gewerbe
st.gallen

Kanton St.Gallen
Baudepartement
Frau Regierungsrätin Susanne Hartmann
Lämmlisbrunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

St.Gallen, 18. August 2021

Richtplan, Teil Mobilität: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Für die Gelegenheit, zur Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Mobilität, Stellung nehmen zu können, danken wir. Gerne halten wir unsere Punkte wie folgt fest:

1. Ausgangslage

Wie den Erläuterungen auf der Webseite des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) entnommen werden kann, basiert das überarbeitete Richtplankapitel Mobilität auf der Gesamtverkehrsstrategie und den Agglomerationsprogrammen. In die Überarbeitung eingeflossen sind Aufträge, die der Bund dem Kanton bei der Genehmigung des Richtplanteils Siedlung im Jahr 2017 erteilt hat.

Aufgrund von Erfahrungen aus der praktischen Anwendung des Richtplans sollen zudem im Kapitel Siedlung die Siedlungsgebiets- und Bauzonendimensionierung mit dem Ziel einer Präzisierung und Vereinfachung der Bestimmungen und Festlegungen im kantonalen Richtplan aktualisiert werden. Für die Arbeitszonenbewirtschaftung soll eine neue Systematik eingeführt werden.

2. Genereller Eindruck

Positiv zu würdigen ist das spürbare Bestreben, bei der Siedlungsentwicklung und namentlich bei der Verfügbarmachung von Arbeitszonen für die Wirtschaft Vereinfachungen zu erzielen und an erkannten Schwachstellen zu arbeiten.

Beim Lesen der Grundlagen und Erläuterungen zum Teil Mobilität gewinnen wir allerdings den Eindruck, dass Regierung und kantonale Verwaltung unbeirrt an die Macht und Wirkung von Planungen und

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1

Konzepten jeder Art glauben. Damit stehen sie natürlich nicht alleine da. Der Bund lebt das ja in vielen Lebensbereichen vor, gerade auch beim Verkehr.

Aus Sicht der Wirtschaft, namentlich kleiner und mittlerer Betriebe, bereitet diese Planungsgläubigkeit grosse Sorgen. Man kommt wirklich nicht um den Eindruck umhin, dass heute für alles und jedes ein auf alle Seiten abgestütztes Konzept und eine darauf gestützte Planung erforderlich sein soll.

Die Umsetzung der hehren Ziele und Vorgaben des Richtplans bis zu konkreten, realisierten Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur, Baulanderschliessung oder Baubewilligungen, ist vor diesem Hintergrund enorm schwierig, zeitaufwendig und kostenintensiv. Aufgrund der mit den auf den Richtplan folgenden Planungs- und Bewilligungsverfahren verbundenen Rechtsverfahren sind die Realisierungsrisiken heute leider weitaus höher als die Realisierungschancen. Das beweisen nicht zuletzt die auf der Publikationsplattform einsehbaren Entscheide des Baudepartements oder auch des Verwaltungsgerichts, mit denen zahlreiche kommunale Rahmen- oder Sondernutzungsplanungen auf Feld 1 zurückgesetzt wurden. Können wir uns das wirklich noch leisten? Dass heute allseits von Sondernutzungsplänen geradezu abgeraten wird, weil mit viel zu hohen (Verfahrens-)Risiken verbunden, und dass auch Teilzonenpläne, Strassen- und Hochwasserschutzprojekte kaum mehr (zeitgerecht) bereit sind, ist mehr als bedenklich. Das sind die wirklich brennend anzugehenden Herausforderungen der kantonalen Raum- und Verkehrsplanung. Etwas mehr Umsetzung und etwas weniger Planung würden guttun.

