



Jetzt verwirklichen:
Altstadtringbus

Ökopodium Agglomerationsverkehr:
Erstaunliche Einigkeit

Liest man in den letzten Wochen die landesweite Presse so könnte es scheinen, als würde der VCS nichts anderes machen, als Grossbauten mit seinen Einsprachen zu verhindern. Dies ist weder in Bern, Zürich, Aargau und sicherlich nicht in St. Gallen der Fall.

Ganz im Gegenteil. Der Jahresbericht der Sektion St.Gallen* zeigt, das wir ein immenses Themenfeld aktiv betreuen. So sind wir in verschiedenen Begleitgruppen vertreten, z.B. bei der Strassenraumgestaltung Zürcherstrasse und Lämmlisbrunnstrasse, bei den städtischen «Zukunftswerkstätten», beim neuen Richtplan, beim Tourismuskonzept des Kanton. Wir haben im letzten Jahr die Studie «Richtig verkehrt» herausgegeben und diese an verschiedenen Anlässen vertreten. Die Aktion an der Lämmlisbrunnstrasse mit dem Bus und den 60 Autos konnte den Platzverbrauch des Individualverkehrs bildhaft darstellen.

Weiterhin beobachteten wir die Entwicklung beim Flugfeld Altenrhein, wir schrieben mehrere fachlich fundierte Vernehmlassungen zu Strassenbau- und ÖV-Programmen des Kantons, sowie zum Sachplan Schiene. Wir unterstützten erfolgreich die Anliegen unserer Mitglieder in der Stadt Wil gegen den Neubau der Grünastrasse, der längerfristig nur wenig Entlastung gebracht hätte. Wir sprachen uns klar gegen die Sparmassnahmen im Kantonsrat aus sowie setzen uns ein gegen das «Sparpaket» des Bundes. Wir koordinierten den Kampf gegen die Avanti Initiative. Auch machten wir gemeinsam mit den anderen Umweltverbänden Wahlempfehlungen.

Veloflohmärkte in St.Gallen und Rorschach, sowie verschiedene Velofahrkurse wurden durchgeführt. Wir hatten einen Stand am Oekomarkt und organisierten Ende Mai zusammen mit der Umweltfachstelle das Ökopodium.

Wir schrieben im Jahre 2003 im Schnitt jede 2.Woche eine Pressemitteilung zu einem aktuellen Thema, unsere Homepage ist immer auf dem neusten Stand. Natürlich haben wir auch Einsprachen gemacht. Auf Stadtgebiet waren der Wanderweg «Laderen» und die Kreuzung «Geltenwilenstrasse» betroffen. Die Vergleichsverhandlungen zum Einkaufszentrum West mit Stadion zogen sich über mehrere Monate hin bis der Vergleich im April 04 unterschrieben wurde.

Ich danke hier an dieser Stelle allen, die bei diesen vielfältigen, aufwendigen, fachlich oft kniffligen, zeitintensiven Tätigkeiten mitgearbeitet haben! Speziell den Ortsgruppenmitgliedern ist hier zu danken für ihren immensen Arbeitseinsatz für den VCS.

Der VCS lebt, denn seine Basis ist auch nach 25 Jahren lebendig, innovativ und präsent. Bleiben wir dran. Ich wünsche euch allen einen schönen Sommer!

Doris Königer
Mitglied der Ortsgruppe
Präsidentin VCS St.Gallen/Appenzell

*Jahresbericht 2003 siehe auch www.vcs-sgapp.ch

Ökopodium Agglomerationsverkehr

Von Thomas Schwager

Der öffentliche Verkehr vor dem Durchbruch? Der Pendlerverkehr aus den Agglomerationen in die Innenstadt nimmt Jahr für Jahr zu. Die Rezepte zur Bewältigung der damit verbundenen Probleme bleiben die gleichen. Oder doch nicht? Wer am 27. Mai an der vom VCS und der Umweltfachstelle der Stadt St.Gallen organisierten Diskussionsveranstaltung gut hingehört hat, stellte erstaunliche Einigkeit fest: Der öffentliche Verkehr muss gefördert werden. Die Frage war nur, wer dafür bezahlen soll.



Bild: Th. Schwager

Diskussionsrunde im Waaghaus

In seinem Einführungsreferat stellte Nationalrat und Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr Peter Vollmer die Ausgangslage auf

nationaler Ebene nach dem Avanti-Nein dar. In der föderal organisierten Schweiz fehlten die politischen und finanziellen Instrumente, um die Städte und Agglomerationen bei der Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme zu unterstützen. Das Nein zur Avanti-Initiative sei kein Nein gewesen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen. Darum müssten nun neue, mehrheitsfähige Vorschläge erarbeitet werden, bei denen nicht nur die Städte profitieren, sondern aufgrund des Ständemehrs auch für die Bergkantone etwas abfalle. Im Vordergrund stehe dabei die Vorlage zum neuen Finanzausgleich, die eine Zweckerweiterung der Verwendung der Mineralölsteuer vorsehe. Bis im Jahr 2006 sollte dazu eine abstimmungsreife Vorlage erarbeitet sein.

Elisabeth Beery, Stadträtin und Präsidentin der Regionalplanungsgruppe St.Gallen, erläuterte das Leitbild der städtischen Verkehrspolitik. Im Vordergrund stehe dabei der Schutz der Wohnquartiere durch 'Verkehr vermeiden', 'Verkehr verlagern' und 'Verkehr verträglich gestalten'. Bei 85% der Fahrten auf der Stadtautobahn handle es sich um Ziel-, Quell- oder Binnenverkehr, nur 15% seien echter Transitverkehr. Das Konzept der Verkehrsentlastung durch die Autobahn sei damit bis jetzt aufgegangen, bei einem jährlichen Verkehrswachstum von bis zu 3% ist aber mit laufend steigenden Problemen zu rechnen. Um diesen Problemen zu begegnen, sei St.Gallen aber auf eine regional ko-



Gut besuchtes Podium im Waaghaussaal

Bild: Th. Schwager

ordinierte Siedlungs- und Verkehrspolitik angewiesen. Darum müssten neue Gremien geschaffen werden, in denen neben der Stadt auch die umliegenden Gemeinden und beteiligten Kantone eingebunden würden. Auch bei der Finanzierung müssten neue Lösungen gefunden werden, denn im Gegensatz zum Bund verfüge die Stadt über keine gut gefüllte Treibstoffkasse.

