




lokal

REGION
ST. GALLEN

J u n i 2 0 0 6 N u m m e r 7 4



**Über Flaschen- und Wendehälse:
Das Nein zur Zürcherstrasse**

**Eröffnung Velostation St.Gallen:
VCS-Führung am 6. Juli 06**

Liebe Leserin, lieber Leser

Eine Chance ist vertan. Einige Wendehälse haben mit einem falschen Flaschenhals-Argument ein für die Zukunft der Stadt St.Gallen bedeutendes Projekt zu Fall gebracht.

Es ist ja nicht wahr, dass die Neugestaltung der Zürcherstrasse zu einem Engpass geführt hätte. Die Kapazität der Zürcherstrasse wird heute durch den Verkehrsknoten beim Stahl begrenzt. Die Neugestaltung hätte daran gar nichts geändert. Es ist auch nicht wahr, dass die Busse durch die Neugestaltung benachteiligt worden wären. Erfahrungen anderorts zeigen, dass der öffentliche Verkehr auch in «umgebauten» Hauptachsen ungehindert zirkulieren kann. Sowieso war erstaunlich, wer sich alles auf einmal als grosser Förderer des öffentlichen Verkehrs outete. Schliesslich bin ich überzeugt, dass es nicht zu Ausweichverkehr in die Wohnquartiere gekommen wäre, sondern dass die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebiets um die Zürcherstrasse den alten Zustand nicht mehr zurück gewünscht hätten, wenn man sie die Erfahrung mit der neu gestalteten Strasse erst einmal hätte machen lassen.

Warum dann trotzdem eine Nein-Mehrheit? Polemik und das Schüren von Ängsten sind immer erfolgversprechende politische Rezepte. Angst vor Staus – die es aber schon heute gibt und die vom überbordenden Verkehr herrühren und nicht von einem noch nicht umgesetzten Projekt – und Angst vor Neuem haben wohl mitgespielt. Letztlich scheiterte die Vorlage aber wohl, weil etliche Meinungsführer aus SVP und FDP dem Projekt die Unterstützung entzogen und ins Lager der Opponenten wechselten.

Vorläufig bleibt die Lebensqualität auf der Strecke. Es ist zu hoffen, dass die Behörden und alle an einer guten Stadtentwicklung interessierten Kreise nicht den Pickel verwerfen, sondern eine neue tragfähige Lösung suchen. Das Problem der Verödung und

Verarmung entlang der stark belasteten Hauptachsen ist nach dem Nein nicht gelöst.

Peter Jans



Impressum

Mitteilungsblatt der
Ortsgruppe St.Gallen des
Verkehrsklubs 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 74, Juni 2006

Auflage 2600 Ex.,

erscheint 4x pro Jahr

Redaktion: Doris Königer;
Susanne Schmid; Andreas
Bernhardsgrütter; Thomas
Schwager; Peter Jans
Titelbild: Thomas Schwager
Layout: Hugo Wehrli

Druck: Niedermann Druck,
Rorschacherstrasse 290
9016 St.Gallen

Mit dem NEIN zur Zürcherstrasse sind die

Probleme nicht gelöst

Von Susanne Schmid

Das ausgewogene Projekt zur Umgestaltung der Zürcherstrasse ist leider an der Urne knapp gescheitert. Die Befürchtungen und Ängste bezüglich «Bus im Stau» haben einen Teil der Bevölkerung verunsichert, die klaren Aussagen von Fachleuten konnten nicht ausreichend überzeugen.

Wir werden nun leider die Chance nicht erhalten, zu erleben, dass die Verkehrsplaner Recht gehabt hätten. Die moderne, zukunftssträchtige Verkehrspolitik hat eine Absage erhalten; wir müssen weiterhin nach Bern reisen, um dort stark befahrene, aber trotzdem verkehrsberuhigte Strassen zu sehen. Die Hoffnungen auf mehr Lebensqualität sind in Lachen jäh zerstört worden. Trotzdem möchten wir allen danken, die sich für ein JA zur Zürcherstrasse eingesetzt haben und der Vorlage zugestimmt haben.

