



Wer zieht ins Waaghaus, wer ins Rathaus ein?
VCS-Wahlempfehlung

Liebe Leserin, lieber Leser

In wenigen Wochen findet der Wahlmarathon mit den Gemeinderats- und Stadtratswahlen seinen Abschluss. Dann werden die Personen bestimmt, welche die Verkehrspolitik in der Stadt und der Agglomeration St.Gallen wesentlich mitbestimmen werden. Damit das Verkehrswesen menschen- und umweltfreundlich gestaltet wird, braucht der VCS wieder eine starke Lobby.

Die VCS-Ortsgruppe St.Gallen möchte wie schon bei den letzten Gemeinderatswahlen zuhänden der Mitgliedschaft eine Wahlempfehlung abgeben. Damit diese möglichst fair und objektiv ausfällt, haben wir uns entschlossen, das gleiche Verfahren wie vor 4 Jahren anzuwenden:

- Jene Kandidierenden – ob bisher schon im Gemeinderat oder neu kandidierend – die innerhalb des VCS (Ortsgruppe oder Sektionsvorstand) selbst aktiv mitmachen, werden mit Foto und Kurz-Statement vorgestellt.
- Alle wieder kandidierenden Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, die Mitglied des VCS sind, erhalten Gelegenheit, ihre verkehrspolitischen Schwerpunkte in einem Kurz-Statement darzustellen.
- Alle neu kandidierenden VCS-Mitglieder werden namentlich aufgeführt.

Auch diesmal hat sich gezeigt, dass viele der Kandidierenden beim VCS sind. Mit den 92 Personen könnte alle 63 Sitze des Gemeinderates problemlos mit VCS-Mitgliedern besetzt werden.

Wir hoffen, mit unseren Angaben Transparenz geschaffen zu haben. An Ihnen liegt es, einen verkehrs- und umweltpolitisch fortschrittlichen Gemeinderat und Stadtrat zu wählen!

Peter Jans-Matter

Gemeinderatswahlen St.Gallen

Liste 3 – SP Frauen (bisher)



«Als Mitglied der Ortsgruppe, seit Mai 2000 Präsidentin der VCS-Sektion, setze ich mich für mehr Sicherheit auf unseren Strassen, eine verkehrsberuhigte Innenstadt, attraktive FussgängerInnen- und Velowege, sowie eine Verbesserung und Verdichtung des öV-Angebots (Studie: Richtig Verkehrt!) ein.»

Doris Königer,
Präsidentin VCS St.Gallen/Appenzell

Liste 4 – SP Männer (neu)



«St.Gallen ist ein vielfältiger Lebensraum. Es gilt, auf städtischen Qualitäten aufzubauen: Mehr Wohnqualität dank verkehrsfreien Plätzen, Fussgängervortritt und Tempo 20 in Begegnungszonen, stadtverträgliche Verkehrsbewältigung durch attraktiven Fuss- und Radverkehr sowie ein Tramnetz für St.Gallen.»

Andreas Bernhardsgrütter,
Mitglied des Vorstands

Liste 3 – SP Frauen (bisher)



«St.Gallen bietet viel Lebensqualität, die ich gerne erhalten möchte. Ich setze mich deshalb für einen stadtverträglichen Verkehr ein: Förderung des öffentlichen Verkehrs, Parkplatzbewirtschaftung und Parkplatz-Plafonierung in der Innenstadt, Aufwertung der Quartiere und Verbesserungen an Hauptstrassen.»

Susanne Schmid-Keller,
Mitglied VCS-Ortsgruppe St.Gallen

Impressum

Mitteilungsblatt

Ortsgruppe St.Gallen des
Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)
Marktgasse 14, Postfach
9004 St.Gallen
Tel. 071 222 26 32
Fax 071 222 26 62
E-Mail: vcs.sg@bluewin.ch
<http://www.vcs-sgap.ch>

Nummer 67, August 2004
Erscheinungsart: viermal pro Jahr
Auflage 2070 Ex.

Redaktion: Doris Königer; Peter
Jans-Matter; Thomas Schwager;
Ruedi Blumer
Titelbildmontage: H. Wehrli
Fotos: Portraits zVg; H. Wehrli
Layout: Hugo Wehrli

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



Liste 12 – Die Grünliberalen (neu)

«Es gilt, einen Ausgleich zwischen Interessen und Schutzbedürfnissen motorisierter und nichtmotorisierter Menschen zu schaffen. Für zukunftsfähige Lösungen braucht es v.a. Sachkompetenz und die Bereitschaft zu innovativem, grenzüberschreitendem Denken. Und engagierte Bürger und Bürgerinnen, die wählen gehen!»

Thomas Brunner,
Mitglied VCS-Ortsgruppe St.Gallen



Liste 8 – Grüne Liste (bisher)

«Mobil sein in der Stadt: Zu Fuss, per Velo, Bus und Bahn. Und dem Auto. Entscheidend: Für alle mehr Mobilität, bessere Luft und weniger Lärm. Neue Strassen bringen mehr Verkehrsprobleme. Geben wir unsere Steuergelder für echte Lösungen aus. Kein Verkehrsalbtraum dank mehr ÖV und weniger Parkraum.»

Thomas Schwager,
Geschäftsleiter VCS St.Gallen/Appenzell

Wiederkandidierende VCS-Mitglieder:

Christine Bölsterli-Wickart

Liste 6 – CVP

«Eine menschengerechte Stadt ist mir ein Anliegen. Im GGR habe ich das Postulat Oberirdische Fussgängerverbindung vom Bohl zum Kulturviertel eingereicht. Unsere Mobilität muss durch gezielte Förderung des ÖV bewältigt werden. Als GA-Besitzerin sind meine bevorzugten Verkehrsmittel SBB und VBSG.»