Martin Stamm, VCS-Vizepräsident und Mitautor der Studie 'Richtig verkehrt' plädierte für den überlegten Einsatz der ohnehin knappen Finanzmittel. In der Stadt gäbe es keine freien Flächen für neue Strassen oder weitere Park-

plätze. Den Platz dafür unterirdisch zu schaffen wäre mit immensen Kosten verbunden. Auch bei Annahme der Avanti-Initiative mit den darin vorgesehenen 350 Mio. Franken für die Förderung des Agglomerationsverkehrs wären für St.Gallen wohl nur rund 10 Mio. Franken zur Verfügung gestanden, denn schliesslich haben auch andere Ostschweizer Regionen mit Verkehrsproblemen zu kämpfen. Für Stamm ist der Ausbau einzelner städtischer Strassenabschnitte reine Pflasterli-Politik. Die Lösung der Verkehrsprobleme liege nicht im Tunnelbau, sondern flächendeckend wirksamen Massnahmen. Eine Verdoppelung des Anteils des öffentlichen Verkehrs würde zu einer Hal-

bierung des städtischen Autoverkehrs führen. Schon mit vergleichsweise geringen Kosten liesse sich der öffentliche Verkehr attraktiver gestalten, wie die VCS-Studie bereits aufgezeigt hat.

Die anschliessende Podiumsdiskussion war erstaunlicherweise wenig kontrovers. Ueli Strauss, Leiter des kantonalen Amtes für Raumplanung, legte den Finger auf den wunden Punkt: In unserer mobilen Gesellschaft entmischten sich Arbeits- und Wohnorte immer mehr. So gehöre Gaiserwald zum eigentlichen 'Speckgürtel' von St.Gallen. Andreas Haltinner, Gemeindepräsident von Gaiserwald, wies darauf hin, dass die Erschliessung seiner Gemeinde über die Zürcherstrasse erfolge. Darum müsse der freie Verkehrsfluss gewährleistet sein. Haltinner plädierte zudem für separate Busspuren bis in die Agglomerationen, damit der öffentliche Verkehr frei fliessen kann.

FDP-Gemeinderat Hannes Kundert thematisierte als Einziger die freie Wahl des Verkehrsmittels und sprach sich gegen Verbote und Einschränkungen aus. Dabei ging es an diesem Abend eigentlich nur darum, wie sich die bestehenden Ein- und Beschränkungen des öffentlichen Verkehrs beheben liessen, um eine freie Wahl überhaupt erst zu ermöglichen. Aber auch Gemeinderat Kundert konnte sich den Forderungen nach einem Ausbau des Busnetzes und Verbesserungen bei der S-Bahn anschliessen.

Ein Diskussionsabend, bei dem alle Beteiligten viel Beweglichkeit im Denken bewiesen haben. Bleibt zu hoffen, dieses Denken gewinne Raum und führe bald zu sichtbaren Resultaten. ■

Winterthur näher als Wolfganghof?

Winterthur liege näher beim HB St.Gallen als der Wolfganghof, so die Behauptung aus dem Publikum. Und tatsächlich: Die Fahrt mit dem Schnellzug von Winterthur nach St.Gallen (Abfahrt 20.07 Uhr, Ankunft 20.53 Uhr) ist um 8 Minuten kürzer als die anschliessende Busfahrt ab HB bis Wolfganghof (47 Minuten, inklusive Wartezeit). Dies darum, weil der Bus nach 19.00 Uhr nicht mehr zur halben Stunde losfährt, und eine Minute vor Zugsankunft den Busbahnhof verlässt. 'VCS-lokal' bat VBSG-Direktor um eine Stellungnahme. Das Problem sei bekannt und auch schon mit dem Quartierverein Bruggen besprochen worden. Es lasse sich aber aufgrund betrieblicher Abläufe und fehlenden Finanzen nicht so einfach lösen. Immerhin würde die S-Bahn nach Hagen weitere Verbindungen in den Wolfganghof ermöglichen. Der VBSG-Chef sagte dem 'VCS-lokal' aber die erneute Prüfung einer kleinen Fahrplanänderung zu. Wir bleiben dran.

Altstadt-Ringbus

Von Peter Dörflinger
SP-Gemeinderat, Postulant „Altstadt-Ringbus“

Die „Altstadtrunde“ empfiehlt in ihrem Schlussbericht vom 19. September 2002 zur besseren Anbindung der südlichen Altstadt an den öffentlichen Verkehr, einen Rundkurs/Ringbus um die südliche Altstadt einzurichten.

Dieser Altstadt-Ringbus soll über den Gallusplatz u.a. die Talstation der Mühleggbahn, den Hauptbahnhof und den Marktplatz anfahren sowie weitere Haltestellen im Bereich der umliegenden Parkgaragen (Rathaus/HB, Neumarkt, Raiffeisen, Oberer Graben, Spisertor, Burggraben, Brühltor, evtl. auch, Spelterini, Unterer Graben oder später Webersbleiche, Einstein-Kongress und PZO) bedienen.

Die Distanzen in der St. Galler Altstadt sind für nicht gehbehinderte Menschen objektiv gesehen vergleichsweise kurz. Trotzdem wird der Weg z.B. vom Hauptbahnhof zum Dom oder vom Brühl zum Gallusplatz als weit empfunden. Die Ursachen dafür dürften verschieden sein und auch mit der mittelalterlichen Strassenführung zu tun haben, die einem „Umwege“ aufzwingt. Für Auswärtige ist die Orientierung nicht ganz einfach, für Ortskundige das Finden eines möglichst nahen Parkplatzes oft ein wichtiges Thema.

Mit dem Altstadt-Ringbus kann die Attraktivität der vergleichsweise frequenzschwachen südlichen Altstadt gesteigert werden und das ÖV-Netz kann durch die Anbindung an die Mühleggbahn verdichtet werden. Der Altstadt-Ringbus bringt eine Verbesserung für Besucherinnen und Touristen, die einen Gottesdienst im Dom oder die Stiftsbibliothek besuchen wollen, aber auch für Leute, die aus verschiedenen Gründen nicht so gut zu Fuss sind und ein Ziel in der südlichen Altstadt haben.

Mit etwas visionärem Weitblick lässt sich in Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden bzw. Ladenbesitzerinnen der gesamten Altstadt und den Betreibern der Parkgaragen ein Gepäckservice konzipieren und umsetzen, der es den Einkaufenden ermöglicht, sich ganz dem Einkaufsbummel und Flanieren hinzugeben, während die Einkäufe innerhalb einer halben Stunde in der entsprechenden Parkgarage zur Abholung bereit gestellt werden. Es soll für motorisierte Kundinnen und Kunden keine Rolle mehr spielen, in welchem Parkhaus am Rande der Altstadt sie ihren Parkplatz gewählt haben.

