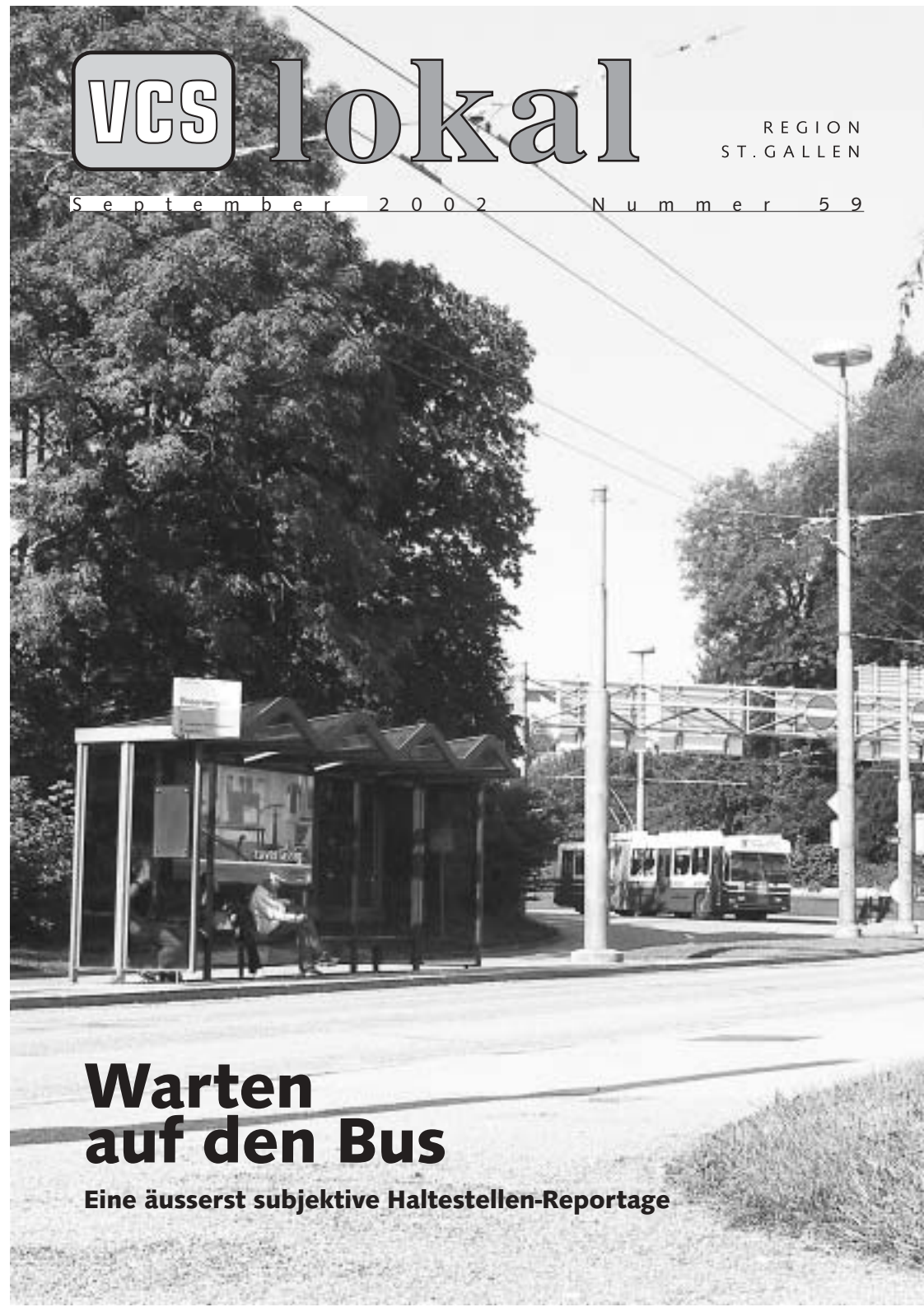




lokal

REGION
ST. GALLEN

S e p t e m b e r 2 0 0 2 N u m m e r 5 9



Warten auf den Bus

Eine äusserst subjektive Haltestellen-Reportage

Liebe Leserin, lieber Leser

Heute hat der Herbst begonnen und die Strassen sind verregnet, Blätter liegen am Boden und die Sicherheit für uns Velofahrende wird wieder abnehmen. Ich sehe es schon vor mir: die Haufen Schnee an der Strassenkante, die engeren Spuren und der rutschige Boden. Sicherheit für FussgängerInnen und VelofahrerInnen, für Kinder und Betagte, für Behinderte, einfach für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen, dies ist eines der wichtigsten Bereiche, die wir als VCS durch alle Instanzen verteidigen. So mussten wir auch in diesem Sommer wieder bei einigen Baueingaben Bedenken anmelden und mehr Rücksicht fordern.

Bürgerliche Gemeinderäte haben zum Thema «Stadtautobahn» ein Postulat bzw. eine Interpellation eingereicht. Sie wollen die Planung einer dritten Fahrbahn. Dabei vergessen sie, dass bei Aufhebung dieses Nadelöhrs ein anderes geschaffen wird. Dies dann meist auf einer Strasse innerorts. Man/frau sollte die Ursachen (wie zB. zusätzliche Einkaufszentren im Westen) bekämpfen und nicht einfach deren Auswirkung zum Anlass nehmen, um noch weitere Strassenbauprojekte zu planen. Diese verschlingen horrend Summen an Steuergeldern, welche für innovative öV-Projekte dann fehlen.

Wie Sie sehen, gibt es noch viel zu tun! Viel Spass beim Lesen unseres 59. Lokals, das diesmal in mehreren Artikeln das Thema «Sicherheit» aufgreift.

