

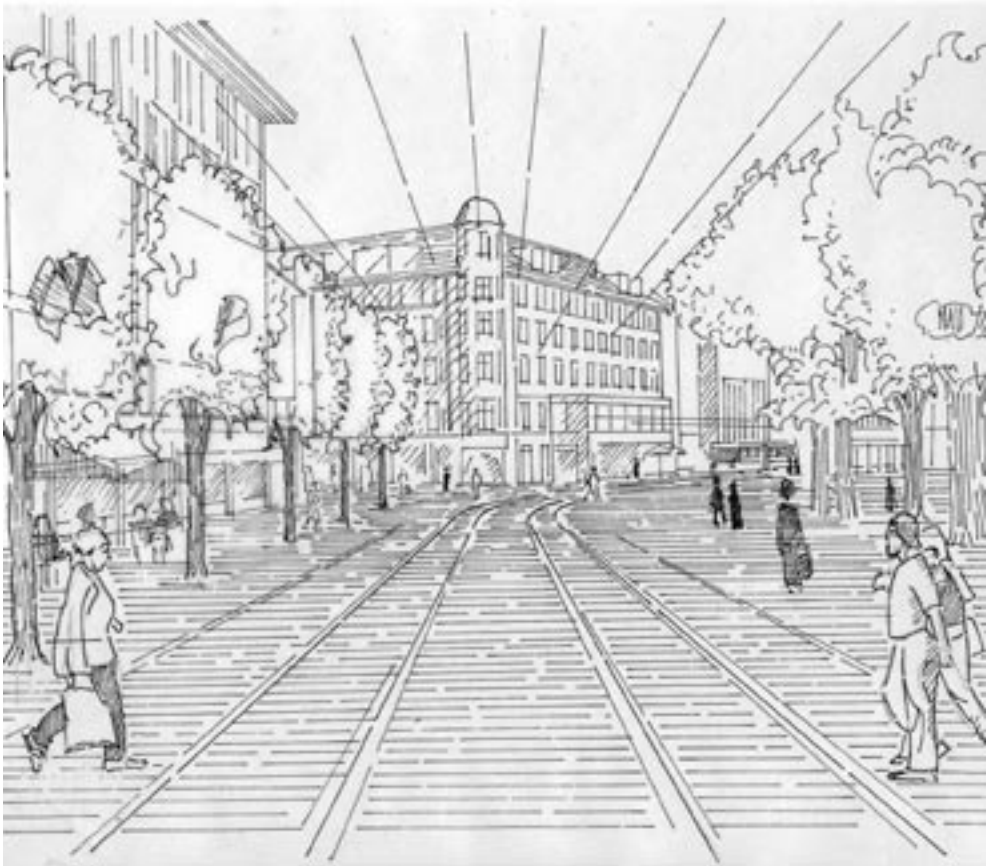


lokal

NEU: Größere Auflage –
weiteres Verteilgebiet

REGION
ST. GALLEN

S e p t e m b e r 2 0 0 5 N u m m e r 7 1



In dieser Nummer:

Fussgängerzone nördliche Altstadt

Aktionstag «In die Stadt – ohne mein Auto»

VCS-Filmserie: Unterwegs

Liebe Leserin, lieber Leser

Global denken, lokal handeln: Unter diesem Motto setzt sich unsere Ortsgruppe seit Jahren vor Ort ganz konkret für die Ziele des Verkehrsclubs der Schweiz ein. Die Welt ist kleiner geworden. Grenzen verlieren an Bedeutung oder lösen sich gar auf. Nicht kleiner geworden sind aber die Verkehrsprobleme. Die Bevölkerungszahl der Stadt St.Gallen stagniert oder ist gar rückläufig. Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit oder zum Einkaufen in die Stadt oder besuchen das reiche kulturelle oder sportliche Angebot.

Lösungen für (Verkehrs-)Probleme zu finden wird aufgrund knapper werdender Ressourcen, der weltweiten Vernetzung und den gegenseitigen Abhängigkeiten immer schwieriger. Das zeigen die Diskussionen um die geänderten An- und Abflugwege des Flughafens Zürich. Nach jahrelangen Protesten aus den süddeutschen Gemeinden wird nun ein schöner Teil der Flugbewegungen über Ostschweizer Gebiet abgewickelt (siehe Beitrag Seite 21). Auch im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs braucht es für zukunftsgerichtete Lösungen das Zusammenwirken einer ganzen Region.

Global denken, lokal handeln: Neu will die Ortsgruppe mit ihrer Zeitschrift «lokal» auch regional informieren, um den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit in der Region zu verbessern. Mit dieser Ausgabe wird das Verbreitungsgebiet des «lokal» ausgeweitet. Wir begrüßen sehr herzlich die VCS-Mitglieder aus Rehetobel, Trogen, Teufen, Gais, Herisau, Flawil, Rorschach, Goldach, Thal und über 20 weiteren Gemeinden aus dem ‚Gravitationsfeld‘ der Stadt St.Gallen.

Die VCS-Sektion St.Gallen/Appenzell feiert ihr 25-jähriges Jubiläum. Auch unsere Ortsgruppe feiert mit und organisiert im Rahmen des internationalen Aktionstages «In die Stadt – ohne mein Auto» am 22. September ein Strassenfest in der Engelgasse mit einer abendlichen Open-Air-Filmvorführung. Mehr dazu auf Seite 14. Willkommen in der Stadt – willkommen beim «lokal»!

Für die VCS-Ortsgruppe
Thomas Schwager

Impressum

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

Nummer 71, September 2005
Auflage 2900 Ex.
erscheint viermal pro Jahr

Redaktion: Doris Königer;
Susanne Schmid; Andreas
Bernhardsgrütter; Thomas
Schwager; Martin Stamm;
Linda Etter
Layout: Hugo Wehrli
Titelbild: A. Bernhardsgrütter

Druck:
Niedermann Druck
Rorschacherstrasse 290,
9016 St.Gallen

Wir möchten jetzt eine autofreie (nördliche) Altstadt!

Von Andreas Bernhardsgrütter

«In St.Gallen werden sämtliche Altstadtgassen mit Ausnahme der Anlieferung vom Autoverkehr befreit.» Dies zumindest war der zwar knappe und doch mehrheitliche Beschluss des Gemeinderates an seiner denkwürdigen Sitzung zur Botschaft des Stadtrates vom 10. August 1999. Und doch müssen wir auch sechs Jahre danach auf die Durchsetzung dieses Entscheides warten.

Mit dem Bau von über 750 Tiefgaragenparkplätzen beim Brühltor, Einstein und der Webersbleiche werden die 165 Parkplätze in der Altstadt mehr als ersetzt. Jetzt ist es an der Zeit, die Planung für eine Fussgängerzone in der nördlichen Altstadt an die Hand zu nehmen.

Parkgaragen am Rande der Altstadt werden realisiert

Derzeitig werden am unteren Graben über 230 neue Parkplätze gebaut. Bei der Beratung dieses Vorhabens wurde vom Stadtrat versichert, dass mit Eröffnung dieses Angebotes die oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt verschwinden. Dies war die Voraussetzung, dass schliesslich auch vom VCS die Erweiterung der Parkgarage akzeptiert werden konnte.

Weitere neue Parkgaragen in Gehweite der Altstadt entstehen beim Hotel Einstein (285 PP) und an der Webersbleiche (240 PP).

Die nördliche Altstadt anbinden

Die nördliche Altstadt ist heute durch eine vierspurige Strasse und beidseitiger Parkierung vom Marktplatz abgetrennt. Dies ist für die dortige Geschäftslage negativ, wird

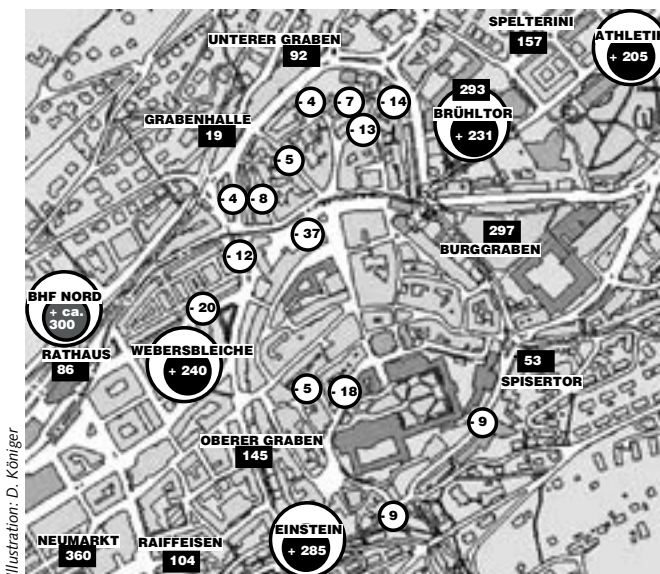


Illustration: D. Königer

Zu den bereits bestehenden rund 2000 öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt sollen in den nächsten Jahren rund 1250 weitere geschaffen werden. Davon befinden sich rund 750 Plätze in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt.