Der Altstadt-Ringbus ist somit nicht nur eine Verbesserung des ÖV im klassischen Sinn, sondern er soll eine Pionierlösung werden, mit der u.a. die Erschliessung der Parkgaragen mit einkaufenden Kundinnen und Kunden verbessert wird – oder wenn Sie's lieber umgekehrt wollen – die Erschliessung der Altstadt z.B. für Kundinnen und Kunden optimiert wird, welche

die Altstadt mit vollen Einkaufstaschen wieder verlassen.

Um falschen Vorstellungen vorzubeugen: Der Altstadt-Ringbus ist nicht mit einem OLMA- oder OFFA-Bähnli zu verwechseln. Er soll ein ebenbürtiger VBSG-Bus werden, der auch im Liniennetz integriert wird. Streckenführung, Wahl der geeigneten Fahrzeuge, Fahrplan und Takt sind in einer ausreichend langen Testphase auszuloten. Dass nicht nur die Stadt gefordert sein wird, sondern auch private Trägerschaften und Vereinigungen (die City-Geschäfte, St. Gallen Bodensee Tourismus, Stiftsbibliothek etc.) stellt ein Novum dar. Die Finanzierung kann und soll nicht alleine an der Stadt hängen bleiben. Der Bäderbus kann deshalb nur als halbes Vorbild gelten.

Zeigt das Versuchsprojekt, dass mittelfristig mit einem ausreichenden Bedarf gerechnet werden kann, ist eine Weiterführung oder Verfeinerung des Angebots anzustreben, denn die Erschliessung der südlichen Altstadt kann und soll auch zu Angebotsverlagerungen im Einkaufsbereich führen.

Auf dem Lindenplatz (Gallusplatz) fand im vorletzten Jahrhundert der Kleintiermarkt statt, nach der Neugestaltung des Gallusplatzes wird dort z.B. vielleicht der Bauernmarkt diese Tradition wieder aufnehmen. Und wenn die Vision Steinach und die Galluskappelle bei der Mühlegg-Talstation ...

Es gibt Gründe genug, diesen Versuch an die Hand zu nehmen und zwar nicht als brave Abarbeitung eines Postulatsauftrags, sondern als Auftrag, von der Technizität der ÖV-Diskussionen kurzfristig etwas Abstand zu nehmen und etwas Visionäres anzugehen, das dann aber gleichwohl den Praxistest bestehen muss. Deshalb wird der Stadtrat [...] unabhängig vom Bericht zum Teilplan Verkehr beauftragt, Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen, wann und wie er im Sinne der Empfehlung der Altstadtrunde einen Ringbus um die Altstadt zu planen und umzusetzen gedenkt, der einerseits die südliche Altstadt besser an den öffentlichen Verkehr anbindet und andererseits die (südliche) Altstadt für Einkaufende und Besuchende attraktiver macht.

ug24

Brühltor

Burggraben

Der Vorstoss wird im Grossen Gemeinderat (GGR) St. Gallen an der Sitzung vom 15. Juni 2004 behandelt (nach Redaktionsschluss des VCS-lokal). Der Stadtrat beantragt dem GGR die Erheblicherklärung des Postulats. ■

Spisertor

Gallusplatz

Bahnhof

Neumarkt

Raiffeisen-Lounge

Einstein

Der Trolleybus hat Zukunft!

Von Martin Stamm

Das Referendum der SVP und einzelner „möchtegern-SVP'ler“ gegen die erste Tranche der Erneuerung der Trolleybusfahrleitungen ist nicht zustande gekommen. Was die SVP nicht begriffen hat, ist den Bürgerinnen und Bürgern offenbar klar. Der Trolleybus ist das St.Galler Stadtverkehrsmittel mit Zukunft!

Der Trolleybusbetrieb wurde in St.Gallen in den fünfziger Jahren mit der Aufgabe des Trambetriebes eingeführt. Viele der Anlagen stammen noch aus dieser Zeit. Die Stadt, die VBSG und die Werkkommission des grossen Gemeinderates sehen für längere Zeit keine valable Alternative zum Trolleybus. Sie wollen die Fahrleitungen in den nächsten Jahren deshalb gründlich erneuern.

Dagegen wehrten sich die SVP und Albert Nuffer mit abstrusen Argumenten. Ohne die Trolley-Fahrleitungen liessen sich Strassen und Plätze wieder mit Bäumen bepflanzen und die Fahrleitungen würden die Sicht auf schützenswerte Gebäude und zum Himmel einschränken, konnte man von der SVP lesen. Albert Nuffer träumt von einer Magnetschwebbahn und sieht seinen Traum durch die sauberen Trolleybusse gefährdet.

Die Stimmberechtigten der Stadt träumen glücklicherweise nicht und haben das Referendum nicht unterstützt. Sie kennen die Vorteile des Trolleybusses:

- Keine Emissionen auf Stadtgebiet
- Weniger Lärm
- Mehr Fahrkomfort
- Grössere Sicherheit

Die Mehrkosten von 10-20% sind diese Vorteile allemal wert. Und wenn man die jüngsten Entwicklungen um den Ölpreis mitverfolgt, sieht man, dass sich das schon sehr bald zugunsten des Trolleybusses ändern könnte.

Alternative Technologien sind nicht in Sicht

- Die strengen Euro5-Abgasnormen für Dieselfahrzeuge werden erst 2008 oder 2009 eingeführt. Busse welche diese Normen erfüllen werden teuer und aufwendig im Unterhalt. Bezüglich Lärm, Fahrkomfort und Sicherheit sind keine Verbesserungen zu erwarten.
- Mit Wasserstoff durch Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge existieren erst als Versuchsmuster. Und der dafür benötigte Wasserstoff muss aufwendig hergestellt werden (mit Kohle- oder Atomkraft).

Der Trolleybus hat sich in St.Gallen ausgezeichnet bewährt. Er hat klare Vorteile aufzuweisen und ist auch ein Sympathieträger für den öffentlichen Verkehr.

Mit der Aufgabe des Trambetriebes wurde schon einmal bewiesen, wie schnell etwas aus kurzfristigen Überlegungen zerschlagen ist. Mit dem Trolleybusbetrieb soll das nicht passieren.

Ein Tipp an die SVP: Platz für die Stadtbegrünung lässt sich gewinnen, wenn man all die für Parkplätze geopfert Vorgärten und Grünflächen wieder befreien würde. Und dem Stadtbild würde das auch besser anstehen als die Demontage von ein paar Fahrdrähten. ■

Nachbesserungen dank Rekurs und Verhandlungen

Von Peter Jans

In den letzten Wochen hat der Streit um den Zürcher Stadionrekurs des VCS die Gemüter erhitzt und die Zeitungsspalten gefüllt. Hier soll die einvernehmliche Regelung des Rekurses des St.Galler VCS zum Stadionprojekt noch einmal kurz zusammengefasst werden.

