



**VCS-Sekretariat in neuem Büro:  
Marktgasse 14, 4. Stock**

# Liebe Leserin, lieber Leser

Was macht der VCS nach seinem Waterloo vom 4. März, als das Volk sein Verdikt über die Tempo-30 Initiative so deutlich sprach? Eine Ratlosigkeit machte sich breit. Warum hatten wir uns so verschätzt? Wird mit Blindheit geschlagen, wer von einer Sache überzeugt ist? Auf die Ernüchterung folgte eine ernsthafte Analyse und Rückmeldungen auf allen Stufen. Lehren sollen für die Zukunft gezogen werden.

Denn in der Stadt St.Gallen ist eine weitere Initiative in der Pipeline: der 5-Millionen-Kredit für die Umgestaltung von Hauptstrassen. Der VCS organisierte zur Unterstützung am 19. Mai eine gelungene Exkursion für Exekutivmitglieder verschiedener Gemeinden nach Bern (siehe Bericht). Direkter Anschauungsunterricht vermag wesentlich mehr zu sensibilisieren als noch so gute Lektüre. Wer diese «neuen» Strassen kennt, braucht die Hauptachsen der Stadt St.Gallen nicht länger als unabänderliches Übel hinzunehmen.

Der Frühling ist für die VCS-Ortsgruppe die arbeitsintensivste Zeit. Veloflohmarkt, Velofrühling, Ökomarkt und damit nicht genug: nach langen guten Jahren an der Waisenhausstrasse zügelte die Sektion samt Ortsgruppe an die Marktgasse 14. Zahlreiche Helfer und Helferinnen trugen zum Erfolg der Veranstaltungen bei. Mit diesen positiven Events zugunsten umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wollen wir ein Gegengewicht setzen zur unerfreulicheren Seite der VCS-Arbeit: die Auseinandersetzung mit Parkplatzprojekten, die wie Unkraut aus dem Boden spriessen. Rentabilitätsdenken, Bequemlichkeit und sogenannte Sachzwänge führen letzten Endes viel zu oft zu Parkplätzen, wo Phantasie nach Alternativen gefragt wäre. Trotz Massnahmenplan und Überschreitungen der Schadstoff-Grenzwerte werden weiter allzu locker Parkierungsanlagen und -erweiterungen bewilligt. Es genügt nicht, öffentliche Parkplätze zu reduzieren, wenn an deren Stelle umso mehr private, öffentlich nutzbare Parkplätze entstehen. Mittlerweile hat sogar die Kirchgemeinde St.Gallen C gemerkt, dass ungenutzte Liegenschaften mit Gewinn in Parkplätze verwandelt werden können. Die Stadt macht durch diese Verlagerung von öffentlichen zu privaten Parkplätzen doppelt Zweite: sie verliert einerseits Parkgebühren und trägt andererseits doch die Last des wachsenden Verkehrs.

Deshalb: treten Sie in die Pedalen und machen Sie St.Gallen zu einer Sommer-Velostadt. Ganz gewiss am 22. September, dem europäischen Aktionstag, wenn es wieder heisst: in die Stadt ohne Auto.



Margot Benz



Abschied vom Büro an der Waisenhausstrasse

## Umzug

Mit Wehmut haben wir das Büro und den Claro-Weltladen an der Waisenhausstrasse 1 verlassen. Während über zehn Jahren wurde dort regionale und städtische Verkehrspolitik gemacht. Die Intensität der Arbeit liess uns selbst im strengen Winter oft die Kälte vergessen. Weil aber doch die weitere Zukunft dort sehr vage ist, packten wir die sich bietende Gelegenheit beim Schopf.

Des VCS neue Büroräumlichkeiten befinden sich neu an bester Lage, in der Stadtmitte, ganz im Zentrum, mit dem ÖV gut erreichbar, nahe Veloabstellplätze, verkehrsberuhigt, an der Marktgasse 14: hell, mit zeitgemäßem Komfort, Beteiligung an einem Sitzungszimmer und wie immer erreichbar unter Telefon 222 26 32, Fax 222 26 62 oder e-mail: [vcs.sg@bluewin.ch](mailto:vcs.sg@bluewin.ch)



Einzug in die Marktgasse 14, 4. Stock

**VCS Sektion St.Gallen/Appenzell** oder  
**VCS Ortsgruppe St.Gallen**  
**Marktgasse 14, Postfach, 9004 St.Gallen**  
**Telefon 071 222 26 32, Telefax 071 222 26 62**  
**E-Mail: [vcs.sg@bluewin.ch](mailto:vcs.sg@bluewin.ch)**

# Exkursion

## Strassenraumgestaltung

Von Susanne Schmid

Hauptstrassen, die durch Wohnquartiere führen, sind nach wie vor grosse Störfaktoren, wenigstens im Kanton St.Gallen. Der Kanton Bern hat bei der Sanierung von stark befahrenen Strassen (bis 25'000 Fahrzeuge pro Tag), die durch Quartierzentren führen, einen andern Weg eingeschlagen. Er hat in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden die Fahrbahnen stark verschmälert. Abbiegespuren fallen weg, es bleibt nur eine doppelte Fahrbahn. Dafür gibt es z.B. einen befahrbaren Mittelstreifen, viel breitere Trottoirs auf denen aber auch Auto kurz parkieren oder Velos fahren können. Die Lichtsignalanlagen fallen grösstenteils weg.

fahren, sie brauchen nicht länger, sie fahren nur regelmässiger, das heisst, sie fahren langsamer aber kontinuierlich. Sie müssen nicht immer wieder stoppen, um darnach wieder zu beschleunigen. Die AnwohnerInnen haben durch die gleichmässigeren Autofahrten weniger Lärm. Strassencafés werden wieder möglich.

Einen Grossteil des Strassenraums den BewohnerInnen zurückgeben und trotzdem gleich viel Verkehr durchlassen wie zuvor. – Das tönt wie im Märchen!