Martin Boesch

Liste 4 – SP Männer

«Für eine klar restriktive angebotsorientierte Strategie, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung des Langsamverkehrs, Verbesserung des ÖVs (quantitativ & qualitativ), Parkplatz-Beschränkung bzw. -Aufhebung (an Strassen & Plätzen) in der Innenstadt, Tempo-30 in allen Wohnquartieren (auch auf Hauptachsen).»

Ruth Bischoff-Bruggmann

Liste 8 – Grüne Liste

«Für mich hat der Ausbau des öVs Priorität: Niederflurfahrzeuge jetzt und nicht irgendwann, Fahrpreise differenzieren unter Einbezug des Halbtaxabos. Abbau oberirdischer Parkplätze im Gegenzug zum Mehrangebot an neuen Parkgaragen. Weiter bin ich für die Förderung von Alternativenenergie und E-Bikes.»

Walter Brunner

Liste 4 – SP Männer

«St.Gallen ist ungesund: Luftschadstoffe, Verkehrslärm. Und: Autos sind gefährlicher als Kriminelle. Dafür kämpfe ich: Attraktiver ÖV (gute Busse, neue Linien, dichte Fahrpläne, bessere Verknüpfungen mit S-Bahn). Anzahl Parkplätze strikte begrenzen, Verkehr verlangsamen, Tempo 80 auf der Stadtautobahn.»

Peter Dörflinger

Liste 4 – SP Männer

«Verkehrspolitik ist Erschliessungs- und Entwicklungspolitik und kann nur über Rahmenbedingungen und Kosten erfolgreich umgesetzt werden. Für St.Gallen heisst das u.a. weg vom „Parkplatzfetischismus“ hin zu „Lebens- und Erlebnisqualität“. Der Altstadt-Ringbus ist eine Chance, neue Lösungsansätze anzugehen.»

Lisa Etter-Steinlin

Liste 3 – SP Frauen

«Ich setze mich für den Erhalt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein. Insbesondere setze ich mich für neue Busse ein. Diese dürfen nicht nur aus Sicht ökonomischer Wirtschaftlichkeit gekauft werden. Vielmehr muss die ökologische Seite – verdrängt aus dem politischen Bewusstsein – wieder diskutiert werden.»

Christina Fehr Dietsche

Liste 3 – SP Frauen

«Während meiner Zeit als Präsidentin des Quartiervereins Südost war mir die Beruhigung im Strassenverkehr ein wichtiges Thema. Verkehrsanliegen trage ich auch heute in die Fraktion und setze mich dafür ein, dass sie von den zuständigen Gemeinderatsmitgliedern vertreten und vom Stadtrat gehört werden.»

Andreas Frank

Liste 4 – SP Männer

«Ausbau von Tempo 30 und Strassen zum Leben, oberirdische und rollstuhlgängige Fussgängerverbindungen, Pendler in den ÖV, Stopp neuer Parkhäuser in der City (pers. Einsprachen Davidstrasse und Geltenwilenstrasse), behindertengerechte VBSG, effizientes Fahrgast-Informationssystem, bewachte Velostation am HB.»

Roland Gehrig

Liste 4 – SP Männer

«Leben, Wohnen und Arbeiten in der Stadt hat Priorität. Das innerstädtische Strassennetz ist gebaut. Die Zahl öffentlich zugänglicher Parkplätze wird auf den Stand von Mitte 2004 plafoniert. Keine Gelder für neue und teure Strassen- und Tunnelbauten, sondern für ein überregionales und vernetztes öV-Angebot.»

Veronica Hälg-Büchi

Liste 6 – CVP

«Die Stadtbusse in St.Gallen sind nicht für alle Bewohnerinnen und Bewohner benützbar. Alte und Behinderte bekunden Mühe mit den hohen Einstiegsstufen. Breitere Kinderwagen und Rollstühlen ist der Einstieg gar unmöglich. Der öV ist so attraktiv zu gestalten, dass er zu mehr Lebensqualität für alle verhilft.»

Maria Huber-Kobler

Liste 6 – CVP

«Die Zukunft der Stadt und Region St.Gallen lässt sich im Interesse ihrer Bürgerinnen und Bürger nur bewältigen, wenn alle am gleichen Strick ziehen. Wesentliche Aufgaben können nur noch gemeinsam gelöst werden (Verbundsystem). Einseitige Belastung von Teilgebieten muss eingeschränkt werden.»

Ida Kraner-Bürge

Liste 3 – SP Frauen

«Ich setze mich ein für Vorlagen, die in Bezug auf Nachhaltigkeit Wirkung versprechen. In der Arbeitsgruppe Stadtentwicklung unter anderem für die Lancierung der Initiative "Strassen zum Leben". Ziel: die Ausfallstrassen lebensverträglicher zu gestalten, ohne dabei die ihnen zugeordnete Funktion zu behindern.»

Max Lemmenmeier

Liste 4 – SP Männer

«Für mich steht der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund, damit die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden kann. Der Privatverkehr ist den berechtigten Wünschen der Einwohnerschaft in den Quartieren nach Sicherheit und guter Wohnsituation unterzuordnen (z.B. Winkeln).»

Walo Möri

Liste 7 – EVP

«Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Einbezug der Aussengemeinden (z.B. Gossau, Wittenbach) Erschliessung oder verbesserte öV-Anbindung „vernachlässigter“ Quartiere (z.B. Bruggwald). Ich mitorganisierte die Zukunftswerkstatt Heiligkreuz und engagiere mich für die AG "Sichere und wohnliche Langgasse".»

Beata Studer-Lenzlinger

Liste 6 – CVP

«Um die innerstädtischen Verkehrsprobleme zu lösen, brauchen wir Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des öV, zum Beispiel Fahrplanverdichtungen, optimale Anbindung der S-Bahnhöfe, Preisanpassungen von Fahrbilletten und Parkplatzgebühren. Für mich kommt öV-Ausbau und Velofahren vor Strassenbau!»