Von Anfang an gingen die Promotoren eines neuen Stadions in St.Gallen davon aus, dass dieses vorwiegend durch die sogenannte Mantelnutzung in der Form eines Einkaufszentrums finanziert werden soll. In einer ersten Planung ging man von einer Nutzfläche von 53'600 m² und 1'755 Parkplätzen aus. Dieses für den Westen der Stadt St.Gallen wegen des gigantischen Verkehrsaufkommens nicht verkraftbare Projekt musste auf Geheiss der Kantons- und Stadtbehörden redimensioniert werden. Die weitere Planung basierte dann auf einer Nettonutzfläche von 44'100 m² und 1'250 Parkplätzen, abzüglich 150 Parkplätzen für Personal und den FCSSG, zuzüglich 200 Parkplätzen für den Einkauf an Samstagen.

In einer Abstimmung über eine Zonenplanänderung kam der Wille der Bevölkerungsmehrheit zum Ausdruck, am vorgesehenen Standort ein Stadion zu realisieren. Obwohl wegen der riesigen Einkaufsflächen und des daraus resultierenden Verkehrs weiterhin erhebliche Bedenken bestanden, akzeptierte der VCS das Projekt im Grundsatz und beschränkte sich in der Folge darauf, die Verkehrs- und Umweltauswirkungen zu optimieren und Garantien

dafür zu erhalten, dass Versprochenes wirklich auch eingehalten wird.

Die intensiven und zeitweilig schwierigen Verhandlungen im Rahmen des Rekursverfahrens ergaben im Wesentlichen folgende Verbesserungen:

- Es wurde genau umschrieben und in einem Plan festgehalten, was als Verkaufsfläche genutzt werden darf.
- Sämtliche Parkplätze für Besucherinnen und Besucher, auch die nur an Samstagen zur Verfügung stehenden Zusatzparkplätze, sind mit einer Minimalgebühr von Fr. 1.– pro Stunde zu bewirtschaften.
- Das im Umweltverträglichkeitsbericht vorgesehene Minimalangebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wurde im Überbauungsplan festgeschrieben. Die neuen Buslinien Gossau-Stadion-Abtwil und Herisau-Stadion-Abtwil werden im 30-Minutentakt verkehren, die Linie Gossau-Stadion-St.Gallen sowie eine weitere Buslinie Stadion-St.Gallen im 20-Minutentakt. Daraus ergibt sich vom Hauptbahnhof zum Stadion ohne Berücksichtigung der heute bestehenden VBSG-Linie 1 ein 10-Minutentakt.

• Die Fahrgäste des öV werden mit einem elektronischen Informationssystem über die Abfahrtszeiten der Busse informiert. Die auf der gegenüberliegenden Seite liegende Haltestelle wird mittels einer Passarelle über die Zür-

cherstrasse mit aufwärtsführenden Rolltreppen und rollstuhlgängigen Liften sowie einer Überdachung komfortabel zu erreichen sein.

- Es wurde ein aus heutiger Sicht hieb- und stichfestes System entwickelt, um die Einhaltung der errechneten durchschnittlichen 16'000 Fahrten pro Tag (8'000 Zu- und 8'000 Wegfahrten) zu kontrollieren. Für den Fall von Überschreitungen wurde im voraus ein Massnahmenbündel festgelegt. Bei schweren Überschreitungen der Fahrtenzahl oder Beeinträchtigungen der Verkehrsqualität auf dem Strassennetz wird beispielsweise der Minimaltarif für die Parkplatzbewirtschaftung halbjährlich um Fr. 0.50 pro Stunde erhöht.

- Die für das Quartier Winkeln vorgesehenen Schutzmassnahmen wurden in einem verbindlichen Katalog präzisiert. Zudem wurde sichergestellt, dass diese Schutzmassnahmen vor Erteilung der Plangenehmigung rechtskräftig sein müssen.

Nachdem diese aus Sicht des VCS allesamt unverzichtbaren Verbesserungen und Festlegungen vereinbart werden konnten, wurde der Rekurs im April 2004 zurückgezogen.

«Ich möchte es nicht versäumen, hier und heute auch den Rekurrenten zu danken. Sie haben mit uns – hinter verschlossenen Türen und ohne Medien – konstruktiv nach Lösungen gesucht. Lösungen zu denen nun alle Seiten auch ja sagen konnten.»
Dr. Hans Hurni, Verwaltungsratspräsident der Stadion St.Gallen AG an der Medienorientierung vom 15. April 2004.

Kommentar:

Verbandsbeschwerderecht unverzichtbar

Als im August 2003 der Rekurs zum Einkaufszentrum und Stadion St.Gallen West eingereicht wurde, begann eine für st. gallische Verhältnisse bisher einmalige Hetzkampagne gegen den VCS. Nach dem Abschluss des Vergleichs im April 2004 folgte auf den Tadel dann das Lob. Konstruktiv und vernünftig habe man sich verhalten, man habe sich als verlässlicher Verhandlungspartner erwiesen.

Diese Einschätzung hätte man durchaus bereits bei der Rekurseinreichung abgeben können, denn der VCS hat sich immer konsequent für den Umweltschutz im Verkehrsbereich eingesetzt, immer aber auch Augenmass gezeigt und den Blick vor der Realität nicht verschlossen.

Trotzdem wird es wohl auch in einem zukünftigen Fall einer Einsprache des VCS wieder zu Hetze, Einschüchterungsversuchen und verbalen Attacken kommen.

Der in den Verhandlungen erzielte Kompromiss ist für den Umweltschutz auch heute keineswegs das Gelbe vom Ei, immerhin konnte aber in wesentlichen Punkten einiges nachgebessert werden.

Der Ausgang des Verfahrens um das Einkaufszentrum und Stadion St.Gallen West zeigt darum mit aller Deutlichkeit, dass das Verbandsbeschwerderecht ein sehr bedeutendes Instrument der schweizerischen Umweltpolitik ist. Ohne den Rekurs und die darauf folgenden Verhandlungen hätten verschiedene Verbesserungen nicht erzielt werden können und wäre es bezüglich dem Schutz des Wohnquartiers Winkeln hauptsächlich bei unpräzisen Absichtserklärungen geblieben. Ohne das Verbandsbeschwerderecht wäre ein umweltrechtlich höchst fragwürdiges Projekt ohne Nachbesserungen bewilligt worden.

Peter Jans

Ökomarkt 2004

Von Daniel de Stefani

Was vor 10 Jahren ganz bescheiden mit 9 Ausstellern begann, hat sich zwischenzeitlich zu einem Grossanlass mit über 70 Teilnehmern entwickelt.

