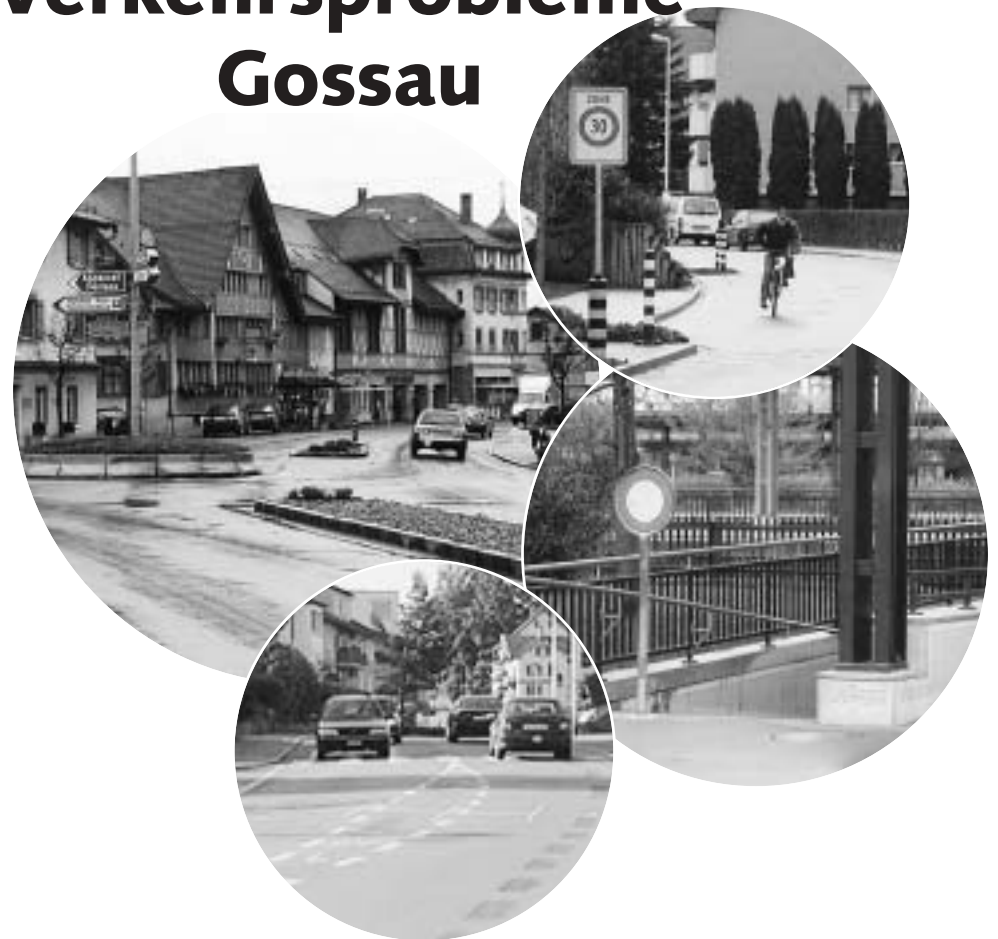


Verkehrsprobleme Gossau



Liebe Leserin, lieber Leser

Unser letztes Lokal im Jahr 2002 geht nun in Druck, und wir freuen uns sehr, unsere neuen Leserinnen und Leser aus den Gemeinden Gossau, Andwil, Waldkirch, Muolen, Häggenschwil sowie Eggersriet begrüßen zu können. Da sich der politische Wahlkreis verändert hat, möchten wir diesem Umstand Rechnung tragen. Wir können in diesem Heft zum ersten Mal einen Artikel aus der Feder (der Tastatur muss frau ja nun sagen) des Kantonsrates und Vorstandsmitglieds Ruedi Blumer über die Verkehrssituation in Gossau lesen. Mehrere städtische Überbauungspläne haben uns diesen Herbst im Grossen Gemeinderat der Stadt St. Gallen beschäftigt. Auch ist eine Einsprache beim Überbauungsplan Geltenwilenstrasse eingereicht worden, um die Vorrangstellung der VelofahrerInnen auf der Achse «Güterbahnhofstrasse» zu sichern. Die Turnerstrasse im Gebiet Lachen wird neu gestaltet und erhält eine «echte» Strassenraumgestaltung. Die Altstadttrunde «Verkehrsberuhigung Altstadt Süd» hat ihren Schlussbericht abgeliefert, und es ist nun die Aufgabe der Stadtverwaltung, die nötigen Schritte zu vollziehen.

Liebe Leserinnen, liebe Leser, Ihr seht, dass in dieser Stadt, dieser Region, vieles läuft, manchmal in unserem Sinne, leider nur zu oft gegen unsere umweltpolitischen Bestrebungen. Wir bleiben dran, informieren Euch und werden versuchen, uns mit unserem ganzen Know-how einzubringen.

Für die Ortsgruppe St. Gallen
Doris Königer



Gossau – eine Stadt kämpft mit grossen Verkehrsproblemen



Von Ruedi Blumer
VCS-Vorstandsmitglied und Kantonsrat

Gossau heute

Gossau-Arnegg zählt heute 17'000 Einwohner. Das sind mehr als in Wil oder Herisau wohnen. Seit 2001 ist Gossau eine Einheitsgemeinde und nennt sich Stadt. Dank dem langjährigen Einsatz von mehrheitlich unabhängigen und nichtbürgerlichen Kräften ist es gelungen, die Bürgerversammlung durch ein 30-köpfiges Stadtparlament zu ersetzen. Die Exekutive wurde von 11 auf 7 Sitze verkleinert, wobei der Stadtpräsident und der Schulpräsident ein Vollamt bekleiden.

Die neue Behördenorganisation und das Auftreten als Stadt soll das Selbstwertgefühl und die Standortattraktivität von Gossau steigern. Davon zeugt auch die breit abgestützte Stadtentwicklungskampagne „Gossau plus“, die am 30. August mit einer von 600 Leuten besuchten, sehr erfolgreichen Startveranstaltung lanciert wurde. Anfang November 2002 haben sich die bereits mehr als 300 Aktivmitglieder Vereinsstatuten gegeben und einen Vorstand gewählt.