Susi Tapernoux

Liste 7 – EVP

«Forderungen aus der EVP-Wahlplattform, an der ich massgeblich mitgearbeitet habe: Tempo 30 in allen Wohngebieten, intelligente regionale öV-Vernetzung, Förderung des abgasfreien Verkehrs (Velos, Elektromobile etc.). Dazu: Erhalt der Trolleybuslinien, Gratis-Veloverleih, Beruhigung der Hauptstrassen.»

Angela Tsering-Bruderer

Liste 12 – Die Grünliberalen

«Es braucht ein attraktives, breitgefächertes Angebot an öffentlichem Verkehr. Darum unterstütze ich die Idee eines Altstadtringbusses. Quartierstrassen müssen so sicher wie möglich sein. Begegnungszonen bieten Kindern und den langsamen Verkehrsteilnehmenden Sicherheit und steigern die Lebensqualität.»

Christoph Baumgartner

Liste 1 – FDP

Jürg Diggelmann

Liste 4 – SP

Robert Guggenbühl

Liste 1 – FDP

Von diesen Kandidaten hat uns bis Redaktionsschluss kein Statement erreicht.

Zusammenfassung aller kandidierenden VCS-Mitglieder:**Liste 1, FDP**

Baumgartner Christoph
Guggenbühl Robert
Zwicky Mosimann Elisabeth

Liste 2, PFG

Allenspach Monika
Brüllmann Ruth
Frehner Rosmarie
Gargitter Gabriela

Heilig Kirtz Beatrice
Holenweger Rahel
Köppel Barbara
Lieberherr Daniela
Schällibaum Barbara
Schegg Ursula
Schreiber Sabine
Vetsch Silvia
Weder Assir Beatice
Widmer Marina

Liste 3, SP + Gewerkschaften Frauen

Baumgartner-Christen Marlis
Breu Monika
Etter-Steinlin Lisa
Fehr Dietsche Christina
Kälin Karin
Königer Doris
Kraner-Bürge Ida
Schlegel-Neuenschwander Susanna
Schmid-Keller Susanne
Thut-Wetter Franziska
Ulrich Linda

Liste 4, SP + Gewerkschaften Männer

Baumgartner Felix
Bernhardsgrütter Andreas
Boesch Martin
Brunner Walter
Christen Stefan
Diggelmann Jürg
Dörflinger Peter
Eisenbart Urs
Frank Andreas
Fritsche Beat
Gehrig Roland
Hasler Etrit
Hüberli-Bärlocher Peter
Lemmenmeier Max
Leuenberger Stefan
Pedergnana Ronald
Städler Michael
Weber Beat

Liste 5, JUSO

Lemmenmeier Anna
Widmer Roger

Liste 6, CVP und Jung-CVP

Bölsterli-Wickart Christine
Gmünder Braun Susanne
Hälg-Büchi Veronica
Huber-Kobler Maria
Kollmann-Giorgetta Jürg
Rusch Marisa
Studer-Lenzlinger Beata

Liste 7, EVP

Gabathuler Urs
Goldinger Luzia
Hummel Bernard
Möri Walo
Tapernoux Susi
Walter Georg

Liste 8, Grüne

Bischoff-Bruggmann Ruth
Brenn Pia Maria
Buess Ulrich
Buess-Willi Claudia
Eigenmann Beato
Gut Martin
Hummel Annerös
Inglin-Steiger Dorothee
Jenni Eduard
Mauchle Markus
Mühlbacher-Schmucki Rosmarie
Piazza Schwager Antonella
Schwager Thomas
Stettler Hansueli
Täschler Priska
Wenk-Schlegel Margrit

Liste 11, AL/PdA

Altwegg Benjamin
Buchmann Harald

Liste 12, Die Grünliberalen

Brunner Thomas
Leuthold Anita
Schildknecht Monika Johanna
Tsering-Bruderer Angela

Liste 13, Junge Grüne

Bayer Mirjam
Glättli Matthias
Kundela Andreas
Müller Florian
Riedmann Robin
Riedmann Samuel
Wenk Christian
Wenk Franziska

Stadtratswahlen St.Gallen:

Die Exekutive stellt Weichen für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Wir empfehlen Ihnen folgende Personen zur Wahl in den Stadtrat:

**Elisabeth Beéry Siegwart (bisher),
auch als Stadtpräsidentin (Bild)**

Roland Gehrig (neu)

Angela Tsering-Bruderer (neu)

Barbara Eberhard-Halter (neu)



Stadtratswahlen Gossau:



«Seit 20 Jahren engagiere ich mich für Bildung, Umwelt, Verkehr, Soziales und Kulturelles. Nun möchte ich mich als Stadtrat für eine Stadtentwicklung einsetzen, die allen etwas bringt, seien es Jugendliche, Familien, Arbeitnehmende und Arbeitgebende, Betagte, Benachteiligte oder Menschen im besten Alter. Mehr Lebensqualität und Wertschätzung!»

Ruedi Blumer
Schulleiter und Kantonsrat, VCS-Vorstandsmitglied

St. Gallen – eine Energiestadt?

Ist St.Gallen eine Energiestadt? Auf einem VBSG-Bus wird das stolz – wenn gleich grafisch eher dürttig gestaltet – verkündet. Nach SP-Gemeinderat Walter Brunner gäbe es für eine „Energiestadt“ noch einiges zu tun, und er hat dazu eine Motion dazu eingereicht.

