



VCS-Veloflohmarkt
7. April 2001

St. Galler Velo-Frühling
28. April 2001

Liebe Leserin, lieber Leser

Eine Stadt wie St.Gallen ist ein lebendiger Organismus, welcher eine Vielzahl von Bedürfnissen und Ansprüchen befriedigen muss. Eine Stadt ist auch nie fertig gebaut, sondern entwickelt sich ständig weiter. Jede Generation baut auf den Leistungen der vorangegangenen auf und versucht ihren Ansprüchen gerecht zu werden.

Nachdem bereits vor dreissig Jahren klar wurde, dass die autogerechte Stadt und der Ausbau von breiten Hauptstrassen mitten durch dicht besiedeltes Gebiet die Lebensqualität der hier wohnenden Bevölkerung durch Unfallgefahr, Lärm, Gestank und eine Verödung der Aussenräume empfindlich einschränkt, entstand eine Gegenbewegung. Die Gründung der VCS Ortsgruppe St.Gallen vor nun 20 Jahren war Ausdruck davon, dass die Menschen gewillt sind, die Verantwortung für die Gestaltung des öffentlichen Aussenraumes nicht mehr alleine Behörden und vermeintlichen Wirtschaftsvertretern zu überlassen.

Seither ist die VCS Ortsgruppe St.Gallen aktiv und setzte sich in all den Jahren für eine Stadt ein, welche lebenswert ist und hohe Wohnqualitäten aufweist. Die Lebensqualität einer Stadt ist in hohem Mass davon abhängig, ob es gelingt, den Verkehr stadtverträglich abzuwickeln und die Versorgungsstruktur mit Läden, Arbeitsplätzen sowie sicher erreichbaren Schulen im Zentrum und den Quartieren zu halten.

Ein Abbild dieser Arbeit zeigt sich wiederum in dieser Ausgabe von VCS lokal, welche aufzeigt, wo überall der VCS in St.Gallen Arbeit leistet. Dabei sind wir insbesondere bei den Abstimmungen vom 4. März gefordert: Einerseits könnten durch ein Ja zur eidgenössischen Initiative «Strassen für Alle» die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine bessere Eingliederung des Verkehrs in das Siedlungsgebiet wesentlich verbessert werden, andererseits steht mit der Vorlage zum Verkauf von Liegenschaft an der Wassergasse die Siedlungsqualität eines Quartieres mitten in der Stadt auf dem Spiel.

Im Frühling brechen wir dann für das Velo eine Lanze. Gerade der Fuss- und Veloverkehr trägt dazu bei, die Verkehrsprobleme einer Stadt zu vermindern.

Wir hoffen dabei – wieder einmal – auf ihre Unterstützung und würden uns freuen, einmal mehr einen Erfolg feiern zu können.



Andreas Bernhardsgrütter

Impressum

Mitteilungsblatt
Ortsgruppe St.Gallen des
Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)
Postfach 2230, 9001 St.Gallen,
Tel. 071 222 26 32,
Fax 071 222 26 62
E-Mail: vcs.sg@bluewin.ch

Nummer 53, Februar 2001

Erscheinungsart:
viermal pro Jahr,
Auflage 1850 Ex.

Redaktion/Gestaltung:
M. Benz, D. Königer, A. Bernhardsgrütter,
P. Jans, R. Wick / H. Wehrli

Druck: P. Nusch, St.Jakobstr. 60,
9000 St.Gallen

Mit Ihrem «JA» zu mehr Sicherheit

Von Pia Hollenstein, Nationalrätin, Zentralvorstand VCS

Dass Tempo 30 innerorts zu weniger Unfällen führt als Tempo 50, ist unbestritten. Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Zahl der Unfälle bei Tempo 30 um etwa ein Fünftel sinkt. Höhere Geschwindigkeiten bedeuten hingegen schwerere Verletzungen und mehr Todesfälle. Die jährlich 600 Todesopfer auf unseren Strassen (ein Drittel davon innerorts!) sind einfach nicht tolerierbar. Jetzt haben wir es in der Hand, zu entscheiden, ob wir weniger Verletzte und Tote wollen oder nicht. Wir haben die Chance, mit einem Ja zu unserer Initiative die politischen Leitlinien entsprechend zu setzen.

Die gegenwärtige Gesetzesregelung schreibt innerorts grundsätzlich Tempo 50 vor. Wo heute Tempo 30 gewünscht wird, müssen die InitiantInnen oft in jahrelangen aufwändigen Verfahren und Abklärungen mit der betreffenden Behörde verhandeln. Unsere Initiative macht einfach eine Umkehr des Prinzips: Grundsätzlich gilt innerorts Tempo 30. Wo Ausnahmen Sinn machen, wird von Fall zu Fall entschieden. Denn der Initiativtext schafft explizit die Möglichkeit, in wenig bebautem Gebiet, in Industriezonen oder auf sicheren Hauptstrassenabschnitten Tempo 50 beizubehalten.

«Aber wird es dann mit generell Tempo 30 nicht zu mehr Staus kommen?» fragen sich die Unentschiedenen. Nein! Denn die gefahrenen Spitzengeschwindigkeiten werden wohl reduziert, an-

dererseits werden die erzwungenen Brems- und Haltemanöver kleiner. Das heisst, der Verkehr wird gleichmässiger und flüssiger. Weil bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h kleinere Sicherheitsabstände notwendig sind als bei 50 km/h, steigt auch die Kapazität der Strasse. Was unter Verkehrsexpertinnen längst bekannt ist, wird Tatsache: Niedriggeschwindigkeit-Szenarien führen zu weniger Stau.