Mit der – aufgrund der Vorgaben des Bundes im Rahmen der Genehmigung des Richtplans Teil Siedlung wohl leider unvermeidbaren - Umbettung der von der Regierung bereits beschlossenen Gesamtverkehrsstrategie in den behördenverbindlichen Richtplan werden die genannten Probleme und Herausforderungen gewiss nicht kleiner. So ist offensichtlich, dass die schon bisher anspruchsvollen Planungsprozesse und deren Dokumentation (Stichwort: Planungsbericht nach Art. 47 der eidg. Raumplanungsverordnung) noch viel aufwendiger, zeitraubender und teurer werden.

Diese Entwicklung bereitet uns grosse Sorgen. Das rasche Reagieren von Unternehmen und ganzen Wirtschaftszweigen auf veränderte Rahmenbedingungen wird noch mehr als bisher schon erschwert werden. Dabei ist einzuräumen, dass konkrete Gegenmassnahmen nicht ganz einfach zu identifizieren und umzusetzen sind. Zu abhängig ist der Kanton St.Gallen auch bei der Raum- und Mobilitätsentwicklung (um einmal das Wort „Planung“ zu vermeiden) von gesamtschweizerischen und teilweise auch internationalen Zusammenhängen und Rahmenbedingungen.

Anträge:

- Die vorgeschlagenen Änderungen am Richtplan sind in ihrer Gesamtheit nochmals sorgfältig zu überprüfen und wenn immer möglich zu vereinfachen. Ziel muss sein, dass die Hürden zur Verwirklichung von Infrastruktur- und Bauprojekten der öffentlichen Hand und der Wirtschaft nicht zusätzlich erhöht, sondern vielmehr abgebaut werden.
- Von zeit- und kostenintensiven sowie sehr risikobehafteten Auflagen im Sinn von zusätzlichen Konzepten und (Sondernutzungs-)Plänen ist konsequent abzusehen.

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1

3. Bemerkungen zu einzelnen Änderungen

3.1 S11 Siedlungsgebiet

Die Präzisierungen im Koordinationsblatt Siedlungsgebiet werden ausdrücklich begrüsst. Vor allem wichtig sind die Klarstellungen, in welchen in der Praxis wichtigen Fällen das St.Galler Berechnungsmodell nicht zur Anwendung gelangt.

Aus Sicht der Wirtschaft wichtig sind sodann die Beschleunigungen beim Verfahren zur Erweiterung des Siedlungsgebiets (Grundlagen und Erläuterungen, Teil 2, Seite 9 f. / 25).

3.2 S12 Bauzonendimensionierung

Die Feststellung im Koordinationsblatt, dass Innenverdichtung nicht durch rein rechnerische Grössen eingeschränkt werden soll, ist richtig und wichtig. Entsprechend unterstützen wir auch die Feststellung, dass Innenentwicklungspotenziale durch Aufzonung bei der Kapazitätsberechnung nicht zusätzlich berücksichtigt werden.

Aus den in den allgemeinen Bemerkungen aufgeführten Gründen sind wir hingegen nicht damit einverstanden, dass als Voraussetzung für die Umzonung von Arbeitszonen, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen oder Zonen für sonstige Nutzungen, in Wohn- und Mischzonen die Sicherstellung einer angemessenen Dichte (in der Regel mittels Sondernutzungsplan) vorgegeben wird. Vor dem Hintergrund der aufgezeigten und weitherum vorhandenen grossen Vorbehalte in Bezug auf Sondernutzungspläne und deren Verfahrens- und Umsetzungsrisiken ist zwingend von einer solchen Hürde abzusehen.

Antrag:

Auf das Erfordernis eines Sondernutzungsplans zur Sicherstellung einer angemessenen Dichte ist zu verzichten.