Von Walter Brunner

Die Auszeichnung „Energiestadt“ haben auch über hundert andere Städte und Gemeinden wie zum Beispiel Wittenbach oder Rorschacherberg erhalten. Damit soll das Label nicht generell schlecht gemacht werden. Immerhin gibt es den verantwortlichen Behörden in der Art eines Qualitätsmanagements Anreize, ihre Aktivitäten im Energiebereich laufend zu überprüfen und zu verbessern. Externe Fachleute bewerten periodisch die getroffenen Massnahmen. Im Bericht von 2003 zur Stadt St.Gallen werden unter anderem die Fernwärmeversorgung, der Energiefonds und das „attraktive öV-Netz“ positiv hervorgehoben. Im Städtevergleich liegt St.Gallen mit 66 von 100 Punkten eher im unteren Bereich und kann sich also noch steigern. Wenn sie sich bis zur nächsten Überprüfung ausreichend bemüht, lockt gar der „European Energy Award in Gold“, mit dem kürzlich die Stadt Lausanne ausgezeichnet worden ist. Wenn das nicht motiviert!

gestadt!“ gestellt. Aus dem Energiestadt-Bericht habe ich zwei Bereiche herausgegriffen, bei denen offensichtlich Verbesserungsmöglichkeiten liegen.

Von der Atomkraft wegkommen

Der erste Bereich betrifft die sparsame und effiziente Verwendung von elektrischem Strom. Das ist dringend notwendig, wenn wir von der Atomkraft mit ihren Risiken wegkommen wollen. Und das müssen wir, lieber früher als später. Die Entsorgung des radioaktiven Abfalls ist nicht gelöst. Bei der Wiederaufbereitung abgebrannter Brennstäbe führt die Verstrahlung zu Leukämie und Missbildungen. Atomkraftwerke sind anfällig für Terroranschläge, und das irgendwo auf der Welt im Umlauf befindliche Plutonium könnte uns ständig in Albträume versetzen. Der Strom aus St.Galler Steckdosen stammt aber zu 60 Prozent aus schweizerischen und französischen Atomkraftwerken, an die wir über unseren Stromlieferanten SNEnergie AG langfristig gebunden sind. Abgesehen vom Atomstrom wird ein Teil des europäischen Stroms auch in Kohle-, Gas- und ölthermischen Kraftwerken erzeugt, mit verheerenden Folgen für das Klima.

Allerdings mangelt es derzeit bei den VerbraucherInnen offensichtlich an Bewusstsein für diese Probleme. Strom ist billig und bequem, und alles läuft wie am Schnürchen, beziehungsweise am Kabel. Die Stadt ist also gefordert, wirksame Anreize zum sparsameren

und effizienteren Umgang mit Strom zu schaffen, Anreize aber auch, um die Produktion von dezentral erzeugtem Strom zu fördern.

Zürich macht es vor

Die Stadt Zürich fördert zum Beispiel aus ihrem Stromsparfonds den Ersatz von elektrischen Haushaltgeräten mit hohem Verbrauch durch neue verbrauchssparende. Haushaltgeräte, wie Kühlschränke oder Waschmaschinen, verbrauchen zurzeit etwa 12 Prozent des Stroms. In diesem Bereich werden laufend enorme technische Fortschritte gemacht. Der beste auf dem Markt angebotene Kühlschrank verbraucht dreimal weniger als die installierten Durchschnittsgeräte. Wenn nun beim Kauf von neuen Kühlschränken, Waschmaschinen usw. alte Geräte durch solche der Kategorie A und besser (A+ oder A++) ersetzt werden, könnten in der Schweiz, bei einem Erneuerungszyklus von 15 Jahren, jedes Jahr schätzungsweise 100 GWh Strom eingespart werden. Im Bereich Licht wird das Sparpotenzial auf rund 350 GWh pro Jahr geschätzt. Die Stadt Zürich führt deshalb auch Aktionen für stromsparende Beleuchtungen durch. Sie macht es vor: Mit relativ geringen Mitteln und klug inszenierten Kampagnen lässt sich das Verbraucherverhalten wirksam beeinflussen.

Ein grosses Potenzial liegt auch in der dezentralen Erzeugung von Strom in Photovoltaik- und in Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen. Die Stadt könnte die Errichtung solcher Anlagen mit guten Preisen für den übernommenen Strom sowie mit Beratung und finanziellen Anreizen fördern.

Der zweite mit der Motion angesprochene Verbesserungsbereich liegt in einer offensiven Energiesparberatung bei Kunden. Die städtische Energieberatung wurde leider vor einigen Jahren drastisch abgebaut. Ein Wiederausbau dieser Dienstleistung wäre ein weiterer Schritt auf dem Weg zu einer „Energiestadt“, die diesen Namen verdient.

Das Versprechen „Energiestadt“ einlösen

Auf Antrag des Stadtrates hat die Mehrheit des Gemeinderates die Motion abgelehnt. Der Stadtrat verweist in seiner Stellungnahme auf bereits durchgeführte Massnahmen wie zum Beispiel das Energiekonzept der Abwasserreinigungsanlage Au oder das sanierte Wasserkraftwerk Lochmüli. Er stellt die Prüfung einer Fotovoltaik-Anlage beim Projekt EKZ-Stadion West sowie eine offensivere Beratungs- und Kampagnenarbeit der Umweltfachstelle in Aussicht. Ob das ausreicht, um als „Energiestadt“ zu glänzen, darf allerdings bezweifelt werden. Zu viele Handlungsmöglichkeiten werden verpasst. Im Dilemma zwischen weiteren Absatzsteigerungen beim Stromverkauf der



sgsw (und der SNEnergie AG) und einer ökologisch tiefgreifenden Sparpolitik wird der Stadtrat wohl doch eher zu den Ersteren neigen. Wenn St.Gallen eine wirklich nachhaltige Energie- und Umweltpolitik betreiben und so das Versprechen „Energiestadt“ einlösen will, bleibt also noch Einiges zu tun, für Behörden wie für VerbraucherInnen. ■

Freie Fahrt auch für Menschen mit Behinderungen

Von Peter Hüberli-Bärlocher

Die Behindertenorganisationen der Stadt St. Gallen wehren sich für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr. Sie fordern vom Stadtrat ein Konzept und erste Massnahmen ab dem Jahr 2006.