«Und stimmt es, dass der Zeitverlust mit Tempo 30 innerorts minim ist?» Ja. Die achtjährigen Erfahrungen in der österreichischen T30-Metropole Graz zeigen, dass auf eine Viertelstunde Fahrzeit der zusätzliche Zeitaufwand weniger als eine Minute beträgt. Wie ist dies erklärbar? Auch heute kann vor allem in Ortszentren nicht frei Tempo 50 gefahren werden. Jederzeit mögliche Zufälle wie Autos, die am Linksabbiegen gehindert werden, oder aus Rücksicht langsamer verkehrende Fahrzeuge, aber auch Fussgängerstreifen oder Ampeln beeinflussen das Durchschnittstempo stärker als eine Tempo-30-Begrenzung.

In den ersten Wochen nach Einführung von Tempo 30 wird die Temporeduktion von einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen möglicher-

Strassen für alle
Tempo 30 schützt Leben

weise als sehr langsam empfunden. Doch die Erfahrungen zeigen: Schon rasch setzt der Gewöhnungseffekt ein, es wird entspannter gefahren. Die Gewissheit schliesslich, eher anhalten zu können, falls ein Kind auf die Strasse rennt, gibt ein beruhigendes Gefühl. Eine Annahme der Initiative führt nicht nur zu mehr Sicherheit, sondern auch zu weniger Hektik und Aggressionen. Dass schliesslich eine langsamere Fahrweise den Lärmpegel senkt,

bestreitet niemand. Mit den tieferen Geschwindigkeiten wird auch die Luftqualität besser. Tempo 30 reduziert durch die konstantere Fahrweise die Stickoxid - Emissionen von Motorfahrzeugen und spart Benzin. Primär geht es unserer Initiative zwar um Sicherheit. Doch bessere Luft und weniger Lärm sind schöne Nebeneffekte, wenn «Strassen für alle» umgesetzt wird.

Einige Beispiele...

wie die Strassen für alle nach der Abstimmung aussehen (könnten)



*KV-Schulhaus: Tempo 30;
Ampeln ersetzen durch Kreisel, FussgängerInnenübergang für KV-SchülerInnen*



*Zürcherstrasse: Tempo 50;
breite Strasse mit wenig FussgängerInnen*



*Zentrum Lachen: Tempo 30;
viele Läden und Post mit vielen FussgängerInnen*



*Rorschacherstrasse:
Tempo 30;
Viele SchülerInnen der Kanti, Musikschule, Spelterini*



St. Fiden: Tempo 30; Viele Geschäfte, Kirche, Verkehrsberuhigung mit Kreisel



*Stephanshorn (links) und Heiligkreuz, Richtung Kronbühl (oben): Tempo 50;
keine Gefahrenzone*

Donnerstag, 15. Februar, 18.00 Uhr

Mitgliederversammlung

der Sektion St.Gallen/Appenzell des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Klubschule Migros, St.Gallen
Bahnhofgebäude, Bahnhofplatz 2
Historischer Saal, 1. Stock

1. Statutarischer Teil

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der StimmezählerInnen
3. Protokoll der Mitgliederversammlung vom 27. Mai 2000
4. Jahresbericht 2000
5. Jahresrechnung 2000 / Revisorenbericht
6. Wahlen
 - a) Vorstand
 - b) Präsidentin
 - c) Kassierin
 - d) Revisoren
 - e) Delegierte für VCS Schweiz
7. Tätigkeitsprogramm 2001 / Budget 2001
8. Anträge
9. Allgemeine Umfrage

2. Teil

öffentliche Podiumsdiskussion zur Initiative
Strassen für alle
siehe separate Anzeige (folgende Seite)

Wir freuen uns über ganz viele TeilnehmerInnen.

VCS

6

Strassen für alle

Tempo schützt Leben

PRO UND KONTRA ZUR VCS INITIATIVE
UNTER DER LEITUNG VON
EVELINE FALK . JOURNALISTIN

PODIUMSDISKUSSION

ES DISKUTIEREN

PRO:
EVA HANGARTNER . FAHRLEHRERIN
EUGEN DAVID . STÄNDERAT CVP

KONTRA:
DORLE VALLENDER . NATIONALRÄTIN FDP
THOMAS MÜLLER . SEKTIONSPRÄSIDENT TCS



EINE EINLADUNG DES



DONNERSTAG 15. FEBRUAR 2001
UM 20.00 UHR HISTORISCHER SAAL
MIGROS KLUBSCHULE 1. STOCK
IM BAHNHOFGEBÄUDE ST.GALLEN



MIT TEMPO 

SICHER UNTERWEGS

VCS

7

Am 28. April ist es soweit, dann findet der ultimative Velo-Frühling statt

St.Galler Velofrühling

Von Robert Wick

Ein Drittel der Bevölkerung ist körperlich inaktiv. Bewegungsarmut ist die Ursache vieler «Zivilisationskrankheiten» oder verstärkt diese. Das Velo ist ein ideales – und zudem ein sehr stadtvträgliches Vehikel, um sich fort zu bewegen. Es lässt sich sehr gut in den Arbeitsalltag und in die Freizeitaktivitäten einbauen.

