

**Bahnhof Nord:
Grosse Chancen und
hohe Risiken**

Bild: H. Wehrli

Liebe Leserin, lieber Leser

Mitten in der herrschenden Juni-Hitze entseht die Nummer 58 des VCS-lokal, welche Sie in den Händen halten. Das ist gut so. Nicht nur, weil wir es gerne machen und wichtig finden, sondern auch, weil es gescheiter ist, jetzt nicht nach draussen zu gehen. Denn der Aufenthalt im Freien gefährdet die Gesundheit. Zugegeben, das ist vielleicht ein bisschen überspitzt gesagt, doch die Ozonwerte, welche bei diesem heissen Wetter regelmässig die Grenzwerte übersteigen, setzen der Gesundheit schon beträchtlich zu. Um die Ozonbelastung zu reduzieren braucht es den Beitrag jedes einzelnen. Nur die Summe von vielen Massnahmen kann die Ozonbelastung reduzieren. Da ist auch unsere Stadt in der Pflicht. Das Problem als «global» auf Kanton, Bund und die EU abzuschieben ist zu einfach! Lesen Sie dazu auf Seite 4.

Der Kanton hat einen Architekturwettbewerb für das Gebiet hinter dem Bahnhof ausgeschrieben. Dank der Hartnäckigkeit des VCS wurde im Wettbewerbsprogramm eine bewachte Velostation aufgenommen. Darüber hinaus fordern wir, dass die Planung der Bahnhof-Nordseite mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes auf der Südseite gekoppelt wird. Nur so kann die Chance genutzt werden, eine verkehrstechnisch gute Geamt-Lösung zu finden (Seite 1). Ansonsten könnte mit dem Bahnhofplatz eine ähnliche lange Geschichte entstehen wie am Bohl (Seite 9).

Andere Entwicklungsgebiete hat Sabine Amsler, Studentin an der Fachhochschule Rapperswil, in ihrer Diplomarbeit eruiert. Auch sie kommt zum Schluss, dass «autofreies Wohnen» in St.Gallen möglich ist. Der VCS sucht weitere Interessierte, welche ein solches Projekt vorantreiben möchten. Mehr dazu auf der Seite 12.

Einen kleinen Rückblick auf die Aktivitäten des vergangenen Frühlings drucken wir in der Mitte dieses lokal ab: Impressionen vom VCS-Veloflohmarkt und vom Ökomarkt. Ich möchte es an dieser Stelle nicht versäumen, allen Beteiligten für ihre Mitarbeit ganz herzlich zu danken. Sie machen solche Anlässe erst möglich.



Hugo Wehrli

Hugo Wehrli

Grosse Chancen und hohe Risiken für das Zentrum St.Gallens

Von Andreas Bernhardsgrütter

Die Entwicklung des Gebietes Bahnhof Nord bietet für den Bahnhof insgesamt grosse Chancen – der Bau von mehreren Parkgaragen an diesem Standort ist aber auch problematisch. Der VCS verfolgt diese Entwicklung intensiv und hat auch schon erfolgreich Vorschläge eingebracht, so wurde auf Anregung des VCS eine bewachte Velostation aufgenommen.

Im Norden des Bahnhofes St.Gallen tut sich was: Das Geschäftshaus an der Leonardsbrücke ist derzeit im Bau, der Kanton St.Gallen möchte zudem unmittelbar bei der westlichen Bahnhofunterführung eine Fachhochschule bauen und hat dazu einen Wettbewerb ausgeschrieben. Die Entwicklung dieses zentralen und mit dem öffentlichen Verkehr gut er-

schlossen Standortes ist grundsätzlich positiv und tut unserer Stadt gut. Der Bau einer Fachhochschule an diesem Standort vermittelt einen wichtigen städtebaulichen Impuls für ein bis anhin vernachlässigtes Quartier. Zudem kann der Bau einer Hochschule mitten in der Stadt – und nicht distanziert erhöht gelegen – auch das städtische Leben bereichern.



Foto: A. Bernhardsgrütter

Hinterhofsituation Bahnhof Nord: Das soll sich ändern. Mit dem Neubau der Fachhochschule wird beim Aufgang der Unterführung ein neuer städtischer Platz entstehen.



Foto: A. Bernhardsgrütter

Die Unterführung soll verbreitert werden.

Verflechtung Parkgarage / Fachhochschule ist problematisch

Weniger glücklich ist der VCS darüber, dass der Bau der Fachhochschule mit dem Bau einer öffentlichen Parkgarage verflochten wird. So ist gemäss Wettbewerbsprogramm geplant,

insgesamt 280 Parkplätze zu erstellen, welche von der Parkgarage AG realisiert werden sollen. Das kantonale Hochbauamt hat mit dem VCS frühzeitig das Gespräch gesucht, um sich vor einer allfälligen Einsprache abzusichern. In diesen Gesprächen hat man sich zunächst auf 250 Parkplätze geeinigt, jetzt sind es wieder etwas mehr. Die Differenz von dreissig Parkplätzen ist an sich nicht entscheidend, wichtig

terminal geschaffen werden. Die heutigen Zustände auf dem Bahnhofplatz sind – gelinde gesagt – äusserst unbefriedigend und werden der Funktion als Tor zur Ostschweizer Metropole nicht gerecht. Die entsprechenden Vorarbeiten sollten parallel mit dem Wettbewerb Fachhochschule Nord angegangen werden. Ideal wäre ein interdisziplinärer Ideenwettbewerb unter Verkehrsplanern, Landschaftsarchitekten und Architekten wie dies beispielsweise in Liestal, Solothurn, Bern, Horgen oder Wil praktiziert wurde.

Attraktiver nördlicher Bahnhofsbereich

Auch der nördliche Bahnhofsbereich soll mit einem städtischen Platz aufgewertet werden. Beim Ausgang der Unterführung ist ein verkehrsfreier Platz vorgesehen. Die Bahnhofszufahrt findet im ersten Untergeschoss mit direkter Anbindung zur westlichen Bahnhofsunterführung statt. Auf Druck des VCS wurden im Wettbewerbsprogramm Räumlichkeiten für eine bewachte Velostation aufgenommen. Attraktive und sichere Veloabstellplätze am

Bahnhof sind ein wichtiges Element für den kombinierten Verkehr Bahn/Velo. Hier herrscht im Umfeld des Bahnhofes St.Gallen ein grosser Nachholbedarf.