Der Jubiläumsmarkt war gespickt mit kleineren und grösseren Höhepunkten. «Heinz baute» seinen 10 Meter hohen Turm, die Gruppe Meridian sorgte für musikalische Unterhaltung, im Marktplatzdurchgang fanden unter der Leitung des FAU (Fachverein für Arbeit und Umwelt) angeregte Diskussionen statt und am Stand der Umweltfachstelle konnten E-Bikes testgefahren werden.

Auch der VCS war mit einem Stand präsent. Wir präsentierten nebst unserem Standardprogramm (Helme, Velokarten, Infos, etc.) in Zusammenarbeit mit der Umweltfachstelle SG den Fahrsimulator ECO drive. Interessierte Besucher konnten testen, wie «umweltverträglich» ihr Verhalten im Strassenverkehr ist.

Ein herzliches Dankeschön den freiwilligen HelferInnen, welche ihre Zeit an diesem bissigkalten Tag für unsere Anliegen einsetzten.

Der nächste Ökomarkt findet am 19. Mai 2005 statt.



Bild: D. de Stefani



Bilder: H. Wehrli



Korrigenda

Das nebenstehende Bild haben wir im letzten VCS-lokal irrtümlicherweise Christine Bölsterli zugeschrieben. Sie hat den aufschlussreichen Text dazu verfasst, die schöne Zeichnung jedoch stammt aus der Feder von Gregor Müller, St.Gallen. Beiden Urhebern danken wir nochmals herzlich für Text und Bild zum Thema Fussgängerstreifen beim Brühltor.



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.

CODE Feltz Hartmann S&D

Burgweiherareal – Stadion Zürich

Von Doris Königer

Beispiel 1: Gestaltungsplan Burgweiher

In St.Gallen versucht die Stadt über Jahre, zusammen mit dem privaten Grundbesitzer, einen Gestaltungsplan zu erarbeiten. Ziel ist es, auf dem Areal eine Bauzone auszuscheiden, damit der Bauherr mit der erwirtschafteten Rendite die Verlandung des Weiher baulich aufhalten kann. Gleichzeitig soll das baufreie Gebiet unter Schutz gestellt werden. Anliegen des NVS und des Quartiervereins wurden z.T. aufgenommen. Ein Fussweg für die SpaziergängerInnen ist seit der Behandlung der Vorlage im Gemeinderat nun neu Teil des Gestaltungsplanes. Die neue Nutzung bringt keinen Mehrverkehr, hat auf den Nachbarn keinen überdurchschnittlichen Schattenwurf, verdichtet unsere Stadt mit hochwertigem Wohnungsbau und bringt dem Quartier eine bessere Durchmischung (Ziel unseres städtischen Leitbildes). Die neuen Gebäude werden der Wohn- und Gewerbezone 3 zugeordnet. Es wurden vor kurzem erfolgreich Unterschriften zu einem Referendum gegen diesen Gestaltungsplan gesammelt. Der Stein des Anstosses sind die Höhe und Form der geplanten Bauten.

Haben wir nun diese Personen angepöbelt, ihr Haus besprayed? Ständen ihre Namen tagelang in den Medien?

Nein, die Anwohner gemeinsam mit der SVP haben ganz einfach ihr demokratisches Recht ausgeschöpft und dieses Referendum termingerecht eingereicht.

Beispiel 2: Stadionneubau mit Mantelnutzung Hardturm

Nicht anders ist es in Zürich mit der IG Hardturm, dem VCS Zürich, und dem einzelnen einsprechenden Baujuristen. Sie sind der Meinung, dass die Verkehrsbelastung nach geltendem Recht zu hoch und die öV Erschliessung ungenügend abgesichert ist. Dazu kommt, dass das Gebäude zwischen 25 und 30 Meter hoch wird.

Der VCS Zürich hat beim Weiterzug an die nächste Instanz eine neue Klausel eingebracht: Baufreigabe und Entscheidung der verkehrstechnischen Differenzen durch das Verwaltungsgericht, ein Entgegenkommen der Sektion, um die EM 2008 nicht zu gefährden. Der Zeitdruck ist bekanntlich hoch.

Die Einsprechenden werden zur Zeit durch die Medien, die Fussballexponenten, die Stadtregerie verunglimpft und beschimpft, Druck wird auch durch Farbanschläge ihrer Privatliegenschaften und Demolierung der Fenster des VCS Büros ausgeübt.

Dabei haben auch hier die Rekurrenten nur ihr demokratisches Recht ausgeschöpft.

Wir leben in einem Rechtsstaat – vergessen wir das nicht!

Jetzt oberirdische Parkplätze abräumen

Von Andreas Bernhardsgrütter

Die Parkgarage AG plant beim unteren Graben, dem Bahnhof Nord St.Gallen und dem Polysportiven Zentrum den Bau von gegen 700 Parkplätzen. Weitere 300 Plätze sollen beim Kongresszentrum Einstein entstehen. Dies bietet Gelegenheit, grosszügig oberirdische Parkplätze in der Innenstadt abzubauen.

Die nördliche Altstadt mit ihren Gassen als Fussgängerzone, innerstädtische Plätze plötzlich frei von Blechkarossen, keine tumultartige Streitszenen mehr um wenige Parkplätze hinter dem Union und auf dem Bahnhofplatz kein Autoverkehr mehr und dadurch mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr wie auch für Busse und Trams. Dies ist keine Vision des VCS, sondern eine verkehrsplanerische Notwendigkeit für die Stadt St.Gallen, wenn die bereits beschlossenen Parkhäuser in der Innenstadt gebaut werden. Gegen 1'000 neue Plätze sollen alleine mit den Parkhäusern am Brühltor, beim polysportiven Zentrum und beim Bahnhof Nord sowie beim Kongresshotel Einstein in zentrumsnähe entstehen. Durchschnittlich wird ein öffentlich zugänglicher Parkplatz im Zentrum pro Tag zwischen fünf bis zehn mal besetzt, was mit der Hin- und Wegfahrt zwischen 10 bis 20 Fahrten pro Parkplatz oder bei 1'000 Plätzen 10'000 bis 20'000 Fahrten entspricht. Ein solches Verkehrswachstum kann das städtische Strassennetz schlicht nicht mehr aufnehmen. Es ist deshalb notwendig, als Kompensation für den Bau der Parkplätze in den Parkgaragen oberirdische Parkplätze im Ver-



Bild: H. Wehrli

Engelgasse und Metzgergasse: Die engen Gassen sind mit Autos überstellt. Die Errichtung einer Fussgängerzone würde hier eine angenehme Einkaufs- und Wohnatmosphäre schaffen.

hältnis 1 zu 1 abzuräumen. Dies entspricht auch den Vorgaben des Massnahmenplanes Luftreinhalte, welche eine Plafonierung öf-

fentlich zugänglicher Parkplätze in der Stadt St.Gallen vorschreibt. Zudem könnte auch der Beschluss des Gemeinderates - der die Errichtung einer Fussgängerzone in der gesamten Altstadt vorsieht - wenigstens in der nördlichen Altstadt umgesetzt werden.