Es besteht also genügend Spielraum, die 165 Parkplätze in der Altstadt abzubauen.

doch die nördliche Altstadt dadurch von viel weniger Fussgängern frequentiert als die Geschäfte auf der südlichen Seite.

Der Marktstände werden heute durch die parkierten Fahrzeuge beeinträchtigt, hinter dem Union spielen sich groteske Szenen ab, wenn sich zwei Autofahrer um einen Parkplatz streiten. Die schönen, aber engen Gassen in der nördlichen Altstadt sind durch parkierte Fahrzeuge regelrecht verstopft. Die Schaufenster sind verdeckt, den Geschäften bleibt kein Platz für Auslagen, den Wirtschaften keinen Ort, um Tische nach draussen zu stellen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf ein schmales Trottoirband an den Rand gedrängt. Suchverkehr zu den ohnehin besetzten Parkplätzen in den Gassen bringt auch den anliegenden Geschäften nichts.



Zeichnung: A. Bernhardsgrütter

Wie sie sein könnte: Autofreie Goliathgasse

Mit einer Verlagerung der Parkplätze in die Parkgarage eröffnen sich neue Möglichkeiten für eine Neunutzung der Gassen und Plätze: So kann im gesamten Bereich zwischen Waaghaus und Union – abgesehen vom öffentlichen Verkehr und den Velos – eine Fussgängerzone realisiert werden. Die heute vierspurige Strasse kann auf zwei Fahrspuren für die Trogenerbahn

und die Busse verschmälert und so Raum für eine Neugestaltung gewonnen werden. Damit kann die nördliche Altstadt räumlich an die übrige Altstadt angebunden werden. Den zahlreichen Geschäften und Gaststätten kann ein angenehmes Umfeld und Platz für Auslagen und Tische bereit gestellt werden.

Begegnungszone bringt in der nördlichen Altstadt wenig

Eine Begegnungszone – wie sie in der südlichen Altstadt eingerichtet wurde – bringt für die nördliche Altstadt wenig. Hier sind die Gassen enger. Massgebend ist, dass durch den Abbau der Parkfelder Platz für die freie Zirkulation gewonnen werden kann. Abgesehen von der Zulieferung besteht kein Bedarf an einer Durchfahrt für den motorisierten Verkehr, liegen doch in Gehdistanz verschiedene Parkhäuser, die einen bequemen Zugang zu den Geschäften erlauben.

Profit für den Standort Innenstadt

Mit den neuen Einkaufszentren an der Peripherie wird die Konkurrenz für die Geschäftslage in der Innenstadt härter. Um bestehen zu können, muss der Standort Innenstadt seine Standortvorteile ausspielen und verbessern: Ein urbanes Umfeld mit einer Vielfalt von Nutzungen, die historische Stadtanlage, Aufenthaltsqualität in den Gassen, eine hervorragende Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr und gute Erreichbarkeit dank dem bestehenden Parkplatzangebot im Umkreis der Altstadt. Es müssen Bedingungen geschaffen werden, in denen die Besucher in der Innenstadt ihren Aufenthalt verlängern und gerne noch durch die Gassen schlendern, mal absitzen können, schauen, was sich so tut und wen man so trifft. Die Rechnung ist einfach: Ein Kunde, der länger bleibt, sorgt auch für mehr Umsatz. Es geht um eine strategische Positionierung und Besinnung auf die eigenen Stärken.

Die Zeit drängt

Während derzeit die Parkgarage am Brühltor im Bau ist, wurden bisher keine Überlegungen der Behörden für eine Neugestaltung in der nördlichen Altstadt öffentlich vorgestellt. Die Neugestaltung des Marktplatzes mit den umstrittenen neuen Marktständen orientiert sich noch an der bestehenden Verkehrsregelung und müsste unter neuen Randbedingungen neu aufgerollt werden. Um die oberirdischen Parkplätze in der Altstadt bei Eröffnung der Parkgarage aufheben zu können, sind die entsprechenden Rechtsmittel- und Planverfahren unverzüglich an die Hand zu nehmen.

Bild: zVg



Bohl und Marktplatz noch (fast) ohne Verkehr: Fussgängerinnen und Fussgängern teilen sich mit dem Tram den Platz. Mit der Schaffung einer Fussgängerzone könnte der Bereich zwischen Union und Waaghaus wieder als zusammenhängender städtischer Raum genutzt werden (siehe Titelbild)

Stimmen aus dem Quartier

Aufgezeichnet und fotografiert von Doris Königer



Franciska Hildebrand
Rechtsanwältin

« Der Standort meiner Anwaltspraxis wird aufgewertet. Für auswärtige KundInnen gibt es in annehmbarer Gehdistanz genügend öffentliche Parkplätze. »



Bianca Adler
von der Boutique
Bianca's Fashion

« Von einer Fussgängerzone erwarte ich mir mehr Laufkundschaft. »



Florian Reiser
von der Focacceria

« Nachmittags könnten wir den Sitzplatz besser nutzen. Die Kundinnen und Kunden würden den Aufenthalt in unserer Focacceria ohne Durchfahrtsverkehr noch mehr geniessen. »



Marianne Hangartner
als Vertreterin des
Claro Laden

« Endlich hätten die PassantInnen wieder freie Sicht auf unsere Schaufenster – auf dem Parkplatz vor unserem Laden stehen oft grosse Lieferwagen während Stunden. »

Die St.Galler Fussgängerzone – fast eine unendliche Geschichte

Von Susanne Schmid

Einkaufen mit dem Auto – auch in der Multergasse: 17 Parkplätze und jede Menge Parkplatzsuch- und Durchgangsverkehr.

Heute kann man sich diese Situation gar nicht mehr vorstellen, niemand käme auf die Idee, die Fussgängerzone in der Altstadt rückgängig zu machen. Dabei ist die St.Galler Fussgängerzone noch gar nicht alt. Das 1974 gutgeheissene «Projekt 74», das eine verkehrsberuhigte Altstadt versprach, ist immer noch nicht vollständig umgesetzt. Die



Multergasse aus St.Galler Altstadtgassen, Kalender 2005, copy right bei Peter Uhler, siehe Seite 6

Gründe für die unendliche Verzögerung sind mehr oder weniger immer noch die selben wie Ende der 60er Jahre, obwohl sie bereits Dutzend Mal widerlegt wurden.

1964 blieb die Multergasse versuchsweise während zwei Tagen von 16 bis 18 Uhr für

den Verkehr gesperrt. Diese Aktion löste jedoch derartige Proteste aus, dass der St. Galler Stadtrat während der nächsten zwei Jahren nicht mehr von Fussgängerzone sprach. In der Folge nahm der Verkehr und damit auch der Lärm und der Gestank weiterhin stark zu, während sich in andern Städten die Fussgängerzonen bewährten. Ein weiterer Versuch wurde 1967 nochmals gestartet: Die Multergasse wurde während des Weihnachtsverkaufs an einzelnen Nachmittagen von 13 bis 18 Uhr gesperrt. Begleitend zum Versuch wurden Verkehrszählungen durchgeführt. Das Ergebnis war überraschend eindeutig: An Nachmittagen mit Verkehr in der Multergasse wurden rund halb so viele FussgängerInnen gezählt wie an verkehrsfreien Nachmittagen, dafür 543 Fahrzeuge. Wobei nur gerade 98 dort auch parkierten – die übrigen suchten einen Parkplatz oder wollten einfach nur durchfahren. Die Studie kam zum Schluss, dass nur gerade 1-2% der BesucherInnen der Multergasse auch mit dem Auto dorthin gelangen. Schon damals wurde die Einrichtung der Fussgängerzone aber an genügend Parkplätze am Altstadtrand geknüpft.