Eine bewachte Velostation und ein Laden wurden dank dem VCS ins Wettbewerbsprogramm aufgenommen

Ebenso wurde ein Ladenlokal in das Wettbewerbsprogramm integriert. Der VCS erhofft sich durch einen Laden mit Lebensmitteln eine bessere Versorgung der Bahnkunden und der Studenten und insgesamt eine Belebung des Bahnhofes auch auf der nördlichen Seite.

Insgesamt 800 bis 1'000 Parkplätze im Areal Bahnhof Nord

Die 250 bis 280 Parkplätze der Parkgarage alleine wären für das städtische Verkehrsnetz verkraftbar, zumal ein grösserer Teil dieser Parkplätze ersetzt wird. Problematisch ist aber die Summe der im Dreieck Bahnhof, Leonhardsbrücke und Rosengartenstrasse vorgesehenen Parkplätze. Bei einem Vollausbau des Gebietes dürften in diesem Gebiet insgesamt zwischen 800 bis 1'000 Parkplätze entstehen, also eine ähnliche Zahl, wie sie beim Einkaufszentrum Stadion West vorgesehen sind.

Die Mehrbelastung des städtischen Verkehrsnetzes im Zentrum sind in der Summe beträchtlich und damit auch die entsprechenden Konflikte und Stausituationen. Je nach Nutzung und Widmung der Parkplätze generieren diese ca. 8'000 bis 12'000 Fahrten – dies hat auf der ohnehin stark belasteten Rosenbergstrasse Folgen: Das Nadelöhr Kreuzung Blumenbergplatz – bereits heute an der Kapazitätsgrenze – wird längere Staus zu verkraften haben, ebenso werden Rückstaus anderer neuralgischer Punkte wie auf der Leonhardsbrücke und der Autobahnausfahrt Kreuzbleiche stark zunehmen.

Fehlende Gesamtsicht

Im Bereich des Bahnhofes Nord fehlt eine Gesamtsicht. Ein Projekt reiht sich ans andere, und alle wollen möglichst viele Parkplätze. Nötig wäre ein Fahrtenmodell für das gesamte Gebiet gewesen, mit welchem im Überbauungsplan gleich die Anzahl der zulässigen Fahrten definiert und unter den Grundeigentümern verteilt werden können. Solche Modelle werden in Bern und Zürich (z. B. Gebiet ABB-Areal Oerlikon) angewendet. Der VCS hat mit einer Einsprache zum Überbauungsplan versucht, mit dem Erlass des Planes auch die Parkplatzsituation für das gesamte Areal zu klären. Die entsprechende Einsprache wurde vom Stadtrat abgewiesen und dann vom VCS nicht weiterverfolgt.

Nun versucht der VCS in einzelnen Verhandlungen, im Rahmen von Feuerwehrlösungen schlimmeres zu verhindern. Für uns ist klar: Die Erschliessungsqualität der Stadt auch für den PW-Verkehr kann nur gehalten werden, wenn die Mehrbelastung des Verkehrsnetzes in Grenzen gehalten wird. Der Trend und auch die Verkehrspolitik der Stadt (1'000 neue Parkplätze im Zentrum) läuft aber in die andere Richtung. Niemand kann aber ein Interesse an einem Verkehrszusammenbruch haben – auch nicht autofreundliche Kreise und zuallerletzt das Gewerbe in der Innenstadt.

Gerade im Umfeld des Bahnhofes ist dank der guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und der zentralen Lage ein zurückhaltender Ausbau des Parkplatzangebotes angezeigt. Hier soll bewusst darauf gesetzt werden, dass der grösste Teil der Bewohner, Beschäftigten, Kunden, Besucher und Studierenden zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr anreist – wenn nicht beim Bahnhof St.Gallen, wo dann?

Die Planung auf dem südlichen Bahnhofplatz sollten jetzt vorangetrieben werden – die Zufahrt für den privaten Autoverkehr auf dem südlichen Bahnhofplatz muss aufgehoben werden.

ist uns, dass mit der Realisation der Parkgarage die Situation auf der südlichen Seite des Bahnhofes geklärt werden kann und die dortige Zufahrt für den Privatverkehr gänzlich unterbunden wird. Die entsprechenden Verfahren sind miteinander abzustimmen. Erst dadurch kann die sehr unbefriedigende Situation auf dem Bahnhofplatz entschärft und akzeptable Verhältnisse für den Bus- und Postauto-



Foto: A. Bernhardsgrütter

Wenig Platz für viele Bedürfnisse. Durch eine Verlegung der Bahnhofszufahrt für Autos auf die Nordseite könnte die Situation verbessert werden.

Sommer und Ozon: Der Stadtrat gibt Antwort

Von Susanne Schmid

Die Antwort des Stadtrates auf die Interpellation von M. Köchli „Sommer kommt – Ozon auch“ zeigt dessen resignierte Haltung. Zwar stellt er fest, dass der Hauptverursacher der Luftverschmutzung der motorisierte Personen- und Güterverkehr ist, ergreift aber kaum Massnahmen, wie dieser reduziert werden könnte – leider.

Gemäss Aussagen des BUWAL sterben in der Schweiz jährlich 3300 Personen vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung. Ca. jedes 4. Kind leidet heute an Allergien aller Art, der Prozentsatz hat in den letzten 10 Jahren massiv zugenommen. Man vermutet, dass dabei die Luftverschmutzung einen wesentlichen Anteil hat. Die Gesundheitskosten auf Grund der schlechten Luft belaufen sich auf 6,6 Milliarden Franken pro Jahr, d.h. im Durchschnitt wird für jeden Bürgerin oder Bürger rund 1000 Franken pro Jahr ausgegeben. – Wahrlich kein nebensächliches Problem!