Es ist ein schwerer Mangel der entsprechenden Vorlagen, dass der Bau der neuen Parkhäuser im Rechtsverfahren nicht mit der Aufhebung der oberirdischen Parkplätze verknüpft wird. Die Erfahrung zeigt, dass eine nachträgliche Auhebung der Parkplätze nur schwierig umzusetzen ist.

So machen es andere Städte:

Zürich: Ersatz 1 zu 1

Beim Bau eines neuen Parkhauses in der Stadt Zürich müssen oberirdische Parkplätze in gleicher Zahl abgebaut werden. Dieser in den 90er Jahren geschlossene «Parkplatzfriede» war zwar von den bürgerlichen Parteien im Rahmen des neuen Verkehrsrichtplanes bestritten, wurde aber von der Stimmbevölkerung mit der Annahme dieser Vorlage bestätigt. Beim Bau von neuen Einkaufszentren besteht im Kanton Zürich restriktive Vorgaben hinsichtlich der zulässigen Anzahl Plätze.

Basel: Keine neuen Parkplätze auf öffentlichem Grund

In der Stadt Basel dürfen in der Innenstadt keine neuen Parkhäuser gebaut werden. Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Innenstadt ist plafoniert. Eine Initiative,

welche eine Aufhebung dieser Bestimmung verlangte, wurde erst kürzlich von der städtischen Bevölkerung abgelehnt. Eine Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen bei Neu- und Umbauten besteht nicht.

Die Stadt Basel fördert aber die Realisierung von Quartier-Parkinganlagen in den Aussenquartieren. Dadurch sollen die öffentlichen Aussenräume in den Wohnquartieren von parkierten Autos entlastet werden. Wenn eine Quartier-Parking Anlage gebaut wird, müssen 60 Prozent der Anzahl der neuen Parkplätze in der Umgebung aufgehoben werden. Die freigewordene Fläche muss in einem solchen Fall so umgestaltet werden, dass dadurch das Wohnumfeld aufgewertet werden kann.

Bern: Keine neuen Parkplätze in der Innenstadt

Ähnlich wie in Basel und Zürich besteht in der Innenstadt Bern eine Plafonierung der Parkplatzzahl. Dies ist das Ergebnis eine «Verkehrskompromisses» zwischen grünen Kräften, die eine Entfernung sämtlicher Plätze aus der Innenstadt wollten und den bürgerlichen Kräften, die einen Ausbau forcierten. Der Verkehrskompromis führte dazu, dass beim Ausbau des Cityparkhauses und des Metroparkhauses die gleiche Anzahl Parkplätze an der Oberfläche abgebaut werden konnten.

Winterthur: Die Parkplatzzahl halten

Die gesamte Altstadt von Winterthur ist eine Fussgängerzone. Innerhalb der Altstadt beste-

hen keine öffentlich zugänglichen Parkplätze. Verschiedene Parkhäuser sind ausserhalb der Altstadt verteilt. Es bestehen keine Planungen für neue Parkhäuser, vielmehr bestehen Bauabsichten an Stelle eines bestehenden Parkhauses, welcher zum Abbau des Angebotes führen würde. Ziel der Stadtplanung ist es aber, diese Plätze ersetzen zu können.

Luzern: Abbau von Parkplätzen beim Ausbau von Parkhäusern

Auch in der Stadt Luzern werden Parkplätze abgebaut, wenn öffentlich zugängliche Parkplätze in der Innenstadt realisiert werden. Der Bau von Parkplätzen ist bei Neubauten wie Einkaufszentren oder Hotels im Rahmen der engen Vorgaben möglich. Wenn über den Minimalbedarf hinaus Parkplätze erstellt werden,

muss eine gleich hohe Parkplatzzahl reduziert werden. So wurden etwa beim Bau des Parkhauses Hotel Schweizerhof 60 Parkplätze in der Umgebung abgebaut. I Diskussion ist der Bau eines Parkhauses im Bereich des Mühleplatzes. Dadurch soll aber die Parkplatzzahl nicht erhöht, sondern der schöne Platz von den parkierten Fahrzeugen befreit werden.

Chur: Parkplätze abbauen

In Chur soll die gesamte Altstadt zu einer Fussgängerzone gemacht werden. Dazu ist es notwendig, eine Anzahl Parkplätze in der Altstadt aufzuheben. Es bestehen zur Kompensation Pläne für den Bau zwei neuer Parkhäuser. Das entwicklungspolitische Leitbild der Stadt Chur bestimmt, dass die Parkplatzzahl im Zentrum abgebaut werden soll. ■

Das ‹VCS lokal› im Internet

Die Ausgaben des ‹VCS lokal› sind auf dem Internet abrufbar. Unter der Seite: http://www.vcs-sgap.ch/Framset_archiv.html > ‹VCS lokal› können sämtliche Artikel der letzten drei Jahre abgerufen werden. Die einzelnen Ausgaben können zudem als pdf herunter geladen werden.

Der direkte Link zur VCS Ortsgruppe St.Gallen lautet http://www.vcs-sgap.ch/Framset_OG_SG.html

Gemeindetageskarten auf Kurs

Von Thomas Schwager

Nach Auskunft der Stadtkanzlei St.Gallen sind die vordatierten Tageskarten gut auf Kurs. Für Alois Möckli, Leiter Weibeldienst und Verantwortlicher für dieses neue Angebot der Stadt, ist es jedoch noch zu früh für eine erste Bilanz. Definitive Aussagen liessen sich erst nach Einbezug der kommenden, eher umsatzschwachen Wintermonate machen. Dann werde eine detaillierte Auswertung zeigen müssen, ob die zehn Tageskarten ausreichend Anklang finden oder ob sich das Angebot gar noch ausbauen lasse.

Bewährt hat sich gemäss Möckli das Reservationssystem. Telefonisch reservierte Karten sind bis spätestens am folgenden Tag abzuholen. Denn im Gegensatz zu früher gibt es für die Ausgabestelle für nicht bezogene Karten kein Geld zurück. Bis heute sei noch jede reservierte Karte abgeholt worden. Streng wird auch darauf geachtet, dass nur Kundinnen und Kunden mit Wohnsitz in der Stadt von diesem mit Fr. 33.- pro Karte sehr günstigen Angebot profitieren. Leer müssen aber auch die Nicht-St.Gallerinnen und -St.Galler nicht ausgehen, denn eine ganze Reihe von Gemeinden rund um die Stadt führen ähnliche Angebote (siehe Kasten).