So dachten wohl auch einige PolitikerInnen aus Wil, Rorschach, Gossau, Herisau und St.Gallen. Aber sie wollten es genauer wissen: Am 19. Mai folgten ca. 30 Personen aus Politik und Verwaltung aller Parteien der Einladung des VCS und fuhren

zuerst einmal mit dem Zug nach Bern. Danach ging's mit dem Tram nach Wabern an die Seftigenstrasse, dem ersten Beispiel, das uns von Kantonsingenieur Fritz Kobi und Gemeindepräsident Rolf Steiner gezeigt wurde.

### Und es funktioniert!

Trotz beträchtlichem Verkehr konnten wir uns auf dem Trottoir mit den beiden Fachleuten

problemlos unterhalten (viel weniger Lärm). Auch das Queren der Strasse war der Gruppe ohne eigentliche Wartezeiten möglich. Der Verkehr läuft flüssiger. Die Geschwindigkeiten sind zwar gesunken, aber dank kürzerer Stillstandzeiten kommt man schneller durch.

Die Umgestaltung des Strassenraumes in Wabern wurde von der UNI Bern wissenschaftlich begleitet. Die Auswertungen zeigen, dass die Kapazität der Strasse sogar leicht zugenommen hat, die durchschnittliche Reisezeit leicht abgenommen hat.

	Vorher	Nachher
Verkehrsmenge Fahrzeuge/Tag	Ca. 20'000	Ca. 21'000
Mittlere Fahrgeschwindigkeit	31 km/h	28.5 km/h
Stillstandzeiten Richtung Bern	14.8 sec.	3.3 sec.
Durchschnittliche Reisezeit	67 sec.	64.5 sec.
Veränderung der Nox-Belastung		Minus ca. 10%

Der verbesserte Situation für den Langsamverkehr liess sich ebenfalls eindrücklich messen:

	Vorher	Nachher
Veränderung Radverkehr		plus 56%
Veränderung Fussgängerverkehr		plus 11%
Wartezeiten zur Strassenquerung Beim Dorfzentrum	Durchschn. 20 sec. max. 80 sec.	durchschn. 1.6 sec. max. 15 sec.

Der Langsamverkehr insgesamt hat stark zugenommen und die Wartezeiten sind zurückgegangen.

Nach der Seftigenstrasse konnten wir noch zwei weitere Beispiele besichtigen und uns davon überzeugen lassen, dass es dieses vermeintliche Märchen wirklich gibt: Schmale Strassen, breite Trottoirs, zufriedener AnwohnerInnen, FussgängerInnen und Ladenbesitzer und trotzdem viel Verkehr, der aber viel weniger stört.

Der Kanton Bern hat neue Wege in der Strassenraumgestaltung beschritten und ist damit sehr erfolgreich. Davon konnten sich alle Teilnehmenden überzeugen. Wir hoffen, dass auch unsere Kantonale Verwaltung einmal nach Bern reist, um sich vor Ort ein Bild zu machen. Wir sind überzeugt, dass sich das Berner-Modell auch auf St.Gallen übertragen lässt und dass wir endlich damit beginnen sollten.



Das Ziel der Verkehrsführung ist ganz einfach: Alle sollen gewinnen. Die FussgängerInnen erhalten mehr Platz und können dank Mittelstreifen einfacher die Strasse queren. Die Velofahrenden können den Weg wählen, den sie als am wenigsten gefährlich erachten. Die Ladenbesitzer erhalten neu Kurzzeitparkplätze direkt vor dem Geschäft. Und die AutofahrerInnen können nach wie vor problemlos durch-



# Mehr Fussgängerzonen braucht das Gewerbe

Von Andreas Bernhardsgrütter  
Siedlungsplaner HTL / FSU

Die Parkplatzpolitik in der Innenstadt ist immer wieder Anlass für Kontroversen. Massgebende Gewerbekreise und mit ihnen bürgerliche Parteien beklagen fehlende Parkplätze, der VCS wehrt sich gegen eine Ausweitung des Angebots und fordert dafür eine Ausdehnung der Fussgängerzone in der Altstadt und eine Verbesserung des Fahrplanangebotes der Busse. Es ist unbestritten: die Geschäfte in der Innenstadt müssen erreichbar sein, auch mit dem Auto. Für die Attraktivität des Einkaufsstandortes ist aber vielmehr das Ambiente der Stadt wichtig und damit Faktoren, welche durch

ein gutes städtebauliches Umfeld sowie verkehrsberuhigende Massnahmen und Fussgängerzonen erreicht werden können. Zu diesem Schluss

kommen auch verschiedene Untersuchungen von Städten in Westdeutschland, welche durch Hartmut H. Topp, Professor für Verkehrswesen an der Universität Kaiserslauten veröffentlicht wurden. Zudem seien Klagen über fehlende Parkplätze des Gewerbes als negative Werbung für den Standort kontraproduktiv und korrespondieren mit der Realität oft wenig.

## Kunden sind Fussgänger

Wer in der Stadt einkauft, ist zu einem grossen Teil zu Fuss unterwegs, auch wenn er mit dem Auto anreist. So legt nach einer Untersuchung in Aachen ein durchschnittlicher Kunde ein Fussweg von 2'150m werktags und 2'400m samstags zurück und besucht dabei

werktags 4,6 und am Samstag 5,5 Geschäfte. Oft wird der Einkauf kombiniert mit Cafe oder Restaurant, mit kulturellen Ereignissen oder einfach «nur» mit bummeln, sitzen, sehen und gesehen werden. In den untersuchten deutschen Städten reisen markant über die Hälfte aller Kunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln an, ein weiteres Viertel kommt zu Fuss oder mit dem Velo und das letzte Viertel mit dem Auto. Die Autoanteile bei Einkaufswegen zu und von der Innenstadt liegen in Zürich und München gar lediglich bei 6 Prozent.

**Die grosse Mehrheit der Kunden in der Innenstadt kommt mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss in die Stadt**

Der Fussgängerverkehr ist das entscheidende Kriterium bei der Standortwahl von Geschäften. Orte mit hohen Fussgängerströmen haben entsprechende Umsätze und weisen auch hohe Mieten auf. Die Buchhandlung Orell Füssli sucht nicht von ungefähr einen Standort an der Multergasse (und nicht im Säntispark) auch wenn hier die teuersten Mieten gezahlt werden und findet keinen. Dies zeigt deutlich, dass entgegen den Klagen des Gewerbes Lagen an belebten Fussgängerzonen attraktiv sind.