Sommer kommt - Ozon auch! Der Titel dieser Interpellation tönt wie ein Naturgesetz und wie ein Naturgesetz behandelt der Stadtrat dieses Problem auch. Unausweichlich, immer mit dem schönen Wetter, steigen bei uns die Ozonwerte massiv über den Grenzwert an und leider sind wir gegen dieses Phänomen völlig machtlos – soweit die fatalistische Antwort des Stadtrates. Einzelmassnahmen würden nichts nützen, in erster Linie sollen die andern (EU, Bund, Kanton) etwas dagegen tun, etc. Dass der Spielraum auf lokaler Ebene nicht be-

liebig gross ist, bezweifle auch ich nicht. Es braucht eben eine Summe vieler Einzelmassnahmen, um das Problem der Luftverschmutzung anzugehen. Dabei nicht einmal einen Anfang zu wagen, da ein Tropfen auf den berühmten Stein ja sowieso nichts bringt, ist meiner Ansicht nach fahrlässig.

Massnahmen zur Verbesserung unserer Luft sind entweder unpopulär, wie z.B. eine Reduktion des Parkplatzangebotes auf Stadtgebiet oder Temporeduktionen auf der Autobahn, oder sie kosten etwas, wie z.B. die Subvention von Elektrowelos, oder ein Gratisbus im Stadtzentrum oder ähnliches mehr. Beides ist offenbar im Moment in der Stadt St. Gallen nicht mehr möglich. Der Stadtrat will von solchen Massnahmen nichts wissen. Er setzt auf vermehrte Information und Freiwilligkeit im Wissen, dass solche Massnahmen kaum etwas bringen, wie die jährlichen Überschreitungen der Luftgrenzwerte zeigen. Niemand verzichtet aufs Auto, wenn er z.B. in der Stadt einen Parkplatz zur Verfügung hat. In dem wir immer mehr Parkplätze im Stadtzentrum bauen, locken wir immer mehr Personen mit dem Auto an, die unsere Luft verschmutzen. Von den gleichen Leuten nun mit Aufrufen zu verlangen, sie sollen doch ihr Auto zu Hause lassen, ist doch scheinheilig.

Der Synthesebericht des Schweizer Aktionsplanes für Umwelt und Gesundheit (APUG) fordert z. B. eine „markante Erhöhung des

Fahrrad- und Fussgängerverkehrs“. – Was wird in St. Gallen dazu geleistet? Klar haben wir nun ein Netz von Velowegen durch die Stadt, aber reicht das? Viele Orte sind für VelofahrerInnen nach wie vor sehr gefährlich oder es sind störende Umwege in Kauf zu nehmen, weil Einbahnstrassen nach wie vor selten für Velos geöffnet sind. Von einer aktiven Bevorzugung des Langsamverkehrs (Velo- und FussgängerInnen) können wir nach wie vor nur träumen. Nur mit Aufrufen und Information kann der Anteil des Langsamverkehrs leider nicht markant erhöht werden, dazu braucht es auch Taten und Finanzen.

Die Verschmutzung unserer Luft ist kein Naturgesetz. Zu 2/3 stammt das NOx, eine Vorläufersubstanz für Ozon, aus dem Strassenverkehr und ist somit lokal gemacht. Wir können dieses Problem, das wir mit der massiven Zunahme des Verkehrs geschaffen haben auch wieder lösen, wenn wir nur wollen. Dazu braucht es aber ganz klare Massnahmen, die meisten davon sind halt leider unpopulär. Angesichts der riesigen Kosten, die dabei gespart werden könnten und dem vielen Leid aller kranken Personen, das dadurch verhindert werden könnte, lohnt es sich aber. Wir sind nach der Lokalen Agenda 21 verpflichtet, unseren

Kindern eine Umwelt zu hinterlassen, die nicht gesundheitsgefährdend ist, dazu gehört vor allem auch saubere Luft.

Oder werden Sie sich später vor Ihrem Kind oder Enkelkind wie dieser Vater zu rechtfertigen versuchen?



Inserat

Esalen® MASSAGE

Wohltuende, ruhige Massage- und Körperarbeit. Wirkt entspannend und aufbauend. Tut einfach gut.

Evelyn Hofmann-Bischof - Dipl. Esalen® Massage Practitioner
Hagenbuchstrasse 27 - 9000 St.Gallen - Tel. 071 245 55 66



Ausbau der Stadtautobahn?

Von Andreas Bernhardsgrütter

Der Bundesrat legt zur Avanti-Initiative der Automobilverbände TCS und ACS einen Gegenvorschlag vor. Dieser sieht vor, nicht wie gefordert eine zweite Gotthard-Autobahnrohre und eine sechsspurigen Ausbau der A1 zwischen Zürich und Bern voranzutreiben, sondern Kapazitätsgrenzen in den Agglomerationen zu beseitigen. Auch die Stadtautobahn St.Gallen soll zwischen Kreuzbleiche und St. Fiden ausgebaut werden.

im Strassenbau sollen gemäss Gegenvorschlag daher in die Ballungszentren gelegt werden und nicht an den Gotthard, wo Kapazitätsprobleme nur an wenigen Wochenenden auftreten.

Mit den hohen Wachstumszahlen auf dem Autobahnteilstück in St.Gallen sind die Kapazitätsgrenzen in absehbarer Zeit erreicht. Die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Stadt und die Folgen auf das städtische Verkehrsnetz sind noch nicht absehbar.

Der Bundesrat hat mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative 19 Autobahnteilstücke genannt, welche bis 2020 auch mit einem mässigen Verkehrswachstum überlastet sein dürften. Strassenausbauten und Kapazitätsausweitungen sind in erster Linie an diesen Orten vorgesehen. Darunter ist auch das Teilstück der A1 zwischen Kreuzbleiche und St. Fiden. Bei einem hohen Verkehrswachstum wird auch ein Ausbau der Strecke Neudorf - Meggenhus in Betracht gezogen.

Der Gegenvorschlag sieht vor, dass ein Jahr nach der Annahme der Vorlage ein detailliertes Bauprogramm vorgelegt werden muss. Die Abstimmung über die Avanti-Initiative dürfte im Jahr 2004 erfolgen.

Agglomeration gesamthaft planen

Strassenausbauten müssen gemäss Gegenvorschlag auf einer Planung basieren, welche eine Agglomeration gesamthaft behandeln. Dabei ist eine Koordination zwischen motorisierten Individualverkehr (mIV) und öffentlichem Ver-

kehr zu gewährleisten. Zur Finanzierung von Ausbauten in den öffentlichen Nahverkehr sollen neu auch zweckgebundene Mittel aus Mineralölsteuer und Autobahnvignette verwendet werden können.