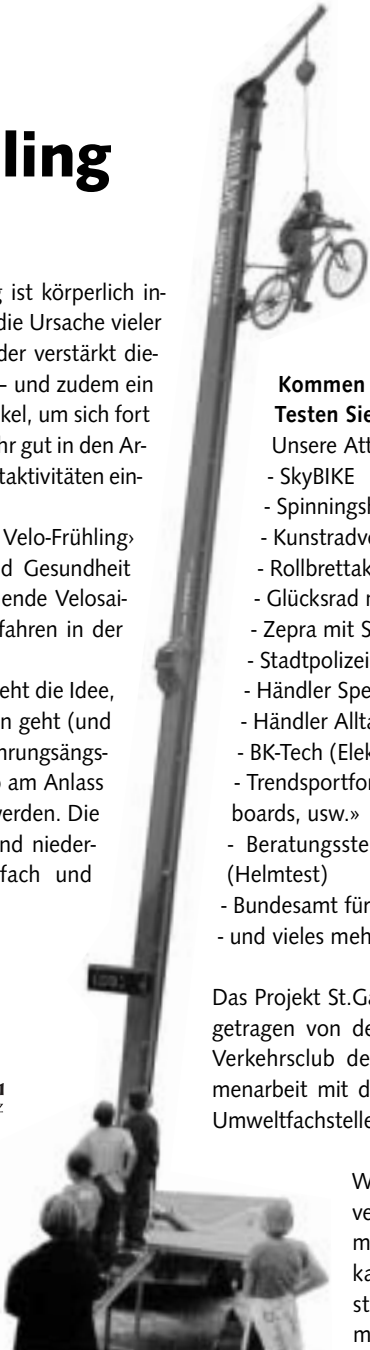
Mit dem Event «St.Galler Velo-Frühling» zum Thema Bewegung und Gesundheit soll die Lust auf die beginnende Velosaison geweckt und das Velofahren in der Stadt gefördert werden.

Hinter dem Velo-Frühling steht die Idee, dass das Velo zu den Leuten geht (und nicht umgekehrt). Um Berührungspunkte abzubauen, soll das Velo am Anlass mit allen Sinnen erfahren werden. Die verschiedenen Angebote sind niederschwellig, lustbetont, einfach und gratis.



VCS

8



Von 10 bis 16 Uhr dreht sich zwischen Bärenplatz und Marktplatz alles ums Velo.

Kommen Sie! Staunen Sie! Testen Sie!

Unsere Attraktionen:

- SkyBIKE
- Spinningshow
- Kunstradvorführung
- Rollbrettakrobatikschau durch Profi
- Glücksrad mit attraktiven Preisen
- Zepira mit Sansibar
- Stadtpolizei mit Geschicklichkeitsparcour
- Händler Spezialvelos
- Händler Alltags- und Freizeitvelos
- BK-Tech (Elektrovelo «Flyer»)
- Trendsportfortbewegungsmittel «Kickboards, usw.»
- Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (Helmtest)
- Bundesamt für Gesundheit
- und vieles mehr

Das Projekt St.Galler Velo-Frühling 2001 wird getragen von der Ortsgruppe St.Gallen des Verkehrsclub der Schweiz (VCS) in Zusammenarbeit mit der IG Velo Schweiz und der Umweltfachstelle der Stadt St.Gallen

Wir zeigen Ihnen auf informative und unterhaltsame Art wie man velofreundlicher leben kann. Ein denkwürdiger Tag steht bevor, sehen Sie selbst mal vorbei!

VCS-Veloflohmarkt



**Samstag
7. April 2001
8.00 bis 12.00 Uhr
Waaghaushalle
St.Gallen**

Kinder-, Damen- und Herren-Velos, Sport- und Rennräder, Tandems und Mountainbikes, Veloanhänger und Velositze für Kinder, usw.

Annahme:

Abholservice:

Anmeldung spätestens bis Donnerstag 5. April!

Telefon 071 222 26 32

Telefax 071 222 26 62

E-Mail vcs.sg@bluewin.ch

Direktannahme:

7. April, ab 7.00 Uhr in der Waaghaushalle

Mit Tempo

30

**und Ihrem neuen Velo
gleich schnell unterwegs**

VCS

9

Noch mehr Verkehrsdruck und Schleichverkehr am Rand der Altstadt?

Von Peter Jans

Am 4. März wird in St. Gallen über den Verkauf von drei städtischen Liegenschaften an Herrn Kriemler abgestimmt. Bestimmt zum Abriss, soll an der Stelle ein 75 Meter langes Gebäude mit Sälen entstehen.

Doch darunter noch mehr ...

Der VCS sagt aus verkehrspolitischen Gründen NEIN.

Das geplante Gross-Parkhaus

Mit dem Grossprojekt verbunden ist auch eine Gross-Parkgarage. Diese soll mit sechs Geschossen und etwa 300 Parkplätzen bis weit in den Berg hinein bis fast auf Höhe der Felsenstrasse gebaut werden. Zur Einschätzung der Grössenordnung folgender Vergleich:

PG Neumarkt	314 Parkplätze
PG Oberer Graben	143 Parkplätze
PG Raiffeisenbank	263 Parkplätze

Eine Parkgarage dieser Grössenordnung verursacht ein ganz erhebliches Verkehrsaufkommen: Jeder Parkplatz erzeugt mehrere Zu- und Wegfahrten pro Tag. Es muss ohne weiteres mit 1500 bis 2000 Fahrbewegungen gerechnet werden. Um hier genauere Berechnungen machen zu können, müsste man die verbindliche Nutzung der Parkplätze kennen: Nutzung für Hotelgäste, SeminarteilnehmerInnen, Angestellte, AnwohnerInnen, KundInnen der Läden und Praxen etc. Dazu bestehen bis heute keine verbindlichen Aussagen.