## Nicht nur zum Einkaufen in die Stadt

Gemäss einer Untersuchung in Aachen kommen an Werktagen lediglich 19 Prozent aller

Innenstadtbesuche (Untersuchung Aachen 1997: Motive des Innenstadtbesuchs – ohne Arbeit und Ausbildung) nur zum Einkaufen in die Innenstadt, während

**Wer in die Stadt kommt, will etwas erleben – nicht nur einkaufen**

46% für Einkauf und Freizeit die Innenstadt besuchen. An Samstagen liegen diese Werte bei 23% (nur Einkaufen) und 51% (Einkaufen und Freizeit). Besucher aus dem Umland der Städte machen werktags ca. ein Drittel aus und an Samstagen etwas über 40 Prozent. Die übrigen BesucherInnen – also weit mehr als die Hälfte – kommen aus der Stadt selbst.

## Parkplatzmangel oft nur subjektiv

In der Regel weisen die untersuchten Städte genügend Parkplätze auf. Engpässe bestehen lediglich während einigen Spitzentagen an wenigen Stunden und auch dann sind in etwas abseits gelegenen Parkhäuser noch Plätze frei. Gleichwohl beklagt das Gewerbe meist Parkplatzmangel, so auch in Saarbrücken. Eine Untersuchung zeigte, die acht an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser erreichten lediglich am Samstag vor

Weihnachten eine Belegung von 80 Prozent. Die Belegung war abhängig von der Lage, während das mitten in der Stadt gelegene Parkhaus sechs mal voll war, hatte ein wenige Gehminuten entferntes Parkhaus ständig Plätze frei. Auch in St.Gallen sind etwa bei den Parkhäusern im Rathaus, der Olma oder der Kreuzbleiche meist Parkplätze frei. Die Botschaft des Gewerbes lautet aber anders: Kommt ja nicht nach St.Gallen, es hat zu wenig Parkplätze. Die Reaktion der KundInnen ist entsprechend nicht von der objektiven Erreichbarkeit und den tatsächlichen Parkmöglichkeiten abhängig, sondern von der subjektiven

Wahrnehmung, welche durch das Hörensagen und die veröffentlichte Meinung mitgeprägt wird. Beides kann erheblich auseinanderlaufen – meist zuungunsten der tatsächlichen Verhältnisse.

Fazit: Ambiente ist wichtiger als Parkplatzzahl In den untersuchten westdeutschen Städten ist die Erreichbarkeit – von Verkehrsstaun an Spitzentagen abgesehen – objektiv kein Engpassfaktor im Einzelhandel. Parkraumdefizite sind auf wenige Stunden an Spitzentagen beschränkt und selbst dann gibt es an den etwas abseits gelegenen Parkhäuser noch freie Plätze.

**Eine schöne Altstadt mit Fussgängerzonen und gestalteten Plätzen ist gut fürs Geschäft**

Die KundInnen rangieren Warenangebot, Einkaufsumfeld und städtebauliches Ambiente vor Erreichbarkeit und Parken. Ein gutes städtebauliches Umfeld ist auch ein gutes ökonomisches Umfeld. Dieser Befund dürfte auch für St.Gallen zutreffen.

## Forderung des VCS

Die vorliegenden kommentierten Untersuchungen stammen aus grösseren deutschen Städten und können sich in einigen Details von den Verhältnissen in der Stadt St.Gallen unterscheiden, dürften aber in ihren Hauptaussagen auch für St.Gallen zutreffen. Mit entsprechenden Untersuchungen und Befragungen könnten mit verantwortbarem Aufwand auch in St.Gallen die entsprechenden Zahlen erhoben und die Diskussion damit auf eine sachliche Ebene gebracht werden. Die grosse Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radwegverkehrs etwa, könnte so auch für Gewerbevertreter offenkundig werden.

Für den VCS ist klar: Anstatt mit weiteren Klagen zur Parkraumsituation dem Gewerbestandort Innenstadt zu schaden, sollten positive



*Metzgergasse: Durch eine Fussgängerzone würden die Fussgänger nicht mehr an den Rand gedrängt. Das Umfeld für das Gewerbe würde attraktiver.*

Signale gesetzt und die gute Erreichbarkeit etwa mit dem öffentlichen Verkehr unterstrichen werden. Die Innenstadt soll sich auch in der Vermarktung mit ihren Stärken von den Monokulturen am Stadtrand abheben und ihre eigenen Qualitäten hervorheben und stärken. Für Spitzenzeiten sind kombinierte Angebote

**Busfahrplan während Abendverkauf und an Samstagen verdichten**

mit P+R etwa bei der Kreuzbleiche aktiv zu propagieren. Angesichts der sehr hohen Bedeutung des Busses und des Langsamverkehrs erstaunt es, dass das Gewerbe sich nicht auch für eine Verbesserung des Fahrplanangebotes und eine weitere Aufwertung des ortsbaulichen Umfeldes für Fussgänger stark macht. Der VCS fordert, dass an den kundenstarken Tagen wie am

Abendverkauf am Donnerstag und an Samstagen die Busse im gleich engen Takt fahren, wie während den Werktagen. Dies würde auch das Parkraumangebot entlasten.

Die vom Gemeinderat beschlossene weitere Verkehrsberuhigung der Altstadt mit einer Ausdehnung des Fussgängerbereiches sollte auch im Interesse des Gewerbes rasch umgesetzt werden. Es ist ein Schildbürgerstreich und ein klassisches Eigengoal, dass «Verhinderer» aus Gewerbekreisen sich gegen eine Sperrung des Autoverkehrs am Bohl wehren.