Mit einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung werden bis anfangs Dezember 02 die Verbesserungsbedürfnisse der Gossauer Bevölkerung erhoben. Ein wichtiger Teil sind dabei Fragen zum Verkehr.

Die Leitsätze der Stadt Gossau sind richtungsweisend

Unter den Zielen zu den Leitsätzen, die das Parlament anfangs 2002 verabschiedet hat, steht:

- Die Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt.
- Arnegg und die Quartiere sind mit dem öffentlichen Verkehr (öV) besser ans Stadtzentrum angebunden.
- Die innerstädtische Benützungsfrequenz des öV steigt innert 15 Jahren um 50%.
- Stadtkern und Stadtzentrum sind für den nichtmotorisierten Verkehr sicher und attraktiv.
- Der Personenwagenverkehr durch Stadtkern und Stadtzentrum übersteigt in 15 Jahren den Stand 2002 nicht.
- Der Lastwagenverkehr durch den Stadtkern wird innert 15 Jahren um zwei Drittel reduziert.

Regiobus-Angebot muss verbessert werden

Wichtig auf dem Weg zur Zielerreichung sind attraktive öV-Angebote, direkte und sichere Velowege sowie eine fussgängerfreundliche Raumgestaltung. In diesen Bereichen gibt es in Gossau noch einigen Handlungsbedarf. Gossau verfügt erfreulicherweise über einen Inter-city-Bahnhof und hat darum eine hervorragende Anbindung sowohl im nationalen, wie im regionalen Schienenverkehr. Das lokale und regionale Busnetz weist aber noch viele Mängel und Lücken auf. Das beginnt bei den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse am Bahnhof, die zum Teil nicht auf die Zugfahrpläne abgestimmt sind.

Folgende Buslinien sind leider nach wie vor existent:

- Umsteigefreie Buslinie Gossau – Abtwil
- Umsteigefreie Buslinie Abtwil – Herisau
- Umsteigefreie Buslinie Gossau – HB St. Gallen
- Quartierbuslinien, wie sie an den zwei Einkaufssamstagen in diesem Herbst eingesetzt wurden

Gerade zwischen Gossau und Abtwil gibt es ein erhebliches Potential von Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, der bei ansprechendem Busangebot vom Privatauto auf den Bus verlagert werden könnte. Denken sie an die vielen Mitarbeitenden der Gossauer Lebensmittelindustrie, die in Abtwil wohnen oder an die zahlreichen GossauerInnen, die in Abtwil Sport betreiben, einkaufen gehen oder das neue Kino-center „Cinedome“ besuchen werden.

Zwischen Gossau und Winkeln sollte endlich eine neue SBB-Haltestelle Gossau-Industrie errichtet werden. Auch nach dem bedauerlichen Niedergang der SDF bietet dieses Gebiet etwa 2000 Arbeitsplätze.

Gemeinsam kleine Schritte realisiert – Gesamtkonzept fehlt noch

Vor 4 Jahren hat Gossau das 65 Mio Projekt einer Kernumfahrung mittels Tunnel gegen den Willen des bürgerlich dominierten Gemeinderates mit 85% Neinstimmen wuchtig verworfen. Seither wurde in diversen Arbeitsgruppen und Parteien an Verbesserungen der Verkehrssituation gearbeitet. Ein Gesamtkonzept im Sinne der Koexistenz fehlt leider immer noch. Ein paar erreichte Verbesserungen seien hier jedoch erwähnt:

- Kreisel beim Gröbliplatz (im Bau)
- Kreisel Andwilerstrasse (Realisierung 2003)
- Busspur stadteinwärts
- Mehr bewirtschaftete Parkplätze und blaue Zonen
- Tempo 30 Zonen in Quartieren
- Ausbau der Velowege
- Kernfahrbahn auf der Bischofszeller- und Herisauerstrasse (keine Leitlinie in Fahrbahnmitte, dafür seitliche Velostreifen)



Bild: M. Hartmann

Tor zur Tempo 30 Zone an der Talstrasse

Mit „Gossau plus“ muss es nun gelingen, vor allem auf der Hauptachse im Sinne einer Strassenraumgestaltung gemäss Berner Modell ein Gesamtkonzept zu entwickeln und rasch umzusetzen. Die St.Gallerstrasse muss sicherer und optisch ansprechender Begegnungsraum für alle Verkehrsteilnehmenden sein. Das gelingt nur, wenn die Trennwirkung der Strasse wesentlich verringert wird und für Velofahrende und Fussgänger attraktivere Verhältnisse ge-

schaffen werden. Gossau kann sich dabei von der Stadt St.Gallen inspirieren lassen, die auf der Zürcherstrasse solche Massnahmen realisieren will.

Endlich erste Fortschritte beim Lastwagenproblem

Eine grosse Gefahrenquelle und eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität verursachen in Gossau die über 2000 Lastwagen, die die Stadt täglich durchqueren. Tragischerweise kam es in den letzten 6 Jahren im Zusammenhang mit dem Lastwagenverkehr zu drei Todesfällen. Es ist der FLiG, dem LdU und weiteren Aktivisten sowie dem Verhandlungsgeschick des neuen Stadtrates zu verdanken, dass in dieser Thematik in letzter Zeit endlich Fortschritte erzielt wurden.

Ende März dieses Jahres verpflichteten sich die Lebensmittelbetriebe im Gossauer Industriegebiet, während den Stosszeiten (7 bis 8 Uhr, 11.30 bis 12.15 Uhr, 13.15 bis 14.00 Uhr sowie von 16 bis 17 Uhr) mit ihren Lastwagen nicht mehr durch Gossau zu fahren. Dadurch werden die Schulwege um einiges sicherer. Ausgenommen von der Regelung sind einzig die Fahrten in Richtung Flawil und die Beliefe-

rung der Filialen in Gossau. Weiterhin extrem störend sind für Gossau die vielen LKW's, welche die Stadt morgens von 4 bis 7 Uhr durchdonnern.