Die Verkehrssituation im Klosterviertel

Um abzuschätzen, was dies bedeutet, empfiehlt sich ein Blick auf die Situation von früher und heute:

Früher:

Bis zu Sommer 1995 rollten im Durchschnitt täglich 8'700 Autos über den Gallusplatz – mit der entsprechenden Lärmbelastung und Luftverschmutzung, mit mangelnder Verkehrssicherheit und eingeschränkter Bewegungsfreiheit für FussgängerInnen und Velofahrende. Während Jahren engagierten sich die QuartierbewohnerInnen. Die «Anwohnergruppe Gallusplatz» bildete sich. Es gab Briefe, Debatten, Gespräche, Vorstösse, es gab die Ohren- und Nasenaktion. Bis es schliesslich soweit war: Endlich hatte sich auch bei den Behörden die Erkenntnis durchgesetzt, dass das Klosterviertel – gemeint ist v.a. das Weltkulturgut, das schönste Wohnquartier in der Altstadt – vor den massiv negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden muss.

Heute:

Mit der Schliessung für den Durchgangsverkehr (genauer: mit der Einführung der Schlaufe) hat sich die Situation in dieser Beziehung stark gebessert. Das Verkehrsaufkommen an der Moosbruggstrasse beträgt heute 4'100 Fahrzeuge pro Tag. Aber dennoch: Es besteht ein erheblicher Druck auf die Altstadt in Form von Schleichverkehr in allen Formen: Legal durch das Fahren der Schlaufe. Illegal mit Wen-

den vor der Leobuchhandlung oder durch die Wallstrasse oder über den Damm.

Nicht selten kommt es vor, dass der Abfluss durch den Oberen Graben stockt, resp. der Verkehr zusammenbricht. Tendenz klar steigend! Das ist auch kein unerklärbares Phänomen: Immer mehr Parkplätze führen zu immer mehr Verkehr. Vor etwa 2 Jahren wurde die Parkgarage im Raiffeisen-Neubau eröffnet. Die 263 Parkplätze sind sehr gut ausgelastet.

Zukunft?

In der näheren Umgebung bereits beschlossen ist eine weitere Parkgarage für 100 Autos unter dem Neubau (ebenfalls Raiffeisen) im Bleicheli (Webersbleiche: 270 PP bewilligt, Pläne für Ausbau der PG Oberer Graben). Ist es da sinnvoll, weitere fast 300 Parkplätze unmittelbar an den Rand der Altstadt zu bauen? Ist es da verantwortbar, den Verkehrsdruck direkt beim Eingang in das Klosterviertel bewusst nochmals markant zu erhöhen – im Wissen darum, dass es immer schwieriger wird, das erreichte Ziel für dieses Quartier zu halten, resp. noch zu verbessern?

Kompensation?

Die Befürworter des Gross-Parkhauses argumentieren teilweise damit, man könne dafür die heutigen Parkplätze in der südlichen Altstadt (Zeughausgasse, Gallusstrasse, die beiden dreieckigen Parkplätze etc.) im Gegenzug aufheben. Der Vorschlag ist gut, hat aber ver-

schiedene Haken: Erstens handelt sich lediglich um ca. 40 Parkplätze. Zweitens hätte man bereits mit der Eröffnung der Raiffeisen-Parkgarage eine solche Kompensation vornehmen können – man wollte nicht. Drittens wird dieser Vorschlag nur als Vorwand zur Besänftigung der Kritiker benutzt – nach einem Ja in der Volksabstimmung würde es bald wieder anders tönen. Viertens hat bis heute der offiziell zuständige Stadtrat nie öffentlich Stellung genommen.

Eine Katze im Sack wollen wir aber nicht kaufen. Fazit: Wenn wir den Weg für diese weitere Gross-Parkgarage freimachen, steigt der Verkehrsdruck auf das Klosterviertel und die südliche Altstadt, aber auch auf die Felsenstrasse noch mehr an. Es verstärkt eine falsche Entwicklung, wenn wir die Innenstadt attraktiv erhalten und die Qualität für Geschäfte und BewohnerInnen noch steigern wollen.

www.wassergasse.ch

Informationen zur Abstimmung finden sich immer aktualisiert unter der Adresse www.wassergasse.ch.

Neben den verkehrspolitischen Argumenten spricht aus Sicht des Referendumskomitees folgendes gegen einen Abriss der Wohnhäuser Wassergasse 7 bis 11: (folgende Seite)

Vernichtung von preisgünstigem Wohnraum:

Dem Neubauprojekt sollen etwa ein Dutzend preisgünstige Wohnungen geopfert werden. Wir möchten diesen zentral gelegenen Wohnraum mit erschwinglichen Mietzinsen erhalten.

Städtebauliche Fehlleistung:

Auch städtebaulich ist die Erhaltung der fraglichen Liegenschaften erwünscht, weil sie das Wohnquartier am Berneggghang von den grossen Neubauten in der City im Talboden abgrenzen.