Keine Quartiersolidarität

Das Abstimmungsresultat hinterlässt einen schalen Nachgeschmack: Mit Polemik und unwahren Behauptungen konnte ein bei Fachleuten anerkanntes Projekt verhindert werden. Die städtische Solidarität mit diesem verkehrsgeplagten Wohn- und



Bild: S. Schmid

Bleibt vorerst, wie sie ist: Zürcherstrasse im Bereich Lachen

Geschäftsquartier war nicht vorhanden. Offenbar wird Lachen vor allem aus der Optik der Durchfahrenden wahrgenommen. Und diese wollen nur eins: Freie Fahrt.

Mit dem «Nein» sind die Probleme aber nicht gelöst. Die Verpflichtung zur Sanierung der Werkleitungen und zur Verbesserung der Verkehrssituation in Lachen bleibt bestehen. Wir erwarten jetzt von den Gegnern konstruktive und vor allem konkrete Vorschläge, wie sie die separate Busspur und mehr Sicherheit für FussgängerInnen und VelofahrerInnen erreichen wollen. Zudem hat die Bevölkerung des Quartiers Lachen Anrecht auf eine markante Verbesserung ihrer Lebensqualität. ■

Sind öV-Benutzende Einwohner zweiter Klasse?

Keine Visionen und kein Altstadt-Ringbus!

Von Peter Dörflinger, Stadtparlamentarier SP

Der Stadtrat und mit ihm die Mehrheit des Stadtparlaments sieht derzeit keinen Handlungsbedarf für einen Altstadt-Ringbus. Das ist enttäuschend, hat doch das Parlament vor gut einem Jahr mein entsprechendes Postulat klar überwiesen.

Überraschend kommt das «Lieber nicht» zu einem Versuchsbetrieb mit einem Ringbus, der alle Parkgaragen rund um die Altstadt und den Hauptbahnhof und die Mühleggbahn miteinander verbindet, allerdings nicht. Schon bei der Überweisung des Postulats hat der Stadtrat durchblicken lassen, dass er dem Vorhaben keine Priorität und wenig Erfolgchancen beimisst.

Die jährlichen Kosten für einen Ringbus werden mit 0,4 Mio. Franken veranschlagt,

wenn die Busse jeweils am Nachmittag von 13 - 19 Uhr (Donnerstag bis 21 Uhr) und am Samstag ganztags im Fünf- bzw. Sechsmi-
nutentakt fahren würden.

Einkaufskorb bis zum Auto

In seinem Bericht lässt der Stadtrat den innovativen oder visionären Aspekt des Ringbusses völlig ausser Acht, indem er die angedachte Warenanlieferung in die Parkgaragen via Ringbus mit keinem Wort aufnimmt. Eine solche Feinerschliessungslösung (Geschäfte mit Kunden bzw. Parkhäuser mit Einkäufen erschliessen) wäre zusammen mit den Altstadtgeschäften oder der Pro Stadt auf die Beine zu stellen. Was im Moment vielleicht noch etwas utopisch daherkommt, ist unter verschärften Konkurrenzbedingungen ein durchaus prüfenswerter Ansatz: In welchem Einkaufszentrum wird den Kundinnen und Kunden der Einkauf zum Auto gebracht? Und schliesslich ist an die Zielsetzung der Altstadttrunde zu erinnern, welche sich nicht nur mit Verkehrsfragen, sondern auch damit beschäftigte, wie die südliche Altstadt attraktiver gemacht werden kann.

Es ist daher bedauerlich, dass weder der Stadtrat noch die Geschäfte und auch nicht die Parkgaragenbetreiber diesen Gedanken aufgenommen haben. Eine solches System würde alle Geschäfte und Parkgaragen und insbesondere auch das Unesco-Weltkulturerbe



Bild: MAN

Als «Altstadtbuss» käme eine moderne Kutsche zum Einsatz. Denkbar wäre ein Midi-Bus: Eine um zwei bis vier Meter kürzere Bauform einer herkömmlichen niederflurigen Standardausführung.