1968 wurde die Multergasse versuchsweise für ein Jahr zur Fussgängerzone erklärt. Schon bald freuten sich die LadenbesitzerInnen und KundInnen über die gute Luft, die herrliche Ruhe und über das ungenierte Herumflanieren. Die Multergasse wurde als Fussgängerparadies gepriesen. Ebenso wurde die vereinfachte Anlieferung für die Geschäfte

am Vormittag gelobt und etliche Geschäfte konnten sich schon nach einem Monat über Umsatzsteigerungen freuen. 1969 wurde die Multergasse definitiv zur Fussgängerzone. An der kleinen Einweihungsfeier wurde die Multergasse stolz der «St.Galler Broadway» genannt. Eine Ausweitung der Fussgängerzone auf weitere Altstadtgassen wurde in der Folge zwar diskutiert, aber nicht verwirklicht. Die alten Ängste der Geschäftsbesitzer vor Umsatzeinbussen brachte die zaghafte Entwicklung wieder zum Stoppen.

1974 wurde das «Projekt 74 – lebendige Altstadt» nach zähen Verhandlungen im Gemeindeparlament dann endlich gutgeheissen und ein Rahmenkredit von 2,6 Mio. Franken für eine Umgestaltung der Gassen gesprochen, verteilt auf zehn Jahre. Damit konnte in der Altstadt schrittweise die Fussgängerzone eingeführt werden: 1975 die Spisergasse, 1976 die Neugasse und 1980 die Marktgasse. Bei der letzteren gab es vehemente Proteste der Cityvereinigung, obwohl diese Massnahmen demokratisch beschlossen waren. Wieder fürchtete man sich vor massiven Umsatzeinbussen.

Der Stadtrat beschloss dann, die Marktgasse nur provisorisch zur Fussgängerzone zu machen und die Einführung mit einer Studie zu begleiten. Dabei wurden alle 355 Geschäfte in der Altstadt befragt, 135 innerhalb der Fussgängerzone, 220 ausserhalb. Fazit: Die Fussgängerzone wird mehrheitlich begrüsst. Der Wunsch nach einer Ausdehnung der Fussgängerzone war bei den Geschäften ausserhalb wesentlich höher (41%) als bei den Geschäften in der Fussgängerzone

(29%). Bei der Umsatzentwicklung gab es keine wesentlichen Unterschiede. Die Standortentwicklung wurde aber sehr wohl unterschiedlich eingeschätzt: Für 29% der Geschäfte innerhalb der Fussgängerzone hatte sich der Standort verbessert, dies galt für nur gerade 9% der Geschäfte ausserhalb.

Nach gut eineinhalb jähriger Versuchszeit wurde auch die Marktgasse definitiv zur Fussgängerzone.



Marktgasse, Bildband von Pius Rast/Alfred Hummler, 1971

Marktgasse vor der Verkehrsberuhigung

Mit der Eröffnung des neuen Parkhauses Burggraben wurde 1989 gleichzeitig die Fussgängerzone um die Brühl-, Löwen- und Kugelgasse sowie dem Bereich um die Bank CA erweitert. Auch diesem Schritt sind intensive Diskussionen zwischen Stadtrat, Stadtparlament und Cityvereinigung vorausgegangen. Wiederum wurde mit dem provisorischen Einführen ein niederschwelliges und flexibles Vorgehen gewählt.

Heute ist immer noch nicht die gesamte St. Galler Altstadt eine Fussgängerzone, obwohl das Stadtparlament diesem Vorschlag 2000

mit einer Stimme Mehrheit zugestimmt hat. Im Bereich der südlichen Altstadt (Raum Gallusplatz) wurde darauf mit einer Mediation versucht, eine tragfähige Lösung zu finden. Die bauliche Umgestaltung des Gallusplatzes wird im Moment diskutiert und hoffentlich werden die Verbesserungen auch bald ausgeführt. Im Bereich des Marktplatzes, Blumenmarktes und der nördlichen Altstadt

(Metzgergasse, Engelgasse, Goliathgasse usw.) gibt aber immer noch der Individualverkehr den Ton an. Die FussgängerInnen sind auf schmale Trottoir an den Rand gedrängt. Dabei verdient auch dieser Altstadtteil eine Aufwertung. Die Angst vor Fussgängerzonen sollte eigentlich durch die erfolgreiche Geschichte der St.Galler Fussgängerzone längst widerlegt sein. ■

Historischer Kalender 2006

ths. Bereits zum fünften Mal publiziert der St. Galler Peter Uhler einen historischen Kalender. Die Ausgabe 2004 war Ansichten des St.Galler Trams gewidmet, im aktuellen Jahr sind es die St. Galler Altstadtgassen. Bereits ist die Ausgabe 2006 im Druck. Diese widmet sich alten Ansichten vom Marktplatz und dem Bohl. Der Kalender kann für Fr. 15.- zzgl. Versandkosten direkt beim Herausgeber bestellt werden: Peter Uhler, Grütlistr. 31, 9000 St.Gallen, Tel. 071 288 26 64, epu@bluemail.ch.

Inserat

dreischiibe Office Point

Ihr Pluspunkt für Büro- und Versandservice

- Sekretariatsführung
- Telefondienstleistungen
- Adressdatenbanken
- Text-/Kopierservices
- Buchhaltung
- Abonnementdienst
- Versand- /Ausrüstarbeiten

dreischiibe Office Point
Rosengartenstrasse 3, 9006 St.Gallen, Tel. 071 243 58 95
officepoint@dreischiibe.ch, www.dreischiibe.ch



dreischiibe

Dokumentation Fussgängerzonen

Von Andreas Bernhardsgrütter

Fussgängerzonen liegen im Trend: Dies zeigt ein Blick auf die Entwicklung in Städten, mit denen sich St.Gallen gerne vergleicht, und die von ihrer Grösse und Struktur ähnliche Voraussetzungen mitbringen. Diese möchten wir hier vorstellen, weil wir denken, dass St.Gallen durchaus von diesen Erfahrungen profitieren kann.

Streng genommen verfügt St.Gallen über keine Fussgängerzone, sondern lediglich über Strassen mit zeitlich beschränktem Fahrverbot. Dieser Unterschied ist wichtig: In Fussgängerzonen haben Fussgängerinnen und Fussgänger auch in Zeiten der Anlieferung Vortritt, und die Fahrzeuge müssen Schrittempo fahren. In St.Gallen darf man aber (theoretisch) beispielsweise zwischen Globus und UBS beim Multertor mit 50 durch die Gasse Bretschen ohne den Fussgängern auf der Fahrbahn Vortritt gewähren zu müssen. Es ist also Zeit, sich auch grundsätzliche Gedanken über das Verkehrsregime zu machen.

Winterthur

In Winterthur umfasst die Fussgängerzone die gesamte Altstadt. Nach langen Rechtsstreitigkeiten konnten in jüngster Zeit die Parkplätze in der Altstadt aufgehoben und die Flächen attraktiv neu gestaltet werden. Die Läden weisen ein sehr breites Spektrum auf und bieten mehr als die immergleichen Ladenketten. Ein Altersheim und ein Kinderspielplatz gehören genau so in die Altstadt wie zwei grosse Möbelhäuser.

Biel

Biel hat mit einem umfangreichen Förderungskatalog in der Innenstadt auf die Entwicklung mit grossen Einkaufszentren im Umland reagiert. Es entstand eine attraktive Verbindung zwischen Altstadt, Bahnhof und See mit unterschiedlichen Eingriffen.

Luzern

Luzern profitiert natürlich von seiner schönen Lage an See und Reuss. Die Fussgängerzone erstreckt sich auf beiden Seiten der Reuss und umfasst nicht nur die Altstadt, sondern auch die Neustadt mit ihren grösseren Einkaufszentren. Die Fussgängerzone konnte in diesem Sommer um den Mühlenplatz erweitert werden.

Chur

Chur dient als Zentrum für das gesamte Bündnerland. Die Altstadt wurde in drei Etappen schrittweise umgestaltet und ist nun gänzlich autofrei. Die sorgfältige Gestaltung schafft gute Voraussetzungen für eine Belebung der Altstadt.