Doris Königer



Warten auf den Bus

Von Margot Benz

Wo lässt es sich in St. Gallen am schönsten auf den Bus warten und wo ist es sehr unangenehm? Zu dieser kleinen, äusserst subjektiven Reportage hat mich die Interio-Haltestelle inspiriert. Wiesenbach heisst sie richtig, nur dass da kein Bach ist, sondern die Lagerhalle der Micasa-Möbel und etwas weiter weg eben der Interio, den ich ab und zu aus Notwendigkeit oder Konsumlust aufsuche. Auch die Sportanlage Gründenmoos lässt sich von hier aus mit einem fünfminütigen Fussmarsch erreichen. Das weiss ich ziemlich genau,

denn wenn der Sohn einen vom Sportamt gesponserten Tenniskurs besucht, gehen wir diesen Weg und warten täglich an dieser unsäglichen Haltestelle. Der Blick findet keinen Ausweg und bleibt an der Micasa-Lagerhallenwand kleben, der Verkehr rollt ununterbrochen und meistens schwerverkehrsmässig. Das hält niemand aus, sage ich mir, kein Wunder bin ich die einzige, die mit dem Bus hierherkommt. Dabei hätte ich nur eine Haltestelle weiter zu fahren brauchen, und schon würde mich die grosszüge, parkähnliche Haltestelle des Säntisparks in Empfang nehmen. Ohne Regenschirm könnte ich trockenem Hauptes in die Anlage gelangen. Hier ist die Buskündin Königin.

Die Nachforschungen haben gezeigt, dass sowohl die ganz schönen und ganz hässlichen Haltestellen etwas Besonderes sind. Das Gros der Warteplätze ähnelt sich wie ein Ei dem anderen. Die Standard-Wartehäuschen gehören

nicht der VBSG sondern der APG (allgemeine Plakatgesellschaft). Zur Grundausrüstung gehört ein neckisch gezacktes Dach, ein Werbeplakat, eine Sitzbank, ein Abfallkübel und ein Kleber mit der Aufschrift «Unerlaubtes Anbringen von Plakaten verboten». Die Haltestellen waren bei meinem Rundgang erstaunlich sauber und fast gar nicht verschmiert.



Die ganz grosse Frage, die uns alle umtreibt, wenn wir irgendwo ohne das Standard-Schutzdach auf den Fünfer oder den Siebner warten müssen, ist: «Nach welchem Konzept gibt es gedeckte und ungedeckte Haltestellen?» Thomas Romer, Direktor der städtischen Verkehrsbetriebe dazu: «Das bestimmt die Nachfrage. Wenn eine genügend grosse Benutzung der Haltestelle festgestellt wird, erhält sie im Grundsatz ein Dach. Es gibt aber auch Situationen, wo bauliche Schwierigkeiten bestehen oder das Land nicht zur Verfügung steht.»

Nun lass ich Sie allein mit den Bildern (Seiten 2 und 3), mit meinen Favoriten und den Durchgefallenen. Die Wiesenbach-Haltestelle übrigens, wird im Zusammenhang mit dem Multiplex-Kino versetzt und neu erstellt. Der Wiesenbach wird offengelegt. Kann gut sein, dass ich mich bald auch dort wie eine Königin behandelt fühle.

Warten auf bessere Zeiten

Haltestelle Wiesenbach, Abtwil



Haltestelle Lachen, Zürcherstrasse



Haltestelle Waldau, Zürcherstrasse



Haltestelle Friedhof Bruggen

Alle Bilder: M. Benz

Wo Warten Freude macht



← Busbahnhof Gallusmarkt

↓ Haltestelle Rosenbergstrasse, Kreuzbleiche



↑ Haltestelle Säntispark



Haltestelle Poststrasse, Innenstadt: ↓



Alle Bilder: M. Benz

Stadt Basel setzt Massstäbe:

1'100 Plätze im Veloparking Bahnhof Basel

Von Andreas Bernhardsgrütter

Die Stadt Basel setzt neue Massstäbe für das Veloparking beim Bahnhof SBB: Im Juni wurde ein Veloparking mit 1'100 Plätzen eröffnet. Helle, freundliche Räume, grosszügiges Ambiente, professionelle Betreuung und Überwachung sowie die nahe Lage bei den Perronaufgängen machen diese Anlage nicht nur auf Grund ihrer Grösse einzigartig für die Schweiz.

Die mit Kameras bewachte Anlage ist unterteilt in einen kostenpflichtigen Teil mit 550 Plätzen und einen frei zugänglichen Teil mit 550 Plätzen. Der Kanton Basel Stadt hat sich diese Anlage einiges kosten lassen: Die Erstellung des Veloparkhauses wurde mit 11 Millionen Franken aus dem Velokredit finanziert. Die Betreuung der Velostation mit entspre-

chendem Serviceangebot, wie Bewachung der Fahrräder oder Putz- und Reparaturdienst durch einen Velofachhändler, erfolgt durch eine Betreiberin. Diese verfügt über einen Leistungsauftrag. Zum Serviceangebot gehören auch Pumpstation, Veloverleih, E-Bike-Tankstation, Veloboxen, Schliessfächer für Helme und vieles mehr. Der Zu- und Weggang zur Station erfolgt über drei Zufahrtsrampen und fünf Fussgängereingänge auf der Nordseite des Bahnhofs, ein Durchgang führt direkt in die Bahnhofshalle. Die Velostation ist praktisch rund um die Uhr in Betrieb, von 4.00 Uhr am Morgen bis 2.00 Uhr nachts. Mit einem Ticket aus dem kostenpflichtigen Teil ist der Zutritt durchgehend möglich. Die Anlage stösst auf eine sehr gute Akzeptanz von Seite der Benüt-



Bild: Barbara Auer

Velostation Basel: gute Akzeptanz dank freundlicher Gestaltung und attraktivem Serviceangebot

zerinnen und Benützer: Bereits nach wenigen Wochen wurde laut Angaben von Barbara Auer, von der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Basel Stadt, ein Auslastungsgrad von 60 bis 70 Prozent erreicht, mit steigender Tendenz. «Das Veloparking ist ein Erfolg, seither sind die unhaltbaren Zustände mit verstellten Plätzen rund um den Bahnhof passé», meint sie erfreut.