Im vergangenen September wurde auf der Autobahn A1 eine Neusignalisation angebracht. Lastwagenfahrer, von Zürich herkommend, werden aufgefordert, die Industrie im Osten von Gossau über die Autobahnausfahrt St.Gallen-Winkeln anzufahren. Im Oktober haben Migros, Coop und Spar ihre Lieferanten schriftlich aufgefordert, auf Ortsdurchfahrten zu verzichten. Das ist erfreulich. Damit sind wir aber noch nicht am Ziel. Aus Sicht des VCS muss die Reduktion um mindestens zwei Drittel innert Monaten erreicht und kontrolliert werden. Der LKW-Verkehr von frühmorgens bis spätabends beeinträchtigt die Lebensqualität durch Lärm, Luftverschmutzung, Gefahr und Erschütterungen dermassen, dass rasche und nachhaltige Verbesserungen zwingend sind.

Anliegen aus Sicht des Langsamverkehrs

Im 13. kantonalen Strassenbauprogramm (1999-2003) hat der Kanton für Gossau 2 Mio Franken für verkehrsberuhigende Massnahmen reserviert. Dieses Geld soll im verbleibenden



Bild: M. Hartmann

Gestaltete Hauptstrasse durch Köniz: Die multifunktionelle Mittelzone schützt linksabbiegende Velos und dient linksabbiegenden Autos, sie wirkt verkehrsberuhigend und sie wird von FussgängerInnen als Querungshilfe genutzt.



Bild: M. Hartmann

Ochsenkreisel: Die historischen Bauten und deren Bewohner sehnen sich nach weniger (Schwer-)Verkehr

Jahr sinnvoll genutzt werden, ehe es verfällt. Im Sinne von Sofortmassnahmen gilt es, die Hauptachsen (St.Galler-, Wiler- und Herisauerstasse) zu gestalten und sie damit für alle Verkehrsteilnehmenden, vor allem aber für Fussgänger und Velofahrer, attraktiver, freundlicher und sicherer zu machen. Die FussgängerInnen hoffen, dass sie bei Ampelanlagen endlich priorisiert werden und nicht mehr so lange wie heute auf eine kurze Grünphase warten müssen.



Bild: M. Hartmann

Herisauerstrasse: Einspurstrecken für linksabbiegende Velos. Der Velostreifen in Richtung Herisau muss neu aufgetragen werden.

Für die Velofahrenden fehlen auf der St.Galler- und andern Strassen weiterhin Velostreifen. Gedeckte Veloparkplätze gibt es viel zu wenige. Mehr Velofahrten fördern Fitness und Sozialkontakte der Bevölkerung, verringern den Platzbedarf für die Verkehrsmittel und verbessern die Luft- und Lärmsituation. Beim Bahnhof fehlt eine separate Unterführung für Velos. In der einzigen, sehr unfreundlichen Unterführung beim Bahnhof kommen sich Fussgänger und Velofahrer täglich in die Quere. Der einzige direkte Zugang zu den sehr stark genutzten öffentlichen Anlagen Freibad, öffentlicher Spielplatz, Fussballplätze, Dreifachturn-

halle Buchenwald, Inlineskate-Anlage, und Seminar (AHLS) auf der Südseite des Bahnhofes führt nämlich durch die Bahnhofunterführung.

Einkaufspalast unter dem Stadion bedroht Einkaufsstandort Gossau

Das Projekt Fussballstadion mit Einkaufspalast ist gigantisch, um nicht zu sagen grössenwahnsinnig. Die heute schon riesigen Einkaufsflächen im Raum Abtwil - Winkeln - Herisau - Gossau würden von 80'000 m² um die

Hälfte auf 12'000 m² erhöht. Das führte einerseits zu enormen Verkehrsproblemen im heute schon stark belasteten Verkehrsraum Winkeln. Die Situation könnte andererseits für die vielen guten Fachgeschäfte in der Stadt Gossau existenzbedrohend werden. Das wiederum würde die Standortattraktivität unserer Stadt wesentlich schmälern. „Gossau plus“ und der VCS wollen aber verständlicherweise das Gegenteil bewirken. Es stellt sich daher für die Stadt Gossau die Frage, ob sie als angrenzende Gemeinde nicht vom Einspracherecht gegen dieses gigantische Projekt Gebrauch machen soll.

Akute Verkehrssituation durch persönlichen Beitrag sofort verbessern

Gossau hat ein grosses Verkehrsproblem, welches zu einem überwiegenden Anteil hausgemacht ist. In drei Vierteln der 20'000 Motorfahrzeuge auf der Hauptachse, die während den rush-hours täglich zu Stausituationen führen, sitzt eine Gossauerin oder ein Gossauer. Dies ist aber auch eine gute Nachricht: Es liegt in unserer Hand, diese Verhältnisse durch unser eigenes Verhalten positiv zu beeinflussen. Eine darauf abzielende Verkehrspolitik schafft die notwendigen Voraussetzungen für mehr Lebensqualität in unserer Stadt.

Mach mit – mach den ersten Schritt.



Bild: M. Hartmann

Viele fahren mit dem Velo zum Fussballplatz, zum Freibad oder zur Buchenwaldhalle. Eine Unterführung für Velos aber fehlt.

Gesucht:

Neue RedaktorInnen, neue Redaktoren

Das Lokal-Heftli wird nun auch in den Gemeinden Gossau, Andwil, Waldkirch, Muolen, Häggenschwil sowie Eggersriet verteilt. Um immer wieder aktuell berichten zu können, brauchen wir RedaktorInnen bzw. Redaktoren, die uns entweder fertige Texte liefern, oder uns bei den Recherchen helfen. Es ist für uns als Verband wichtig, die Anliegen und Gedanken der Mitglieder zu kennen und zu unterstützen. Nach wie vor sind wir auch auf HelferInnen aus den Gemeinden Wittenbach, Gaiserwald und Mörschwil angewiesen. Diese gehören bereits seit längerer Zeit zum «Lokal-Einzugsgebiet».