Seit dem 1. Januar 2004 ist das neue Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft. Das Gesetz verlangt von den öffentlichen Transportunternehmungen in der Schweiz, dass nach einer Übergangsfrist von zwanzig Jahren der Zugang für Menschen mit Behinderungen gewährleistet ist. Bis zum Jahre 2014 soll ein lückenloses Grobnetz entstehen, das für städtische Gebiete die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Behinderte im 30 Minutentakt vorsieht. Für die Anpassung des Kundeninfor-

mationssystems, der Schalter und Billettausgabegeräte besteht ebenfalls eine Übergangsfrist von zehn Jahren.

Um dieses Ziel erreichen zu können empfiehlt das Bundesamt für Verkehr die Erstellung eines Umsetzungsprogramms bis Ende September 2004. Für Transportunternehmungen die Finanzhilfe aus dem Zahlungsrahmen des Bundes beanspruchen wollen, ist ein Umsetzungsprogramm zwingend. Die eidgenössischen Räte haben für Massnahmen des behindertengerechten öffentlichen Verkehr 300 Mio. Franken bereitgestellt. Die Kantone haben denselben Betrag zu leisten, so dass insgesamt 600 Mio. Franken zur Verfügung stehen. Finanzhilfe wird jedoch nur für Angebote ge-

währt, die durch den Bund oder die durch den Bund und die Kantone gemeinsam bestellt worden sind. In einer ersten Tranche werden nur Massnahmen des Grobnetzes finanziert (10 Jahre). Zudem werden Mittel aus dem Zahlungsrahmen nur für Mehrkosten vorzeitig realisierter Massnahmen für einen behindertengerechten öV ausgerichtet.

Diskriminierende Situation in der Stadt St. Gallen

In der Liste der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr „Reisemöglichkeiten für behinderte Fahrgäste“, sind rund 65 Busunternehmungen verzeichnet die Fahrgäste mit Behinderungen schon heute transportieren können. Die VBSG fehlt auf dieser Liste und dies wird auch in den nächsten Jahren so bleiben, da die Erneuerung der Trolleybusflotte mit Niederflurfahrzeugen noch Jahre dauern wird. Das beabsichtigte Grobnetz wird deshalb für Reisende in die Stadt St. Gallen am Hauptbahnhof enden, ganz im Gegensatz für diejenigen Fahrgäste, die mit dem Postauto oder dem Regio Bus Gossau weiter reisen wollen. Diese stossende Situation veranlasste die Behindertenverbände, die in der Arbeitsgruppe für Behindertenfragen, einem beratenden Gremium des Stadtrates zusammengeschlossen sind, im Jahre 2002 einen Anforderungskatalog für ein behindertengerechtes Verkehrsangebot zu erarbeiten. Das Dokument wurde im April 2002 der Leitung der VBSG in der Meinung zugestellt es mit der Führung der Verkehrsbetriebe zu diskutieren. Bis jetzt wurde die Arbeitsgruppe stets auf einen späteren Zeit-

punkt vertröstet. Auch von einem Umsetzungsprogramm will die VBSG nichts wissen, da als lokales Transportunternehmung ausser für die Linien 2 und 7 keine Bundesmittel zu erwarten sind.

Für die genannten Linien werde man ebenfalls keine Mittel erhalten, da die Fahrzeugflotte bis in zwanzig Jahren erneuert werden wird.

Forderung der Behindertenorganisationen

Die Behindertenorganisationen erwarten in den nächsten drei bis vier Jahren eine substantielle Verbesserung des öV Angebotes für Menschen mit Behinderungen in der Stadt St. Gallen. Als erster Schritt ist bis Ende dieses Jahres ein Umsetzungsprogramm zu erarbeiten, das klare zeitliche Vorgaben für die zu treffenden Massnahmen festlegt. Neben der Beschaffung von Fahrzeugen sind auch die baulichen Massnahmen (Stationen), ein Konzept für ein Kundeninformationssystem und die Erneuerung der Billettautomaten in das Programm aufzunehmen.

Die Beschaffung von neuen Fahrzeugen hat sich nicht an Kategorien (Zweiachser-Busse, Gelenkbusse, Trolleybusse etc.) sondern an den Bedürfnissen eines Grobnetzes zu orientieren.

Ent-Hinderung Öffentliches Symposium 22. September in Zürich

Andernorts werden die Anliegen der Behinderten offenbar ernster genommen als in St. Gallen. So findet im Rahmen von Zürich multimobil 2004 ein Symposium unter dem Patronat des Stadtrates von Zürich statt. Thema: Mehr Bewegungsfreiheit für Menschen mit Behinderungen. Weitere Informationen unter www.multimobil.ch.

Thomas Schwager



Auf der Linie 1 ist ab 2006 ein Stundentakt mit Niederflurbussen zu gewährleisten.

Rechtsweg

Eine behinderte Person kann ihren Anspruch auf die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Prinzip heute geltend machen. Sie braucht nicht zu warten, bis die Übergangsfristen von zwanzig beziehungsweise zehn Jah-

ren abgelaufen sind. Das Gericht wird jedoch in der Interessensabwägung die im Gesetz festgelegten Fristen Rechnung tragen. Die Transportunternehmung kann aber verpflichtet werden, eine angemessene Ersatzlösung anzubieten. Durch die Weigerung der VBSG ein Umsetzungsprogramm zu erarbeiten hätte eine Klage gegen die Stadt gute Erfolgsaussichten. ■

Tü-da-do mit 75% Niederflur-Bussen



Bild: PostAuto-Betriebe

Von Thomas Schwager

Während bei der VBSG die Einführung behindertengerechter Niederflurbusse noch nicht über die Erarbeitung eines Anforderungskatalogs hinausgekommen ist, fahren auf dem Netz der PostAuto-Region St.Gallen-Appenzell bereits drei Viertel der 100 Busse mit einem Niederflureinstieg. Bei allen diesen Fahrzeugen gehören portable Rollstuhl-Rampen zur Standardausführung. Bis ins Jahr 2007 soll die gesamte Flotte dem Behindertengesetz entsprechen.