*Quelle: Hartmut H.Topp: Erreichbarkeit, Parkraum und Einzelhandel der Innenstadt in Strassenverkehrstechnik 5/98*



*Der Widerstand des Gewerbes gegen eine Sperrung am Bohl ist ein klassisches Eigengoal*

# Wo lauern die grössten Gefahren im Strassenverkehr?

Von Susanne Schmid

Natürlich an unübersichtlichen Strassenkreuzungen, auf stark befahrenen Strassenstücken, an Hauptstrassen durch Wohnquartieren, usw. werden Sie antworten. – Leider stimmt dies nicht, wie eine Studie des Basler Institutes für Sozial- und Präventivmedizin im Auftrag der WHO festgestellt hat:

Die grösste Gefahr im Strassenverkehr ist die Luft. Sie fordert am meisten Tote. Gemäss einer kleinen Notiz im St.Galler Tagblatt sterben jährlich über 1500 Erwachsene an den Folgen von Atemwegkrankungen, die als Folge der Luftverschmutzung durch den motorisierten Verkehr hervorgerufen werden. Das sind zwei bis dreimal soviele Opfer, wie durch Unfälle auf den Schweizer Strassen ums Leben kommen. Dazu kommen 2'000 Fälle von chronischer Bronchitis, 12'000 Asthma- und 20'000 Bronchitisanfalle bei Kinder, 30'000 Asthmaanfalle bei Erwachsenen und 1,5 Millionen Krankheitstage, die auf das Konto der verkehrsbedingten Luftverschmutzung gehen.

zahl Todesfälle aufgrund der Luftverschmutzung weiter erhöht. In den letzten Jahren konnte die Anzahl Toter durch Unfälle auf dem Schweizer Strassennetz laufend reduziert werden – parallel dazu haben die Todesfälle aufgrund der Luftverschmutzung weiterhin zugenommen.

Unfälle sind schreckliche Ereignisse. Sie treffen uns meist unvorbereitet. Luftverschmutzung wirkt langsamer und die Todesursache ist weniger augenfällig. Ist es deshalb weniger schlimm? Es müsste doch Ziel unserer Verkehrspolitik sein, alle Todesfälle – ob durch Unfall oder Luftverschmutzung – möglichst zu verringern und zu verhindern.

Gegen unfallträchtige Stellen im Strassenverkehr unternehmen unsere Strassenbauer viel, dagegen ist nichts einzuwenden. Jeder Todesfall ist einer zuviel. Häufig führen Sanierungen von unübersichtlichen Stellen aber auch zu besseren Verhältnissen auf den Strassen, zu einer eigentlichen Attraktivitätssteigerung und damit zu mehr Verkehr. Damit wird aber die An-

# Strassen zum Leben – für den Kanton kein Thema

Von Peter Jans

Rund 10'000 Menschen wohnen an mit Lärm übermässig belasteten Hauptverkehrsstrassen in der Stadt St.Gallen. Um die Wohn- und Lebensqualität in diesen Quartieren spürbar zu verbessern und damit der sozialen Entmischung entgegenzuwirken, reichte die SP zusammen mit weiteren Parteien und Umweltverbänden eine Initiative ein. Der Stadtrat führt dazu aus, diese entspreche grundsätzlich seinen Zielsetzungen zur raschen und wirksamen Reduktion der Belastungen durch den Motorfahrzeugverkehr in den stark belasteten städtischen Quartieren. Trotzdem empfiehlt der Stadtrat die Initiative zur Ablehnung. Grund: Die negative Haltung des Kantons.

Der Stadtrat anerkennt, dass die Umgestaltung von Strassenräumen mit der Vergrösserung der Flächen für die Bevölkerung, besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein wirksames und bewährtes Mittel zur Wiederherstellung der «Verträglichkeit» des Verkehrs ist. Eine unnötige Beeinträchtigung des Individualverkehrs sei damit nicht verbunden. Vielmehr würden sich ein ruhigerer und stetiger Verkehrsfluss sowie Vorteile für die Erreichbarkeit der Wohn- und Gewerbeliegenschaften ergeben. Insgesamt würden alle Quartiergruppen von der verbesserten Wohn- und Lebensqualität profitieren.

tate gemessen werden: Reduktion der durchschnittlichen Fahrzeit bei gleichzeitig geringerem Tempo, weniger Stillstandszeiten für die Autos, weniger Lärm und Luftverschmutzung, zufriedene AnwohnerInnen und Gewerbetreibende.

## Warum nicht in St.Gallen?

Auf eine Anfrage der Vorsteherin der städtischen Bauverwaltung zu den Begehren der Initiative «Strassen zum Leben» erteilte der Kanton eine durchwegs negative Antwort. Längst widerlegte Vorurteile werden aus der Mottenkiste geholt. So wird entgegen messbaren Erfahrungswerten behauptet, es seien keine namhaften emissionshindernde Auswirkungen zu erwarten. Das Geld des Kantons brauche man für die geplanten Ortsumfahrungen. Im Antwortschreiben des Kantons wird zynisch bemerkt, der Grosse Rat werde «sicher mit Interesse die gestalterischen Projekte der Stadt auf den Strassen in Ihrem Zuständigkeitsbereich verfolgen». Im Klartext: Vom Kanton hat die Stadt rein nichts zu erwarten.

## Inakzeptable Haltung des Kantons

Bei der Vorberatung des laufenden kantonalen Strassenbauprogramms wurde zugesichert, die Anliegen der Stadt würden von Fall zu Fall geprüft. Im Gegensatz zu den damals positiven Signalen weht der Stadt heute ein schroffes und selbtherrliches Nein entgegen, das keinen Funken Verständnis für die Absichten der Stadtbehörden zur Steigerung der Lebensqua-

lität entlang den Hauptverkehrsachsen erkennen lässt. Die Regierung ist daran zu erinnern, dass die kantonale Verkehrspolitik im Dienst des Allgemeininteresses zu stehen hat. Es geht nicht an, dass die Stadt trotz für ihre Bevölkerung wichtiger Projekte keinen einzigen Franken der zur Verfügung stehenden 495 Millionen erhalten soll.

## «post-veloinitiative»

Das Geld für die Veloinitiative ist nun verbraucht. Unsere Sitzungen mit der Bauverwaltung und der Polizei finden aber weiterhin zweimal im Jahr statt. Die gute Zusammenarbeit wird weitergeführt, unsere Anliegen und Kritiken aufgenommen und wenn irgendwie möglich, auch in die Tat umgesetzt.