Denkmalpflege und Baugeschichte berücksichtigen:

Eines der erhaltenswerten Gebäude stammt aus dem 16. Jahrhundert. Es dokumentiert einen Teil der St. Galler Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte. Das Gebäude weist verschiedenste erhaltenswerte Bauteile wie alte Täfer, Türen und Parkett auf.

Besseres Alternativprojekt vorhanden:

Für das gewünschte Saalangebot wurde bereits vor einigen Jahren eine Studie erarbeitet. Das Bauprojekt kann problemlos auf den Nachbarparzellen verwirklicht werden, die Herr Kriemler bereits gehören. Es braucht dazu nicht den Abriss einer ganzen Häuserzeile.

Sanfte Renovation wünschbar:

Mit einer sanften Renovation der Häuser Wassergasse 7, 9 und 11 kann an zentraler und guter Lage qualitativ hochstehender Wohnraum zu günstigen Preisen (Mietzins unter 1000 Franken) angeboten werden.

Dem Stadtrat folgen:

Was wir wollen, entspricht zu 100% den Ideen des Stadtrates, die er im April 1999 dem Gemeindeparlament vorlegte. Dieses Konzept ist durchdacht und auch heute noch sachgerecht.



Liegenschaft Wassergasse 9 und 11

**Deshalb
am 4. März 2001:**

NEIN

**zum Verkauf
der Liegen-
schaften an
der Wasser-
gasse**

Naturmuseum St.Gallen: Führung durch die Ausstellung

«Alles in Bewegung – Vorwärtskommen in Natur und Technik»

Fortbewegung ist eine zentrale Eigenschaft von Tieren und Menschen. Aber auch die sesshaften Pflanzen wissen sich auf erstaunliche Weisen auszubreiten. Welcher Fortbewegungsweisen sich die Natur und der Mensch bedient, zeigt die Sonderausstellung «Alles in Bewegung – Vorwärtskommen in Natur und Technik» des Naturmuseums St. Gallen vom 18. Nov. 2000 – 15. April 2001. Sie gibt Einblick in den Erfindungsreichtum der Natur und berichtet über Beispiele, wo wir Menschen von ihr gelernt haben und noch lernen können.

Der VCS-Schweiz hat die Ausstellung unterstützt. Wir erhalten nun die schöne Gelegenheit von Dr. Toni Bürgin durch die Ausstellung geführt zu werden, und zwar am

**Samstag, 17. März 2001
10.15 – 11.00 Uhr
Naturmuseum St.Gallen
Museumsstrasse 32**

Wir laden Sie herzlich ein, an dieser Führung, die für Sie kostenlos ist, teilzunehmen. Um die Teilnehmerzahl abschätzen zu können, bitten wir Sie um

Anmeldung bis 28. Februar 2001.

An VCS St.Gallen/Appenzell,
Margot Benz, Postfach, 9001 St. Gallen,
Tel. 071 222 26 32, Fax 071 222 26 62,
e-mail: vcs.sg@bluewin.ch



Maulwurf und Bohrkopf; sich durch den Boden graben bedarf einer ähnlichen Form. Die Technik hat der Natur oft abgeschaut.



Multiplex-Kino Abtwil

Von Margot Benz

Noch ist das Kino nicht gebaut

Der Grosse Gemeinderat St.Gallen hat den Überbauungsplan für das geplante Multiplex-Kino schräg vis-à-vis des Interio erlassen und die Einsprache des VCS geschützt. Damit hat das Projekt des St. Galler Kino-Besitzers F. A. Brüni zwar eine wichtige Hürde im Bewilligungsverfahren genommen, ob es aber je dort gebaut wird, ist noch ungewiss. Das hängt mit dem Projekt Fussballstadion zusammen. Auch dort wäre ein Kino-Erlebnis-Zentrum willkommen. Zwei werden es wohl nicht werden. Das Konkurrenzprojekt in Thal bei der Disco Arena wurde einen Tag nach dem Gemeinderatsentscheid auf Eis gelegt. Für zwei Kino-Zentren mit je ca. 10 Sälen und rund 2000 Sitzplätzen ist das Einzugsgebiet zu klein.

Standort nur zweite Wahl

Die StadtsgallerInnen werden also in Zukunft die neuesten Filme im Westen der Stadt entdecken können, was im Vergleich zu Thal als der bessere Standort gewertet werden kann, trotzdem: der Weg dahin wird weit sein und umständlich.

Die Welle der Multiplex-Kino überrollte aber in einem solchen Tempo die ganze Schweiz und auch St.Gallen, dass für eine fundierte Auseinandersetzung um die Standortfrage keine Zeit und auch keine politischen Handlungsmöglichkeiten blieben. Im revidierten Richtplan wird dem zwar dereinst Beachtung geschenkt werden, doch was nützt es, wenn bis dahin die

Kinopaläste schon geplant, bewilligt und gebaut sind? Ein Multiplex-Kino gehörte in ein Zentrum, gehörte an einen Standort, der ausgezeichnet mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, gehörte am besten über den Bahnhof St. Fiden oder nördlich des Hauptbahnhofes gebaut. Warum hat der VCS nicht dafür gekämpft? Warum haben wir uns mit den Gemeinden Abtwil und St.Gallen sowie mit dem Bauherr an einen Tisch gesetzt? Das hängt wiederum mit den gleichzeitig geplanten Projekten in Buriel und auch Bad Ragaz zusammen. Wir wollten vermeiden, dass in der Stadt jahrelang um eine wirklich gute Lösung gerungen wird, während in der näheren und weiteren Region die Kinozentren mangels guter Alternativen an mässigen Standorten in aller Schnelle erstellt werden können. Wir akzeptierten deshalb den Standort Abtwil/St.Gallen, doch es ist zweite Wahl.