Wil, Rapperswil/Jona

Die zweit- und drittgrössten Städte im Kanton – Wil und Rapperswil-Jona – haben in den letzten Jahren ebenfalls ihre Innenstädte durch eine Vergrösserung und Umgestaltung von Fussgängerzonen attraktiver gemacht.

Altstadt Winterthur



Bild: A. Bernhardsgrütter

Marktgasse: Die Zeile Untertor und Marktgasse zwischen dem Bahnhof und dem oberen Graben ist die Haupteinkaufspassage und entsprechend belebt. Diese Gassen sind bereits seit 1955 mit einem Fahrverbot belegt.



Bild: A. Bernhardsgrütter

Oberer Graben: Mit der Doppelbaumreihe, den Strassencafes und originellen Läden einer der schönsten Plätze der Stadt.

Die Altstadt von Winterthur bietet für einen Einkaufsbummel eine erstaunliche Auswahl: Neben Detailisten und vielen Kleidergeschäften, kunsthandwerklichen und originellen Läden sind hier auch verschiedene Möbelhäuser sowie die Migros einquartiert. Ein neuer Globus am Rand der Altstadt soll die Winterthurer Innenstadt in absehbarer Zeit weiter stärken.

Die Altstadt lebt aber nicht nur durch die Läden an den Ladenöffnungszeiten, sondern auch durch Theater, Kinos, Wohnungen, Hotels, Altersheim und vielen Gaststädten. Gartenbeizen und schön gestaltete Plätze – auch ein Kinderspielplatz – gehören zum kunterbunten Angebot.

Die Voraussetzung für diese Entwicklung wurde in verschiedenen Schritten mit der Einrichtung einer grosszügigen Fussgängerzone über die gesamte Altstadt geschaffen. 1973 stimmte die Bevölkerung mit grossem Mehr einer verkehrsfreien Zone im Stadtkern zu. Bis zur Eröffnung waren aber lange Rechtsstreitigkeiten zu überwinden, bis die bestehenden Parkplätze tatsächlich abgeräumt werden konnten.

Auslöser für die Aufwertung der Innenstadt war nicht die Expo, sondern der Bau eines Grossmarktes in der Gewerbezone Bözingenfeld. Dort entstand ein riesiges Einkaufszentrum. Unter dem Druck der Innenstadt-Gewerbler realisierte die Stadt im Gegenzug eine Fussgänger-Einkaufsmeile zwischen Bahnhof und Altstadt. Die Landesausstellung gab dem Projekt nochmals Schub und setzte die Termine. Auf die Ausstellung hin wurden mehr als dreissig private oder von der öffentlichen Hand realisierte Projekte eingeweiht.

Bild: Markus Hartmann, Herisau



Innenstadt Biel



Bild: Markus Hartmann, Herisau

Robert-Walser-Platz: Das neue Biel hört nicht am Bahnhofplatz auf. Die neue Bahnhofspassage verlängert die Achse über den Bahnhof hinaus. Der Durchstich öffnet Biel einen vergessenen Stadtteil und einen neuen Zugang zum See. Was Brachland war wurde zu einem neuen Stadtplatz.

Einkaufsstrasse: Begonnen hat der Umbau mit einem im Jahre 1996 ausgeschriebenen Wettbewerb. Im Siegerprojekt «Nuits blanches» ist die Beleuchtung das augenfälligste Gestaltungselement.

Innenstadt Luzern

Die Altstadt von Luzern ist von Gästen aus aller Welt vielbestaunt und oft begangen. Die Stadt lebt von ihrer schönen Lage an See und Reuss. Der Zugang zum Seeufer ist insbesondere an der nördlichen Seite durch eine stark befahrene Strasse erschwert ist. Trotzdem «gehört» das Ufer der Reuss im Bereich der Altstadt zum grössten Teil den Fussgängerinnen und Fussgängern: Vier Fussgängerbrücken verbinden die beidseitigen Fussgängerzonen miteinander. So gelangt man denn dank Dach sogar trockenen Fusses von der einen zur anderen Seite.

Die Fussgängerzone beschränkt sich nicht auf die Altstadt, sondern dehnt sich im nordöstlichen Bereich auf die Vorstadt aus, wo mit Migros und Manor zwei grössere Einkaufszentren an die Altstadt angebunden sind – frei vom motorisierten Verkehr.

Jesuitenplatz: Die Innenstadt Luzerns lebt von der Abwechslung zwischen den engen Gassen, den von einer geschlossenen Bebauung gefassten Plätzen sowie dem offenen Blick auf die Landschaft, Reuss und See entlang den Uferquais.



Jesuitenplatz ohne motorisierten Verkehr

Bild: A. Bernhardsgrütter

Aus Parkplatz wird ein Begegnungsraum

Der Mühleplatz wurde erst im Mai 2005 – zunächst in einem Verkehrsversuch – von den Parkplätzen befreit. Die angrenzenden

Restaurants nehmen den Platz gerne in Beschlag. Wo bis vor kurzem noch Blechkarossen standen, besteht jetzt Raum, um sich zu verweilen – nicht nur mit Konsumzwang.

Altstadt Chur

Das im März 1989 vom Volk angenommene Gesetz für eine Fussgängerzone in der Altstadt bildet die Grundlage für die Fussgängerzone in der Churer Altstadt. Die Realisierung erfolgte in drei Schritten. Die dritte Bauetappe konnte im Herbst 2004 mit Ausnahme weniger Gassen abgeschlossen werden.

Mit der Eröffnung der letzten Umbauetappe im Frühling 2005 wurde auch das Verkehrsregime geändert und eine Fussgängerzone eingeführt. Vorher galt ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge. Damit gilt nun für den erlaubten Fahrverkehr zur Anlieferung Fussgängervortritt und Schritttempo. Die Anlieferungszeiten wurden am Morgen auf bis 11.00 Uhr beschränkt.

Das Gestaltungskonzept der Dritten Etappe geht auf einen Wettbewerb zurück. Ein breites Natursteinband mit grossformatigen Platten zieht sich durch die Hauptgasse, die übrigen Flächen wurden gepflästert.

Die Gestaltung mit wenigen Materialien und die zurückhaltende Möblierung sorgen für eine gediegene Ausstrahlung. Die Gestaltung zeigt sich zeitgemäss und fügt sich in die Altstadt ein, ohne sich historisierend anzubiedern.



Bild: A. Bernhardsgrütter

In der Churer Altstadt gilt mit der Einführung der Fussgängerzone für den Anlieferverkehr Fussgängervortritt und Schritttempo.



Bild: A. Bernhardsgrütter

Das Natursteinband als flache Ebene ist insbesondere bei allen Personen beliebt, welche etwas mit Rollen mit sich, vor sich oder nach sich ziehen oder stossen.

Wil Bahnhofstrasse und Altstadt



Bild: A. Bernhardsgrütter

In Wil besteht eine sehr grosszügige autofreie Anlage auf der Bahnhofstrasse, welche mit grossformatigen Natursteinplatten und einer Allee neu gestaltet wurde. Velos dürfen in der Fussgängerzonen nicht zirkulieren,

finden aber an allen Zugängen gedeckte Abstellanlagen vor. Die Altstadt ist gemäss ihrem historischen Umfeld kleinmasstäblich gestaltet und mit Würfelsteinen gepflästert.

Neue Gestaltung der Bahnhofstrasse – viel Platz für den Fussverkehr.

Rapperswil Altstadt / Seequai



Bild: Hochparterre

In Rapperswil konnten im Verlauf der letzten Jahre sämtliche Plätze und Gassen in der Altstadt vom motorisierten Verkehr befreit werden. Am Seequai mit den vielen Gaststätten herrscht nun eine ähnliche Stimmung wie

in Ascona. In den hinterliegenden Gassen und Plätzen finden sich neben belebten Geschäftslagen auch eher beschauliche und ruhigere Ecken. ■

In der Rapperswiler Marktgasse plätschert aus einem Brunnen Wasser in die Rinne im Strassenpflaster. Die gehängte Gassenbeleuchtung erzeugt ein Spiel von Hell und Dunkel im Gassenraum.

ÖV-Benutzer sind die besten Kunden

Von Andreas Bernhardsgrütter

Eine Untersuchung der Swiss Retail Federation, des Verbandes des Detailhandels, zum Einkaufsverhalten in der Innenstadt hat gezeigt, dass rund 70 Prozent der Kunden in Innenstädten mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Nur 17 Prozent kommen mit dem Auto.