Noch mehr Veloparkplätze in Basel

Neben den 1'100 Plätzen im Veloparking sind im Umfeld des Bahnhofes weitere rund 600 Veloplätze vorhanden oder in Planung, insbesondere auf der Südseite des Bahnhofs. Damit wird der Bahnhof Basel in absehbarer Zeit über ein Abstellangebot von 1'700 Plätzen verfügen, was gerade im Vergleich mit dem Bahnhof St.Gallen enorm ist. Der Bahnhof St.Gallen verfügt gemäss Angaben des städtischen Tiefbauamtes derzeit über 535 Abstellplätze.

Vorbild für St. Gallen?

St.Gallen bäckt bezüglich der Förderung des Veloverkehrs in der Stadt weit kleinere Brötchen als Basel. Das Angebot an Veloplätzen beim Bahnhof St.Gallen ist völlig unzureichend, wie der tägliche Anschauungsunterricht rund um den Bahnhof zeigt. Im Zuge der Planung der Fachhochschule Bahnhof Nord wurde auf Druck des VCS eine Velostation mit ca. 500 Plätzen in das Wettbewerbsprogramm aufgenommen – die Realisation einer solchen Anlage ist aber derzeitig alles andere als gesichert und dürfte im besten Falle erst in 5 bis 10 Jahre durchgeführt werden. Bis dahin sollten weitere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden: besonders dringend im Umfeld der Migros-Klubschule / Appenzeller Bahnhof.

Weitere Infos auf:
www.veloparking.ch; www.velostation.ch
www.vcs-sgap.ch

Inserat

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.

**SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN**

C.O.D.E. Felix Hartmann SDO

Einführung eines Strassenzolls

Postulat im Grossen Gemeinderat
von Beatrice Heilig Kirtz

In den letzten 15 Jahren hat der Verkehr in der Stadt St.Gallen und Umgebung um über 50 % zugenommen. Eine weitere Verkehrszunahme von über 20 % ist prognostiziert. Doch man oder frau braucht keine Statistiken zu lesen. Wer sich in der Stadt fortbewegt oder auch in den Bussen sitzt, nimmt die massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wahr. Selbst an den Stadträndern, wie etwa im Neudorf oder Krontal, gibt es zu bestimmten Tageszeiten kein Vorwärtskommen. Nicht zu reden von der Geltenwilenstrasse, wo die Abgase der stehenden Autos einem buchstäblich die Luft abschneiden. Verkehrsflächen sind zu einem knappen Gut geworden. Und was knapp ist, soll auch etwas kosten. Dieses marktwirtschaftliche Prinzip liesse sich im Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr gut anwenden. Wer in die Stadt fahren will, soll etwas dafür bezahlen. Strassenzölle also, wie sie früher erhoben wurden. Nur sollen sie nicht dem Unterhalt und Bau der Verkehrswege zugute kommen, sondern als Steuerungsmittel eingesetzt und für den öffentlichen Verkehr gebraucht werden.

Strassenzölle werden in unseren Nachbarländern Italien und Frankreich auf den Autobahnen erhoben. Niemand würde deswegen diese Länder meiden. Aber auch in Städten wie Singapur und Oslo werden schon seit Jahren Strassenzölle erhoben. In anderen Städten der Welt sind diese Mautzonen auf bestimmte Be-

zirke und Strassen beschränkt. London will nun auf Februar 2003 einen Strassenzoll als Steuerungsmittel einsetzen. Fahrzeuge, die montags bis freitags zwischen 07.00 und 18.30 Uhr in ein 19. Quadratkilometer grosses Areal der Innenstadt fahren wollen, sollen eine Gebühr von 5 Pfund entrichten. Den Verkehrsexperten und Umweltschützenden scheint dieses Vorhaben richtig und unumgänglich, will die Stadt nicht im Verkehr versinken. Geschäftsleute der Innenstadt opponieren dagegen, obwohl sie merken müssten, dass wenn niemand mehr vorwärts kommt, keine Geschäfte mehr zu machen sind. Die Strassenzölle sollen vollumfänglich für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt und den Umsteigern zusätzliche Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden.

St.Gallen braucht eine wirksame Verkehrspolitik. Die bisherigen Anstrengungen haben den Verkehr nicht stadtgerecht und schon gar nicht menschengerecht gemacht. Ein knappes Gut hat einen hohen Preis. Wenden wir die Theorien der Marktwirtschaft nicht nur dort an, wo Private Gewinne machen, sondern auch hier, wo dadurch die Lebensqualität und auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verbessert werden können.

Ich hoffe, dass das Postulat überwiesen wird und der Stadtrat neue Wege in der Verkehrspolitik prüfen muss.

Kreuzung Geltenwilen-/ Davidstrasse/Güterbahnhof

Von Margot Benz

Die Geltenwilenstrasse gilt als eines der letzten Nadelöhere der Stadt. Die Zufahrt zur Autobahn für die AppenzellerInnen ist während der Rushhour oft etwas verstopft, sodass sich die Teufener und BühlerInnen sagen, via St. Georgen/Wildeggstrasse/Linsebühlquartier würde es schneller Richtung Osten und A1 gehen. Aus den angrenzenden Quartieren wird der Verkehr in Zukunft noch zunehmen, denn in der Pipeline sind das Kongresszentrum Einstein, die Tiefgarage unter der Lagerhaus und neue Nutzungen im Areal des Güterbahnhofes. Darum wird die Kreuzung Geltenwilenstrasse/Güterbahnhof/Davidstrasse nun umgebaut und mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet.

Besser

Für die vielbenützte Veloroute Innenstadt – St. Gallen Haggen/Bruggen/Winkeln wird besser: Neu ein lichtsignalgesteuerter Übergang vom

Güterbahnhof Richtung Vadianstrasse und umgekehrt. Ein zusätzliches, kurzes Stück eigener Veloweg zwischen Davidstrasse und Vadianstrasse.