3.3 S13 Siedlungsentwicklung nach innen

Auch wenn so in der Gesamtverkehrskonzeption enthalten, lehnen wir die undifferenzierte Vorgabe, wonach zusätzlicher Verkehr möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden soll, ab. Dies gilt generell, sicher aber dann, wenn dazu zusätzliche oder geänderte gesetzliche Vorgaben gemacht werden sollen. Das Mobilitätsverhalten von Wirtschaft und Bevölkerung lässt sich staatlich nicht lenken. Das hat die Covid-19 Pandemie eindrücklich bewiesen. Daher fordern wir, dass die Strasseninfrastrukturen so unterhalten und wo erforderlich auch erweitert werden, dass auch künftige, heute noch gar nicht genau abschätzbare individuelle und kollektive Transportmittel- und –möglichkeiten nicht behindert werden. Die schon in Gang befindlichen und auch künftig zu erwartenden Entwicklungen eines effektiven und auch effizienten Individualverkehrs dürfen nicht einem blinden Glauben an einen unbeschränkten Ausbau des öV (strassen- und schienengebunden) und des FVV geopfert werden.

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1

Antrag:

Auf die undifferenzierte Festlegung, wonach zusätzlicher Verkehr möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden soll, ist zu verzichten.

3.4 S14 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Differenzierung der öV-Güteklassen nach Arbeitsplatzintensität und Arbeitsplatzdichte mag theoretisch ihre Richtigkeit und Logik haben. Sie erscheint aber insbesondere für bestehende Arbeitszonen realitätsfremd sowie dem Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen sehr hinderlich. Arbeitszonen, welche nicht Güteklasse C haben, könnten nur dann Betrieben mit höherer Nutzungsintensität und damit in der Regel höherer Wertschöpfung Platz bieten, wenn zuerst das Angebot an öV ausgebaut wird. Dies auch dann, wenn alle anderen Betriebe im Gebiet diese Güteklasse gar nicht erfordern würden. Umgekehrt müsste bei einem Wechsel von intensiveren zu weniger intensiven Betrieben die höhere Güteklasse wohl beibehalten werden, weil sonst später nicht wieder nutzungsintensivere Betriebe angesiedelt werden könnten. Die mit der Aufstockung oder dem „Rückbau“ des öV-Angebots verbundenen verfahrensmässigen und finanziellen Konsequenzen sind auch nicht zu unterschätzen.

Aus Sicht der Wirtschaft ist daher auf das Erfordernis einer öV-Güteklasse C für Arbeitszonen generell zu verzichten. Das ist umso mehr zu vertreten, als faktisch ja heute schon in innerstädtischen Gebieten (in der Regel in Mischzonen und nicht in Arbeitszonen gelegen) die Güteklasse C vorhanden ist. In den eher am Siedlungsrand gelegenen Arbeitszonen aber würde das neue Regime zu den erwähnten Schwierigkeiten und Hürden bei der Mobilisierung von Bauland für Betriebe führen. Das aber verträgt sich nicht mit der propagierten Stärkung der Arbeitszonenbewirtschaftung.

Antrag:

Auf die Vorgabe einer öV-Güteklasse C bei Arbeitszonen ist zu verzichten.

3.5 S21 Arbeitszonenbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung der Arbeitszonen ist ein gesetzlich notwendiges, aber schwieriges Unterfangen. Die Erläuterungen in Ziffer 3 des Berichts „Grundlagen und Erläuterungen, Teil 2“ belegen dies. Es sind viele Akteure im Spiel: Der Kanton, der das Ganze über das gesamte Kantonsgebiet mit dem Ziel, den Wirtschafts- und Arbeitsstandort St.Gallen zu stärken, steuern will; sodann die politischen Gemeinden, die sich einerseits regional abstimmen müssen, andererseits doch jede für sich ortsplanerisch zuständig ist. Und nicht zuletzt, bzw. an erster Stelle – weil es um ihre Bedürfnisse geht - die Unternehmen selber mit ihren Vorstellungen darüber, wo sie tätig sein wollen. Auf weitere Akteure, die in den rechtlichen Verfahren eine Rolle spielen, wird an dieser Stelle nicht näher eingegangen.