Schwierige Verhältnisse

Ein allfälliger Ausbau der Stadtautobahn ist eine äusserst schwierige Angelegenheit, führt sie doch mitten durch die Stadt. Ein grosser Teil ist

in Tunnels geführt, in einem Teilstück (Olma - St. Fiden) zerschneidet sie die Stadt in einem empfindlichen Gebiet. Die zahlreichen Ein- und Ausfahrten machen die Angelegenheit auch nicht gerade einfacher. Man darf deshalb gespannt sein, wie ein solcher Ausbau im Detail aussehen wird.



Foto: A. Bernhardsgrütter

Stadtautobahn St.Gallen – mitten durch die Stadt

Die grossen Verkehrsprobleme liegen nicht am Gotthard, sondern in den Agglomerationen. So verkraftet der Gotthard täglich rund 20'000 Fahrzeuge, städtische Autobahnteilstücke in Zürich, Basel, Bern, Genf oder auch St.Gallen 80'000 Fahrzeuge und mehr. Die Prioritäten

Kommentar:

Alte Rezepte für neue Probleme

Der Bundesrat läutet mit dem Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative eine eigentliche Strassenbauoffensive in den Agglomerationen ein. Richtig ist: Die schweizerischen Verkehrsprobleme stecken nicht am Gotthard, sondern in den Ballungsräumen. Es besteht Handlungsbedarf, um die Städte und Agglomerationen vor dem Verkehrskollaps zu retten.

Grosse Fragezeichen müssen aber gegenüber einer neuen Strassenbauoffensive in den Städten gesetzt werden: Unsere Stadt ist uns zu schade, um als Verkehrsschneise für die von aussen zupendelnden Agglomeriten zu verkommen. Ein Ausbau der Autobahnkapazität ist für die Stadt zumindest zweischneidig: Schnelle Verkehrsverbindungen fördern eine Entleerung der Stadt als Wohnort und: Die auf der Autobahn zirkulierenden Fahrzeuge wollen ja in die Stadt und belasten das städtische Verkehrsnetz ebenso. Wohnortmarketing für eine Stadt kann auch heissen, die Zufahrt mit dem Auto von Ausen nicht allzu attraktiv zu gestalten. Gemäss Bericht der NZZ geht der neue Boom von Zürich als Wohnort nicht zuletzt davon aus, dass die Zugänglichkeit mit dem Auto mühsam ist.

Niemand kann aber ein Interesse daran haben, dass die Strassen in der Stadt dau-

ernd verstopft sind. Um auch künftig Handlungsspielräume zu erhalten, sind rechtzeitig Gegenstrategien aufzubauen. Dazu gehören marktwirtschaftliche Elemente wie Road-Pricing und höhere Parkgebühren während Spitzenzeiten, welche Verkehrsspitzen brechen, eine starke Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, die nach wie vor die Hälfte aller zurückgelegten Wege ausmachen sowie eine Offensive im öffentlichen Verkehr. Der Mehrverkehr gehört auf den ÖV nicht auf die Strasse. Durch einen Ausbau des S-Bahnsystems, Stadtbahn oder Tram können neue Entwicklungsspielräume geschaffen werden. Nötig ist aber auch nach wie vor ein Stopp der auf das Auto ausgerichteten Zentrenbildung im Westen und Osten der Stadt und eine Beschränkung der Parkplatzzahl.

Der Bundesrat fordert eine Gesamtverkehrsplanung unter Koordination von Siedlungsentwicklung, Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Dies ist ein Fortschritt, wie auch die Mitverwendung zweckgebundener Mittel aus den Treibstoffzöllen für den öffentlichen Nahverkehr. Es bleibt zu hoffen, dass man erkennt, dass die Lebensqualität in der Stadt nur gewahrt werden kann, wenn der Autoverkehr nicht ausser Rand und Band gerät. Die Interessen von 70'000 Menschen in dieser Stadt sind entsprechend zu gewichten.

Andreas Bernhardsgrütter

Jürg Diggelmann
 Peter Jans
 Lisa Etter-Steinlin

Diggelmann | Jans | Etter
 Rechtsanwälte Rechtsanwältin

Poststrasse 18
 9000 St.Gallen
 Telefon 071 223 77 70
 Telefax 071 223 77 71
 mail@dje-ra.ch

Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass wir
 Frau Lisa Etter-Steinlin in unser Anwaltsbüro aufgenommen haben.

Der Kanton unterstützt die Verhinderer:

Verzögerungstaktik am Bohl

Von Susanne Schmid

Vielleicht erinnern Sie sich noch an die hitzige Diskussion zum Postulat „Verkehrsarme Altstadt“ im Februar 2000. Die Schliessung Bohl für den Individualverkehr war aber damals von allen politischen Parteien völlig unbestritten, sie war nicht Teil der Auseinandersetzung. Der Stadtrat wurde deshalb auch aufgefordert, diesen Teil des Konzeptes „Verkehrsarme Altstadt“ möglichst bald um zu setzen.

Von einer Schliessung des Bohls für den Individualverkehr erwartet man eine bessere Situation für die ÖV-BenutzerInnen und die FussgängerInnen beim Calatrava, sowie eine attraktivere Platzgestaltung dieses zentralen und beliebten Ortes in der Stadt. Bereits heute hat sich diese Sperrung ja an besonderen Tagen wie beim Sonntagsverkauf oder St.Galler Fest bewährt. Soweit zur Vorgeschichte.

Der Stadtrat hat diese Schliessung im folgenden auch erlassen. Doch es sind Rekurse eingegangen, wie so oft. Der Kanton hat nun entschieden und einmal mehr die Stadt zurückgepfiffen. Demzufolge darf die Stadt den Bohl für den Individualverkehr zwar schliessen, muss die Einfahrt von Osten her aber für Taxis und Zulieferer offen halten. – Ein völlig unsinniger Entscheid, meiner Meinung nach.