Hauslieferdienst bringt mehr Umsatz
Angesichts dieser Tatsache erstaunt es, dass von bürgerlicher Seite und von den Gewerbevertretern in der Innenstadt bei jeder Gelegenheit gebetsmühlenartig lediglich mehr Parkplätze gefordert werden, obwohl solche bereits zu Hunderten realisiert sind.

Die Innenstadt wird nach wie vor als attraktives Einkaufsangebot geschätzt, hat aber wegen der stark gewachsenen Konkurrenz am Stadtrand zwischen 2000 und 2004 13% der Kunden verloren. Der Umsatz pro Besucher ist je nach Hauptverkehrsmittel unterschiedlich: Besucher mit dem Auto weisen einen Umsatz von Fr. 155.– auf, Besucher mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuss und mit dem Velo sind öftere und treuere Kunden, kaufen aber pro Besuch weniger. Ihr Umsatz beträgt 73.– respektive 62.– Franken. Insgesamt machen die Geschäfte in der Innenstadt lediglich rund dreissig Prozent des Umsatzes mit Autokunden, 60 Prozent mit ÖV-Kunden und 10 Prozent mit Kundinnen und Kunden, welche zu Fuss und mit dem Velo anreisen. Diese Untersuchung wurde in den Städten Zürich, Basel, Bern, Genf und Lugano durchgeführt, dürfte aber auch auf die Stadt St.Gallen übertragbar sein. In der Studie wurde aber lediglich das Einkaufsverhalten zwischen Donnerstag und Samstag untersucht; so wurde tendenziell der typische Wochenendeinkauf mit dem Auto stärker gewichtet.



Bild: A. Bernhardsgrütter

Die meisten KundInnen kommen mit dem ÖV

Wo bleibt das Engagement auch für bessere Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr? Es fehlen innovative Konzepte, welche ein bequemes Einkaufen auch für unmotorisierte Kunden erlaubten: Ein gemeinsamer Hauslieferdienst der Innenstadtgeschäfte würde als zusätzliche Dienstleistung gerne angenommen. Ein Ort in der Innenstadt, wo man die vollen Einkaufstaschen deponieren könnte, wäre eine Hilfe und ohne grossen Aufwand umsetzbar. Wo bleiben die Vorstösse von Gewerbevertretern, dass während dem Abendverkauf die Busse im engeren Takt verkehren? Wo bleibt die bewusste Bewerbung unmotorisierter Kundinnen und Kunden, welche den grössten Anteil des Umsatzes ausmachen? ■

Autofreie Engelgasse mit Gassenfest und Film

Von Andreas Bernhardsgrütter

Anlässlich des europäischen Aktionstages «In die Stadt – ohnen mein Auto» wird die St.Galler Engelgasse von 12.00 bis 24.00 Uhr für den motorisierten Verkehr gesperrt. Statt parkierten Autos werden dort Tische und Stände stehen und zahlreiche Attraktionen geboten.

Hauptattraktion ist die Open-Air-Vorführung von Fellinis «La Strada» am Abend. «Wir möchten zeigen, was auf einer autofreien nördlichen Altstadt möglich ist», dies das Ziel dieser Veranstaltung, welche vom VCS in Zusammenarbeit mit den örtlichen Gastwirtschaften und Läden, sowie dem KINOK und der IG Velo durchgeführt wird.

Zahlreiche Attraktionen für Jung und Alt:

Die Engelgasse wird am Donnerstag, 22. September von 12.00 Uhr bis 24.00 Uhr für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die eigentlichen Aktivitäten beginnen um 14.00 Uhr. Dann wird die Gasse von den anliegenden Wirtschaften in Beschlag genommen und zur Gassenbeiz umgenutzt. Weiter sind bisher folgende Attraktionen vorgesehen:

- Degustation von Produkten des Claro-Weltladens
- Modeschau von Biancas Boutique (16.00 Uhr und 18.00 Uhr)
- Gratis Velocheck und Infostand der VCS Ortsgruppe St.Gallen 14.00 - 18.00 Uhr
- Jubiläumswettbewerb VCS Sektion St.Gallen/Appenzell
- Infostand und Spiele am Stand der IG Velo Regionalgruppe St.Gallen
- Verpflegung der Focacceria
- Märli «Rumpelstielzchen», sehr lebendig erzählt von Stefan Engel 15.00 Uhr und 17.30 Uhr
- Open-Air Filmvorführung «La Strada» von F. Fellini 21.00 Uhr (freier Eintritt)

Gasse wird zum Spielplatz

Neben der zweimaligen Vorführung stellt der Kinderbuchladen auch verschiedene Spielgeräte zur Verfügung. Kinder können die Gasse als Spielplatz in Beschlag nehmen.

Velo Sicherheits-Check

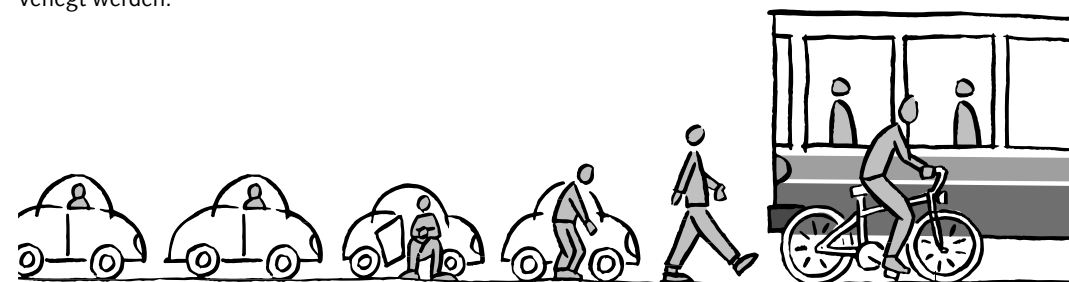
Die VCS Ortsgruppe offeriert in Zusammenarbeit mit der Velowerkstatt einen Sicherheitscheck. Dabei geht es insbesondere um eine Funktionskontrolle von Licht und Bremsen. Kleinere Reparaturen werden gratis erledigt, das Material muss aber bezahlt werden.

Fellini in der Engelgasse

Ein eigentlicher Höhepunkt der Veranstaltung dürfte die Open-Air-Vorführung von Fellinis «La Strada» in der Gasse sein. Die Gasse als Rahmen und der Film darin verspricht eine besondere Stimmung. Wir hoffen natürlich auf einen lauen Abend – bei schlechter Witterung wird die Filmvorführung aber in das Restaurant Schwarzer Engel verlegt werden.

Für eine Fussgängerzone in der nördlichen Altstadt werben

Die VCS Ortsgruppe St.Gallen möchte mit dieser Aktion für eine Erweiterung bzw. Schaffung einer Fussgängerzone in der nördlichen Altstadt werben. Der Bau der Tiefgarage am Brühltor schafft die Voraussetzung, dass sämtliche Parkplätze in der nördlichen Altstadt und am Marktplatz aufgehoben und die Gassen – mit Ausnahme der Anlieferung am Morgen – gänzlich autofrei gestaltet werden kann. ■



Jubiläum:
25 Jahre VCS St.Gallen/Appenzell

Unterwegs

Unterwegs sind die Protagonisten in der VCS-Filmserie, welche das KINOK in St.Gallen im September und Oktober zeigt. Sei es mit dem U-Boot, zu Fuss, mit der Kutsche, dem Velo oder einem klapprigen Bus: Wer eine Reise macht, der kann etwas erleben!

Das Programm zum VCS-Jubiläum ist sehr vielfältig, aber immer geht es darum, unterwegs zu sein. Gezeigt werden Klassiker, etwa Hitchcocks «North by Northwest» mit seinen berühmten Szenen im Bahnhof und Zug oder der Roadmovie schlechthin: «Easy Rider» mit Peter Fonda und Jack Nicholson auf ihren Feuerstühlen. Im klassischen Western «Stagecoach» wird eine Postkutsche

von John Wayne in seiner ersten grossen Rolle durch ein Indianergebiet geführt. Im Zeichentrickfilm «Yellow Submarine» reisen die Beatles im gelben U-Boot durch ein psychedelisches Hippiewunderland. In «Gramper und Bosse – Bahngeschichten» entwirft der Schweizer Dokumentarfilmer Edwin Beeler ein vielschichtiges Kaleidoskop über Bähnler und den helvetischen Mythos SBB. «El viaje», der vielleicht umfassendste Film zu Lateinamerika, ist ein zweistündiges Feuerwerk voller Poesie, in dem der Protagonist Südamerika mit dem Velo durchquert. Held des afrikanischen Road-Movies «TGV» ist ein klappriger, buntlackierter Reisebus, der zwischen der senegalesischen Hauptstadt Dakar und Conakry in Guinea verkehrt. Die originelle Komödie gibt Einblick in den afrikanischen Alltag zwischen moderner Technologie und Geisterglauben.