Die Duo-Tageskarten des VCS-Schweiz sind bei Reisen zu zweit eine interessante Alternative. Sie kosten zwar etwas mehr, bieten aber den grossen Vorteil, dass sie undatiert sind und sich so flexibler einsetzen lassen.

Wo und wieviel

VCS-Duo-Tageskarte für zwei gemeinsam reisende Personen (eine davon mit Halbtax), undatiert, drei Jahre gültig. www.tageskarte.ch, Tel. 0848 841 148, Fr. 89.– für Mitglieder bzw. Fr. 94.– für Nichtmitglieder.

Jubiläumsangebot für VCS-Mitglieder: Bei Bestellung einer regulären Duo-Tageskarte gibt es pro Mitgliedschaft eine Duo-Tageskarte zum Jubiläumspreis von Fr. 50.- (Gültigkeit der Karte bis Ende 2004).

Vordatierte Tageskarten Gemeinden

Abgabe nur an Personen mit Wohnsitz in der Gemeinde

- St.Gallen, Fr. 33.-, Tel. 071 224 53 31, www.stadt-st-gallen.ch/shownews.html?id=1908
- Gossau, Fr. 30.-, Tel. 071 388 42 30, www.stadtgossau.ch (unter Guichet virtuell, mit Auslastungsübersicht)
- Gaiserwald-Abtwil, Fr. 30.-
Tel. 071 313 86 73
- Herisau, Fr. 35.-, Tel. 071 354 54 54, www.herisau.ch (unter Onlineschalter, mit Auslastungsübersicht)
- Wittenbach, Fr. 30.-
Tel. 071 292 21 11

claro

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

Stadt St.Gallen

WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

Ein Veloausflug zu spannenden Geschichten

Von Rita Dätwyler

Der erste Themen-Veloweg der Ostschweiz lädt auch dieses Jahr zu interessanten Ausflügen ein. 74 farbige Tafeln stehen verteilt im ganzen Kanton St.Gallen und erzählen bekannte und unbekanntere Geschichten aus der Bibel.

Die Tafeln des „Bibel-Veloweges“ sind durch das offizielle, rotmarkierte Velowegnetz miteinander verbunden. Um von einem Standort zum andern zu finden, ist auf einem Prospekt die ganze Strecke rund um den Kanton abgedruckt. Dieser liegt bei den Kirchgemeinden und in den Verkehrsbüros auf. Auch mit Hilfe der offiziellen VCS-Velokarte und den Kartenausschnitten auf den Tafeln kann der Weg zum nächstgelegenen Standort problemlos gefunden werden.

Auf den farbigen Tafeln wird jeweils eine Geschichte aus einer Kinderbibel so erzählt, dass auch Erwachsene gespannt weiterlesen. Mehr als 700 Schulkinder aus verschiedenen Gemeinden des Kantons haben im Religionsunterricht zu diesen Geschichten Bilder gezeichnet. Eine Auswahl der kleinen Kunstwerke illustriert jetzt den Text auf jeder Tafel. Um diese Bibeltex-te auch heute zu verstehen, fügten Pfarrpersonen interessante Hintergrundinformationen dazu und wagten eine Umsetzung auf die heutige Zeit.

Da jede Tafel in sich abgeschlossen ist, kann der Ausflug an einem beliebigen Standort ge-

startet und beendet werden. Als Ergänzung wird im Prospekt auch auf die wichtigsten an der Strecke liegenden Sehenswürdigkeiten hingewiesen. Ein Wettbewerb lockt mit schönen Preisen und einem Erinnerungsgeschenk für jeden Einsender und jede Einsenderin. ■



In einer Radelpause können verschiedene Bibelgeschichten zu Gemüte geführt werden

Der Prospekt kann bezogen werden bei:
Evang. Kantonalkirche, Oberer Graben 31,
9000 St.Gallen Tel. 071/227 05 00,
Email gmeiner@ref-sg.ch

Was auch vielen Umweltinteressierten noch unbekannt ist:

Gesundheits- und Umweltbelastung mit **Gerätebenzin** markant senken

Von Thomas Brunner

Die Schädlichkeit von Abgasen benzinbetriebener Kleinmotoren, wie sie z.B. in Rasenmäher, Kettensägen, Laubbläsern etc. vorkommen, wird häufig unterschätzt. Teilweise gibt es zwar einfache Alternativen wie z.B. mechanisch oder elektrisch angetriebene Geräte - doch auch bestehende Kleinmotoren haben Verbesserungspotential: Werden diese statt mit herkömmlichem Benzin mit einem speziellen Gerätebenzin betrieben, so entstehen deutlich weniger schädliche Abgase. Dies nützt vor allem der eigenen Gesundheit, aber auch der Umgebung und wirkt sich zudem positiv auf die Lebensdauer der Geräte aus.

Die Abgase von Kleingeräten mit Verbrennungsmotor enthalten ziemlich ungesunde aromatische Kohlenwasserstoffe wie z.B. Benzol. Diese riechen nicht nur unangenehm, sondern können beim häufig in der Abgasfahne arbeitenden Geräteführer auch zu Symptomen wie z.B. Kopfschmerzen und Reizungen der Augen und Atemwege führen. Zudem tragen flüchtige Kohlenwasserstoffe auch zur Ozonbildung bei.

Die wohl extremsten «Kohlenwasserstoff-Schleudern» finden sich unter den Zweitaktmotoren, wobei bis zu einem Viertel der Brenn- und Schmierstoffe unverbrannt und ungenutzt als giftiges Abgas wieder ausgestossen wird. Aber auch ein handelsüblicher, mit herkömmlichem Benzin betriebener Rasenmäher erzeugt etwa gleichviel Schadstoffe wie 30 Autos.

Sowohl Lufthygiene-Fachleute als auch Profis im Gebrauch motorisierter Kleingeräte (z.B. Förster) wissen längst, dass sich deren Schadstoffausstoss durch die Verwendung von Gerätebenzin markant reduzieren lässt. Mit der Vermeidung von das Nervensystem schädigenden Substanzen verbessern sich auch Konzentration und Arbeitssicherheit der Geräteführer. Dass so ausserdem weniger krebserregende Substanzen entstehen, kommt der Gesundheit von sich in der Nähe aufhaltenden Personen wie MitbewohnerInnen, ArbeitskollegInnen etc. ebenfalls zugute.