Schlechter

Wer vom Güterbahnhof her kommend Richtung Stadt will, muss sich neu der Tiefgaragenausfahrt der Firma Salzmann bewusst sein. Die ein- und ausfahrenden Autos werden seinen Weg kreuzen. Für Velofahrer unbefriedigend gelöst bleibt die Fahrt der Geltenwilenstrasse entlang aufwärts Richtung Oberstrasse. Autos und Velos müssen sich die Fahrspur teilen. Eine heikle Angelegenheit bei den starken Verkehrsströmen. Es ist zu hoffen, dass mit dieser Strassenkorrektur der Ausweichverkehr via St.Georgen und Linsebühl sich endlich unterbinden lasse.



Bild: H. Wehrli

Wird umgebaut: Kreuzung Geltenwilenstrasse - Güterbahnhof - Davidstrasse

Eine Bereicherung für St.Gallen

Von Susanne Schmid

Die St.GallerInnen reiben sich die Augen: Nein, wir sind doch nicht in Indien! Trotzdem flitzten in der Zeit vom 17. bis zum 31. August Velotaxis durch die St.Galler Innenstadt, wie in jeder indischen Kleinstadt – oder wie in der Grossstadt Berlin.

Gehörten Sie zu jenen Personen, bei denen die Neugierde über die Scheu gesiegt hat und die sich eine Fahrt im knallgelben, von Muskelkraft

durch einen Elektromotor sind grössere Steigungen nur langsam und mit grosser Muskelanstrengung zu bewältigen. Das Einsatzgebiet dieses Gefährts ist also auf die Ebene beschränkt, kleinere Steigungen sind aber kein Problem.

20 Minuten aufladen und dann zwei Stunden fahren – dies die Bilanz des Elektroantriebs. Für die sportlichen Fahrer der Velotaxis sorgt dieser Rhythmus denn auch für wohlverdiente Pausen, denn anstrengend ist das Fahren dieses schweren Dreirades, trotz Unterstützung durch den Elektromotor.

Die Werbeaktion ist vorbei, die Idee ist geblieben. Sollen in St.Gallen auch in Zukunft Velotaxis zirkulieren? Es stellt sich dabei die Frage, wieviel die Kunden für eine kurze Fahrt vom Bahnhof zum Marktplatz denn bezahlen würden. Ein Fahrer eines Velotaxis meinte auf Anfrage, dass die KundInnen schon fünf bis zehn Franken für eine solche Strecke bezahlen würden. Auf jeden Fall erhielt er manchmal Trinkgelder in dieser Grössenordnung. Eine Kundin dagegen meinte, dass Sie wohl einen Franken für eine solche Fahrt zu zahlen bereit wäre, andere würden zwei bis 3 Franken dafür ausgeben. Im Vergleich dazu kostet eine normale Taxifahrt vom Bahnhof zum Bohl ungefähr 7 bis 8 Franken.



Bild: A. Rorschach

betriebenen Gefährt gegönnt haben? Hat Spass gemacht, nicht? Und die Freude war erst noch gratis.

Das Einkaufszentrum Neumarkt wollte sich mit dieser sympathischen und umweltfreundlichen Aktion wieder vermehrt in Erinnerung rufen und auf seinen zentralen Standort hinweisen. Viele ältere Personen, Frauen mit Kindern oder SchülerInnen, aber auch Businessmen waren begeistert von diesem für St.Gallen neuartigen Beförderungsmittel. Die Velotaxis waren gut ausgelastet, obwohl sie nur im Tal unterwegs waren. Die Hügel von Rosenberg, Freudenberg oder Bernegg wären zu steil für dieses doch 180kg schwere Dreirad. Trotz Unterstützung

Bei der Firma Sprenger-Taxi prüft man im Moment die Idee, Velotaxis fest ins St. Galler Verkehrsangebot aufzunehmen. Man stellt sich vor, dass die Velotaxis die Fussdistanz zwischen den Parkhäusern und den Geschäften der Innenstadt übernehmen würden. Voraussetzung dazu wäre, dass die gelben Dreiräder auch in der Fussgängerzone unterwegs sein dürften. Entschieden ist aber noch nichts, auch bezüglich der Preise sind erst vage Vorstellungen vorhanden: Wahrscheinlich im Rahmen der Taxipreise, heisst es auf Anfrage bei der Firma Sprenger. Auch hier seien es die hohen Lohnkosten, die die Preise bestimmen. Uebrigens müssen alle Velotaxifahrer eine Prüfung – ähnlich der Taxiprüfung – bestehen, bevor sie mit KundInnen durch die Strassen strampeln dürfen – Sicherheit wird auch hier gross geschrieben.

Velotaxis sind eine ideale Ergänzung zum bestehenden Verkehrsangebot, sind sie doch leicht und umweltfreundlich – ein Gewinn für die Innenstadt. Der VCS wünscht dieser Idee deshalb gutes Wachsen und hofft, dass schon bald Velotaxis zum Alltag in St.Gallen gehören.



Bild: A. Rorschach

Gefahrenstellen für Velos: Bitte melden

Die Velosaison neigt sich schon bald dem Ende zu. Sicher hat die Eine oder der Andere während des Sommers gefährliche Stellen für Velofahrende auf dem städtischen Strassennetz ausgemacht oder gute Vorschläge für eine Verbesserung des Radnetzes gefunden. Um unser Velonetz immer wieder zu verbessern, sind oft nur Kleinigkeiten nötig, manchmal natürlich auch grössere Veränderungen. Eine kleine Gruppe der VCS-Ortsgruppe trifft sich anfangs November wieder mit den Verantwortlichen fürs Velo von Tiefbauamt und

Polizei. Da wir nicht alle Gefahrenstellen für Velos selbst kennen können, sind wir auf Ihre/Eure Mitarbeit angewiesen. Wer also auf eine ungünstige Situation aufmerksam machen will, oder eine Verbesserung einbringen möchte, melde dies beim Sekretariat: 071 222 26 32 oder per e-mail: vcs.sg@bluewin.ch. Wir werden im Gespräch mit den Verantwortlichen dann versuchen, Ihre/Eure Vorschläge einzubringen, damit sie auch umgesetzt werden können. Vielen Dank für Ihre/Deine Unterstützung.