Wir schätzen diese Sitzungen – die Ergebnisse sind sichtbar. Regelmässig erhalten wir Meldungen von unseren Mitgliedern über neue und alte Probleme für VelofahrerInnen und FussgängerInnen auf unseren Strassen und in den Quartieren. Damit wir diese lokalen Verhältnisse auch vorbringen können, brauchen wir eure ganz persönlichen Informationen mit genauem Ortsbescrieb. In einigen Fällen könnten wir dann auch unseren VCS-internen Verkehrsplaner einschalten.

Die nächste Sitzung findet Ende August statt.

Bitte schreibt uns:

r.wick@schweiz.org oder an vcs.sg@bluewin.ch

oder in Briefform an unsere neue Adresse:

VCS – Ortsgruppe St.Gallen, Marktgasse 14, Postfach, 9004 St.Gallen  
Fax 071 222 26 62



# VCS-Frühling im Zeichen des Rades

Für Zweirad-Interessierte war in diesem Frühling einiges los – und häufig hatte die VCS Ortsgruppe St.Gallen ihre Finger im Spiel: Vom bereits traditionellen Veloflohmarkt über den ersten «St.Galler Velo Frühling» bis zur Teilnahme am Ökomarkt reichte das Spektrum unserer Publikumsaktivitäten. Impressionen unserer Fotografen Andy Rorschach und Thomas Wepf:



«Öb umegwundere & uusprobiere» ...

...oder sich beraten lassen: Veloflohmarkt im Waaghaus.



Von der Spinning-Show...  
...über Geschicklichkeitsparcours  
und Skybike...



...zur Einradakrobatik:  
Velo Frühling auf dem Marktplatz



Und auch am Ökomarkt zirkulierte ein Original-Hochrad.

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

Für jeden Tag stehen im claro-Weltladen, an der Waisenhausstrasse 1, sechs 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**

Inserat



**Auch bei uns sind die Regale gefüllt –  
aber mit fair gehandelten Produkten.**

claro Weltladen Waisenhausstr. 1 9000 St.Gallen Tel. 071 222 43 73  
Dienstag bis Freitag 9.00 – 18.30 Uhr Samstag 9.00 – 16.00 Uhr

# Einsprache des VCS betreffend Olmaparkplatz 7

Von Doris Königer

Am 1.Juni 2001 haben wir unsere Einsprache eingereicht, nachdem wir eine kurze Sitzung mit den Verantwortlichen der Olma Messen AG hatten und der Vorstand sowie die Ortsgruppe informiert wurde.

Hier, wo noch vor kurzem die Halle 7 stand, geht es um neue 110 Park-plätze, die das Quartier zusätzlich belasten würden. Da es sich hier nicht um ein 2 bis 3jährige Übergangslösung handelt, sondern von einem Zeithorizont von 7 bis 10 Jahren gesprochen wird, hielten wir es für nötig hier einzuhaken.

Diese Liegenschaft gehörte der Stadt und wurde der Olma ohne jeglichen Zins zur Verfügung gestellt – sozusagen als Standortbeitrag. Da der Olma Messen AG zur Zeit das Geld und die Visionen fehlen, möchten sie den Boden der alten Halle 7 als Parkplatz zwischennutzen. Dass dabei eine städtebauliche Zahnücke entsteht, scheint sie nicht zu stören.

Wir als VCS setzen uns für die Wohn- und Lebensqualität ein. Ein solcher Parkplatz verbessert diese kaum, und so haben wir in unserer Einsprache gefordert, dass mindestens eine gebührepflichtige Bewirtschaftung in zonenkonformer Höhe erfolgt, dies als vorsorgliche Massnahme im Sinne des Umweltschutzgesetzes, und dass zweitens der neu erstellte Parkplatz P7 dem Parkleitsystem angeschlossen wird. Dieses wurde Ende 2000 in Betrieb genommen und soll den Parksuchverkehr in der

Stadt minimieren. Die meisten BesucherInnen begrünnen diese Einrichtung.

Es ist unser nächstes Ziel, alle Parkgaragen und Parkplätze, die in der Innenstadt der Öffentlichkeit zugänglich sind, in dieses Leitsystem einzugliedern.

Aus einer Zusammenstellung des VCS-Präsidenten der Sektion Graubünden entnehmen wir, dass St.Gallen im Unterschied zu anderen Schweizer Städten in unmittelbarer Nähe des Zentrum 9 Parkhäuser hat !

(Vergleich: Auf einer Fläche von 500 x 800 Metern hat die Stadt Freiburg 1, Basel 2, Solothurn 2, Bern 3, Zürich 3, Winterthur 5, Schaffhausen 5, Olten und Chur je 6 Parkhäuser)

Daraus kann man/frau schliessen, dass die Attraktivität des Altstadtangebotes nicht durch die Parkhausdichte bestimmt wird.

# Mehr Miteinander im Verkehr

Von Andreas Bernhardsgrütter  
Siedlungsplaner HTL / FSU

Mehr Miteinander im Verkehr, dies ist das Ziel der Begegnungszonen, welche voraussichtlich ab 1. Januar 2002 in der Schweiz eingeführt werden. Die Begegnungszone löst rechtlich die bisherige Wohnstrasse ab und kann nun nicht mehr nur in Wohngebieten, sondern auch in Ortskernen eingesetzt werden. Auch für St.Gallen bietet sich an verschiedenen Orten die Einführung einer Begegnungszone an.

## Fussgängervortritt und Tempo 20

Das Verkehrsregime in Begegnungszonen bleibt gleich wie auf Wohnstrassen: In Begegnungszonen gilt Tempo 20 und Fussgängervortritt. Die Einsatzmöglichkeiten gegenüber der bisherigen Wohnstrasse werden aber stark ausgeweitet. Bisher durfte das Wohnstrassensignal nur auf einer einzelnen Strasse in reinen Wohngebieten gestellt werden, welche eine geringe Verkehrsbelastung aufweist. Zudem waren starke bauliche Veränderungen nötig. So durfte auf einer Wohnstrasse kein Trottoir bestehen. In der neuen Verordnung des Bundes – wie sie in der Vernehmlassung vorgestellt wurde – sind nun Einschränkungen gestrichen worden. Es liegt nun an den Kantonen, Empfehlungen für die Einführung von Begegnungszonen auszuarbeiten. Einzige Einschränkung: eine Begegnungszone darf gemäss Verordnungsentwurf nicht auf Hauptstrassen realisiert werden.