Muss oder will ein bestehendes Unternehmen erweitern, oder sucht ein neues Unternehmen einen Standort, muss es möglichst schnell und unbürokratisch gehen. Lange Planungs- oder

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1

Baubewilligungsverfahren können ein Killer sein. Wo das Unternehmen nicht schon über Landreserven verfügt, muss rasch verfügbares Land vermittelt werden können.

Von diesen Prämissen muss sich die Bewirtschaftung der Arbeitszonen leiten lassen. Diese Absicht ist aus den Formulierungen im Koordinationsblatt spürbar. Ob es gelingt, hängt aber nicht vom Richtplaninhalt mit schönen Worten und Verfahrensabläufen ab, sondern einzig von der konkreten, handfesten Umsetzung. Beispiele und Erfahrungen an heutigen wirtschaftlichen Schwerpunktgebieten gemäss bestehendem Koordinationsblatt S23 lassen Zweifel aufkommen, ob es in der Praxis tatsächlich gelingt.

Die Ausführungen im Entwurf zur Arbeitszonenbewirtschaftung sind teilweise sehr theoretischer Natur. Sie zeigen die Komplexität im Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Akteuren. Stirnrunzeln lösen die anspruchsvollen Verfahrensabläufe mit vielen rechtlichen Stolpersteinen aus. Ob und wie es z.B. gelingen soll, Grundeigentümern verwaltungsrechtliche Verträge schmackhaft zu machen, ist für uns noch ein grosses Fragezeichen. Unternehmen, die selber über betriebliche Landreserven verfügen, werden sich mit Erfolg gegen solche Eigentumsbeschränkungen zur Wehr setzen.

Die Hürden für die Schaffung neuer Arbeitszonen sind schon aufgrund der Vorgaben von Koordinationsblatt S14 (Abstimmung Siedlung und Verkehr) sehr hoch. Unnötigerweise und ohne erkennbaren Grund soll nun auch noch eine gute ortsbauliche Gestaltung verlangt werden. Dafür fehlt schlicht die gesetzliche Grundlage. Nach Art. 99 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (sGS 731.1; abgekürzt PBG) kann ausschliesslich die politische Gemeinde, und dies einzig in den Kern- und Schutzzonen oder in bestimmten im Zonenplan bezeichneten Gebieten, erhöhte gestalterische Vorgaben machen. In den übrigen Zonen und Gebieten gilt das Verunstaltungsverbot gemäss Art. 99 Abs. 1 PBG.

Nicht angehen kann es, dass sich Behörden dazu verleiten lassen zu beurteilen, welche Landreserven für ein Unternehmen „ausgewiesen“ sind und welche nicht (vgl. Koordinationsblatt S21, Seite 44 / 88 oben). Im Zusammenhang mit dem PBG hat der Gesetzgeber klar entschieden, dass das Instrumentarium des gesetzlichen Kaufrechts für Bauland, das der Sicherung und der Erweiterung von Betrieben dient, nicht zur Verfügung steht (Art. 9 Abs. 4 PBG).

Die sehr planwirtschaftlich anmutenden Vorgaben zur Bereitstellung von verfügbaren Arbeitszonen am richtigen Ort müssen nochmals überdacht werden. Bereits ansässige Unternehmen jedenfalls, die erweitern wollen oder gar müssen, möchten dies nach ihren eigenen Vorstellungen tun. Sie lassen sich nicht gern vorschreiben, wo sie ihrer Tätigkeit nachgehen sollen. Wir haben in diesem Zusammenhang auch grosse Bedenken, dass es gelingen kann, regional koordinierte Arbeitsgebiete zu schaffen, d.h. sog. „ungeeignete“ Arbeitszonen in der einen Gemeinde zu Gunsten einer anderen Gemeinde aufzugeben. Ebenso oder noch schwieriger ist es, das im Koordinationsblatt angestrebte Ziel einer angemessenen regionalen Verteilung (Abbau von Disparitäten) zu erreichen. Erstens sind zwischen diesen beiden Ansätzen – regionale Abstimmung und Koordination hier, angemessene regionale Verteilung dort – Widersprüche und Konflikte erkennbar. Zweitens und vor allem fehlen im Koordinationsblatt S21 greifbare Ansätze, wie das konkret funktionieren soll. Zuständig für die Planung und Festlegung der Arbeitsgebiete sind nämlich die einzelnen politischen Gemeinden. Diese sind aktuell