Viele Faktoren trugen zum guten Resultat bei

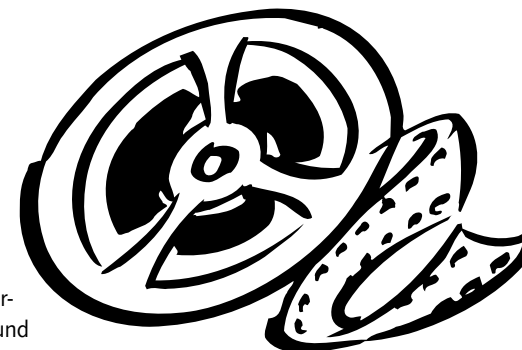
Die Verhandlungen nahmen den Sommer über viel Raum ein. Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass St.Gallen-West als Standort gut mit dem ÖV erreichbar sein muss. Es brauchte aber noch einige Überzeugungsarbeit, die Erschliessung weiträumiger zu sehen, als nur nach St.Gallen. Es war der Sache dienlich, dass neben der Stadt St.Gallen hauptsächlich die Gemeinde Gaiserwald vom Kino betroffen ist. Unser Ziel war es, das Multiplexkino mit öffentlichen Verkehrsmitteln direkt von

Gossau, Herisau, St.Gallen und Abtwil zu erschliessen. Da die Linien nach Herisau und Gossau heute noch fehlen, wird es bis zum Bau des Fussballstadions wahrscheinlich zu einer Übergangslösung kommen. Möglich ist, dass vorläufig Shuttlebusse eingesetzt werden und der Fahrplan der Linie 7 sowie des Nachtbusses verdichtet wird. Konkret wird das Konzept erst auf die Baubewilligung, bzw. die Eröffnung hin geplant. Es ist auch sinnvoll, in diesem Gebiet, in dem auch an der Erweiterung des Autobahnanschlusses geplant und eine Studie über den ÖV erarbeitet wird, jetzt nicht allzuviel vorwegzunehmen. Es ist die gegenseitige Abhängigkeit: Wo viel gebaut wird, wo viel kundenintensive Betriebe entstehen, wird sich auch der öffentliche Verkehr verbessern. So trägt das Multiplex-Kino das seine dazu bei, mit einem namhaften Beitrag an die Kosten, gedeckt aus den Parkplatzbewirtschaftungs-Gebühren.

Die Pflicht zur Bewirtschaftung eines Kundenparkplatzes in dieser Grösse setzt sich langsam durch. Auch das Amt für Umweltschutz fordert eine solche, damit die Anlage den Vorschriften des Umweltrechtes genügt. Nennen wir es einen Beitrag zum Umweltschutz, denn trotz verschärften Massnahmen wird durch dieses Kino die Luftbelastung in St.Gallen-West weiter erhöht und wird das Verkehrschaos zunehmen.

Brüni-Projekt setzt Standard

In Zukunft wird man für einen Kinoparkplatz



Fr. 2.50 für drei Stunden, nach vier Jahren Fr. 3.— bezahlen müssen. Dies ist mehr als bisher üblich und doch nicht überrissen, wenn wir den Vergleich mit den Kosten für ein Busbillet anstellen. Wer von St.Gallen aus eine Nachtvorstellung besuchen will, bezahlt Fr. 2.— für die Hinfahrt und Fr. 5.— für die Rückfahrt mit dem Nachtbus. Der Kinobetreiber hat sich jedoch verpflichtet, die Billette für die Nachtbus-Angebote zu vergünstigen. Flexible Angebote wie z.B. Abhol- und Rückfahrtservice oder Beiträge an Taxi-Anschlussfahrten ergänzen den Ausbau der öffentlichen Linien. Die Werbung muss die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln mindestens gleich stark betonen wie das Parkplatzangebot. Mit Dia-Werbung soll zusätzlich auf die Angebote des ÖV hingewiesen werden. Durch das Zusammenwirken von einem beschränkten Parkplatzangebot und einem guten ÖV-Konzept soll der Anteil der nichtmotorisierten BesucherInnen möglichst hoch werden. Erst wenn diese Wirkung entsteht, können wir von einem wirklichen Erfolg unserer Bemühungen sprechen.

Franz Koller, Jahrgang 1947, ist seit 1983 als Verkehrsinstruktor tätig. Er wohnt in St. Gallen und ist Vater zweier Kinder (24 bzw. 22 Jahre).

Interview mit Franz Koller, Leiter Verkehrsinstruktion

Interviewt von Doris Königer

Beschreiben Sie Ihre Tätigkeit in wenigen Worten.

Als vollamtlicher Verkehrsinstruktor erteile ich täglich Verkehrsunterricht vom Kindergarten bis zur Mittelschule. Ich besuche jedes Kind in jeder Klasse, mindestens einmal jährlich in einer Doppellektion. In der Mittelstufe im Bereich Fahrrad-Ausbildung sind es sogar mehrere Lektionen pro Jahr und Klasse. Wenn immer möglich bin ich vor Schulbeginn oder nach Schulende auf den Schulwegen präsent.

