mit unseren eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentariern, die uns in diesem Bereich unterstützen, um möglichst rasch bessere Verhältnisse zu erreichen.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

3.6 Bahnhofgebiete

Diskussion - **nicht benützt.**

3.7 Langsamverkehr

Schwyter, GP: In der Botschaft zur Genehmigung des Kantonalen Richtplanes weist der Regierungsrat ausdrücklich darauf hin, dass neu neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr auch der Langsamverkehr explizit als dritte Säule des Verkehrs anerkannt werden soll. Wenn ich nun aber die Karte auf Seite 13 des Richtplanes mit dem Velonetzweg für den Alltagsverkehr betrachte, stelle ich fest, dass dieses noch viel löcheriger ist als ein Schweizer Käse und kaum den Namen "Velonetz" verdient. Auch wenn man zu den bestehenden Radwegen und Radstreifen die geplanten dazurechnet, ist das Gebilde noch viel zu lückenhaft, um von einer Vernetzung sprechen zu können. Von Alltagstauglichkeit kann schon gar keine Rede sein. Zum Schutz der Velofahrerinnen und -fahrer sollte zwingend entlang allen Kantonsstrassen ein abgetrennter Radweg oder Radstreifen erstellt werden. "Mehr Gesundheit durch mehr Bewegung", wird allseits und allorts gepredigt. Aber alle Bemühungen des Gesundheitsamtes und alle Appelle der Grossratspräsidentin laufen ins Leere, wenn es im Alltag nicht genügend sichere Radwege gibt, und zwar nicht nur für den Freizeit- und Tourismusverkehr, sondern ganz schlicht und einfach auch, um möglichst direkt von A nach B zu kommen, sei dies die Schule, die Sportstätte, der Arbeitsplatz oder der Bahnhof. Die in den Erläuterungen aufgeführten Kriterien mit den heute täglich durchschnittlich gezählten Velofahrten sind meiner Meinung nach falsch. Zählen sollte das mögliche Potential, das weit höher liegt, wenn auch entlang den Hauptstrassen mit dem Velo gefahrenfrei gefahren werden kann, wenn die potentiellen Velofahrerinnen und -fahrer, die sich heute aus Angst um Leib und Leben nicht mit dem Velo auf die Strasse getrauen, sich nicht mehr frustriert ebenfalls ins Auto setzen und aus Sicherheitsgründen sogar ihre Kinder mit dem Auto zur Schule oder zum Freizeitvergnügen fahren. Anstatt Millionen Franken in die Planung einer Schnellstrasse zu investieren, die vom Stimmvolk vor vier Jahren klar abgelehnt wurde, täte der Regierungsrat besser daran, Alternativen zu fördern und die vorhandenen Bruchstücke zu einem sicheren, attraktiven Velonetz zu verbinden, das diesen Namen verdient und nicht nur dem Freizeitverkehr und dem sanften Tourismus dient, sondern auch alltagstauglich ist. Sollte es sich aber bei der erwähnten Karte lediglich um einen Fehldruck handeln und ist nur die rote Farbe für das Einzeichnen der Velowege ausgegangen, überreiche ich Regierungsrat Dr. Jakob Stark gerne einen Rotstift, damit er die nötigen Korrekturen anbringen kann.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Ich bedanke mich für den Rotstift, den ich vielleicht auch in anderen Zusammenhängen benutzen werde. Kantonsrätin Silvia Schwyter malt schon in sehr düsteren Farben. Unsere Radwege sind gut ausgebaut. Das heisst nicht, dass es nicht verschiedene Anliegen gibt, die noch realisiert werden müssen. Das geht auch aus