Falls Ihr Interesse habt, die Ortsgruppe der Stadt St.Gallen freut sich immer über neue Mitglieder! Bitte meldet euch!

vcs.sg@bluwien.ch oder
VCS St.Gallen/Appenzell, Marktgasse 14,
9004 St.Gallen, Telefon 071/222'26'32

Gossauer Stadtparlament

Folgende Geschäfte sind im Gossauer Stadtparlament hängig:

- Postulat Fröhlich (FDP)
Einbahnverkehr
- Postulat Lehmann (CVP)
Neue Wege für den Verkehr in Gossau

Das Postulat „Gesamtverkehrskonzept Gossau“ der LdU/SP-Fraktion hat das Parlament im September 2002 leider nicht überwiesen.

Einstein-Parkhaus statt Kongresshotel:

Versprechen nicht gehalten

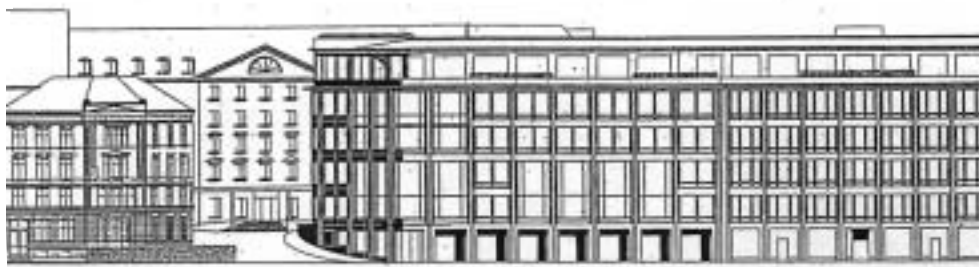
Von Andreas Bernhardsgrütter

Der Gestaltungsplan für den Bau des Kongresshauses beim Hotel Einstein am Rand der südlichen Altstadt ist im Oktober öffentlich aufgelegt worden. Ein Blick auf die Pläne macht eines deutlich: Mit einem Kongresshaus hat das Bauvorhaben eher am Rand zu tun, vielmehr geht es bei der vorliegenden Planung um den Bau einer grossen Parkgarage mit gegen 300 Plätzen. Die Tiefgarage füllt 60 Prozent der Nutzflächen, während der Kongressteil gerade mal 20 Prozent des Neubaus ausmacht. Ein ziemlich mickriger Wohnanteil mit fünf Wohnungen macht noch fünf Prozent der Nutzfläche aus.

Entgegen den Versprechungen im Abstimmungskampf erfolgt die Erschliessung über die Wassergasse und nicht direkt über die Gartenstrasse – mit empfindlichen Folgen für das Umfeld.

Versprechungen aus dem Abstimmungskampf nicht gehalten

Die Verkehrserschliessung des neuen Parkhauses ist an dieser Lage sehr problematisch: Die geplanten 285 Plätzen führen auch bei einer vorsichtigen Schätzung täglich zu ca. tausend bis dreitausend Fahrten. Besonders auf der Wassergasse und dem Oberen Graben entsteht ein erheblicher Mehrverkehr. Wie heikel diese Zu- und Wegfahrt ist, zeigt die nahe gelegene kleinere Parkgarage am Oberen Graben, wo der Verkehr, insbesondere bei grossem Fussgängerverkehr, am Übergang Multergasse / Vadianstrasse kaum abfliessen kann. Ohne viel Fantasie ist absehbar, dass die Fahrzeuglenker sich Alternativen suchen werden, etwa über den Gallusplatz und die Altstadt oder via Felsenstrasse durch das darüber liegende Wohnquartier. →



Das neue Parkhaus und Kongresshaus Einstein an der Wassergasse: Die grossen Dimensionen des Baus werden im Vergleich zum danebenstehenden Wohnhaus Gallusstrasse 43 deutlich.

Im Abstimmungskampf zum Verkauf der Liegenschaften an der Wassergasse wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die Erschliessung der neuen Tiefgarage über die Gartenstrasse erfolgen werde und damit die Altstadt und die Wohnquartiere geschont werden könnten - leere Versprechungen, wie sich jetzt zeigt.

Bestehende Parkplätze in der Altstadt ersetzen

Ob und wie viele der angebotenen Parkplätze öffentlich genutzt werden können, wird im Gestaltungsplan nicht geregelt und hängt allein von der Bauherrschaft ab. Gemäss Beschluss der «Altstadtrunde – weitere Verkehrsberuhi-

gung südliche Altstadt» sollen in der südlichen Altstadt die oberirdischen Parkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben werden, soweit sie unter anderem im Einstein-Parkhaus ersetzt werden können. Diese breit abgestimmte Forderung kann rechtlich nicht verbindlich festgelegt werden, wenn im Einstein-Parkhaus die entsprechende notwendige Anzahl öffentlicher Parkplätze (ca. 30 Parkplätze) nicht dauerhaft zur Verfügung stehen. Die fehlende rechtliche Verknüpfung der Forderung aus der Altstadtrunde und der nun von der Stadt aufgelegten Planung ist ein schwerwiegender Mangel, welcher die angestrebte Aufwertung des Klosterbezirkes gefährdet.

Inserat



Weltladen St. Gallen →

Weihnachten für alle – Geschenke aus dem 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

Chancen nutzen - rasch handeln

Von Peter Jans

Die sogenannte «Altstadtrunde zur weiteren Verkehrsberuhigung der südlichen Altstadt St. Gallen» hat vor zwei Monaten dem Stadtrat ihren Schlussbericht übergeben. Nach ihrem Willen sollte der erste Massnahmenblock möglichst rasch realisiert werden und zur Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung der südlichen Altstadt beitragen.