Umfahrung Herisau – eine Schnellstrasse zum Säntis

Von Margot Benz

Die Projektorganisation ist beispielhaft, das Informationskonzept hervorragend. Was der VCS als Interessengruppe während Jahren in einer Begleitgruppe «begleitet» hat, ist trotz guter Vorzeichen zu einer monströsen Sache geworden. Hiessen die Ziele des Gesamtprojektes vor vier Jahren u.a. noch: «Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität», «Reduktion des hausgemachten Verkehrs» oder «Attraktivitätssteigerung möglichst gering halten», so stand in der Medienkonferenz vom 1. September 2002 die Leistungssteigerung des Verkehrsträgers und die Anbindung an die A1 im Vordergrund. Die neue Strasseninfrastruktur soll Appenzell vorwärts bringen. Appenzeller Bundesparlamentarier machen in Bern Druck, dass die geplante Umfahrungsstrasse Herisau im Nationalstrassennetz aufgenommen wird. Dann kostet sie den Kanton wenig bis gar nichts. Die Städte Gossau und St.Gallen rechnen sich Chancen aus, auf diesem Wege zu einem weiteren Autobahnanschluss im Gossauer Industriegebiet zu kommen. Mit dem Projekt Nationalstrasse wird eine Volksabstimmung überflüssig, das heisst, die politische Auseinandersetzung wird damit auf die Bundesebene abgeschoben.

Die tatsächlich existierenden Herisauer Verkehrsprobleme rechtfertigen unserer Ansicht nach eine 336 Mio. teure Schnellstrasse nicht. Weil Velos, Mofas und landwirtschaftliche Fahrzeuge diese nicht benutzen dürfen, müssen gleichzeitig weitere Strassen ausgebaut werden. Die verschiedenen Auf- und Abfahrten

führen zu Wertverminderung von Liegenschaften. Neue Lärmprobleme müssen mit aufwendigen Schutzmassnahmen angegangen werden. Der öffentliche Verkehr, auch der Ausflugsverkehr, wird enorm konkurrenziert. Das anfangs explizite Ziel, die Attraktivitätssteigerung möglichst gering zu halten, wird ins Gegenteil verkehrt.

Die unmissverständliche Richtungsänderung in der Herisauer Verkehrsplanung bedeutet, dass mit dem Bau der Umfahrung noch lange nicht begonnen werden kann. In der Zwischenzeit werden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz geprüft. Wie weit diese tatsächlich gehen, bleibt abzuwarten. Eine Parkplatzbewirtschaftung ausserhalb Herisau, z.B auf der Schwägälp immer wieder von uns gefordert, wird gemäss Infozeitung Nr. 7 vom Juni 2002 als nicht realisierbar bezeichnet.

Stark genutzter Bahnhofplatz:

Postautobetriebe hoffen auf Verbesserung

Von Andreas Bernhardsgrütter

Bahnen, Postautos, Fahrzeuge der Verkehrsbetriebe St.Gallen, Taxis und Reiscars aus allen Richtungen treffen sich auf dem Bahnhofplatz St.Gallen. Jeden Tag werden am Bahnhof St.Gallen über 90 000 Reisende gezählt. Über 7 000 Fahrgäste benutzen die 518 Postautos, die hier täglich ankommen und abgehen. Zwischen Bahnhofgebäude und Hauptpost befinden sich die Haltestellen von neun Postautolinien.

Am Bahnhof existieren heute keine gedeckten Postauto-Haltestellen. Auch erhöhte Anleganten für einen bequemen Einstieg ins Postauto sind nicht vorhanden. Die Postautobetriebe hoffen gemäss Angaben auf ihrer Homepage (www.postauto.ch) auf eine Verbesserung und üben sich vorderhand in Geduld. So solle mit der 1997 beschlossenen Neugestaltung des Bahnhofplatzes den Fussgängern und Reisenden des öffentlichen Verkehrs Priorität eingeräumt werden.

Wenn im Jahr 2005/2006 der Individualverkehr auf die Nordseite und die Endstation auf die Ostseite des Bahnhofplatzes verlegt wird, sind die Voraussetzungen für eine gedeckte Postauto-Haltestelle geschaffen, schreiben die Postautobetriebe St.Gallen / Appenzell.

Es bleibt zu hoffen, dass die Wünsche der Postautobetriebe in Erfüllung gehen und die Verlagerung des Individualverkehrs auf die Nordseite des Bahnhofes gelingt.



Bild: H. Wehrli

Ausflugs- und Wandertipps mit dem Postauto

Von Andreas Bernhardsgrütter

Wir hoffen auf einen schönen Herbst, welcher ausgiebige Gelegenheiten bietet, unsere schöne Umgebung unter die Füsse zu nehmen. Dank einem sehr dichtem Postautonetz kommt man auch noch von entlegenen Winkeln nach Hause.

Die Postautobetriebe St.Gallen-Appenzell haben einen kleinen Führer mit Spaziergängen und Wanderungen herausgegeben, welche mit dem Postauto durchgeführt werden können. Unten sind zwei dieser Ausflüge beschrieben.

Der Führer kann gratis bei den Poststellen bezogen oder unter der Nummer 071 228 44 44 bestellt werden.