Solange die Zulieferer von Osten her einfahren, gibt es keinen Spielraum für eine bessere Platzgestaltung, da die Fahrbahn ja erhalten werden muss. In der Praxis wird es schwierig sein, zu überprüfen, wer Zulieferer ist, wer nicht. Jeder, der über den Bohl durch die Stadt fahren will, wird dies auch tun – wie heute. Für die Situation der Taxis habe ich aber gewisses Verständnis. Taxis kann man durchaus

auch als öffentliches Verkehrsmittel sehen und sie erfüllen vor allem in Randzeiten eine sehr wichtige Rolle. Häufig sind Personen, die auf das eigene Auto verzichten, auf Taxis angewiesen. Man könnte deshalb durchaus prüfen, ob Taxis die Busspur mitbenützen dürfen. Vielleicht könnte dieses Recht sogar auf alle Busspuren erweitert werden. Der Bohl könnte für den Individualverkehr gesperrt werden, wie es der Stadtrat vorgeschlagen hat, die Taxis würden auf der Busspur direkt zum Bohl gelangen. Ein gangbarer Kompromiss, meiner Meinung nach. Übrigens haben andere Städte bereits gute Erfahrungen mit Taxis auf Busspuren gemacht.



Foto: A. Rorschach

Wir erhoffen uns vom Stadtrat, dass er in Sachen Bohl nicht klein beigibt und diesen unverständlichen Entscheid des Kantons an den Bundesrat weiterzieht. Leider verstreicht damit wieder wertvolle Zeit und wir St.GallerInnen müssen uns noch länger auf ein schöneren und ruhigeren Calatrava-Platz ohne unnötigen Durchgangsverkehr gedulden. Hoffentlich ist hier nicht eine neue „Unendliche Geschichte“ im Entstehen.



**SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN**

bank coop Allianz 
Suisse

**Gesundheit
mit Vergnügen!**

heiss...

Sauna Blumenwies
 im Hallenbad Blumenwies
 Martinsbruggstrasse 25
 9016 St.Gallen
 Telefon 071 288 12 60
 www.blumenwies.ch

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

COD.E. Foto: Hartmann SCD

Veloflohmarkt 2002...

Am 20. April war's wieder mal soweit:



Am frühen Samstagmorgen sammelten sich viele St.GallerInnen mit frisch herausgeputzten Velos am Waaghaus...



...um ihre Prunkstücke freiwilligen Helfern der VCS Ortsgruppe St. Gallen in Kommission zu geben.



Die Nachfrage war enorm und so haben um die 300 Velos zu neuen Nutzern gefunden: Von letztjährigen Modellen über Kuriositäten bis zu 'Museumsstücken' wie diesem hier.



Alle Fotos: A. Rorschach

...und Ökomarkt



Am 16. Mai belebte der Ökomarkt wieder die Marktgasse. Interessierte liessen sich beraten, informierten sich über die verschiedensten ökologischen Produkte oder kauften gleich ein Objekt ihrer Begierde....

...zum Beispiel am VCS-Stand: Velohelme, -karten oder Routenbücher.



Alle Fotos: A. Rorschach

Auch für die Jüngeren boten sich Attraktionen: Anziehungspunkt «Glücksrad»

Idyllisches Wohnen in der Stadt: Es ist möglich

Von Andreas Bernhardsgrütter

Die Chancen zur Realisierung einer autofreien Siedlung in der Stadt St.Gallen sind sehr gut, da mehr als ein Drittel der Haushalte in der Stadt St.Gallen kein Auto besitzt. Und: Es gibt geeignete Standorte für autofreie Wohnsiedlungen in St.Gallen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Diplomarbeit von Sabine Amsler an der Hochschule Rapperswil, zum Thema „Autofreies Wohnen in der Stadt St.Gallen“.

Die Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeuges ist das entscheidende Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels. Wer ein Auto besitzt, überlegt sich in der Regel nicht mehr lange, ob es auch Alternativen dazu gäbe. Zu diesem Schluss kommt der Mikrozensus Verkehr 2000 der Bundesämter für Raumentwicklung und für Statistik. Um unnötigen Verkehr zu verhindern oder auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken, ist es deshalb effizient, über Förderungsformen von autofreien Lebensformen nachzudenken. Die Realisierung von autofreien Wohnsiedlungen ist ein mögliches Instrument, alternative Lebensformen anzuwenden. Gerade die Stadt verfügt über gute Alternativen zum Besitz eines eigenen Personewagens: nahe Versorgungseinrichtungen, kurze Wege und gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. 36 Prozent der Haushalte in der Stadt St.Gallen besitzen kein eigenes Auto und vermissen nichts. Ideal wäre es, alle autofreien Haushalte in einem Quartier – beispielsweise im Zentrum – zusammenzufassen. Es entstünde eine weitgehend vom motorisierten Ver-

kehr verschonter Stadtteil in der Grösse eines Drittels der Stadt St.Gallen. Wer jemals in Venedig war, lernt es schätzen, unbehelligt vom Autoverkehr durch die Gassen zu schlendern. Noch sind wir aber nicht so weit. Es geht zunächst darum, autofreies Leben zu diskutieren und den Boden für autofreie Wohnquartiere zu öffnen. In der letzten Ausgabe des VCS-lokal wurde die Idee vom autofreien Wohnen grundsätzlich vorgestellt – in diesem Artikel soll diese Idee anhand der Arbeit der Raumplanerin Sabine Amsler weitergesponnen werden.

Umfangreiche Untersuchungen

Sabine Amsler hat anhand des Zonenplanes 31 grössere Baulandreserven in der Stadt St.Gallen evaluiert und diese im Gespräch mit dem städtischen Planungsamt auf zehn grundsätzlich geeignete Gebiete reduziert. Die verbliebenen Gebiete wurden anhand einer Nutzwertanalyse näher untersucht. Ein autofreies Wohngebiet ist attraktiv, wenn es genügend gross ist, keine extremen Steigungen aufweist und über eine gute Anbindung an das Fuss- und Radwegnetz sowie den öffentlichen Verkehr verfügt. Zudem soll es über nahe Infrastruktureinrichtungen wie Schulen und Einkaufsmöglichkeiten verfügen, nahe Erholungsräume wie grössere Grünräume aufweisen und wenig Lärm und weiteren Umweltbelastungen ausgesetzt sein. Ein autofreies Wohngebiet soll in seiner Siedlungsstruktur in das übrige Siedlungsgebiet eingebunden werden können.