Wie es mit der weiteren Verkehrsberuhigung in der Altstadt weitergehen sollte, war im Gemeinderat heftig umstritten und es ergab sich eine Patt-Situation mit 32:31 Stimmen. Die Bau- und die Polizeiverwaltung beriefen daher einen runden Tisch ein, die Vertreter der Interessengruppen und Verkehrsverbände erarbeiteten in 10 Sitzungen Vorschläge für signalisatorische, gestalterische und bauliche Massnahmen zur Aufwertung der südlichen Altstadt.

Zielsetzung

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen soll der Durchgangsverkehr der Gallusplatz weitestgehend eliminiert und die Fussgängerfrequenz erhöht werden. Der öffentliche Raum soll mit einem einheitlichen Konzept bewusst gestaltet werden. Die Rahmenbedingungen für das Wohnen und das Gewerbe sind mindestens so zu erhalten, wie sie jetzt sind.

Weiter wird eine Förderung der Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum angestrebt. Die Erreichbarkeit durch Fahrzeuge für BewohnerInnen und Gewerbe muss sichergestellt sein.

Massnahmenpaket

Auf dem ganzen Strassennetz der südlichen Altstadt wird eine Begegnungszone signalisiert. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben darin Vortritt und die Fahrgeschwindigkeit ist auf 20km/h beschränkt. In der Nacht von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr wird ein Nachtfahrverbot erlassen, wie es bereits heute in der nördlichen Altstadt gilt. Die Plätze und die wichtigen Fussgängerverbindungen in der südlichen Altstadt sind gestalterisch aufzuwerten. Insbesondere der Gallusplatz soll durch eine Vergrösserung und Neugestaltung bis zum Areal der Kathedrale resp. der Häuser an der Gallusstrasse stark aufgewertet werden. Auch der Grüningerplatz und der Picopelloplatz sollen attraktiver und belebter werden.

Durchgangsverkehr fernhalten

Um die Problematik des Durchgangsverkehrs in den Griff zu bekommen, wurde ein mehrstufiges Vorgehen festgelegt. Das Ziel der weitestgehenden Eliminierung des Durchgangsverkehrs gilt dann als erreicht, wenn dieser um mindestens 85% abnimmt. Ein erstes Massnahmenpaket besteht vorwiegend aus einfach umzusetzenden Markierungen und Signalisationen wie Tempo 30km/h auf der Wassergasse und der Moosbruggstrasse, wechselseitiger Parkierung auf diesen Strassen, einer Änderung der Lichtsignalsteuerung am Knoten Moosbruggstrasse/Linsenbühlstrasse/Burggraben, der Signalisierung der Begegnungszone in der Altstadt sowie einer Vergrösserung der

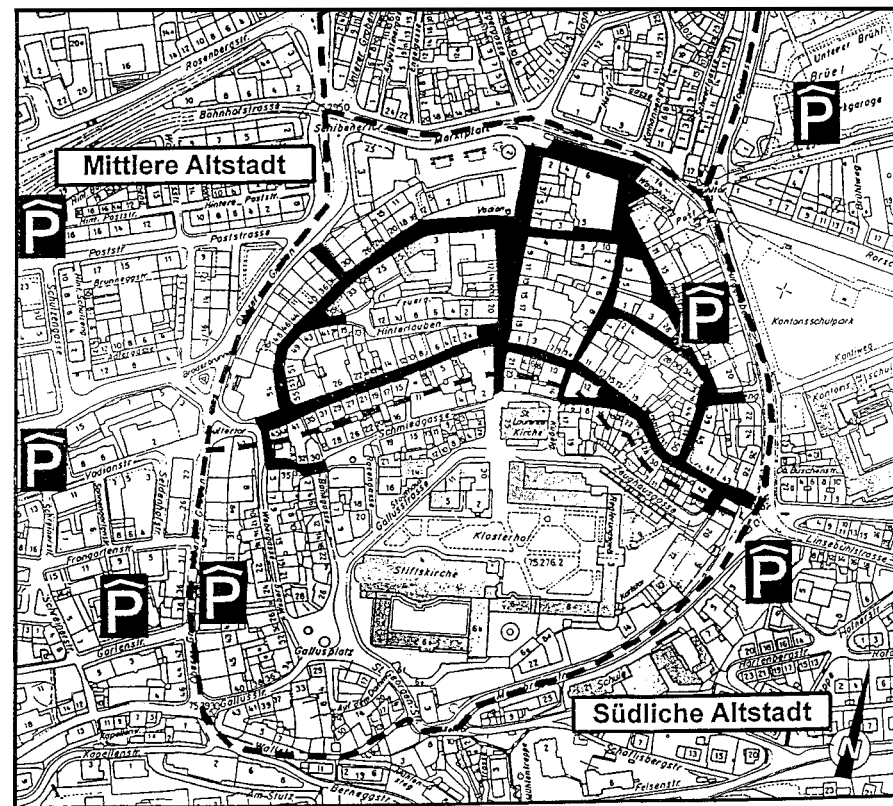





Bild aus Schlussbericht «Altstadtrunde»

-  Parkgaragen in und direkt um Altstadt
-  "Fussgängerstrassen" (Fahrverbot mit Ausnahmen)
-  Einteilung der Altstadt

heutigen «Schlaufe» in der südlichen Altstadt um die Laurenzenkirche herum. Ebenfalls sollen die wesentlichen baulichen Massnahmen, d.h. vor allem die Neugestaltung des Gallusplatzes, umgesetzt sein. Wird das Ziel der Reduktion des Durchgangsverkehrs damit nicht erreicht, so werden weitere Phasen mit einer temporären Sperre oder gar einer vollständigen Sperrung der Durchfahrt an der Gallusstrasse (bei der grossen Linde) eingeleitet. Um die südliche Altstadt für Besucherinnen und Besucher attraktiver zu gestalten, ist geplant, die oberirdischen Parkplätze auf öffent-

lichen Grund aufzuheben und in zumutbarer Gehdistanz ausserhalb der Altstadt zu ersetzen. Damit soll vor allem der Parkplatzsuchverkehr in der südlichen Altstadt entfallen.