Tannenberg

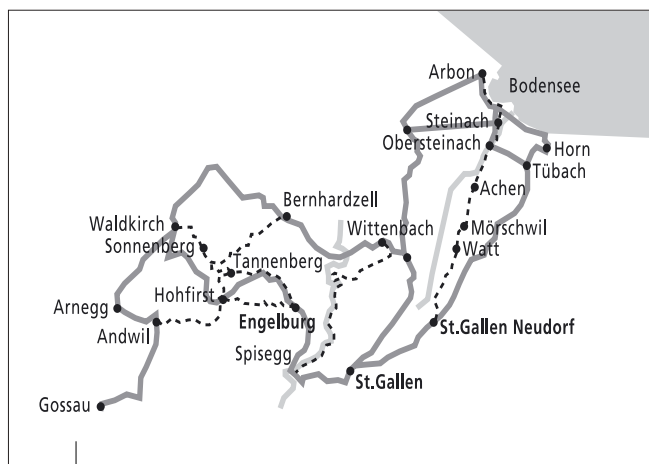
Ausgangspunkt: Engelburg

Von Engelburg aus führt die Wanderung vorerst der Strasse nach Waldkirch entlang. Nach gemächlichem Aufstieg am Waldrand zweigt der Weg beim Locherhof nach rechts ab. Nur kurze Zeit später wird der Kamm des Tannenberges erreicht. Die Mühen werden bei guter Sicht mit dem herrlichen Rundblick auf den Thurgau, das Fürstenland bis zum Alpstein belohnt. Kurz nach der Häusergruppe fällt der Weg ab auf eine grosse Terrasse, führt über den Sonnenberg und durch den Waldkircherwald hinunter bis Waldkirch.

Wanderzeit: 2 Stunden

Tipps:
Von Engelburg über Schwen-di-Hohfirst, von Andwil über Hohfirst oder von Bernhardzell aus zum Tannenberg.

Ab Postautohaltestelle Spisegg der Sitter entlang laufen bis nach Wittenbach.



Quelle:
Postautobetriebe St.Gallen-Appenzell



Bild: Postautobetriebe St.Gallen-Appenzell

Steinach-Arbon

Ausgangspunkt: St.Gallen Neudorf

Von der Busstation Neudorf aus führt der Weg zum Zil. Anschliessend durchquert man den Höchstewald in Längsrichtung und überblickt beim Waldaustritt einen grossen Teil des Bodenseegebietes. Über einen Feldweg führt der Weg durch Obstgärten zum alten Hofgut Schloss Watt und weiter nach Mörschwil. Nach dem Weiler Achen gelangt man zum kleinen Fluss Steinach und erreicht über Obersteinach das Dorf Steinach am Bodensee.

Tipp:

In Steinach bieten sich Postautoverbindungen nach Goldach – Rorschach, St.Gallen oder Arbon an. Die Strecke nach Arbon kann aber auch gut unter schattenspendenden, uralten Bäumen dem See entlang zurückgelegt werden.

Für müde Füsse: Mit dem Postauto bereits ab Obersteinach nach Steinach.

Wanderzeit: 2 Stunden

Bucht von Steinach ↓



Bild: A. Bernhardsgrütter

Strassenfest am Tigerberg
Eindrücke und Gedanken – kurz vor der Einführung der Tempo-30-Zone

Kennen Sie Ihre Nachbarin, ihren Nachbarn?

Von Doris Königer

Tigerberg – das ist das Gebiet zwischen Grabenhalle und Universität – eine Wohn- und Arbeitszone mit vielen Bäumen, verwunschenen Gärten und vielen alleinstehenden Mehr- und Einfamilienhäusern. Das Gebiet hat keinen eigenen Laden, keine Schule in nächster Nähe. Es besitzt kein eigentliches Zentrum. Auf den gemeinsamen Bergtreppen – eine davon ist das Dohलगässchen – sticht frau/man hinauf, manchmal schwerbeladen, oft zu später Stunde. Da überkommt einem als Frau manchmal ein ungutes Gefühl und die Hoffnung wird in einem laut, dass frau jemanden Bekannten trifft, der oder die mit einem hinaufläuft. Aber was ist, wenn man/frau niemanden kennt?

das Wetter machte einen Strich durch die Rechnung. Anders war es in diesem Frühsommer, es war zwar nicht richtig warm, aber wenigstens trocken. Und so wurden Bänke und Tische auf die Strassenkreuzung gestellt, diese mit den von der Stadt gelieferten Verkehrstafeln abgesperrt, eine Anzahl Grille aus Nachbars Garten hergeschleppt, und die sonst so graue Strassenfläche mit Sonnenschirm und Blumen dekoriert.

Vorangegangen war ein Verteilen von Flyern in die verschiedenen Briefkästen mit der Terminbekanntgabe. Essen und Trinken hatte jeder selber mitzubringen, da ja niemand ahnen konnte, wie viele Personen dieser Einladung folgen würden.

Es kamen viele – viel mehr als wir erwartet hatten. Der Abend war ein riesen Erfolg und die ca. 70 Anwesenden lernten sich etwas näher kennen. Gespräche wurden geführt, Babysitterangebote ausgesprochen, Nachbarhilfe angeboten... Im Laufe des Abends wurde immer wieder wiederholt, wie ruhig es sich doch mitten auf dieser Kreuzung sitzen liesse, wie wichtig doch die Einführung der Tempo-30-Zone genau hier sei, wo doch meist nur AnwohnerInnen zu ihrem Parkplatz müssten. (Das reduzierte Angebot an Blaue Zone Plätzen stellt auch für die StudentInnen schon lange keinen Anreiz mehr dar).

Circa 10 Kleinkinder wohnen nun am Tigerberg. Nachdem jahrelang eher die ältere Generation die Häuser bewohnt hat, gibt es nun immer mehr Neuzuzüger mit Kindern, und ent-

sprechend sicher muss das Wohnumfeld sein. Was verstehen wir aber alles unter Sicherheit und Wohnqualität? Ist es nur die Sicherheit auf der Strasse oder ist es auch das Gefühl seine Nachbarin/seinen Nachbarn zu kennen, zu wissen, wer Tag für Tag aus dem Nachbarhaus heraustritt und an einem vorbeigeht. Seit dem Fest habe ich schon viele spannende Gespräche mit meinen NachbarInnen geführt, meine Tochter hat einmal gebabysittet, ich war ein Wochenende bei meiner Nachbarin im Tessin, ein Hund wurde gemeinsam wieder eingefangen, eine Woche Hundesitting organisiert, ein Nachbar trug meine schwere Einkaufstasche den Berg hinauf und was am Schönsten für mich ist – ich weiss nun, wer in meiner Nachbarschaft wohnt.