## Neue Verkehrskultur dank Flanierzone in Burgdorf

Die Einführung der Begegnungszone geht auf den Verkehrsversuch Flanierzone in Burgdorf zurück, welche vom VCS stark finanziell und beratend unterstützt wurde. Ziel war es, den Fussgängervortritt auch in Schweizer Ortskernen zu testen, wie er bereits in Frankreich (Chambery) oder Deutschland seit längerem



Burgdorf: Beim Eingang in die Flanierzone wird optisch angezeigt: Es gilt Tempo 20 und Fussgängervortritt.

angewendet wird. In einem dreijährigen Versuch wurden in einem Geviert zwischen Bahnhof und Einkaufszentren gute Erfahrungen gemacht. Die Aufenthaltsqualität für den Fussgänger- und Veloverkehr ist gestiegen, das ortsbauliche Umfeld für das Gewerbe konnte verbessert und der doch beachtliche Verkehrsanfall von 6'000 Fahrzeugen pro Tag auf einer Strasse kann ohne Probleme bewältigt werden. Auch der Bus quert die Zone ohne Schwierigkeiten. Die Flanierzone in Burgdorf führte zu einer neuen Verkehrskultur des Miteinanders auf tiefem Geschwindigkeitsniveau. Bei einer Exkursion des VCS St.Gallen / Appenzell im Mai mit Behördenmitglieder konnte festgestellt werden, dass die übliche Hektik im Strassenverkehr hier nicht besteht und auch auf der Strasse schwatzende Passanten nicht angehupt werden. Die anfängliche Skepsis des Gewerbes

**Umfeld für den Langsamverkehr und Gewerbe wurde mit Flanierzone stark verbessert** wurde in der Zwischenzeit abgebaut:

Waren noch vor Einführung der Begegnungszone mehr als 60 Prozent gegen dieses Modell, so befürworten nun 95 Prozent der Gewerbetreibenden die Begegnungszone.

## Vorbild für zahlreiche Ortskerne – auch für St.Gallen?

Das Modell Burgdorf bildet nun ein Vorbild für die Einführung von Begegnungszonen auch in anderen Ortszentren, wo durch das angrenzende Gewerbe ein hoher Publikumsverkehr besteht. In einer Ausstellung in Burgdorf wurden entsprechende Projektideen vorgestellt. In der Ostschweiz ist die Einführung einer Begegnungszone in Arbon, Romanshorn, Rheineck, Altstätten, Buchs, Weinfelden und Jona im Gespräch. Aber auch in der Stadt St.Gallen wären verschiedene Quartierzentren für eine Begegnungszone geeignet: So etwa in Winkeln, St. Georgen, Rotmonten, Haggen, im Linsebühl, im Geviert Poststrasse / Bahnhof-

strasse/ Bahnhofplatz, oder im Bereich Vadianstrasse / Kornhausstrasse / Bleicheli. Diskutiert wurde die Begegnungszone aber auch in der südlichen Altstadt als Alternative oder Ergänzung zu der vom Gemeinderat beschlossenen Ausweitung des Fussgängerbereiches.

**Begegnungszone auch in St.Gallen einsetzen**



Auch in St.Gallen wäre die Einrichtung der Begegnungszonen sinnvoll, beispielsweise beim Neumarkt an der Kornhaus- und an der Vadianstrasse.



## Renaissance der Wohnstrasse ?

Obwohl seit 20 Jahren die Möglichkeit besteht, Wohnstrassen einzurichten, sind diese nur sehr selten realisiert worden. Der Grund liegt bei den bisherigen starken einschränken-

den Bestimmungen und den aufwendigen baulichen Massnahmen. Schnell musste festgestellt werden, dass eine flächendeckende Realisierung von Wohnstrassen in allen Wohngebieten viel zu teuer wäre. In den letzten Jahren wurden, unterstützt vom VCS, in den Städten Bern, Thun und Basel in eigentlichen Aktionen zur «Rückeroberung» der Strasse aufgerufen und mit Strassenfesten und Spielbus die Strasse als Lebensraum von der Quartierbevölkerung wieder in Beschlag genommen. Diese Städte haben damit reagiert, dass sie eigene Reglemente für die Erstellung von Begegnungs-

**Strassen in Wohnquartieren wieder als Begegnungsraum in Beschlag nehmen**

strassen als «Wohnstrasse light» erlassen haben, welche aber in einem gewissen Widerspruch zur schweizerischen Verordnung standen. Die notwendigen baulichen Massnahmen wurden reduziert, so war keine Aufhebung des Trottoirs mehr

nötig. Diese Bewegung ist nun in die vorgeschlagene Revision der Signalisationsverordnung eingeflossen. Die bisherige Verordnung für die Einführung der Wohnstrassen und damit die einschränkenden Bedingungen sollen aufgehoben werden. Damit wird es auch in Wohngebieten einfacher, eine Begegnungszone einzuführen. Der VCS St.Gallen hofft, dass die Quartierbevölkerung und die Stadtverwaltung von dieser Möglichkeit Gebrauch macht und den Strassenraum wieder als Ort der Begegnung, des Verweilens und des Gesprächs in Beschlag nimmt. Lebensqualität beginnt dort, wo die Menschen wohnen. Es liegt im Interesse der Stadt, attraktive Bedingungen für die Wohnbevölkerung zu schaffen und so der Stadtfucht entgegenzuwirken.