Altstadt-Ringbus

Die Altstadtrunde empfiehlt auch einstimmig, die südliche Altstadt besser an den öffentlichen Verkehr anzubinden und dazu einen Ringbus in die südliche Altstadt einzurichten. Dieser Ringbus sollte die Talstation der Mühlegg- bahn, den Hauptbahnhof, den Marktplatz sowie die am Altstadtrand gelegenen

Parkgaragen bedienen.

Keine Fussgängerzone am Nachmittag

Nicht umgesetzt wird die vom VCS-Vertreter vorgeschlagene Regelung, in der südlichen Altstadt zumindest am Nachmittag auf die Zufahrt für Kundinnen und Kunden in die südliche Altstadt zu verzichten. Im Gegensatz zur heutigen Regelung beispielsweise in der Neugasse, Marktgasse und Spisergasse wird damit ganztätig die Zufahrt zum sogenannten Warenumschiag möglich sein.



Bild: H. Wehrli

Kommentar

Als bemerkenswert darf sicher bezeichnet werden, dass es der Altstadttrunde gelungen ist, trotz verschiedenster Interessen einen weitestgehenden Konsens über die weitere verkehrliche Entwicklung in der südlichen Altstadt zu finden.

Den Tatbeweis muss nun zunächst der Stadtrat antreten. Er hatte bereits vor den Arbeiten der Altstadttrunde zugesagt, jene Massnahmen umzusetzen, die einstimmig vorgeschlagen werden, sofern diese Massnahmen in der finanziellen Kompetenz des Stadtrates liegen. Die Altstadttrunde wünschte denn auch eine rasche Umsetzung. Der VCS erwartet, dass die Signalisationen im nächsten Frühjahr in Kraft treten können.

Weiter ist auch das Gemeindeparlament gefordert. Vor allem die gestalterischen Massnahmen mit vorgängigem Wettbewerb sind nicht gratis zu haben. Der Nutzen für Gewerbe, Tourismus und BewohnerInnen wird aber ein Mehrfaches betragen. Es ist zu hoffen, dass diese Investition in die Zukunft unserer Altstadt nicht an kleinlichen Details scheitern oder im Zuge von Sparmassnahmen auf die lange Bank geschoben wird.

Aus Sicht des VCS ist es bedauerlich, dass der Wille nicht da war, an Nachmittagen wirklich den motorisierten Verkehr aus den Altstadtgassen herauszuhalten. Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto grössere Gegenstände abholen wollen, könnten dies auch am Vormittag tun. Die heutige Regelung in den Gassen der mittleren Altstadt (Multergasse, Neugasse, Marktgasse, Spisergasse etc.) hat sich bewährt. Es ist zu befürchten, dass wegen des sogenannten Warenumschiags, der polizeilich nur sehr schwer und mit grossem Aufwand zu kontrollieren ist, in den Altstadtgassen weiterhin ein dauernder Autostrom zirkulieren wird. Damit würde aber das Ziel, ungestört in der Altstadt flanieren zu können, nicht erreicht. (PJ)

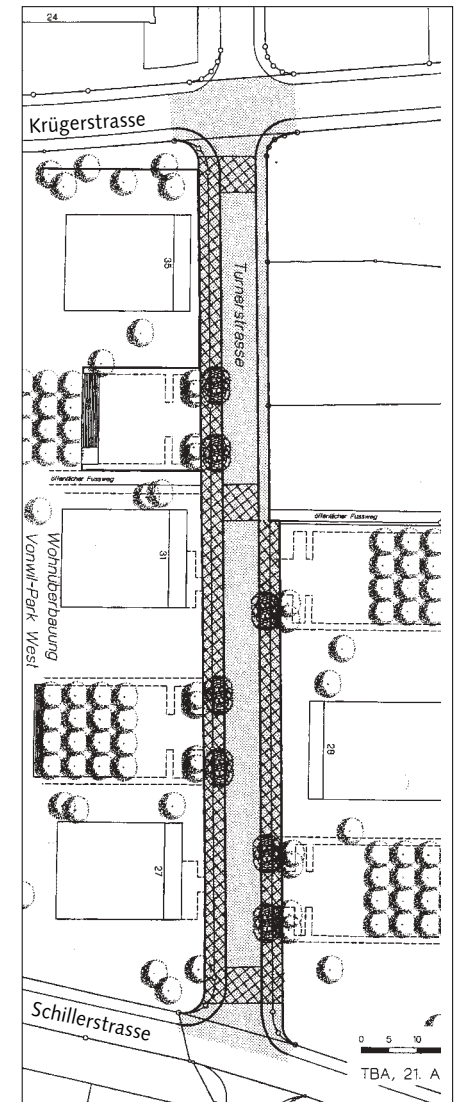
Turnerstrasse: Strassenraumgestaltung mit Farbe

Von Susanne Schmid

An der Turnerstrasse zwischen der Krüger- und der Schillerstrasse sind in den letzten Monaten neue Wohnungen entstanden, die auch für Familien mit Kindern geeignet sind. Das Quartier Lachen/Vonwil erhofft sich durch den Zuzug von jungen Familien eine bessere Durchmischung und insbesondere eine Verbesserung der Zusammensetzung der Schulklassen in den Schulhäusern Lachen und Schönenwegen.

Die neue Wohnüberbauung legt grossen Wert auf die Aussenraumgestaltung und da spielt die Turnerstrasse, die mitten durch die Überbauung führt, eine wichtige Rolle. Für einmal soll nicht das Trennende, sondern das Verbindende einer Strasse im Vordergrund stehen. Überbreite Troittoirs und Bäume, deren Kronen in den Strassenraum hineinragen sorgen dafür, dass die Turnerstrasse eine Art Wohnstrassen-Charakter erhält. Verstärkt wird dieser Eindruck noch durch den Einbau von farbigen Betonbelägen auf den Troittoirs und an 3 Stellen auch über die Fahrbahn. Der Fussgänger und die Fussgängerin sollen sich hier wohl und sicher fühlen, die AutofahrerInnen sollen ihre Geschwindigkeit automatisch dem Wohnquartier anpassen. Aus Sicht der Stadt ist erfreulich, dass der Bauherr bereit ist, die Mehrkosten fürs Troittoir zu übernehmen.