Beim Gerätebenzin handelt es sich um schadstoffarmes Alkylatbenzin. Ausgangspunkt bilden Raffineriegase, die zu einem ausserordentlich reinen Hochleistungs-Treibstoff veredelt werden, der praktisch rauch- und russfrei verbrennt. Derartiges Spezialbenzin kann giftige Abgaskomponenten um bis zu 95 Prozent reduzieren.

Gerätebenzin ist bedeutend weniger aggressiv als normales Benzin und zerfrisst also nicht die Gummiteile am Gerät. Da es sich praktisch nicht zersetzt, springt der Motor auch nach einer längeren Einsatzpause problemlos wieder an. Der Betrieb mit Gerätebenzin hält bei korrekter Einstellung Kolben, Zylinder, Kerze und Auspuff der Arbeitsgeräte absolut sauber.

Insgesamt rechtfertigen die Vorteile von Gerätebenzin zusammen mit den positiven Auswirkungen auf die eigene Gesundheit und die Um-

welt den im Vergleich zu normalem Benzin rund doppelt so hohen Preis - zum beispielesweise ein Rasenmäher bei einer Rasenfläche von hundert Quadratmetern lediglich etwa zwei Liter pro Jahr verbraucht.

In den letzten Jahren ist in der Schweiz ein flächendeckendes Verkaufsnetz für Gerätebenzin aufgebaut worden. Zu beziehen ist der

Sonderkraftstoff im Fachhandel, bei Bau- und Hobbymärkten, Landmaschinenhändlern, Garagen oder beim Kleingerätetechniker für Gartengeräte. Landesweit gibt es rund 1'000 Verkaufsstellen, die Gerätebenzin anbieten.

Weitere Informationen vermittelt die homepage www.geraetebenzin.ch ■

Veloflohmarkt 2004

Am 24. April fand der Veloflohmarkt des VCS statt. KennerInnen bezogen vor der Türöffnung schon die Startpflöcke. Denn wer sich früh umschaute, hat die besten Chancen auf ein Schnäppchen.



Bilder: A. Rorschach

Diese gab es dann auch dieses Jahr wieder zahlreich, und manche zogen stolz auf einem «neuen» Zweirad nach Hause.

Auch dieser VCS-Anlass wäre nicht ohne die vielen HelferInnen zu bewältigen - vielen Dank an sie.

Der nächste Veloflohmarkt findet am 16. April 2005 im Waaghaus statt.

Aufgeschnappt...

Aus den Referaten an der Hauptversammlung IGÖV, Waaghaus 4.Mai, 20.00Uhr

Kantonsrat Felix Gemperle
«Aktuelle Situation im regionalen Aggloverkehr – Aufbruch nach dem Avanti Nein»

- Flächeneffizienz ist in den dichten Siedlungsgebieten entscheidend (der MIV braucht im Vergleich zum ÖV zu viel wertvollen Siedlungsraum)
- Das konstante Wachstum im Verkehr ist unabhängig vom Wirtschaftswachstum....
- Die ÖV-Infrastruktur wird immer teurer, Sicherheitsvorgaben müssen eingehalten werden, dem Vandalismus muss mit Gegenmassnahmen meist personeller Art entgegengetreten werden, die aktuellen Spuren auf dem SBB-Liniennetz zwischen Winterthur und Bern sind an der oberen Kapazitätsgrenze angelangt ...
- Die Einsparungsmöglichkeiten sind fast alle ausgeschöpft
- Wir müssen gemeinsam Lösungen finden wie wir das Raumproblem lösen.
- Es braucht einen starken ÖV, denn 2/3 der Bevölkerung ist vom Agglomerationsverkehr betroffen...
- Momentan wird überall gespart. Kaum einer verspürt die Lust mehr Geld für die Verdichtung und in die Erneuerung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs einzusetzen – der nötige Ausbau ist gefährdet....

Stadtrat und Kantonsrat Franz Hagmann
«5 Visionen für die Agglomeration St.Gallen»

Ein integraler Tarifverbund

Dieser soll im Jahre 2007 voraussichtlich eingeführt werden (siehe auch «Richtig Verkehrt»)

Ein Verkehrsverbund

Eine Entsprechende Interpellation wurde im Kantonsrat eingereicht. Ziel ist eine intensive Zusammenarbeit mit den beiden Appenzeller Kantonen, wenn möglich aber auch mit dem Thurgau und dem ZVV (Zürich). Ein gemeinsames Bestellsystem mit klaren Richtlinien und Anforderungsprofilen, sowie einer gemeinsamen Kontrollstelle mit entsprechenden Kompetenzen.

Ein gemeinsames Erscheinungsbild:

Stadtbus – Landbus

Ziel ist eine Vereinheitlichung der Busse, mindestens in ihrem Outfit.

Durchmesserlinie Appenzellerbahn

Kein Umsteigen zwischen Appenzell und Trogen, ein Tramangebot auf Stadtgebiet. Die Vision einer Durchmesserlinie der Appenzellerbahn mit oder ohne Tunnel auf Stadtgebiet (siehe auch «Richtig Verkehrt»)

Schräglift «Uni»

Auf Grund einer Planungsstudie der Uni St.Gallen wurde eine alte Vision wieder belebt. Die Verbindung zwischen der Fachhochschule/ Bahnhof mit der Universität ist aus der Sicht der Studie baulich und auch finanziell machbar. Der Bund soll sich mit dem Agglomerationsgeld daran beteiligen.

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 66, Juni 2004
Erscheinungsart: viermal pro Jahr
Auflage 2070 Ex.

Redaktion: Doris Königer, Andreas Bernhardsgrütter, Daniel de Stefani, Peter Jans, Thomas Schwager, Martin Stamm, Thomas Brunner;
Titelbild: H. Wehrli
Fotos: A. Rorschach, H. Wehrli, u.a.
Layout: Hugo Wehrli

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

EVENTS:

Velofahrkurse

Samstag, 26. Juni 04, 9.30 - 12.00: Kurs A: sicheres Terrain

Samstag, 26. Juni 04, 14.00 - 16.30: Kurs B: "erste Ausfahrten"

Monday Night Skate, südliche Altstadt

Montag, 12. Juli 2004, ab 19.00, Marktplatz

Montag, 09. August 2004, ab 19.00, Marktplatz

one-eleven

Samstag, Sonntag 7. / 8. August 2004, Olma-Messegelände

slowUp euregioBodensee

Sonntag, 29. August 2004, Amriswil-Horn-Arbon-Romanshorn

VCS-Ortsgruppen-Sitzungen, jeweils 19.00 Uhr:

Montag, 16. August 2004

Mittwoch, 15. September 2004

Donnerstag, 21. Oktober 2004

Donnerstag, 18. November 2004

Veloflohmarkt St.Gallen:

Samstag, 16. April 2005, 9.00 Uhr, Waaghaus