Klosterviertel aufwerten. Das ist nach Auffassung des Stadtrats aber offenbar gar nicht nötig: «In einer Stadt wie St.Gallen, deren Buslinien mitten durch die Altstadt führen und deren Einkaufsgelegenheiten inkl. derjenigen in der südlichen und nördlichen Altstadt weitestgehend im 5-Minutengebiet einer Bushaltestelle liegen, müssen die Notwendigkeit und die Erfolgsaussichten einer Fein-Erschliessung der Innenstadt mit einem öffentlichen Verkehrsmittel aus verkehrspolitischer Sicht skeptisch beurteilt werden.» Diese Einschätzung lässt aufhorchen, und es wird interessant sein zu verfolgen, ob das Kriterium – in 5 Minuten schaffen nicht gehbehinderte Personen 300 bis 400 m Meter – auch bei der Aufhebung

von oberirdischen Parkplätzen oder bei der Herleitung der Notwendigkeit von weiteren Parkgaragen als Kriterium herangezogen werden wird. Falls dem nicht so wäre, müssten sich die ÖV-Benützerinnen und Einwohner zweiter Klasse behandelt fühlen; und das würde der Stadtrat doch sicher nicht ernsthaft in Kauf nehmen.

Immerhin ein kleiner Funke Hoffnung bleibt jenen, die am Freudenberghang wohnen oder arbeiten: Der Stadtrat will im Rahmen des Richtplans, Teil Verkehr, Überlegungen anstellen, ob eine ergänzende Erschliessung entlang der südlichen Talsohle verwirklicht werden kann. ■

Kein Fussgängerstreifen beim Bohl

Von Susanne Schmid

2001 hat Christine Bölsterli-Wickart ein Postulat im Stadtparlament eingereicht, das einen oberirdischen Fussgängerübergang im Bereich Brühltor/Torstrasse (von der Bank Wegelin zum Theater) fordert. Der Rat hat dieses Postulat dann überwiesen und den Stadtrat beauftragt, diesen Fussgängerstreifen zu prüfen.

Fünf Jahr später liegt die sehr umfangreiche Antwort nun vor. Der Stadtrat listet auf elf Seiten verschiedene Gründe auf, warum er an dieser Stelle keinen Fussgängerstreifen markieren kann. Der wichtigste Grund, der gegen den Fussgängerstreifen spricht, ist ein drohender Verkehrszusammenbruch.

Mit einem «simulierten Fussgängerstreifen» wurden dessen Auswirkungen auf die Knoten Brühltor und Platztor untersucht:

1. Die täglichen Stauzeiten würden von heute einigen Minuten auf bis zu 30 Minuten zunehmen, während der OLMA sogar noch einiges mehr.
2. Die Reisezeiten für den MIV (motorisierten Individualverkehr) würden sich stark erhöhen von 1:40 auf 2:50 Min. Dies würde zu unerwünschten Schleichwegfahrten führen.
3. Beim öffentlichen Verkehr wäre vor allem die Trogenerbahn stark betroffen. Sie müsste mit ca. einer zusätzlichen Minute

rechnen. Mit der neuen Haltestelle Birnbäumen ist aber eine Reisezeitverkürzung um 2 Minuten erforderlich, da sonst der Taktfahrplan nicht mehr eingehalten werden kann.

Die Simulation musste vorzeitig abgebrochen werden, da sich ein grosser Rückstau bildete, welcher teilweise bis zum Blumenbergplatz



Bild: Th. Schwager

Kein Platz oben, die Fussgänger müssen weiter unten durch.

reichte. Das Fazit der Stadt: «Aus verkehrstechnischer Sicht kann ein ungebrochener gesteuerter Fussgängerübergang über die Torstrasse beim Brühltor nicht verantwortet werden».