Empfehlung: Autofreies Wohnen im Stephanshorn oder im Lerchenfeld

Anhand dieser Kriterien erreichten vier der zehn untersuchten Gebiete eine hohe Punktzahl von über 800 von 1'000 möglichen Punkten. Am besten schnitten die beiden Gebiete „Stephanshorn“ an der Stephanshorerstrasse beim botanischen Garten sowie das Gebiet „Auwald“ hinter dem Waro Lerchenfeld ab. Für diese beiden Gebiete erarbeitete Sabine Amsler noch auf einer konzeptionellen Ebene ein Bebauungskonzept und entwickelte Planungsinstrumente, mit denen ein solches Konzept umgesetzt werden kann. So könnte im Gebiet „Stephanshorn“ auf einer Fläche von 21'100 m² 134 Wohneinheiten erstellt werden. Hier könnten ca. 250 Menschen wohnen. Im Gebiet Auwald könnten auf einer Fläche von 34'000 m² sogar 500 bis 600 Bewohnerinnen und Bewohner einziehen.



Foto: A. Bernhardsgrütter

*Verkehrsfreier Innenhof und Gassen:
Viel Platz zum Spielen statt für Parkplätze
(Siedlung Remishub)*

Autofrei Wohnen im Trend

Die Idee von autofreien Wohnsiedlungen liegt besonders in Holland und Deutschland im Trend, wo in den letzten Jahren verschiedene grössere Siedlungen umgesetzt wurden. Nun wird dieses Thema auch von der Verkehrs- und Raumplanung in der Schweiz entdeckt. Dies zeigen nicht zuletzt die Diplomarbeiten der Hochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung, wo im letzten Jahrgang gleich drei entsprechende Diplomarbeiten zu diesem Thema durchgeführt wurden. Inzwischen gibt es auch eine umfangreiche Literatur und zahlreiche Homepage-Seiten. Im Herbst dieses Jahres führt die Hochschule Rapperswil zudem eine Tagung durch, an welcher dieses Wohnmodell näher vorgestellt wird.



Foto: A. Bernhardsgrütter

Gebiet Stephanshorn: Hier könnte eine autofreie Siedlung für 250 Bewohnerinnen und Bewohner entstehen.

VCS St.Gallen: Wir bleiben drann

Ein erster Aufruf im letzten „VCS lokal“ hat erst ein verhaltenes Interesse an einer Mitarbeit an einem solchen Projekt ergeben. Die VCS Ortsgruppe St.Gallen möchte aber an dieser Idee weiter arbeiten und entsprechende Vorarbeiten an die Hand nehmen. Die Diplomarbeit von Sabine Amsler bildet dazu eine umfassende Grundlage. Wer sich eine Mitarbeit an diesem Projekt vorstellen kann, ist herzlich eingeladen, daran teilzunehmen.

Warum autofrei wohnen?

Es gibt viele Gründe, hier die wichtigsten:

- **Ruhig wohnen:**
ungestört von Autolärm wohnen und leben.
- **Mehr Spielraum und Sicherheit für die Kinder:**
Kinder sind auf ein sicheres Umfeld für die ersten eigenständigen Kontakte angewiesen
- **Mehr Platz zum Leben:**
Der Verzicht auf grosse Parkplätze schafft Raum für anderes
- **Weniger Miete:**
Als Mieter subventioniere ich nicht mehr die Tiefgarage des Nachbarn mit.
- **Zufahrt gewährleistet:**
Auch das Feuerwehrauto findet seinen Weg

Kontakt:

Andreas Bernhardsgrütter,
Pelikanstrasse 15, 9008 St.Gallen
Tel: 071 246 36 66,
mail: andreas.bg@bluewin.ch
oder auf dem VCS Sekretariat.

Literatur:

- Sabine Amsler: „Autofreies Wohnen in der Stadt St.Gallen“, Diplomarbeit Herbst 2001, Fachhochschule Rapperswil, Abt. Raumplanung; Examinator: Prof. Klaus Zweibrücken, Rapperswil, 2001
 - Christian Harb (Hrsg): Autofreies Wohnen als neue Perspektive für Stadt und Verkehrsplanung mit Beiträgen von Heiner Mohnheim, Marco Hüttenmoser, Wolfgang Christ, Martin Boesch u. v. a., Zürich 2001
Bezug: Umverkehr, Postfach, 8036 Zürich
 - Müller Hannes: Autofreie Haushalte – ihre Mobilitätsformen und die Folgen für Verkehrsplanung und Umweltpolitik; NFP 41-Bericht A2, Bern 1999
- Tagung:
- Freitag, 4. Oktober, 9.15 Uhr, Hochschule Rapperswil: Tagung Autofreie Wohnformen
nähere Infos: www.r.hsr.ch,
Mail: kbaettig@hsr.ch

Links:

- www.vcs-sgap.ch/Framset_OG_SG.html
- www.autofrei-wohnen.ch
- www.autofrei.de
- www.autofrei-wohnen.de
- www.viererfeld.ch

Polysportives Zentrum Ostschweiz:

Masshalten wünschbar

Von Peter Jans

Eine weitere moderne Anlage für den Breitensport soll an der Steinachstrasse in St.Gallen entstehen. Sie wird auch vom VCS unterstützt. Erwartet wird jedoch nicht nur ein Masshalten bei den Baukosten, sondern auch bei der Anzahl geplanter Parkplätze.

Opposition ist dem Projekt eines Polysportiven Zentrums angrenzend an die grosse Steinach-Turnhalle nicht entstanden. Zur Zeit droht das Projekt eher am Zeitdruck und den ungewissen Baukosten zu scheitern. Um rund 4 Millionen Franken an Bundes-Sportförderungs-Geldern zu erhalten, muss bis Anfang 2003 ein realisierbares Projekt vorliegen. Neben den Baukosten sind unter anderem auch Fragen zur Anzahl Parkplätze und deren Bewirtschaftung noch offen.