In «Airplane» fliegt ein Flugzeug in einer total überdrehten Parodie auf zahllose Hollywood-Filme von «Der weisse Hai» bis zu «Airport».

In der fantastischen Kulisse der Budapester U-Bahn gedreht, ist der neue ungarische Film «Kontroll» eine symbolische Komödie und zugleich ein mythischer Actionthriller. Frederica Fellinis «La Strada» erhält an der Open-Air Aufführung in der Engelgasse während dem Aktionstag «In die Stadt – ohne mein Auto» seinen passenden Rahmen.



Aus «El Viaje»

Bild: zVg

In Zusammenarbeit mit dem

KINOK

El Viaje

ARG 1990, 140 min, Sp/d-f

Regie: Fernando E. Solanas

Spieldaten und -zeiten:

So 2.10. 17h30, Di 4.10. 20h00 und Do 13.10. 20h00



Bild: zVg

TGV

F/SEN 1998, 90 min, F/d

Regie: Moussa Touré

Spieldaten und -zeiten:

So 16.10. 20h30, Di 18.10. 20h30 und So 23.10. 18h30

Airplane!

USA 1980, 88 min, E/d-f

Regie: Jim Abraham, David Zucker, Jerry Zucker

Spieldaten und -zeiten:

Fr. 21.10. 20h30, Di 25.10. 20h30 und Sa 29.10. 22h30

Gramper und Bosse – Bahngeschichten

CH 2005, 84 min, Dialekt

Regie: Edwin Beeler

Spieldaten und -zeiten:

Do 1.9. 20h30, So 4.9. 18h30, Do 8.9. 20h30 und So 11.9. 18h30

Kontroll

Ungarn 2004, 105 min, O/d

Regie: Nimrod Antal

Spieldaten und -zeiten: Fr 2.9. 22h45, Sa 3.9.

22h30, Mo 5.9. 20h30, Fr 9.9. 22h45, Mi

14.9. 20h30, Fr 16.9. 22h30, So 18.9. 20h30,

Fr 23.9. 22h30 und Fr 30.9. 20h30

Easy Rider

USA 1969, 95 min, E/d-f

Regie: Dennis Hopper

Spieldaten und -zeiten:

Sa 3.9. 20h30, Sa 10.9. 22h30 und Di 13.9. 20h30

Stagecoach

USA 1939, 95 min, E/d-f

Regie: John Ford

Spieldaten und -zeiten:

Di 6.9. 20h30, So 11.9. 20h30 und Sa 17.9. 22h30

La Strada

I 1954, min, I/d-f

Regie: Federico Fellini

Open-Air-Vorstellung Engelgasse

Donnerstag, 22.9., ca. 21h00

Yellow Submarine

GB 1967, 90 min, E

Regie: George Dunning

Spieldaten und -zeiten:

Di 20.9. 20h30, Sa 24.9. 22h30, Mo 26.9. 20h30 und Fr 30.9. 22h30

Aufführungen im KINOK, Rorschacherstrasse, St.Gallen. VCS-Mitglieder (mit Mitgliederausweis) profitieren von einem ermässigten Eintritt. **Die Filmbeschriebe sind unter www.vcs-sgap.ch abrufbar.**

«LighTram» für St.Gallen

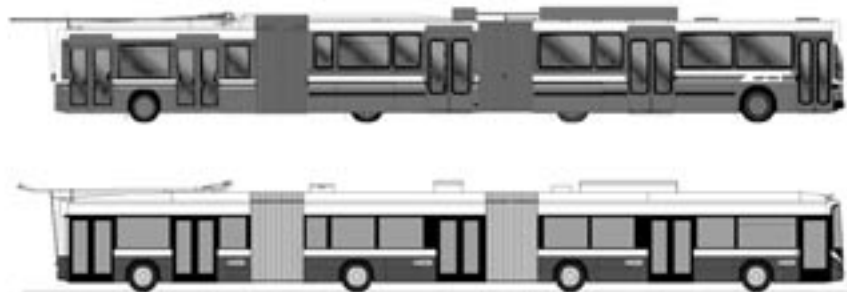
Von Thomas Schwager

Das Stadtparlament hat vor den Sommerferien den Umbau eines 13 Jahre alten Trolleybusses zum zweigelenkigen «LighTram»-Prototyp genehmigt. Dabei wird das Heck gekappt und um ein Nachläufermodul ergänzt. Der vordere Busteil wird einem Retrofit unterzogen, also einer Generalüberholung.

Der Prototyp soll bereits im Dezember auf den St.Galler Strassen verkehren. In der ersten Hälfte 2006 soll nach einer Testphase

er von bis zu 15 Jahren vor. Die Kosten für den «LighTram»-Prototypen belaufen sich auf 1 Mio. Franken, alle weiteren auf noch 850'000 Franken.

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich setzen ebenfalls auf ein «leichtes Tram». Im August wurde die Beschaffung von 16 neuen, komplett niederflurigen und voll klimatisierten Zweigelenk-Trolleys zum Stückpreis von 1,6 Mio. Franken per 2007/08 beschlossen. Die bisherigen eingelenkigen Fahrzeuge hätten



«LighTrams» Sehen Sie den Unterschied?

Niederfluranteil VBSG 30%, Niederfluranteil VBZ 100%,

über die Beschaffung bzw. den Umbau weiterer acht Fahrzeuge entschieden werden. Auch nach dem Umbau wird nur der neue, hintere Teil des Trolleys über einen Niederflur verfügen.

– so die VBZ – mit 17 Betriebsjahren und 1,2 Mio. gefahrenen Kilometern das Ende ihrer Lebensdauer erreicht.

In St.Gallen gehen die Uhren langsamer: Die VBSG-Fahrzeuge haben seit ihrer Beschaffung 1991/92 auch schon 13 Jahre und rund 850'000 zurückgelegte Kilometer

Die Verkehrsbetriebe sehen nach dem Umbau der Fahrzeuge eine weitere Lebensdauer

auf den Achsen. Nach dem Umbau zum zweigelenkigen Trolley und dem Retrofit soll die Lebensdauer auf bis zu 28 Jahre ausgedehnt werden – bei einem Niederfluranteil von nur 30% und ohne Klimaanlage. Die VCS-Ortsgruppe hat sich trotzdem hinter die Beschaffung gestellt – und sich damit für den Spatz in der Hand entschieden. Den Behinderten und anderen Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität steht so schnellstmöglich ein Minimalangebot an Niederflurbussen zur Verfügung. Der VCS erwartet aber, dass der zweite, 22 Jahre alte Teil der Trolleybusflotte wie vom Stadtrat in Aussicht gestellt noch in diesem Jahrzehnt ersetzt wird. Je früher, desto besser, denn diese Fahrzeuge haben heute schon 1,2 Mio. Kilometer auf dem Zähler!