Die Stadt (und auch der grosse Gemeinderat) bewilligen mit der farblichen Gestaltung des Strassenraums einen Versuch, der sich hoffentlich bewährt und auch an andern Orten zur Verschönerung eines Wohnquartiers beitragen hilft und für mehr Sicherheit sorgt.



Velofahrkurse:

Sicher im Sattel

Von Daniel Schöbi

Der Strassenverkehr ist Teil unseres Alltags geworden. Die hohen Anforderungen der „schnellen“ Mobilität überfordern insbesondere die KLEINEN unserer Gesellschaft. Müssen wir folglich die Kinder autogerechter ausbilden oder allenfalls das Verkehrssystem kindergerechter ausgestalten?

Dass letzteres eine Generationenaufgabe sein wird, beweisen die finanziellen als auch gedanklichen Hürden. Trotzdem wird hoffentlich bald auch St.Gallen mit einer umgestalteten

Zürcherstrasse ein Anschauungsobjekt in diesem Sinne erhalten.

„Sicher im Sattel“ sind abgestimmte Velofahrkurse der IG Velo Schweiz und des Fonds für Verkehrssicherheit. Schweizweit haben im 2002 rund 4500 Kinder und Erwachsene daran teilgenommen. Der VCS St.Gallen hat Ende September einen Pilotkurs bei glücklicherweise strahlendem Herbstwetter durchgeführt und will die Velofahrkurse ab 2003 in St.Gallen und Gossau etablieren. An den Kursen wird

Die wahren Machtverhältnisse auf der Strasse...



...gut, wenn man sicher im Sattel sitzt.



Für einmal drücken Erwachsene die Schulbank...

Bild: D. Schöbi

Bekanntes aufgefrischt, Neues gelernt und spielerisch vertieft. Das Kursprogramm ist auf den Verkehrsunterricht in den Schulen abgestimmt und ergänzt das Angebot der Polizei ideal. Zielpublikum sind Kinder ab Schuleintritt in Begleitung einer erwachsenen Person; geübt wird in den Grundkursen gruppenweise auf abgesperrten Plätzen und Quartierstrassen. Im Mittelpunkt stehen Verkehrsregeln, spielerisches Lernen und das korrekte Verhalten im Verkehr.

Wir sind überzeugt mit dem Kursangebot einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten zu können und hoffen, dass die Kursteilnehmer nach dem Kurs mehr als die Lenkstange im Griff haben...

Gesucht sind ab 2003 weitere KursleiterInnen, die sich zur Verfügung stellen. Informationen unter 071 223 50 18.



alle Bilder: D. Schöbi

...während die Kinder spielerisch die Beherrschung des Fahrrads üben. Verkehrssituationen werden in einer Quartierstrasse geübt und besprochen.



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

Erweiterung der Tempo 30 Zone Zilstrasse und Brauerstrasse

Von Doris Königer

Ein tödlicher Unfall ereignete sich kürzlich an der Zilstrasse auf der Höhe Brauerstrasse. Es war ein Zusammenkommen mehrerer unglücklicher Umstände. Die nasse Fahrbahn, das Tempo des Autofahrers, sowie der selbstverschuldete Sturz des Jugendlichen auf die Fahrbahn, sind nur einige davon. Richtig ist aber die Feststellung, dass in diesem Strassenstück immer noch Tempo 50 gilt, obwohl die Menge der Schulkinder, die Nähe zum Spital und die zunehmende Bauaktivität an der Brauerstrasse im Gebiet Remishueb II einen UEinbezug in die Tempo 30 Zone sowohl

wünschbar wie auch nötig macht. Der Zeitverlust für die VBSG-Busse auf dieser ca. 300m langen «Teilstrecke Zilstrasse» ab Rorschacherstrasse wären 10-15 Sekunden. Diese Zeiteinbusse sollte als Gegenargument nicht ins Gewicht fallen.

Der Quartierverein muss diese Erweiterung des Tempo30 Gebietes selber beantragen. Wir VertreterInnen des VCS werden dies bei der nächsten sinnvollen Gelegenheit unterstützen.



Stadt St.Gallen

WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

Verbesserungen am Velonetz

Von Susanne Schmid

Wir haben im letzten VCS-lokal dazu aufgerufen, uns die noch bestehenden Gefahrenstellen auf dem städtischen Velonetz zu melden, damit wir diese im Gespräch mit der Polizei und dem Tiefbauamt ansprechen und dafür Lösungen finden können. Ich danke alle, die sich die Mühe genommen haben und uns eine Mitteilung über eine gefährliche Stelle gemacht haben.

Interessanterweise wurden häufig Stellen genannt, die wir schon seit längerer Zeit im Gespräch mit der Verwaltung thematisieren. Es gibt offenbar immer noch solche "Dauerbrenner", die von vielen Velofahrenden als sehr gefährlich wahrgenommen werden. Ich werde einige dieser Gefahrenstellen in loser Folge kurz vorstellen:

Kreuzung Wildeggstrasse – St. Georgenstrasse

Problem:

Velofahrende, die aus St. Georgen in die Stadt fahren, kennen diese Stelle zur Genüge. Die entgegenkommenden Autofahrenden überfahren häufig die Abbiegespur für Velofahrende, so dass dem Velofahrenden nur ein starkes Abbremsen und verzögertes Einspuren verbleibt.

Lösungsvorschlag:

Mit einer Sicherheitslinie unterhalb der Veloabbiegespur soll der Autofahrer dazu angehalten werden, dort die Kurve nicht zu schneiden und das Tempo zu verlangsamen. Falls dies nichts nützt, wird eine kleinen Sperrfläche in der Strassenmitte geprüft.