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1

an der wegen des PBG nötigen Gesamtrevision ihrer Ortsplanung. Dies erfolgt aber mit sehr unterschiedlichen Fahrplänen. Wie da nur schon die regionale Abstimmung zeitlich funktionieren soll, ist völlig offen. Ebenso unklar ist, wie das AREG hier eingreifen und die geforderte regionale Koordination sicherstellen will. Jedenfalls kann es ja keine Option sein, am Schluss eine Ortsplanung wegen Nichtbeachtung von zu ambitionierten Vorgaben des kantonalen Richtplans nicht zu genehmigen.

Das führt zur nächsten Feststellung: Bei der Betrachtung des angestrebten Modells der Bewirtschaftung von Arbeitsgebieten fällt die Verwaltungslastigkeit auf. Das mag von den gesetzlichen Rahmenbedingungen her teilweise vorgegeben sein. Letztlich geht es aber darum, den konkreten Bedarf der Unternehmen abdecken zu können. Daher muss der Dialog mit diesen sowie mit regionalen und kantonalen Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisationen ein deutlich stärkeres Gewicht bekommen. Das Baudepartement ist zudem gebeten, in diesem Sinn periodisch über die Fortschritte und erreichten Ziele zu orientieren. Das muss auch im Richtplan zum Ausdruck kommen.

Anträge:

- Lösungsansätze sind weitgehend durch Dialog- und Zusammenarbeitsmodelle zu ersetzen. Insbesondere müssen Wege gesucht werden, die gesetzlich geforderte regionale Abstimmung der Arbeitsgebiete wesentlich zu vereinfachen.
- Sodann sollen ansässige Unternehmen, die erweitern wollen, aber nicht über genügend eigene Landreserven verfügen, nicht gezwungen werden, an einen anderen Standort wechseln zu müssen. Vorhandene Landreserven sind nicht anzutasten. Die Unternehmen entscheiden allein, welche Reserven sie brauchen.
- Auf zusätzliche Hürden wie Sondernutzungsplanpflichten und Gestaltungsvorgaben ist zu verzichten.

3.6 M11 Gesamtverkehr

Auf eine eigenständige Stellungnahme zu diesem Koordinationsblatt kann durch Verweis auf unsere im Zusammenhang mit den Koordinationsblättern S13 und S14 geäusserten Haltung verzichtet werden. Wir betonen aber nochmals, dass wir die angestrebte Verschiebung des Modal-Splits (Mehrverkehr über öV und FVV abfangen) in der vorgesehenen Absolutheit ablehnen. Die gesetzliche Grundlage dafür ist nicht erkennbar. Zudem trägt dieser Ansatz künftigen neuen Formen der Mobilität ungenügend Rechnung.

Antrag:

Auf die undifferenzierte Verschiebung des Modal-Splits bei Mehrverkehr zu Gunsten des öV und des FVV und zulasten des MIV ist zu verzichten.

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1

3.7 M21 Strassen

Auch im Koordinationsblatt Strassen finden sich dieselben Aussagen wie in anderen Koordinationsblättern, dass der Mehrverkehr nicht auch durch den (motorisierten) Individualverkehr aufgenommen werden soll. Die einseitige Bevorzugung von öV und FVV lehnen wir ab. Die Um- und Durchsetzung wäre ohnehin nur mit Anpassungen an den gesetzlichen Grundlagen möglich. Nach Art. 2 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) dienen öffentliche Strassen dem allgemeinen Verkehr. Sowohl die Kantonsstrassen als auch die Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen (Art. 5 und 8 StrG). Aus diesem Grund eignen sich im Übrigen solche Strassen, soweit sie dem örtlichen und überörtlichen Verkehr dienen, auch nicht für Tempo-30-Zonen.