Weitere Infos zur Flanierzone Burgdorf: [www.modelcity.ch](http://www.modelcity.ch)

## Die seltsamen Methoden des FCSG- und TCS-Präsidenten

Die Angst vor dem VCS als möglichem Einsprecher im Stadion-Projekt scheint gross zu sein. Am Rande einer Veranstaltung bemerkte FCSG- und TCS-Regionalpräsident Thomas Müller unverhohlen zu einem VCS-Mitglied, dass etwaige Einsprecher mit privaten Namen der Öffentlichkeit bekannt gemacht würden. Ein erster Einschüchterungsversuch?

Der VCS hat Einsitz in einer Begleitkommission, die sich mit den Verkehrsfragen beschäftigt. Eine allfällige Einsprache hängt unter anderem von der Ausgestaltung des entstehenden Verkehrskonzeptes ab.

## Erfreuliches und Ärgerliches aus unserer Region

# motz-ecke@vcs.ortsgruppe.sg

Unser «Lokal» hat nicht nur ein neues Outfit, sondern soll auch eine neue Rubrik erhalten. Auf dieser Seite können sich unsere Mitglieder über etwas ärgern oder sich mit uns über eine gute Sache freuen. Unsere Augen sind nicht überall und wir sind auf eure Mitteilungen angewiesen. Also schreibt uns an:

doris.koeniger@bluewin.ch oder an [vcs.sg@bluewin.ch](mailto:vcs.sg@bluewin.ch)  
oder in Briefform an unsere neue Adresse:

VCS – Ortsgruppe St.Gallen, Marktgasse 14, Postfach, 9004 St.Gallen, Fax 071 222 26 62

### Absatz an der Sonnenstrasse

Seit Jahren fordern wir es bei jeder Veloinitiativ-Sitzung mit der Verwaltung, aber scheinbar ist eine Schwelle, die einmal erstellt wurde nicht rückgängig zu machen. Und so fahren wir seit Jahren an der Sonnenstrasse über diesen räder- und rücken-

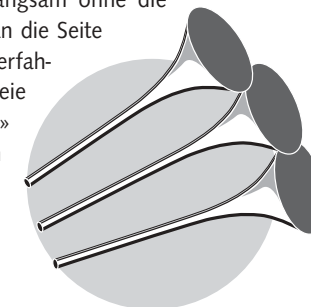
schädigenden Absatz um in die offizielle Veloroute durch die Olma einzulenken.



Ein Kaktus für die Verantwortlichen!

### Langsam fahren erlaubt

Die SBB-Brücke über die Sitter ist nun endlich auch für uns VelofahrerInnen befahrbar. Wir müssen nun nicht mehr unser Velo stossen, sondern dürfen langsam ohne die FussgängerInnen an die Seite zu drängen darüberfahren. Das konfliktfreie «Nebeneinander» sollte hier möglich sein.



Ein dreifacher Fanfarenstoss für die neue Signalisation!

Was sagt der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), der Vernehmlassungsentwurf Richtplan Kanton St.Gallen, die Umfrage der Uni St.Gallen bei der Thaler Bevölkerung und der VCS zur Thematik?

# Konzessionierung Regionalflugplatz Altenrhein?

Von Daniel Schöbi

## Lebensqualität in der Gemeinde Thal und die Flugplatzfrage Altenrhein<sup>1</sup>

Die im vergangenen Winter vom Gemeinderat in Auftrag gegebene Vollerhebung kommt zum Schluss, dass eine starke, vorläufig knapp mehrheitsfähige Opposition gegen die Konzessionierung besteht. Je mehr Interesse die

Befragten am Thema Flugplatz zeigten, desto stärker trat die Gruppe der kritisch Eingestellten in Erscheinung. Herr Prof. E. Walter-Busch sieht insbesondere auch kräftige Polarisierungstendenzen zwischen engagierten Befürwortern und Kritikern.

Im weiteren konstatiert die Studie ein «prekäreres Vertrauen in die politische Führung der Gemeinde Thal, insbesondere hervorgerufen durch die Salamatik».

Frage 16: Wie beurteilen Sie die folgenden Meinungen (mit Reihenprozenten):	Stimme voll zu	Stimme eher zu	Weder / noch (weiss nicht)	Lehne eher ab	Lehne völlig ab
a. Die Meinung: Notwendig ist in Altenrhein nicht ein weiterer Flugplatzausbau, sondern eine Reduktion umweltschädigender Auswirkungen des Flugbetriebes, gegebenenfalls auch durch Einschränkungen der privaten Leichtaviatik oder des Linienflugbetriebes.	508 31.8%	302 18.9%	172 10.8%	335 21.0%	279 17.5%
b. Die Meinung: Sofern die bestehenden staatlichen Lärmschutz- und Betriebsvorschriften – vor allem das Lärmkorsett – eingehalten werden, kann der Linienverkehr ab Altenrhein nach Wien und (neu) nach Westen (zB. Basel) massvoll ausgebaut werden – eventuell auf Kosten der privaten Leichtaviatik.	371 23.1%	469 29.3%	106 6.6%	276 17.2%	381 23.8%
c. Die Meinung: Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Region muss das Lärmkorsett den Erfordernissen eines rationellen Linienverkehrs angepasst und Altenrhein eventuell auch als Regionalflugplatz eidgenössisch konzessioniert werden.	281 17.6%	270 16.9%	136 8.5%	270 16.9%	642 40.2%
d. Eine andere Meinung, nämlich ... (Reihenprozent ebenfalls excl. fehlende Werte = 1385 (82.2%) von n = 1685)	280 93.3%	8 2.7%	0 0.0%	3 1.0%	9 3.0%

Tabelle 1: Antworten auf die Frage nach Entwicklungsmöglichkeiten des Flugfeldes Altenrhein

## Entwurf Richtplan Kanton St.Gallen

Wiewohl der Kanton St.Gallen einen nachhaltigen, in die Gesamtverkehrspolitik eingebetteten Luftverkehr unterstützt und die Rolle des Flughafens UNIQUE Zürich als Tor zur Welt auch für den Kanton St.Gallen anerkennt, wird eine «massvolle Entwicklung von St.Gallen – Altenrhein» befürwortet. Herausgestrichen wird dabei die besondere Bedeutung für den Wirtschaftsstandort St.Gallen / Bodensee. Gemäss Koordinationsblatt VI 41 begrüsst der Kanton die Einstufung als Regionalflugplatz mit Linienverkehr. Die Vernehmlassung dauert bis Ende August 2001.

## Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Am 18. Okt. 2000 hat der Bundesrat den allgemeinen Teil des SIL genehmigt. Das umfassende konzeptionelle Werk zeigt die Entwicklung der Luftfahrt insgesamt und der einzelnen Anlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. In Koordinationsgesprächen werden Ziele und Vorgaben für die einzelnen Anlagen erarbeitet und dienen als Grundlage für die Erstellung der Objektblätter im SIL. Einige wichtige Auszüge:

- Gemäss Prognosen wird das Passagiervolumen des Linienverkehrs auf Regionalflugplätzen von 2000 bis 2010 durchschnittlich um rund 70 % steigen.
- Ein Regionalflugplatz wird gestützt auf eine Konzession betrieben, die ihm gegenüber dem Flugfeld eine stärkere Rechtstellung verleiht, zB. Möglichkeit bei Regionalflugplatz mit Linienverkehr Erleichterungen bezüglich der Einhaltung Immissionsgrenzwerte zu bekommen.
- Der noch nicht konzessionierte Flugplatz St.Gallen – Altenrhein wird, falls sich der Linienverkehr auf dieser Anlage weiter entwickelt, konzessioniert.

## Stellung des VCS

Im Zusammenhang mit der befürchteten Entwicklung und allfälliger Konzessionierung des Flugplatzes St.Gallen – Altenrhein fanden in

den vergangenen Monaten Gespräche zwischen dem Flugplatzbetreiber, dem Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen und den Umweltorganisationen statt. Obwohl beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) von Seite Airport Altenrhein kein Konzessionsgesuch eingereicht ist – ist zu befürchten, dass der Kanton zusammen mit dem Flughafenbetreiber einen weiteren Ausbau vorantreibt. An erster Stelle steht dabei eine Westanbindung nach Basel, was in erster Stufe einen zusätzlichen Frühmorgenstart und eine Spätabendlandung bedeuten würde.

Mit der Erklärung zu Altenrhein hat der VCS zusammen mit dem WWF und der Pro Natura seine Anliegen formuliert. Im Zielkonflikt Wirtschaft – Ökologie wollen wir zusammen mit der betroffenen Bevölkerung die ökologischen Interessen vertreten und verlangen eine Gesamtsicht. Wir sind der Meinung, dass dem Schweizer Luftverkehr, der bereits heute für rund ein Viertel am Treibhauseffekt<sup>2</sup> verantwortlich ist, nicht weiter Tür und Tor geöffnet werden soll. Auf die Anliegen der betroffenen AnwohnerInnen, insbesondere in der Lärmfrage, ist Rücksicht zu nehmen. Zudem liegt der Kanton St.Gallen in gut erreichbarer Nähe zum Flughafen UNIQUE Zürich, und eine Westanbindung an Basel führt zu keiner Angebotsverbesserung oder einem merklichen Zeitgewinn. Wenig glaubwürdig und wirkungsvoll ist auch der Einsatz des Kantons für bessere schienengebundene Fernverkehrsverbindungen, wenn gleichzeitig der Luftverkehr gefördert wird.

<sup>1</sup> E. Walter – Busch: Bericht über die Umfrage in der Gemeinde Thal.

Forschungsinstitut für Arbeit und Arbeitsrecht, Uni SG 2001

<sup>2</sup> Kaufmann Y. et al.: Luftverkehr – eine wachsende Herausforderung für die Umwelt. NFP 41, M 25, Bern 2000

# Kulturwanderführer des Heimatschutzes SG/AI

Ein spezieller Wanderführer stellt sich vor:

Es wird Sommer! Das schöne Wetter lockt uns wieder ins Freie. Die Frage ist nur noch: Wohin? Da ist der Kulturwanderführer ein guter Ratgeber.

Sieben Themenkreise bieten sich für Wanderungen und Ausflüge an:

Brücken entlang der Sitter, Appenzeller Häuser zwischen Gais und Stoss, Industrien im mittleren Toggenburg, Kapellen im Weisstannental, Korrektion in der Linthebene, Schlösschen im Rheintal, Weiher um St.Gallen.

Die einzelnen Themen sind in «taschenfreundliche» herausnehmbare Hefte gegliedert und mit Kartenausschnitten, Routen- und Objektbeschreibungen, Fotos und Skizzen versehen. Angaben zu Distanz, Höhenunterschieden, An- und Rückreisemöglichkeiten und nahegelegenen Restaurants machen den Kulturwanderführer zu einem praktischen Helfer für geübte Wanderer, aber auch für Familien mit wissbegierigen Kindern und für ältere Leute, da man die einzelnen Wanderungen gut nach eigenem

Geschmack einteilen oder verändern kann. Jetzt ist der Kulturwanderführer zum Frühjahrspreis von Fr. 20.- incl. bei der Geschäftsstelle des Heimatschutzes SG/AI erhältlich. Telefon und Telefax: 071 222 07 20, E-Mail: heimatschutz@freesurf.ch



Inserat

Stadt St.Gallen

## WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA  
**BLUMENWIES**  
ST. GALLEN

### Impressum

Mitteilungsblatt

Ortsgruppe St.Gallen des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)

Marktgasse 14, Postfach, 9004 St.Gallen,

Tel. 071 222 26 32, Fax 071 222 26 62

E-Mail: vcs.sg@bluewin.ch

Nummer 54, Juli 2001

Erscheinungsart: viermal pro Jahr,

Auflage 1850 Ex.

Redaktion/Gestaltung:

M. Benz, D. Königler, S. Schmid, A. Bernhardsgrütter,

P. Jans, R. Wick / H. Wehrli

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

---

## **EVENTS:**

**«Ohne Auto in die Stadt»**

Europäischer Aktionstag

**Samstag, 22. September 2001**

**Nächste VCS-Ortsgruppen-Sitzungen**

**Donnerstag, 16. August 2001**

**Donnerstag, 13. September 2001**

**Dienstag, 30. Oktober 2001**

**Donnerstag, 29. November 2001**