Nächstes Jahr im Frühling machen wir sicher wieder so ein Strassenfest. Dann können wir auch die soeben eingezeichnete Tempo-30-Zone gebührend feiern.

Tipps und Adressen für StrassenfestplanerInnen

Strassenabsperungen:
Stadt St.Gallen:
hannes.suhner@stadt.sg.ch

Tische, Lampen, Kühlschränke, Getränke,
Grille inkl. Lieferung:
Thomas Bochtler (071/633 35 78)



Bild: D. Königer

Eine kleine Gruppe Gleichgesinnter wollte daran etwas ändern. Bereits vor einem Jahr sollte ein Tigerbergfestli durchgeführt werden, aber

Inserat



Weltladen St. Gallen

Handel im Wandel – zum fairen Handel!

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

Begegnungszonen: Renaissance der Wohnstrassen-Idee?

Von Andreas Bernhardsgrütter

Eigentliche Wohninseln inmitten einer dichten und umtriebigen Stadt – mehr Lebensqualität im unmittelbaren Wohnumfeld. Dies die Idee der Wohnstrassen, welche in der Vergangenheit leider nur punktuell umgesetzt wurden. Mit der Änderung der Signalisationsverordnung und der gleichzeitigen Umbenennung in Begegnungszonen kann diese Idee wieder mehr Schwung gewinnen, auch in St.Gallen?

Anfangs der Achtziger-Jahre wurden Wohnstrassen in der Schweiz mit einer Änderung der Signalisationsverordnung eingeführt. Es wurden verschiedene Strassen mit grösserem baulichem Aufwand umgestaltet und der Quartierbevölkerung als nutzbarer Aussenraum zurückgegeben. Auch in der Stadt St.Gallen wurden eine Handvoll Wohnstrassen eingerichtet, durchaus mit Erfolg. So konnte beispielsweise das Quartier an der Felsenstrasse durch den Umbau massiv an Lebensqualität gewinnen, der Durchgangsverkehr wurde dank rigoroser Verkehrsberuhigung stark eingeschränkt, die Strasse wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern als Aufenthaltsbereich in Beschlag genommen. Das Quartier an der Felsenstrasse gilt dank diesen Massnahmen als attraktives und zentrumsnahes Wohnquartier für den Mittelstand. Trotz diesen guten Erfahrungen blieben solche Beispiele aber selten. Die Einrichtung einer Wohnstrasse war mit starken baulichen Aufwändungen verbunden, welche durch die entsprechenden Weisungen

des Bundes vorgeschrieben waren. So schrieben die Weisungen grössere bauliche Massnahmen vor. Wohnstrassen blieben auf reine Wohngebiete beschränkt, durften kein Trottoir und nur ein geringes Verkehrsvolumen aufweisen. Diese Vorschriften führten dazu, dass wegen den eingeschränkten Anwendungsgebieten und begrenzten finanziellen Mitteln die Wohnstrassen-Idee nicht grossflächig umgesetzt werden konnte. Stattdessen konzentrierte sich die Stadt St.Gallen auf eine schrittweise Umsetzung von Tempo-30-Zonen.

«Wohnstrassen Light» in Bern, Thun und Basel

Mitte der Neunziger-Jahre bildeten sich in Thun, Bern und Basel Initiativen, welche die Wohnstrassen-Idee wieder beleben wollten. So sollte die Einrichtung von Wohnstrassen mit einer «flexiblen Anwendung» der Weisungen des Bundes erleichtert werden: Die restriktiven Weisungen des Bundes wurden durch entsprechende stadteigene Reglemente ersetzt. In Verkehrsversuchen wurden in Thun sogenannte «Begegnungsstrassen» geschaffen, auf denen das Wohnstrassen-Regime mit Tempo 20 und Fussgängervortritt gilt. Die entsprechenden baulichen Massnahmen blieben auf provisorisch gestaltete und kostengünstige Elemente beschränkt. In der Zwischenzeit wurde in Burgdorf ein Versuch im Ortskern gestartet, wo das Wohnstrassen-Signal mit dem Zusatz «Zone» für die sogenannte «Flanierzone» verwendet

wurde. Erstmals wurde eine Wohnstrasse auch ausserhalb eines reinen Wohnquartieres eingesetzt. Beide Versuche wurden mit erheblicher finanzieller und fachlicher Unterstützung des VCS durchgeführt.

Begegnungszone bringt Erleichterung

Im Zuge der VCS-Initiative «Strassen für Alle» wurden vom Bund eine Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und von Wohnstrassen in einem indirekten Gegenvorschlag zugesagt. Seit diesem Jahr ist eine entsprechende revidierte Signalisationsverordnung in Kraft. Gleichzeitig wurden die einschränkenden Weisungen zu den Wohnstrassen aufgehoben. Wohnstrassen heissen nun Begegnungszonen und können neben Wohngebieten auch in Ortskernen mit Läden, Schulen und Dienstleistungsbetrieben eingesetzt werden. Die restriktiven Bestimmungen über die Grösse des Gebietes und des Verkehrsvolumens, sowie die bauliche Gestaltung wurden gelockert. Das Verkehrsregime bleibt sich aber gleich: Weiterhin gilt Tempo 20 und Fussgängervortritt. Parkiert werden darf nur auf bezeichneten Parkfeldern.