dem Tiefbauprogramm hervor: Jedes Jahr werden wir zwischen 5 und 10 Millionen Franken aufwenden, um Velowege zu bauen. Auf der betreffenden Karte sind die Zentren mit einem roten Kreis markiert; der Massstab ist zu klein, als dass alle Einzelheiten eingezeichnet werden könnten. Den Alltagsverkehr mit dem Velo möchte man gerade auch in den Zentren fördern. Diesbezüglich weise ich darauf hin, dass im Zusammenhang mit dem Hochleistungs-Strassenprojekt Bodensee-Thurtal-Strasse flankierend Gesamtmobilitätskonzepte erarbeitet werden, die auch zum Inhalt haben, in allen Dörfern und Städten, die vom Motorfahrzeugverkehr entlastet werden, darauf zu schauen, wie wir mit dem Langsamverkehr umgehen. Dort muss es tatsächlich verbesserte Bedingungen geben. Unsere Planung ist umfassend, und in diesem Punkt bin ich der Ansicht, dass sich unsere Interessen treffen. Dass wir uns über die Dimension von Umfahrungsstrassen noch nicht einig sind, ist mir bewusst. Aber auch dort werden wir weiterhin den Dialog mit allen suchen. Wir machen vorwärts beim Radwegnetz und werden dafür sorgen, dass es auch für den Alltagsverkehr besser und tauglicher wird.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

3.8 Schifffahrt

Diskussion - **nicht benützt.**

3.9 Luftverkehr

(Schriftliche Ausführungen des Kommissionspräsidenten)

In der Diskussion wurde festgestellt, dass die abgelehnte zürcherische Volksinitiative zum Fluglärm für den Thurgau keinen Einfluss hat. Erst die Abstimmung über die Verlängerung der Piste 28 ist entscheidend. Der Thurgau wünscht denn auch, auf die Verlängerung zu verzichten, will sich aber nicht in den Abstimmungskampf des Nachbarkantons einmischen.

Diskussion - **nicht benützt.**

4. Ver- und Entsorgung

4.1 Wasser

Schmid, CVP/GLP: Das Wasser ist ein sehr wertvolles Konsumgut, das wir wie selbstverständlich annehmen. Der Bodensee ist eines der grössten Trinkwasserreservoirs, mindestens für den Kanton Thurgau. Im Richtplan positiv erwähnt ist der Bereich des Abwassers. Nicht positiv für den Bodensee ist die Problematik des Abwassers mit Mikroverunreinigungen samt Krankheitserregern für Pflanzen und Tiere sowie hormonaktiver Wirkung für uns Menschen. Positiv ist, dass gesagt wird, das werde eine grosse Herausforderung für uns sein. Diesbezüglich tönt es ganz anders als in der Antwort auf meine Einfache Anfrage zur Hochleistungs-Abwasserleitung von St. Gallen über Arbon in den Bodensee. Das Flüsschen Steinach wurde mit notabene gereinigtem Abwasser "totgemacht". Es musste ein Badeverbot verhängt werden. Es schäumt nicht nur die Steinach,

sondern es schäumen auch die einsamen Rufer in der Wüste gegen diese Mikroverunreinigungen. Feldstudien in Regensdorf und Lausanne zeigen übrigens, dass man mit Ozonierung und Aktivkohlefiltern, die man diesen Anlagen vorlagert, sehr gute Erfolge erzielen kann. Ich bitte den Regierungsrat, mit den Verantwortlichen, die in St. Gallen für die Hochleistungs-Abwasserleitung zuständig sind, zu vereinbaren, dass Ozonierung und Aktivkohlefilter in Arbon bei der Abwasseranlage angebracht werden. Die Bitte geht natürlich auch an Stadttammann Klöti, den nötigen Druck und Einfluss geltend zu machen.