Sind Sie der einzige Verkehrsinstruktor in St. Gallen?

Nein, ich arbeite mit zwei Mitarbeitern zusammen. Wir sind drei Verkehrsinstruktoren im Vollamt. Jeder ist für seinen zugeteilten Schulkreis verantwortlich. Kreis West: Kuno Roth, Kreis Ost: Edi Neuschwander, für den Kreis Centrum bin ich zuständig.

Wie hat sich die Arbeit des schulischen Verkehrsinstruktors in den letzten Jahren verändert?

Zu Beginn meiner Tätigkeit hatte das Töffli (Motorfahrrad) bei Oberstufenschülern einen hohen Stellenwert. Es wurden eigentliche Mofa-Lektionen erteilt. Auch in den Quartieren musste sich die Polizei oft mit dem «Ärgernis Mofa» befassen oder «frisierter» Fahrzeuge sicherstellen. Attraktive Fahrradmodelle, die Helmtragepflicht für Mofalenker und auch das steigende Umweltbewusstsein haben hier zu einem positiven Wandel geführt. Das Mofa ist kaum noch Thema. Andererseits sind neue Roller-Modelle der Kat. F ab 16 Jahren im Vor-

marsch. Allgemein scheint mir, dass die meisten Kinder aufgrund der allgegenwärtigen Mobilität verkehrsgewohnter heranwachsen. Die Unberechenbarkeit im entwicklungsbedingten Verhalten bei Kindern ist aber noch wie früher.

Die Schulkinder und KindergärtlerInnen haben vermehrt gefährliche Strassenzüge zu überqueren, was sehen Sie als mögliche Massnahme?

Durch eine gute Schulraum- und Zuteilungsplanung sollten möglichst wenig Kinder gefährliche Strassen überqueren müssen. Durch bauliche oder technische Massnahmen z.B. Tempo 30 Zonen, Schutzinseln oder Ausbuchungen, oder als letztes Mittel eine Lichtsignalanlage, konnte schon manche Gefahrenstelle entschärft werden. Weiter durch eine umfassende Verkehrserziehung aller Mitverantwortlichen, d.h. Eltern, Schule, Polizei.

Ab welchem Alter kann ein Kind die Gefahr selber einschätzen?

Kinder im Kindergartenalter und auch in der Unterstufe sind grundsätzlich gute Verkehrsteilnehmer. Entwicklungsbedingt sind sie leicht ablenkbar und darum unberechenbar. Die Fähigkeiten sind aber auch von Mensch zu Mensch verschieden und können gefördert werden. Ab der 4. Klasse dürften die meisten Kinder in der Lage sein, sich als FussgängerInnen sicher zu bewegen. Das heisst, die meisten sind in der Lage, Geschwindigkeiten und Distanzen einigermaßen zuverlässig einzuschätzen, und sind auch weniger überfordert beim Beurteilen von komplexeren Situationen. Trotz

dem muss in bestimmten Fällen, z.B. Ablenkung in der Gruppe, mit spontanen Reaktionen gerechnet werden. Beim Radfahren hingegen werden höhere Anforderungen an das Kind gestellt (schnellere Informationsverarbeitung, Geschwindigkeits- und Spurgestaltung, Geschicklichkeit und Gleichgewicht). Die Gefahr fehlerhaften Verhaltens ist deshalb wahrscheinlicher.

Haften Eltern für Kinder, wenn aus Unvorsichtigkeit etwas passiert?

Schadenersatzansprüche sind möglich. Hier zwei Beispiele: 1. Ein Kleinkind rennt vor dem Elternhaus auf die Strasse. Das Ausweichen des Autolenkers führt zu einem Unfall. Wegen mangelnder Aufsichtspflicht ist eine Haftung zu bejahen. 2. Ein 10-jähriger Knabe gerät mit seinem Kick-Board unvorsichtigerweise vom Trottoir auf die Fahrbahn. Der ausweichende Fahrzeuglenker streift ein Fahrzeug der Gegenrichtung. Hier ist eine Kausalhaftung des Fahrzeughalters gegeben.

Wie gehen Sie vor, wenn ein Schulweg für ein Kind zu gefährlich ist?

Ich nehme Kontakt auf mit der Lehrperson und den Eltern. Zusammen erkunden wir eine Alternative (der kürzeste ist nicht immer der sicherste Weg). Sofern möglich, rege ich verkehrspolizeiliche oder bauliche Massnahmen an. Auch die Möglichkeit des Einzelunterrichts kommt hin und wieder vor. Je nach Alter und Situation ergeht die Empfehlung an die Erziehungsperson zur Begleitung des Kindes bis zur Selbständigkeit.

Die Veloprüfung wird in der 6. Klasse durchgeführt. Was bedeutet dies für die Kinder?

Für die meisten Kinder ist es trotz Vorbereitungslektionen ein aufregendes Ereignis, vergleichbar mit der Autoprüfung für uns Erwachsene. Die allermeisten Schülerinnen und Schüler sind hochmotiviert und lernbereit für Themen rund um den Strassenverkehr. Sie erbringen gute Leistungen und können das Schlussresultat kaum erwarten.

Was sehen Sie hier für Verbesserungsmöglichkeiten?