Auch wenn die Stadt Zürich nicht das Mass aller Dinge sein sollte: Der VCS wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die St. Galler Uhren nicht stehen bleiben und auch unsere Stadt über attraktive und moderne öffentliche Verkehrsmittel verfügt. ■

Mit Diesel endlich Gas geben

ths. Die VCS-Ortsgruppe stellt sich hinter die längst überfällige Beschaffung von 32 neuen Autobussen. Damit werden zehn 22-jährige Zweiachs-Oldtimer sowie 22 16-jährige Gelenkautobusse durch eine moderne Niederflur-Flotte ersetzt. Abklärungen im Vorfeld zum entsprechenden einstimmig gefassten Parlamentsbeschluss ergaben, dass der ökologische Vorteil von Gasbussen nicht mehr markant ist, eine Umstellung jedoch mit hohen zusätzlichen Kosten verbunden wäre. Die im Auftrag der Stadt dazu verfasste Vergleichsstudie ging von einer ganzen Reihe von Annahmen und Erwartungen aus, was durchaus auch Raum für kritische Fragen zulässt. Zudem hätte die Beschaffung von Gasbussen den VBSG erlaubt, in den nächsten Jahrzehnten Erfahrungen mit einem gasförmigen Treibstoff zu sammeln und sich so auf den Einstieg in das Wasserstoffzeitalter vorzubereiten. An einer Glaubensfrage darf eine schnelle Modernisierung des Busangebots jedoch nicht scheitern. Der VCS wird darauf achten, dass bei der Beschaffung die modernste Motorentechnik mit bester Abgasbehandlung zum Zug bzw. in den Bus kommt und die Fahrzeuge wie versprochen bis im Jahr 2007 in Verkehr gesetzt werden.

Inserat



VELO PFIFFNER AG

Velos • Motos Linsebühlstrasse 61 – 67 9000 St.Gallen

Telefon 071 2236262 Telefax 071 222 3513

W I R V E R S T E H E N U N S E R F A C H



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

SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

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

CO.BE. Foto: Hermann SGP



trogenerbahn

Die Trogenerbahn – Ihre Pendler- und Ausflugsbahn zwischen St.Gallen – Speicher – Trogen.

Eine herrliche Aussicht bietet sich auf die Gallasstadt, auf den Bodensee und auf das Appenzeller Mittelland sowie das Alpsteingebirge. Wanderer nutzen das Angebot der Trogenerbahn, denn alle Haltestellen sind ideale Ausgangspunkte für Wanderungen und Spaziergänge.



Machen Sie Ihre Veranstaltung zum besonderen Erlebnis im exklusiven **PARTYWAGEN** der Trogenerbahn. Ideal für Apérofahrten jeder Art. Familienfeste, Geburtstage, Hoochzeitsfahrten, Pressekonzerten oder einfach so.

Auskunft und Reservation:
Trogenerbahn AG
Hauptstrasse 19 Tel. 071 242 70 10
9042 Speicher e-mail: info@trogenerbahn.ch

Weitere Informationen sowie **Wandervorschläge** finden Sie unter www.trogenerbahn.ch

Lärmfairteilung

Von Ruedi Blumer

Bedingt durch das neue Flugregime in Zürich-Kloten treten auch im Raum Herisau – Gossau – Abtwil vermehrt und teils massive Lärmbelästigungen auf. Zum Beispiel im Weiler Hueb an der Herisauerstrasse sind die BewohnerInnen besonders betroffen. Hier dröhnen mehrmals täglich die startenden Grossraumflugzeuge in einer Höhe von nur etwa 1500 Meter über die lärmgeplagte Bevölkerung.

Viele Menschen in den Agglomerationen Wil und Rapperswil-Jona wehren sich zurecht gegen die enorme Zunahme des Fluglärms über ihrem Wohngebiet. Zwischenzeitlich werden sie von der St.Galler Regierung unterstützt. Es geht jetzt darum, zu kontrollieren und durchzusetzen, dass die vorgeschriebenen Flughöhen überall eingehalten werden. Es muss dafür gekämpft werden, den Fluglärm

einiger Massen fair zu verteilen und die Anzahl der Flugbewegungen zu plafonieren.

Um das zu erreichen ist es unerlässlich, dass auch die Gemeinden in der Agglomeration St.Gallen sich gegen die massive Zunahme der Fluglärmbelastung wehren. Geschieht das nicht, besteht die Gefahr, dass am Schluss unsere Regionen den schwarzen Lärmpeter in den Händen halten wird. Nötig ist auch bei uns Solidarität und Engagement aller Regionsgemeinden. ■



 **www.region-ost.ch**

«Charta Region Ost»

ths. Im November letzten Jahres schlossen sich Gemeinden östlich des Flughafens zur «Region Ost» zusammen. In einer Charta fordern sie einen fairen Lastenausgleich unter allen Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens. Angeschlossen haben sich auch 11 Gemeinden aus dem Kanton St.Gallen von Wil bis Flawil. Nicht dabei sind Gossau und St.Gallen. Im St.Galler Stadtparlament wurde ein entsprechender Vorstoss eingereicht.

Die «Region Ost» stellte im Juli ihr Konzept «Akzeptanz» vor. Dieses verlangt eine Rückkehr zum historisch gewachsenen

Flugregime, eine Begrenzung auf jährlich maximal 320'000 Flugbewegungen und acht Stunden Nachtruhe. Eine kantonale Initiative mit 21'500 Unterschriften fordert die Plafonierung bei 250'000 Flugbewegungen sowie eine Nachtruhe von mindestens neun Stunden. Die Flughafenbetreiberin Unique strebt bis im Jahr 2018 allerdings satte 420'000 Flüge an – und später wohl noch mehr.

Die Forderung nach einer fairen Lärmverteilung ist wichtig. Dringend wäre aber auch dafür zu sorgen, dass nicht immer noch mehr Suppe gekocht wird, die es nachher auszulöffeln gilt. ■

Gossau kann velofreundlicher werden

Von Ruedi Blumer

Am 14. September erfolgt der Spatenstich zum Einkaufszentrum mit Stadion in Winkeln. Die riesigen zusätzlichen Einkaufsflächen (über 40'000 m²) bedeuten eine erhebliche Konkurrenz für die Gossauer Detaillisten und eine erneute Verkehrszunahme. Kommt zu allem Ueberfluss noch dazu, dass Aldi im Westen von Gossau (vis à vis Eichen) eine Filiale mit viel zu viel Parkplätzen eröffnen wird.

Dennoch darf davon ausgegangen werden, dass immer mehr Leute die Vorteile des Velos im Nahverkehr nutzen und damit einen Beitrag zu Stauminderung und Umweltentlastung leisten werden. Velofahrende sind ein zunehmend wichtiges Kundensegment für die Gossauer Fachgeschäfte und Dienstleister, das es zu pflegen gilt. Es ist darum wichtig, das innerstädtische Verkehrsnetz vermehrt aus der «Velo-Optik» zu sehen und zu verbessern. Es gilt, das Velowegnetz weiterzuentwickeln, mehr (gedeckte) Veloparkplätze zu schaffen und velounfreundliche oder gefährliche Weg- oder Strassenabschnitte zu verbessern. Da ist zum Beispiel der fehlende Velostreifen auf dem untersten,

flachen Teil der Herisauerstrasse zu nennen. Oder etwas weiter oben die sehr gefährliche Situation rund um die Brücke über die Eisenbahnlinie (zu hohe Trottoirrandsteine, gefährliche Veloeinspurstrecke, ...).

Die IG Velo Gossau wird demnächst eine breitangelegte Befragung starten, in der auch lokal-LeserInnen Anliegen betreffend Verbesserung der Situation für den Veloverkehr deponieren können. Selbstverständlich sind auch Anregungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen willkommen. Anschliessend werden die Anliegen mit den Behörden diskutiert. Die Stadt ist wohl nicht zuletzt auch im Interesse der Standortattraktivität gewillt, kleine und auch etwas grössere Verbesserungen unkompliziert umzusetzen. Bestimmt wird auch die neu gegründete Standortmarketingorganisation (SMO) unsere Bestrebungen unterstützen.

Wenn Sie jetzt schon Anliegen deponieren wollen, schreiben oder mailen sie diese an: Thomas Jaggi, Bergweidstr. 8, 9200 Gossau (gossau@igvelo.info) oder Ruedi Blumer, Parkweg 6a, 9200 Gossau (blumer@bluewin.ch) ■

Wunder dauern nicht immer etwas länger

Von Martin Stamm

Der Fussgängerstreifen an der Teufenerstrasse auf der Höhe der Haltestelle Hochwacht ist ein gefährlicher Übergang. Bergab unterschätzen viele der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen den Bremsweg ihres Fahrzeugs. Bergauf schiessen die Autos hinter dem haltenden Bus hervor. Der Streifen ist von der Strasse aus auch sehr schlecht zu erkennen. Eine Warntafel gibt es nur auf einer Strassenseite und die liegt versteckt hinter

der Kurve. So wird das Überqueren der stark befahrenen Teufenerstrasse in den Stosszeiten zum gefährlichen Geduldspiel. Viele QuartierbewohnerInnen aus dem westlichen Quartierteil besteigen den bergwärts fahrenden Bus und fahren über die Endhaltestelle Riethüsli wenn sie in die Stadt wollen, weil ihnen das Überqueren der Strasse zu gefährlich ist (was dann natürlich zu Diskussionen mit den Kontrolleuren der VBSG führt).