Klöti, FDP: Kantonsrat Luzi Schmid hat das Thema der Direkteinleitung des gereinigten Abwassers aus der Kläranlage Hofen in St. Gallen angesprochen. Dieses Projekt ist sehr sorgfältig aufgearbeitet worden. Es hat nur Vorteile, weil die Steinach dadurch entlastet wird und renaturiert werden kann. Da in St. Gallen die Anlage aufgewertet wurde, können nun bei gleicher Aktion die besser gereinigten Abwässer in den Bodensee einfließen, und zwar tiefer und weiter draussen. Es gibt also rundherum nur Verbesserungen. Hinzu kommt der ganze Teil der Energie: Die Abwässer können genutzt werden, um auf dem Platz Steinach ein Kleinwasserkraftwerk zu betreiben, denn durch den Höhenunterschied (300 m) zwischen St. Gallen und der Region Arbon kann die Wasserkraft zu Strom gemacht werden. Des Weiteren kann man die ganze Abwärme des gereinigten Abwassers in Arbon und Steinach für einen Nahwärmeverbund nutzen. Die energetische Seite ist sehr gut abgedeckt, die Verbesserung der Einleitung in den Bodensee erreicht. Wenn wir jetzt wieder hören, dass man nur wegen der Mikroverunreinigungen gegen dieses gross angelegte, sorgfältig erarbeitete Projekt sein soll, dann muss ich wiederholen, dass man mit der Technologie in der Schweiz noch nicht so weit ist, dass grosse Anlagen gegen Mikroverunreinigungen eingesetzt werden könnten. Eine Verbesserung über Ozon, die Kantonsrat Schmid angesprochen hat, ist im Gang und wird ganz bestimmt ein Thema sein, wenn die Technologie bereit ist. Als Präsident des Abwasserverbandes Morgental, der einige Gemeinden umfasst, möchte ich betonen, dass wir in dieser Frage mit der Stadt St. Gallen sehr effizient zusammenarbeiten.

Regierungsrat **Dr. Stark:** Die Mikroverunreinigung ist ein gesamtschweizerisches und vermutlich sogar weltweites Problem. Unsere Kläranlagen sind noch nicht in der Lage, dieses Problem zu lösen. Der Bund wird in Kürze eine Vorlage verabschieden, die uns verpflichtet, alle Kläranlagen aufzurüsten. Man ist noch daran, die ganze Finanzierung zu regeln. Kantonsrat Klöti hat bereits erwähnt, dass bei der Kläranlage Morgental der Ozoneinsatz und die Kohlefiltertechnik geprüft werden. Das ist Sache des Kantons St. Gallen, aber wir arbeiten sehr gut zusammen. Wir werden Kantonsrat Luzi Schmid gerne auf dem Laufenden halten.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

4.2 Energie

Diskussion - **nicht benützt.**

4.3 Stein- und Erdmaterial

Diskussion - **nicht benützt.**

4.4 Abfall

Diskussion - **nicht benützt.**

4.5 Störfälle

Diskussion - **nicht benützt.**

5. Weitere Raumnutzungen

5.1 Gebiete der Intensiverholung

Diskussion - **nicht benützt.**

5.2 Bootsstationierung

Diskussion - **nicht benützt.**

5.3 Sportstätten

Diskussion - **nicht benützt.**

5.4 Schiessanlagen

Diskussion - **nicht benützt.**

5.5 Militär

Diskussion - **nicht benützt.**

5.6 Zivilschutz

Diskussion - **nicht benützt.**

5.7 Zollanlagen

Diskussion - **nicht benützt.**

5.8 Telekommunikation

Diskussion - **nicht benützt.**

5.9 Fahrende

Diskussion - **nicht benützt.**

6. Richtplankarte

Diskussion - **nicht benützt.**

Beschlussfassung

Dem Beschlussesentwurf des Grossen Rates über den Kantonalen Richtplan, Stand Juni 2009, wird mit 76:21 Stimmen zugestimmt.

Beschluss des Grossen Rates

über den

Kantonalen Richtplan, Stand Juni 2009

vom 16. Dezember 2009

Der Richtplaninhalt mit der Karte 1:50'000 des Kantonalen Richtplanes, Stand Juni 2009, wird genehmigt.

Die Präsidentin des Grossen Rates

Die Mitglieder des Ratssekretariates