Geschicklichkeit und Konzentration sind eine Voraussetzung für sicheres Radfahren. Darum wäre wünschbar, wenn sich die Eltern mehr zur Unterstützung des Kindes einsetzen würden (Radtouren, Begleitung zum Übungsnachmittag/Zustandskontrolle des Velos).

Als Verkehrsinstruktor sehen Sie viele Gefahrenstellen auf Stadtgebiet. Wie werden diese Informationen in der Stadtverwaltung behandelt?

Wenn wir Gefahrenstellen feststellen oder davon Kenntnis erhalten, können wir die Informationen direkt dem Kommissariat Verkehrsanordnungen rapportieren. Dieses ist zuständig für verkehrspolizeiliche Massnahmen wie z.B. für das Anbringen von Warnsignalen oder Fussgängerstreifen. Sicherheitsrisiken für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen werden vordringlich bearbeitet. Können bauliche oder verkehrstechnische Korrekturen das Sicherheitsrisiko mildern, ist das Tiefbauamt (Verkehrsplanung) zuständig. Die Stadtpolizei koordiniert die Zusammenarbeit. In besonderen Fällen mit grösseren Auswirkungen setzt sich die Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit, bestehend aus Vertretern von Polizei, Schulamt und Bauverwaltung, zusammen.

Welche St.Galler Hauptstrasse ist für Sie die gefährlichste?

Wir haben verschiedene Hauptstrassen mit Gefahrenstellen z.B. Teufener-Strasse/Riethüli, Langgasse oder Zürcher Strasse/Erlachstrasse. Das Überqueren einer Hauptstrasse ist überall dort mit Gefahren verbunden, wo keine Schutzinsel vorhanden ist oder wo Fussgängerstreifen über zwei Fahrspuren in gleicher Richtung führen. Dies wegen Überhol-Gefahr und der langen Überquerungsdistanz. Solche Problemorte werden laufend eliminiert, wie kürzlich an der St.Jakob-Strasse. Auch die Verkehrsdichte, der Anteil an Schwerverkehr oder anliegende Bahntrassees tragen zusätzlich zur Verunsicherung bei.

Kann eine Einführung von flächendeckend Tempo30 innerorts (mit Ausnahmen), so wie es unsere VCS Initiative vorsieht, die Gefahrenquellen reduzieren?

Die Erfahrungen mit den bisherigen Tempo 30 Zonen sind positiv. Es passieren weniger und

kaum mehr schwere Unfälle. Bei weitergehender Ausdehnung könnte das Gefahrenpotential noch mehr reduziert werden, vorausgesetzt Tempo 30 würde eingehalten und könnte durchgesetzt werden. Andernfalls entstünde ein falsches Sicherheitsgefühl.

GÜNSTIG REISEN

Der claro-Weltladen und der VCS bieten gemeinsam vier Flexi-GA an.

Für jeden Tag stehen im claro-Weltladen, an der Waisenhausstrasse 1, vier vordatierte Flexi-GA-Tageskarten bereit. Die Flexi-GA sind jeweils nur am aufgedruckten Datum gültig. Umtausch und Rückerstattung sind nicht möglich.

Das Flexi-GA erhältlich im claro-Weltladen Waisenhausstr. 1 St.Gallen Tel. 071 222 43 73

Für Mitglieder des VCS und des Vereins claro-Weltladen St.Gallen nur Fr. 29.-
Für Nichtmitglieder Fr. 34.-

Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 9.00 - 18.30 Uhr
Samstag 9.00 - 16.00 Uhr

Inserate

Schwitz Fest



Sauna Blumenwies im Hallenbad Blumenwies
Martinsbruggstrasse 25
9016 St. Gallen
Tel. Kasse 071 288 12 60

VBSG-Linien 1, 9 und 11:
Haltestelle Neudorf.
VBSG-Linie 7:
Haltestelle Blumenwies.
Parkplätze mit Parkuhr

Gesundheit
mit Vergnügen
in der ersten
Farblicht-Sauna
St. Gallens!



C.O.D.E. Felix Hartmann SGG, St. Gallen

Coop Bank
Eine Partnerschaft, die Früchte trägt.
Niederlassung St. Gallen

ELVIA
VERSICHERUNGEN - LEBEN
Generalagentur St. Gallen

Stadt St.Gallen

WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

EVENTS:

VCS-Mitgliederversammlung

Donnerstag, 15. Februar 2001

18.00 Uhr, Migros Klubschule, Bahnhofgebäude 1. Stock

Podiumsdiskussion «Strassen für alle»

Donnerstag, 15. Februar 2001

20.00 Uhr, Migros Klubschule, Bahnhofgebäude 1. Stock

Präsentation eines Teils des «Längsten Verkehrsbildes»

Samstag, 17. Februar 2001

ab 12.30 Uhr, Marktgasse St.Gallen, mit Akrobatikduo

VCS-Veloflohmarkt

Samstag, 7. April 2001

8.00 bis 12.00 Uhr, Waaghaushalle

St.Galler Velo-Frühling

Samstag, 28. April 2001

10.00 bis 16.00 Uhr, Marktplatz - Marktgasse



Donnerstag, 17. Mai 2001

9.00 bis 20.00 Uhr, Marktplatz

Nächste VCS-Ortsgruppen-Sitzungen

Mittwoch, 21. Februar 2001

Donnerstag, 22. März 2001

Mittwoch, 2. Mai 2001

jeweils 20.00 Uhr, Restaurant Engel