Nicht erkennbar ist sodann, auf welcher gesetzlichen Grundlage die dem kantonalen Tiefbauamt in Bezug auf die Teilstrategien Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr zugedachten Kompetenzen beruhen (Koordinationsblatt M21, Seite 59 / 88). Es ist ja nur schon bedauerlich, dass der kantonale Gesetzgeber beim kantonalen Richtplan keinerlei Mitwirkungsmöglichkeiten mehr hat. Umso wichtiger ist es, dass so wichtige Strategien wie diejenige bzgl. der Strassenprojekte wenigstens auf Stufe Departement mit vom Volk gewählter Führung verantwortet werden.

Anträge:

- Auf die undifferenzierte Verschiebung des Modal-Splits bei Mehrverkehr zu Gunsten des öV und des FVV und zulasten des MIV ist zu verzichten.
- Strategien im Bereich Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr sind auf (wenigstens) Stufe Departement zu verantworten.

3.8 M31 Fuss- und Veloverkehr

Die schon bei vorhergehenden Koordinationsblättern eingenommene Haltung ist auch beim Koordinationsblatt Fuss- und Veloverkehr (FVV) zu wiederholen: Die einseitige Bevorzugung von öV und FVV lehnen wir ab. Die Um- und Durchsetzung wäre ohnehin nur mit Anpassungen an den gesetzlichen Grundlagen möglich. Das hat im Übrigen mit der durchaus anzuerkennenden wichtigen Rolle von öV und FVV im Rahmen des Gesamtverkehrs nichts zu tun.

Antrag:

Auf die undifferenzierte Verschiebung des Modal-Splits bei Mehrverkehr zu Gunsten des öV und des FVV und zulasten des MIV ist zu verzichten.

3.9 M41 Öffentlicher Verkehr

Die schon bei vorhergehenden Koordinationsblättern eingenommene Haltung ist auch beim Koordinationsblatt öffentlicher Verkehr zu wiederholen: Die einseitige Bevorzugung von öV und FVV lehnen wir ab. Die Um- und Durchsetzung wäre ohnehin nur mit Anpassungen an den gesetzlichen

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1

Grundlagen möglich. Das hat im Übrigen mit der durchaus anzuerkennenden wichtigen Rolle von öV und FVV im Rahmen des Gesamtverkehrs nichts zu tun.

Entsprechend lehnen wir auch die undifferenzierte allgemeine Festlegung auf Seite 75/88 ab, wonach öV und FVV im Rahmen der Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität haben. Für den motorisierten Individualverkehr sichere und verfügbare Strassen dienen nicht nur dem Verkehrsfluss; sie erhöhen augenscheinlich auch die Sicherheit für alle Strassenbenützer, also auch für den öV und den FVV.

Anträge:

- Auf die undifferenzierte Verschiebung des Modal-Splits bei Mehrverkehr zu Gunsten des öV und des FVV und zulasten des MIV ist zu verzichten.
- Strassen sind im Zusammenhang mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten für alle Benützer, also auch für den individuellen motorisierten Verkehr, attraktiv und sicher zu gestalten.

3.10 M61 Luftfahrtanlagen

Die positive Haltung zum Flugplatz-Altenrhein, namentlich die Schaffung der Voraussetzungen für einen massvollen Ausbau des Flugbetriebs mit verstärktem Linienangebot, begrüssen und unterstützen wir ausdrücklich.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Andreas Hartmann	Felix Keller
Präsident	Geschäftsführer

Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV)
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 10 40, Fax 071 228 10 41, sekretariat@gsgv.ch, www.gewerbesg.ch, Postcheck 87-70639-1