Die VCS-Ortsgruppe St.Gallen hat beschlossen, das Projekt des Polysportiven Zentrums zu unterstützen. Von den Verantwortlichen wird jedoch erwartet, dass bei der Planung der Parkplätze – genauso wie bei den Baukosten – Mass gehalten wird. Der Standort ist durch die attraktive Linie 1 der VBSG gut erschlossen, die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln also problemlos möglich. Die Parkplatzzahl ist dementsprechend tief anzusetzen. Wichtig erscheint auch, dass die Parkplätze gebührenpflichtig bewirtschaftet werden.

Inserat

Ab uf d'Sitzigs-Insle . . .
im Toggenburg. Abseits des Rummels und doch mitten drin. Unser Haus der Zukunft bietet den idealen Rahmen, beschützt von den Churfürsten.



Ab in's naturfreundehotel . . .
Ihrem Tagungs- und Seminarhotel im Toggenburg

naturfreundehotel, Wildhaus, 071 998 68 68,
www.zwinglizentrum.ch; nzz@naturfreunde.ch



COMEDIA
BUCHHANDLUNG

WORLD-MUSIC • Katharinengasse 20
9004 St.Gallen • Tel./Fax 071/245 80 08
medien@comedia-sg.ch • www.comedia-sg.ch

**Wienerwalzer nun doch nicht über St.Gallen –
dafür Schnellzugsverlängerung bis nach Bregenz?**

St.Gallen ohne Wienerwalzer

Andreas Bernhardsgrütter

Die SBB hat mit den Österreichischen Bundesbahnen geplant, den Wienerwalzer von Zürich nach Wien über St.Gallen und Bregenz umzuleiten. Ursprünglich war es vorgesehen, diese Verbindung im Jahr 2005 einzuführen. Dies hätte eine Verlängerung der Fahrzeiten um rund eine halbe Stunde zur Folge gehabt. Durch neues Rollmaterial mit Neigezugtechnik hätte die halbe Stunde wieder gut gemacht werden sollen.

Mit einem Ausbau der alternierenden Verbindung Zürich – St.Gallen - Bregenz nach München in einem Zweistundentakt wäre eine stündliche Verbindung von St.Gallen nach Bregenz geschaffen worden. Das Land Vorarlberg und die Stadt Bregenz streben damit vor allem eine bessere Anbindung an den Flughafen Kloten an.

Wie aus Berichten in der NZZ zu vernehmen ist, wird aus dieser geänderten Route wohl nichts. So haben die österreichischen Bundesbahnen sich gegen eine Beschaffung des benötigten Rollmaterials der TEE-Allianz ausgesprochen.

Die SBB prüfen nun gemäss Aussagen von Benedikt Weibel derzeit eine Verlängerung des Intercitys Genf – Zürich - St.Gallen nach Bregenz. Damit könnten ebenso stündliche Verbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Vorarlberg geschaffen und gleichzeitig auch die Bahnhöfe St. Margrethen und Rorschach an die Schweizer Intercity-Züge angebunden werden.

Freuen dürfen sich auch die Sarganserländer und Buchser. Ihnen werden ab dem Jahr 2004 dank einer Petition mit 40'000 Unterschriften nicht nur halbstündliche Intercity-Halte in Sargans nach Zürich und Chur zugestanden, sondern auch die Verbindungen nach Wien erhalten.



Intercity Genf – St.Gallen: Fährt er bald bis nach Bregenz?

So werden wir in St.Gallen halt weiterhin in Buchs umsteigen müssen, um den Zug nach Wien benutzen zu können. Viele werden aber diesen Weg scheuen und in Altenrhein das Flugzeug besteigen – aus St.Galler Sicht eigentlich schade, auch wenn das Flugfeld Altenrhein sich mit dem Namen „St.Gallen – Altenrhein“ brüstet.

Wie weiter beim Sämtispark?

Von Peter Jans

Seit dem Februar 1999 sind drei Baugesuche der Migros im Zusammenhang mit dem Sämtispark hängig. In den Medien warf die Migros dem VCS vor, die geplanten Erweiterungen zu blockieren. Wo klemmt es?

Als die Migros beim Sämtispark 1994 zusätzlich 122 Parkplätze erstellte, verlangte der VCS die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Das Verwaltungsgericht hiess die Beschwerde des VCS gut. Mit der UVP liess sich die Migros mehrere Jahre Zeit und war erst 1999 soweit.

Der VCS verlangte, dass beim Sämtispark eine gebührenpflichtige Parkplatz-Bewirtschaftung eingeführt wird, dies als verkehrslenkende Massnahme nach Umweltschutzgesetz. Die

Migros sperrte sich jedoch mit aller Kraft gegen dieses Vorhaben, obwohl die kantonalen Behörden seit einiger Zeit bei sämtlichen Grossanlagen die erwähnte Massnahme zur Auflage machen. Dass es mit den Baugesuchen der Migros nicht vorwärts ging, lag also keineswegs am VCS, sondern an der Uneinsichtigkeit der Bauherrschaft.

Kürzlich fand nun ein Gespräch mit allen Verkehrsbeteiligten statt. Möglicherweise kann bald über einen positiven Abschluss der Angelegenheit berichtet werden. Zur Zeit des Redaktionsschlusses war jedoch noch nicht bekannt, ob alle Beteiligten die erarbeitete Lösung mittragen.

Verkehr kann reduziert werden:

Parkplatzbewirtschaftung ist wirksam

Von Andreas Bernhardsgrütter

Mit einer Bewirtschaftung der Parkplätze von publikumsintensiven Einrichtungen kann das Verkehrsaufkommen wirksam reduziert werden. Dies hat ein Forschungsauftrag ergeben, welcher im Auftrag des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) durch das Ingenieurbüro Metron AG erstellt wurde. Mit Befragungen von Kundin-

nen und Kunden sowie den Zentrumsleitern von 15 ausgewählten Einkaufs- und Vergnügungszentren wurde ermittelt, ob eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung das Verhalten der Kunden verändert.

Die Ergebnisse zeigen, dass bei flächendeckenden Bewirtschaftungsbeiträgen von Fr. 2.-/h die Fahrleistung (PW/km) um 9 bis 13

Prozent reduziert wird. Bei Beiträgen von Fr. 4.-/h liegt die Reduktion bei 11 bis 16 Prozent. Die Anzahl Fahrten würden mit Fr. 6.-/h um 20 bis 25 Prozent reduziert.