Bild: S. Schmid



Bild: S. Schmid

RailLink und Mobility: Fahrzeuge gegenseitig nutzbar

Von Andreas Bernhardsgrütter

Mobility-KundInnen können ab 1. November die Fahrzeuge von RailLink zu den gleichen Bedingungen nutzen, wie ein Fahrzeug von Mobility. Damit wird das Angebot von Mobility in der Stadt St. Gallen um die drei *smarts* beim Hauptbahnhof erhöht. In St. Gallen stehen damit an 20 Standorten 43 Fahrzeuge bereit, vom *smart* über den Combi bis zum Transporter. In St. Gallen nutzen heute über 1'100 Personen Mobility-Fahrzeuge.

Auch in der Region stehen verschiedene Mobility-Autos bereit: In Gossau sind es mit dem *smart* von RailLink fünf Fahrzeuge, in Flawil zwei, in Herisau drei und in Wittenbach ein Fahrzeug. Weitere Infos: www.mobility.ch



Bild: ZVG

Wer das liest, merkt unschwer, dass eine Werbung gelesen wird. Hier könnte Ihre Werbung stehen. Das VCS-Journal sucht nämlich InserentInnen. Diese Werbefläche erreicht ein sehr aufmerksames Publikum und ist günstig. Eine halbe Seite kostet nur Fr. 132.-. Interessiert?

Dann melden Sie sich bitte im VCS-Sekretariat:
Tel. 071 222 26 32
Fax 071 222 26 62



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.

CODE Feltz Hartmann S&D

SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

Grauer November - helle Köpfe

Von Susanne Schmid

Das Velo ist für viele längst nicht mehr nur ein Schönwetterfahrzeug, sondern wird je länger je mehr als das Alltagsfahrzeug eingesetzt. Neben seiner unbestrittenen Umweltfreundlichkeit hat das Velo aber auch gravierende Mängel, die jetzt gerade in den Wintermonaten wieder voll zum Vorschein kommen: Meist ist die Beleuchtung mehr schlecht als recht, oder fehlt ganz.

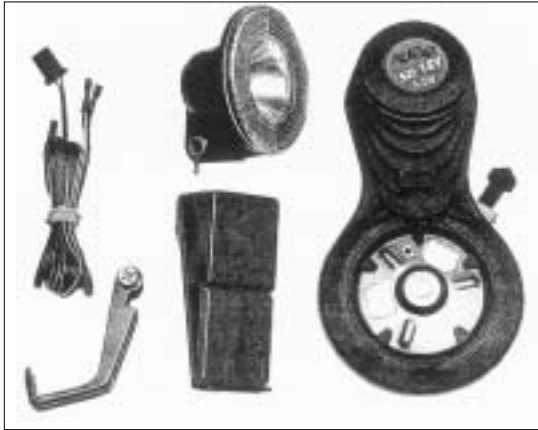
Viele Velofahrende sind sich leider nicht bewusst, wie gefährlich das Fahren ohne Licht ist. Es geht ja nicht darum, dass man sich als Ve-

lofahrerIn im Dunkeln nicht mehr zurechtfinden würde. Die Strassenbeleuchtung im Agglomerationsgebiet sorgt meist für eine genügende Ausleuchtung des Strassenraumes, aber ohne Licht werden die VelofahrerInnen von den AutofahrerInnen erst im letzten Moment wahrgenommen, was sehr häufig zu gefährlichen Situationen führt. Licht am Velo ist in dieser Jahreszeit deshalb vor allem auch Selbstschutz und natürlich auch gesetzlich vorgeschrieben.

Der Markt bietet eine breite Palette von Velo-leuchten an. Leider haben aber alle mehr oder weniger grosse Nachteile. Das Dynamosystem hat den Vorteil, dass es fest am Velo montiert ist und deshalb auch immer mit dabei ist, dafür verursacht es einen Tretwiderstand und bei Regen, bei sehr schlechter Sicht also, versagt der Dynamo nicht selten ganz seinen Dienst, er gerät ins Aquaplaning. →



Dynamo Preis: ca. Fr. 40.--



Nabendynamoset Preis: ca. Fr. 280.-

Seit einiger Zeit ist eine neue Art Front-Licht auf dem Markt: Weisslichtdioden, die sogenannten LED. Diese brauchen viel weniger Energie und kommen deshalb mit 2 kleinen Batterien aus und haben eine Brenndauer von einigen Tagen (vergleichbar den heutigen kleinen roten Rücklichtern).

Die Quintessenz:

Das ideale Velolicht ist leider noch nicht erfunden. Bis es soweit ist, schützen sich intelligente VelofahrerInnen, indem sie die zweit- oder drittbeste Lösung verwenden, Hauptsache es leuchtet und man wird dadurch besser wahrgenommen.

Ein Nabendynamo könnte in Zukunft ein Ausweg darstellen, ist aber immer noch relativ teuer und wenig verbreitet.

Das aufsteckbare Batterielicht hat neben dem immensen Batterienverbrauch den grossen Nachteil, dass man es zu leicht zu Hause vergessen kann, oder dass es einem vom Velo gestohlen wird. Anstelle von Batterien können auch wiederaufladbare Akkus verwendet werden, die sich aber sehr schnell entleeren. So gibt eine Maximalaufladung nur gerade während 90 bis 120 Minuten Licht.



LED-Batterielicht Preis ca. Fr. 35.-



Aufladbares Akkulicht Preis ca. Fr. 40.-

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 60, Dezember 2002

Erscheinungsart: viermal pro Jahr,

Auflage 2070 Ex.

Redaktion: Susanne Schmid, Doris Königer, Andreas Bernhardsgrütter,

Ruedi Blumer, Peter Jans, Andreas Schöbi

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:

Montag, 13. Januar 2003, 19.30 Uhr

Donnerstag, 20. Februar 2003, 19.30 Uhr

Montag, 17. März 2003, 19.30 Uhr

Veloflohmarkt:

Samstag, 5. April 2003

Achtung: Wegen Terminkollisionen musste der Termin, welcher in Voranzeigen schon veröffentlicht worden war, auf den 5. April 2003 verschoben werden.

Immer wieder ein Besuch wert, weil immer topaktuell:
www.vcs-sgap.ch