Die Antworten des Quartierpolizisten auf eine erste Anfrage waren völlig unbefriedigend:

- Ein Lichtsignal sei nicht möglich, der Verkehr müsse fliessen.
- Die FussgängerInnen müssten halt den Übergang weiter unten benützen (Umweg zur Bushaltestelle ca. 200 m).
- Die Eltern hätten eine Aufsichtspflicht über ihre Kinder und müssten diese halt in solchen Situationen begleiten

Die Antwort der Stadtpolizei auf eine schriftliche Anfrage war enttäuschend. Alle Schwierigkeiten für Verbesserungen wurden detailliert aufgelistet: Strassenbreite, Schilderwald, Staugefahr, Kosten und anderes. Das Tiefbauamt werde sich die Sache aber nochmals anschauen. Damit am Freitag vor dem Start des neuen Schuljahres wenigstens der Fussgängerstreifen neu gestrichen wurde, mussten wir nochmal schriftlich nachhaken. Wir stellten uns deshalb schon auf eine ewige Geschichte ein.

Völlig überraschend ist nun am 24. August die Strassenmarkierung erneuert und eine



Bild: M. Stamm

Gefährlicher Übergang fast rechtzeitig auf Schulbeginn verbessert: Teufenerstrasse

provisorische Verkehrsinsel aufgestellt worden. Sogar die gewünschte Fussgänger-Hinweistafel auf der westlichen Strassenseite hat man nicht vergessen! Was sich zu einem langen Hin und Her hätte entwickeln können wurde ein positives Beispiel für eine flexible und bürgernahe Verwaltung. Und positive Beispiele sollen auch genannt werden. ■

Neuer Bus Oberhofstetten

Von Linda Etter

Seit 15. August existiert eine neue Busverbindung in St.Gallen. Von der Endhaltestelle Riethüsli verkehrt neu ein Bus Richtung Oberhofstetten. 22 Male pro Tag fährt er die Strecke von Montag bis Freitag, aufgeteilt in Morgen-, Mittag- und Abendblöcke. Bei genügender Auslastung wird die Verbindung nach einer dreijährigen Projektphase auf Dauerbetrieb umgestellt. Es gab nur wenige Stimmen, die gegen den Stadtparlamentsbeschluss im vergangenen Jahre waren. «Man darf nicht nur an sich denken», meint Stadtrat Fredy Brunner. Die übrigen Quartiere der Stadt St.Gallen zeigten sich gegenüber dem

Riethüsli solidarisch, indem sie für die neue Buslinie stimmten und somit dem Quartier eine neue Perspektive gaben. Die Frage nach einer Busverbindung hat sich ebenfalls in anderen Quartieren wie zum Beispiel im Bruggwaldquartier oder am Kamelenberg gestellt. «Solange die Kosten-Nutzen-Rechnung aufgeht und mehr als 1000 Leute in einem Quartier wohnen, kann von einem sinnvollen Buseinsatz die Rede sein.»

«Für mich ist die neue Verbindung positiv», erklärt Alena Kundela, Schülerin. «Ich spare mittags und abends Zeit.» Für andere Schüler ist die Buslinie nicht so ideal. Zu Fuss

erreichen sie den Anschlussbus im Riethüsli schneller. Ansonsten ist es nur eine Frage der Zeit, bis sich das neue Verkehrsmittel im Leben der Riethüsler und Riethüslerinnen integriert hat. Kinderwagen und Velos passen leider schlecht in den Bus», erklärt Franciska Hildebrand. Gemeinsam mit fünf weiteren



Warten auf den ersten Bus

Bild: L. Etter

Frauen vom Quartier hat sie im Jahre 2002 erstmals das Konzept der Busverbindung ins Gespräch gebracht. Ein Stadtbuss kann die teilweise sehr steile Strecke nicht bewältigen. Selbst der kleinere Bus hat Mühe, die Schienen der Appenzeller-Bahn am unteren Teil der Solitüdenstrasse zu überqueren. «Einige Leute waren gegen die Idee», berichtet Franciska. Er bedeutete soviel wie «die Reichen wollen einen Bus». Einige dachten auch, dass er laut sei und stinke, was aber nicht der Fall ist. Wieso können die Leute nicht laufen wie bis anhin, haben sich einige Leute auch gefragt. Der Bus hält nur an wenigen Stellen und die Strecke ist sehr kurz. Klar könnte man die Verbindung in Frage stellen, aber für viele Leute im Quartier ist sie eine Bereicherung. Für ältere Menschen, für Eltern mit Kleinkindern und für gehbehinderte Menschen ist der Bus ganz wichtig. Ich hoffe, dass mit dem Bus der Individualverkehr eher abnehmen wird und ältere Menschen im Riethüsli wohnen bleiben können. Klar wäre ein leiser Niederflur-Bus ein grosser Wunsch aller, nur ist dies eine Frage der

Finanzen und zusätzlich ein technisches Problem. Die Schienen der Appenzeller Bahn am unteren Teil der Solitüdenstrasse sind sehr schwierig zu überwinden. Wer weiss, vielleicht gibt es in drei Jahren – nach der Aufnahme des Dauerbetriebes – ein neues Busmodell. Es gab ganz wenig negative Rückmeldungen zum Bus, der grösste Teil der RiethüslerInnen war hoch erfreut über die Busverbindung.»

Am 15. August wurde die Buslinie offiziell eröffnet. Das Blumengeschäft «Schnittstelle» spendierte den Blumenschmuck für den Bus, der Quartierverein sponserte die Gipfeli für den Gipfeli-Express am ersten Morgen. Die IG Bus Oberhofstetten lud die QuartierbewohnerInnen zu einem Eröffnungsapéro ein, welcher rege besucht wurde. Franciska Hildebrand begrüsst Stadtrat Fredi Brunner und Thomas Romer, Unternehmensleiter der VBSG, und bedankte sich bei den Herren für Ihren Einsatz und die gute Zusammenarbeit. «Als ehemaliger Riethüsler», so Stadtrat Brunner, «könne er den Wunsch nach einer Busverbindung nachvollziehen.» Er erinnerte die Anwesenden nochmals daran, dass ein Dauerbetrieb aber nur bei genügender Auslastung eingerichtet werde.» Leute aus dem Quartier trafen sich am Apéro, hörten zu und begrüsst den neuen Bus, der an diesem Tag zum ersten Mal fuhr. «Wir haben nicht mit so vielen Leuten gerechnet», erwähnt Hildebrand. «Damit hoffen wir, dass genügend Leute auch den Bus benutzen und er sich nach drei Jahren definitiv durchsetzt.» ■

Was läuft lokal?

Lassen Sie andere VCS-Mitglieder aus dem Grossraum St. Gallen wissen, was bei Ihnen lokal im Bereich Umwelt und Verkehr alles läuft. Im «lokal» veröffentlichen wir gerne Gfreutes und anderes aus Ihrer Gemeinde, Ihrem Quartier: Tel. 071 222 26 32, og-stadt@vcs-sgap.ch.

Inserate

Stadt St.Gallen

WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

Revisionen Buchhaltungen Steuern

Haus zur Quelle
Burggraben 27
9000 St.Gallen
071 222 58 15
www.b-oe.ch

büro ●
dienstleistungen in ökonomie und ökologie

EVENTS:

In die Stadt – ohne mein Auto

Donnerstag, 22. September 2005, Internationaler Aktionstag

Autofreie Engelgasse mit Gassenfest und Film

Donnerstag, 22. September 2005, ab 14.00 Uhr

Märl: 15.00 und 17.30 Uhr

Film «La Strada» 21.00 Uhr

«Unterwegs» VCS-Jubiläumserie mit zehn Filmen

im KINOK, Rorschacherstrasse St.Gallen

September / Oktober

VCS-Ortsgruppensitzungen:

jeweils 19.00, im VCS-Büro, Marktgasse 14, St.Gallen

Mittwoch, 21. September 05

Donnerstag, 27. Oktober 05

Donnerstag, 24. November 05