Die elf im Raum St.Gallen - Wittenbach - Arbon verkehrenden Gelenkbusse werden darüber hinaus bis im Herbst mit einem modernen Fahrgastinformationssystem bestückt sein. Dazu gehört die optische und akustische Haltestellenanzeige mittels Anzeigebalken und Tonband. Bei den Postautos muss sich also schon bald niemand mehr behindern lassen. ■

Einladung

Kann die Stadt St. Gallen bei der Erarbeitung des Richtplanes Verkehr etwas von Zürich lernen?

**Montag
20. September 2004
18.30 Uhr**

Vortrag

**Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich
Testfall für eine nachhaltige Verkehrspolitik**



MARKUS KNAUSS

Vizepräsident Verkehrskommission
des Zürcher Gemeinderates
Co- Geschäftsführer VCS Zürich

**Historischer Saal
Migros Klubschule
Bahnhof St. Gallen**

& Diskussion

**VCS Sektion St. Gallen/Appenzell
Marktgasse 14 . 9004 St.Gallen
www.vcs-sgapp.ch**

Stadtentwicklungskonzept Gossau

Von Ruedi Blumer,
VCS-Vorstandsmitglied und Stadtratskandidat

Der VCS St.Gallen-Appenzell begrüsst das Gossauer Stadtentwicklungskonzept. Es ist gut strukturiert, graphisch sehr gut aufgemacht und schlägt viele sinnvolle Massnahmen vor. Als Grundlage für die Entwicklung diene folgende Aussage aus den Leitsätzen der Stadt Gossau: „Das Stadtzentrum ist attraktiv für Einkaufen, Verweilen, Wohnen und arbeiten sowie für vielfältige Aktivitäten von Kultur und Freizeit.“ Die zentrale Knacknuss ist klar die Verkehrssituation. Hier sieht sich der VCS in seiner Verlagerungspolitik Richtung öV und Velo bestätigt, wenn es im Konzept mehrfach heisst: „85% des motorisierten Verkehrs seien hausgemacht. Zu spürbaren Verbesserungen muss daher das Verhalten von Gossauerinnen und Gossauern beitragen.“ Auch die Feststellung, dass dem Sicherheitsbedürfnis von Velofahrenden und Fussgängern mehr Rechnung getragen werden muss, stimmt der VCS voll zu (S. 19).

Die daraus abgeleitete Strategie unterstützt der VCS in dreieinhalb von 4 Punkten (S. 28 und 36).

- Die Strassenräume insbesondere im Stadtkern sind gestalterisch aufzuwerten.
- Ein besseres Busangebot und sichere und direkte Fuss- und Velowege motivieren zum Umsteigen.
- Mit dem Dosierungskonzept wird der Stau an Stellen verlagert, wo er siedlungsverträglich ist und den Bus nicht behindert.
- Bei der Südverbindung können wir nur die Westspange (Verbindung Wilerstrasse – Fla-

wilerstrasse) unterstützen. Vom weiteren Ausbau einer neuen Südverbindung raten wir klar ab.

Es ist heute unbestritten, dass zusätzliche Strassen Mehrverkehr verursachen. Eine Südverbindung als Parallelachse zur St.Gallerstrasse widerspricht darum dem erklärten Ziel, die 85% hausgemachten motorisierten Verkehr durch Verhaltensänderung (Umsteigen auf Bus, Velo oder Fuss) zu reduzieren, ganz klar.

Eine Südverbindung würde den Verkehr auf der St.Gallerstrasse zwar reduzieren, aber die Verkehrsmenge auf den zwei Achsen zusammen wäre bestimmt grösser als heute. Es macht darum keinen Sinn, neue Quartiere mit Mehrverkehr zu belasten. Kommt hinzu, dass der Bahnhof – und je nach Variante das attraktive Stadtentwicklungsgebiet Butterzentrale – vom heutigen Zentrum durch diese Südspange abgetrennt würde. Ob es Sinn macht, zugunsten des vorgegebenen Ziels, im alten Zentrum 50% der Autofahrten zu reduzieren, die andere Hälfte der Autos über die Stadtbühlstrasse und über den Bahnhofplatz zu leiten, ist ernsthaft in Frage zu stellen. Der Verkehr muss dort, wo er ist, verträglicher gestaltet und vermindert werden. Genau das erreichen wir (auf der St.Gallerstrasse und anderswo) mit Strassenraumgestaltung, Dosierungssystem und attraktiven Alternativen (Bus, Velo, Fuss).

Ein wichtiges Gestaltungselement ist dabei der Mehrzweckstreifen, wie ihn das Büro Metron S. 35 als Sofortmassnahme vorschlägt. Er dient Fussgängern beim Queren der Strasse, Velos und Autofahrenden beim Linksabbiegen und er wirkt geschwindigkeitsdämpfend. Damit erhöht er die Sicherheit und verhindert Staugefahr bei linksabbiegenden Autos.

Wichtig ist auch, dass das Busnetz und der Busfahrplan attraktiver werden und die Busnischen (nicht die Haltestellen) bei Coop und Migros wie S. 35 vorgeschlagen aufgehoben werden. Wir teilen auch die Ansicht, dass im Bereich Bahnhofplatz – Butterzentrale hoher Handlungsbedarf besteht. Wir legen Wert auf eine rasche Gestaltung eines Busbahnhofes, der diesen Namen auch verdient. Heute gibt es keine klaren Standplätze und keine fahrgastfreundlichen Informationstafeln, die den Reisenden sagen, wann und wohin welche Busse fahren. Vor allem für Fahrgäste, die nicht stets den gleichen Bus benutzen, ist das eine Zumutung.