Tempo-30-Zonen sind gut – Begegnungszonen sind besser

Tempo 30 Zonen sind gut, dadurch konnte zumindest in der Stadt St. Gallen eine grossflächige Verkehrsberuhigung erreicht werden. Die Lebensqualität innerhalb der Wohnquartiere, welche abseits der Hauptachsen liegen, konnte so stark verbessert werden. Wohnen in der Stadt ist oftmals ruhiger, als in den umliegenden Gemeinden, wo sich kaum Tempo-30-Zonen finden. In Begegnungszonen kann das Wohnumfeld aber weit stärker gefördert werden, als dies mit Tempo-30-Zonen möglich ist – wie das Beispiel Felsenstrasse zeigt. So ist es in Begegnungszonen möglich, innerhalb des Strassenraumes eigentliche Spielgeräte und Mobiliar wie Basketballkörbe, Tischtennis-Tische oder Tische mit Bänken einzusetzen. Solche Elemente ermuntern dazu, den Strassenraum von Seite der Bewohnerschaft in Beschlag zu nehmen. Die Gestaltung des Strassenraumes muss die Fahrzeuglenkenden dazu anhalten, das Quartier mit geringen Geschwindigkeiten zu befahren. Die Durchfahrt für Autos, Lastwagen und Notfalldienste muss aber weiterhin gewährleistet werden.



Bild: H. Wehrli

Die Gestaltung der Felsenstrasse und Wohnstrasse schafft Raum für Begegnungen

Auch in St.Gallen neue Initiativen?

Mit der Revision der einschlägigen Verordnungen ist die Einrichtung von Begegnungszonen erleichtert worden. Es wäre zu wünschen, dass auch in der Stadt St.Gallen von diesen erweiterten und erleichterten Möglichkeiten Gebrauch gemacht wird. Die Stadt St.Gallen steht als Wohnstandort in Konkurrenz mit den Gemeinden aus dem «Speckgürtel», welche von den zentralörtlichen Leistungen unserer Stadt profitieren. Die Stadt hat als Wohnort aber einige Trümpfe auszuspielen. Einer davon ist eine lebensfreundliche Gestaltung des Wohnumfeldes – Wohnstrassen sind ein wichtiges Element dazu. Nutzen wir es!

Die VCS-Verkehrsberatung hilft

Die Initiative für die Einrichtung einer Begegnungszone sollte aus dem entsprechenden Quartier kommen, wenn sie bei den Behörden der Stadt Erfolg haben soll. Die VCS Sektion St.Gallen-Appenzell führt eine Verkehrsberatung, welche entsprechende Vorstösse in fachlicher Hinsicht im Sinne einer Erstberatung und Einschätzung der Situation unterstützt. Entsprechende Anfragen sind zu richten an unser Sekretariat: vcs.sg@bluewin.ch; 071 222 26 32

Weitere Infos zu Begegnungszonen:
www.verkehrsclub.ch
www.vcs-sgap.ch
www.modellcity.ch

Führung durch die Fernsteuerzentrale St.Gallen

Wann senken sich Barrieren, was passiert alles, wenn ein Abfahrtssignal auf Grün gestellt wird, welche Sicherheitsvorkehrungen bestimmen den Zugverkehr, wie hoch ist die Kapazität des Bahnhofes oder wie funktioniert ein modernes Stellwerk?

Züge ankommen und abfahren lassen, Barrieren schliessen, Weichen stellen: hat die Faszination Bahnhof durch die Modernisierung und Automatisierung an Kraft verloren oder entsteht die Begeisterung beim genauen Hinsehen neu?

Wir wollen es uns zeigen und erklären lassen und haben deshalb für die VCS-Mitglieder eine Führung in der Fernsteuerzentrale St. Gallen organisiert.

Faszination Stellwerk

Samstag, 26. Oktober 2002, 10.00 Uhr

Treffpunkt: Südausgang der Westunterführung

Hauptbahnhof St.Gallen (gegenüber der Trogenerbahn)

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Auch für Jugendliche ab 12 Jahren geeignet. Dauer: 1 – 2 Stunden. Die Führung ist kostenlos.

Anmeldung bitte bis Mittwochmittag, 23. Oktober an Margot Benz, VCS-Sekretariat, Marktgasse 14, 9004 St. Gallen, Tel. 071 222 26 32 Fax 071 222 26 62 oder E-Mail: vcs.sg@bluewin.ch. Für Rückfragen bitte Telefonnummer hinterlassen.

Inserat

Stadt St.Gallen

WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

Strassenquerung innerorts Mit nicht ganz ernst zunehmenden Ausgang

Ich trat auf die Strasse. Ein Auto fuhr von Links direkt auf mich zu. Ich dachte, es wollte noch vor mir vorbei, und trat einen Schritt zurück. Es wollte aber hinter mir vorbei. Als ich das merkte, ging ich schnell zwei Schritte vor. Der Autofahrer hatte aber auch reagiert und wollte nun wohl doch vor mir vorbei. Er hielt an und kurbelte die Scheibe herunter. Wütend rief er: «Nun bleiben Sie doch endlich stehen, Sie!» Das tat ich auch – und dann hat er mich überfahren.

VerfasserIn unbekannt

Geometriestunde – Zitat aus aktuellem Anlass

«Ich glaube das Wort «Tangente» heisst auf Deutsch Fehlplanung»
(Assoziation eines Schülers vor dem Baubeginn der St.Galler Autobahn)

Folgende Geschäfte sind im St.Galler Gemeinderat hängig:

- Postulat Markus Bollhalder
Planung notwendiger Kapazität der Autobahn
- Interpellation Thomas Eigenmann/Karl Gabler/Hannes Kundert
Handlungsbedarf bei der Stadtautobahn; schriftliche Beantwortung

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 59, Sept./Okt. 2002

Erscheinungsart: viermal pro Jahr,

Auflage 1900 Ex.

Redaktion: Susanne Schmid, Margot Benz, Doris Königer, Andreas

Bernhardsgrütter

Fotos: Andi Rorschach, u.a.

Layout: Hugo Wehrli

Druck:

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

EVENTS:

Nächste VCS-Ortsgruppen-Sitzungen

jeweils im VCS-Büro an der Marktgasse 14, St.Gallen:

Dienstag, 29. Oktober 2002, 20.00 Uhr

Donnerstag, 21. November 2002, 18.00 Uhr

Faszination Stellwerk

Samstag, 26. Oktober 2002, 10.00 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