Die Kunden gaben an, bei einer Bewirtschaftung von Parkplätzen ein nahes Einkaufsangebot zu benutzen oder ihre Einkäufe zu bündeln.

Der Standort des Zentrums entscheidet über die Verkehrsmittelwahl

Ein weiteres Ergebnis dieser Arbeit war, dass der Anteil von Kunden zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr an integrierten Standorten in Stadtzentren vier mal höher ist, als an abgelegenen Standorten an Autobahnausfahrten. Bei Zentren auf der Grünen Wiese kommen durchschnittlich 93 Prozent der Besucher mit dem Auto. Im Stadtzentrum beträgt der Autoanteil in Einkaufs- und Frei-

zeitzentren 55 bis 63 Prozent. Das gleiche Zentrum verursacht also je nach Standort rund 40 Prozent weniger Autoverkehr. Der wichtigste Entscheid über das künftige Verkehrsvolumen wird mit der Wahl des Standortes getroffen. Die weiteren Massnahmen wie Förderung des öffentlichen Verkehrs oder einer Parkplatzbewirtschaftung sind zwar wichtig, können aber an der grundsätzlichen Ausrichtung an eine Auto-Kundschaft des betroffenen Zentrums nichts mehr ändern.

Literaturhinweis:

Metron Verkehrsplanung AG Brugg im Auftrag des UVEK, Bundesamt für Strassen: Parkplatzbewirtschaftung bei «publikumsintensiven Einrichtungen» Auswirkungsanalyse, Forschungsauftrag SVI 2000/383 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, Brugg: Januar 2002

Inserat



Weltladen St. Gallen

Faire Produkte – claro! Sie wissen wo?

Claro Weltladen
Waisenhausstrasse 1
9000 St. Gallen
Telefon 071 222 43 73

Öffnungszeiten:

Montag	13.30 - 18.30 Uhr
Dienstag bis Freitag	9.00 - 18.30 Uhr
Samstag	9.00 - 16.00 Uhr

Vision Steinach soll weiterfließen

Von Peter Jans

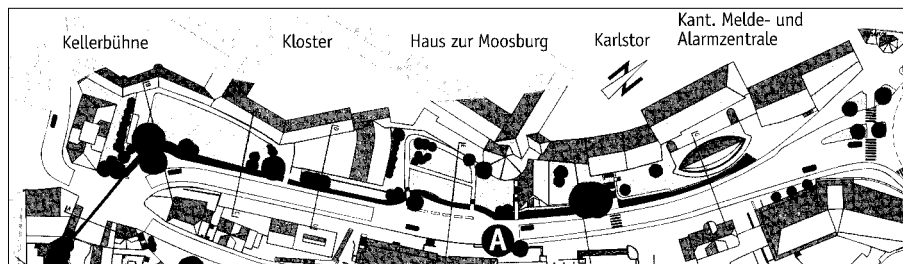
Der VCS unterstützt das Projekt, den Wasserlauf der Steinach in der Moosbruggstrasse und der Lämmli brunnenstrasse wieder sichtbar zu machen. Wir werden darum Sponsor und tragen tausend Franken zur Umsetzung dieser Idee bei.

Über Jahrhunderte hat die Steinach die südliche Altstadt vom Müllertor bis zum Spisertor und das Lämmli brunnenquartier geprägt. Ende des letzten Jahrhunderts wurde sie zusammen mit der Schmutzwasserkanalisation eingedolt. Auf der Überdeckung wurden in grosszügiger Weise die heutige Moosbruggstrasse und die Lämmli brunnenstrasse angelegt und damit dem Verkehrsfluss des 20. Jahrhunderts die Wege geöffnet. «Vision Steinach Gallusstadt» will in Form eines Zitates einen kleinen Teil des Steinachwassers wieder sichtbar fließen lassen. Damit soll die Geschichte St. Gallens wieder in Erinnerung gerufen werden. Diese in die Vergangenheit weisende «Erinnerungsspur» soll ein zukunftsgerichteter Impuls für die Aufwertung der südlichen Altstadt sein - in städtebaulicher, kultureller und touristischer Hinsicht.

Der St.Galler VCS unterstützt die Idee, den Wasserlauf wieder sichtbar zu machen und attraktive Fussgängerbereiche zum Verweilen zu schaffen. Die heute überdimensionierten Strassenzüge können wieder zu Quartierstrassen werden, an denen ein sicheres und angenehmes Leben möglich ist.



An der letzten Sitzung des VCS St.Gallen wurde darum beschlossen, dem Verein «Vision Steinach Gallusstadt» beizutreten und als Sponsor 1000 Franken an diese unterstützungswürdige Idee beizutragen. Wer es gleich tun möchte, melde sich bei: Vision Steinach Gallusstadt Postfach 1445, 9001 St.Gallen Tel. 071 222 44 43, Fax 071 222 07 40



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

<http://www.vcs-sgap.ch>

Nummer 58, Juni/Juli 2002

Erscheinungsart: viermal pro Jahr,

Auflage 1900 Ex.

Redaktion: Susanne Schmid, Andreas Bernhardsgrütter, Peter Jans

Fotos: Andi Rorschach, Andreas Bernhardsgrütter

Layout: Hugo Wehrli

Druck:

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

EVENTS:

SlowUp Kanton Thurgau
Sonntag, 25. August 2002

Nächste VCS-Ortsgruppen-Sitzungen
jeweils im VCS-Büro an der Marktgasse 14, St.Gallen:
Dienstag, 20. August 2002, 20.00 Uhr
Dienstag, 17. September 2002, 20.00 Uhr
Dienstag, 29. Oktober 2002, 20.00 Uhr

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

Für jeden Tag stehen im claro-Weltladen, an der Waisenhausstrasse 1, acht 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 (mit Ausweis) und des Vereins
claro-Weltladen St.Gallen nur Fr. 32.-
Für Nichtmitglieder Fr. 37.-

Öffnungszeiten: Montag 13.30 - 18.30 Uhr
Dienstag bis Freitag 9.00 - 18.30 Uhr
Samstag 9.00 - 16.00 Uhr