Wir bedauern, dass bei der Auftragserteilung an die drei Verkehrsplanungsbüros im Mai 2003 die Ausarbeitung einer Südverbindung als nahezu zwingende Vorgabe in der Aufgabenstellung stand (S. 28). Dennoch fehlt im Konzept S. 37 eine Bestvariante des Teams Zach und Zünd, Zürich. Ist dieses Team wohl zur Ueberzeugung gekommen, dass die Bestvariante der Verzicht auf eine Südverbindung und eine stadtverträgliche Umgestaltung der St.Gallerstrasse ist? Dadurch wird zwar die ver-

langte Reduktion des Verkehrs von 50% auf der St.Gallerstr. nicht erreicht. Aber der Verkehr wird erträglicher, es werden nicht neue Quartiere mit Mehrverkehr belastet und die Gesamtverkehrsmenge ist bestimmt wesentlich geringer als mit einer ausgebauten Südverbindung.

Der Verzicht auf eine Südverbindung spart viel Geld. Er ermöglicht uns zudem, die andern Massnahmen (Strassenraumgestaltung, Alternativangebote zum Auto, Dosierungssystem, Buskonzept, Gestaltung Bahnhofplatz und weiterer Plätze, Zielgeschwindigkeit 30 km/h, Westspange, Verlegung der Ausfahrt Coop-Tiefgarage an die Säntisstrasse und mehr Sicherheit für Velo und Fussgänger) rasch konkret an die Hand zu nehmen und zu realisieren.

Der VCS hofft, dass seine Anregungen bei Parlament, Stadtrat und Bevölkerung Beachtung finden und ist zur Zusammenarbeit gerne bereit. ■

Überbauung Linsebühlgut

Von Doris Königer

Oberhalb der Stadtsägerei soll die Linsebühlgut-Wiese mit Mehrfamilienhäusern überbaut werden. Die Erschliessung soll via Molkenstrasse (gegenüber Garage RUGA) erfolgen. Weil diese Strasse Teil eines beliebten, aber nicht vorgesehenen Verkehrsweges zwischen dem Appenzellerland und dem Osten der Stadt – via St. Georgen – ist, hat sich der VCS den Gestaltungsplan näher angeschaut und vorsorglich eine Einsprache beim Stadtrat platziert. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schlägt der VCS verschiedene Massnahmen vor. Erfreulich am Gestaltungsplan sind die guten Wegverbindungen in alle Richtungen.

Die Molkenstrasse wird bereits heute durch quartierfremde Fahrzeuge stark befahren. Viele Fahrzeuglenker nutzen diese Quartierstrasse als Querverbindung zwischen der Rorschacherstrasse/Linsebühlstrasse in Richtung Speicher/Trogen, aber auch nach St. Georgen und Riethüsi. Zu den täglichen Spitzenzeiten kommt es zu Rückstaus von beiden Seiten her bis weit in die Molkenstrasse hinein. Die geplante Siedlung wird das Verkehrsvolumen weiter erhöhen. Dies belastet nicht nur die Anwohner in den bestehenden Wohnquartieren, sondern auch jene im geplanten Gebiet Linsebühlgut. Der gewählte Perimeter des Gestaltungsplans Linsebühlgut greift in dieser Situation zu kurz und sollte die Molkenstrasse miteinschliessen. Diese Forderung entspricht der erklärten Zielsetzung der Stadt St. Gallen, Wohnquartiere vor dem Durchgangsverkehr

zu schützen. Bei der Erschliessung neuer Wohnquartiere ist diesem Anliegen besonders Rechnung zu tragen.

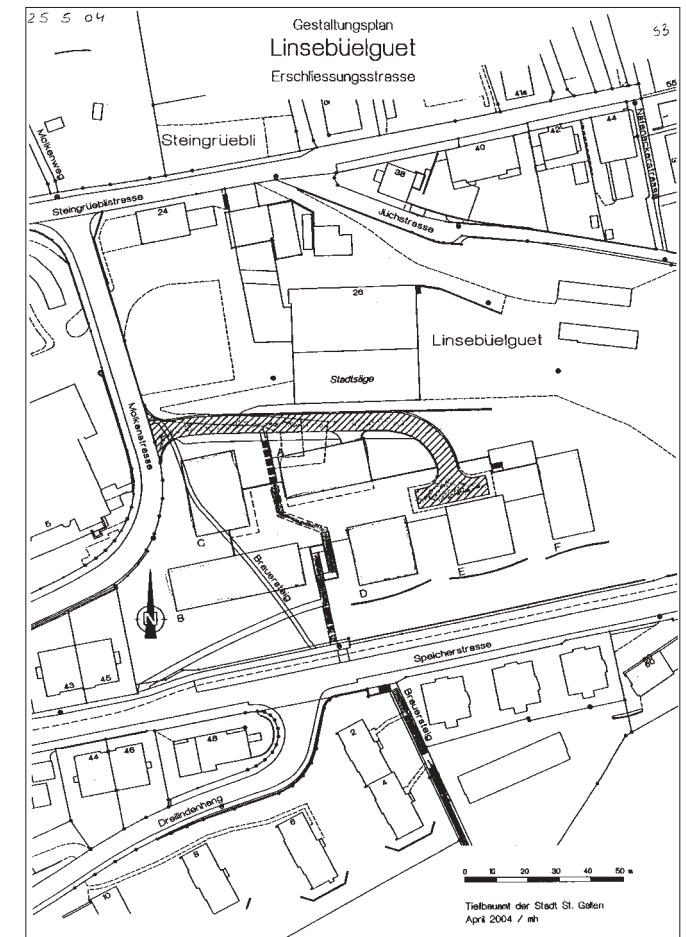
Bei der Einmündung der geplanten Stichstrasse in die Molkenstrasse kann es zu gefährlichen Situationen für Fussgänger und Radfahrer kommen, die auf direktem Weg in die Innenstadt gelangen wollen. Die Tempo-30-Zone beginnt erst weiter unten. Ein Fussgängerstreifen ist nicht geplant. Das Tempo der Fahrzeuge aus der Speicherstrasse ist auf Höhe der Stichstrasse noch immer hoch. Zudem kommen die Fahrzeuge direkt aus einer abfallenden Linkskurve. Es ist darum im Rahmen des Gestaltungsplanes Linsebühlgut notwendig, den Perimeter des Gestaltungsplans entsprechend zu erweitern und Lösungen für mehr Verkehrssicherheit auf der Molkenstrasse zu erarbeiten.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Schutz vor Verkehrslärm bestehender und neuer Anwohnerinnen und Anwohner ist das Verkehrsvolumen der Molkenstrasse auf ein Niveau zu reduzieren, das einer Quartierstrasse gerecht wird. Der VCS schlägt folgende Lösungen vor:

- Ausdehnung der Tempo-30-Zone auf die ganze Molkenstrasse
- Eine Einbahnregelung
- Die Einführung einer Regelung, die auf der Molkenstrasse nur noch den Zubringerdienst gestattet

Erfreulich am Gestaltungsplan ist die Erhaltung des heutigen Wiesenweges durch die Überbauung hin zum Brauersteig und ein neuer rollstuhlgängiger Weg zur Trogenerbahn-Haltestelle Schülerhaus.

Ein erstes Gespräch mit den Verantwortlichen fand bereits statt. Der VCS ist guten Mutes, dass hier eine bessere Lösung auch von Seiten der Stadt noch in den nächsten Tagen präsentiert wird. ■



Korrigenda

Winterthur – Wolfganghof

In der letzten Ausgabe haben wir darüber berichtet, dass Winterthur bei Benützung des öV näher beim Hauptbahnhof St.Gallen liegt als das Quartier Wolfganghof. Das dazu aufgeführte Fahrbeispiel mit Abfahrt ab Winterthur um 20:07 war jedoch falsch, fährt doch nach Ankunft um 20:53 Uhr in St.Gallen bereits um 21:15 Uhr der nächste Bus Richtung Wolfganghof. Die Reise zwischen HB und Wolfganghof dauert inklusive der Wartezeit jeweils fünf Minuten länger als die Fahrt von Winterthur nach St.Gallen, wenn ab Winterthur eine der folgenden Abfahrtszeiten gewählt werden: 20.37, 21.37 und 22.37 Uhr.

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**

COB.E. Feltz, Hürmann S&D

St.Galler Schatzsuche – mit dem Bus die Stadt entdecken

Ein Angebot für Kinder der Stadt und Agglomeration St.Gallen

Viele interessante Orte sind in unserer Stadt bequem und umweltfreundlich mit dem Bus zu erreichen. Entdecke St.Gallen am europäischen Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ vom 22. September 2004 mit dem öffentlichen Verkehr und erfahre auf einer Schatzsuche Spannendes zum Thema Verkehr und Umwelt.

Alle SchatzsucherInnen nehmen an einem Wettbewerb teil und erhalten einen Zvieri.

Start und Anmeldung:

Mittwoch, 22. September 2004, 13.30 bis 14.30 Uhr
Bushaltestelle Marktplatz/Bohl

Dauer:

ca. 2 Stunden

Teilnahmebedingungen:

1. - 3. Klässler mit erwachsener Begleitperson
4. - 6. Klässler zu zweit

Kosten:

Fr. 3.50 (Bus-Tageskarte), erste 50 TeilnehmerInnen gratis

Weitere Auskünfte:

Umweltfachstelle Stadt St.Gallen
Tel. 071 224 56 90, umweltfachstelle@stadt.sg.ch

Ein Projekt der VCS Ortsgruppe St.Gallen und der Umweltfachstelle der Stadt St.Gallen

Velowegnetz in Stadt St.Gallen

Jahrelang war es unmöglich, in Einbahnstrassen zu fahren und Velolichtsignale suchte man vergeblich. Inzwischen ist dies schon fast überall Standard. Doch eben nur fast, es gibt immer wieder Orte wo man sich als Fahrradfahrer von Autos bedrängt oder extrem benachteiligt fühlt. Damit solche Situationen verbessert werden, sind wir auf euch alle angewiesen. Wir, die VCS Ortsgruppe, kommen jährlich zweimal mit dem Tiefbauamt und der Stadtpolizei zu-

sammen, bringen die Anliegen von den VelofahrerInnen an und suchen nach Verbesserungen.

Meldet eure Anliegen und Feststellungen bitte sofort an:

VCS St.Gallen/Appenzell
Postfach /Marktgasse 4, 9004 St. Gallen
Tel. 071 222 26 32
oder
r.wick@schweiz.org

Neu aus dem Hochbauamt:

Nach langem Warten und Hoffen kommt sie doch noch: Die Velorampe Burgstrasse - Grünbergstrasse (bei der St.Leonhardsbrücke) wird im September 04 erstellt.

Mitteilung von Robert Sutter, Vertreter HBA

Inserat

Stadt St.Gallen

WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

Inserat

claro

Weltladen St.Gallen

Arbeit sichert die Existenz – doch nur bei fairem Lohn

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

EVENTS:

slowUp euregioBodensee

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

Richtplan Verkehr

Vortrag und Diskussion mit Markus Knauss (s. Seite 13)

Montag, 20. September 2004, Migros Klubschule St.Gallen

Aktionstag <In die Stadt – ohne mein Auto>

Schatzsuche – spielend mit dem Bus die Stadt entdecken

Mittwoch, 22. September 2004, St.Gallen

Gemeinderats- und Stadtratswahlen

VCS-Mitglieder wählen!

Sonntag, 26. September 2004

VCS-Ortsgruppen-Sitzungen, jeweils 19.00 Uhr:

Mittwoch, 15. September 2004

Donnerstag, 21. Oktober 2004

Donnerstag, 18. November 2004

Veloflohmarkt St.Gallen:

Samstag, 16. April 2005, 9.00 Uhr, Waaghaus