Ein gebrochener Fussgängerstreifen – das heisst, dass in der Mitte gewartet werden muss – kommt für die Stadt aus Sicherheitsüberlegungen nicht in Frage. Auch müssten dazu die Fahrleitungen der VBSG verändert werden. Heute fliesst im Abschnitt Torstrasse auf ca. 15m kein Strom. Das führt dazu, dass der Bus der Linie 3 jeweils etwas «Anlauf» nehmen muss. Müsste aber der Bus ausge-rechnet dort wegen eines Fussgängers anhal-

ten, könnte er nur mit dem Hilfsmotor weiter fahren. Die Anpassungen der Fahrleitungen und das Erstellen einer geschützten Mittelinsel würden rund Fr. 380'000.- kosten.

Auch der Kanton will nicht

Last but not least handelt es sich bei der Torstrasse um eine Kantonsstrasse. Der Kanton ist nicht bereit, einen Fussgängerstreifen zu bewilligen, der derart negative Auswirkungen auf das nähere Strassennetz hat. Immerhin hat der Kanton aber versprochen, sich namhaft an der Erneuerung der Unterführung zu beteiligen.

Wir sind sehr enttäuscht darüber, dass das unbestrittene Bedürfnis vieler FussgängerInnen wieder einmal wegen den vielen Autos nicht realisiert werden kann. Die Verkehrssituation rund um die Altstadt ist heute bereits dermassen am Anschlag, dass auch ein harmloser Fussgängerstreifen bereits zum Chaos führen kann. Immerhin hat der Stadtrat einen Fussgängerstreifen etwas näher gegen das Platztor hin realisiert. Dieser Streifen liegt zwar nicht ideal, ist aber eine wenn auch mit Umwegen verbundene Alternative zur Unterführung.

Die Geschichte um diesen Fussgängerstreifen hat wieder einmal gezeigt, dass die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen immer am Schluss kommen. Wir wehren uns deshalb vehement gegen Projekte, die nochmals zusätzlichen Verkehr in unsere Innenstadt bringen, da sonst uns FussgängerInnen noch weniger Raum und Berechtigung zugestanden wird. Wir sind nicht bereit, immer mit suboptimalen Lösungen abgespiesen zu werden. Fussgängerunterführungen – auch ideal beleuchtet und gestaltete – sind eine schlechte Lösung und kommen nur im äussersten Notfall in Frage. ■

Kurzmeldungen

Fluglärm Ost

ths. Ende Mai wurde eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafen Zürichs vorgestellt. Das von der Flughafenbetreiberin Unique bestellte und bezahlte Papier kommt nicht unerwartet zum Schluss, dass eine Einschränkung des Flugbetriebs, bzw. seines weiteren Wachstums zum wirtschaftlichen Niedergang der Schweiz führen würde. Zwei weitere Feststellungen im Bericht dürften weniger im Sinne des Auftraggebers sein: Der Transitverkehr würde höchstens für die Tax Free Shops der Unique Profit abwerfen, sonst aber keinen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen. Tatsächlich macht Unique den Profit mit den Nebenbetrieben, während der Flugbetrieb selbst defizitär ist. Die Studienverfasser fordern zudem die Internalisierung der externen Kosten des Luftverkehrs und die Aufhebung der steuerlichen Verzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Konkret: Die Einführung einer Flugbenzinsteuern. Der VCS stellt sich nach wie vor hinter der Forderung des St.Galler Regierungsrates nach einer absoluten Nachtruhe von 23.00 bis 6.00 Uhr sowie einer Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen. Mehr Infos zum luftgebundenen Verkehrslärm über der Ostschweiz unter www.fluglaerm-ost.ch.

Flugfeld Altenrhein

ths. Ab Altenrhein wurde im vergangenen Jahr deutlich weniger geflogen. Trotzdem wird hinter den Kulissen fleissig am Ausbau des Flugfelds gewerkelt: Ein neuer Tower, neue Flugzeughangars, neue Strassenführungen und eine Verlängerung der Piste um 250 Meter sollen der Airport Altenrhein AG zum Abheben und mehr Wachstum verhelfen. Die Hoffnungen der Anwohner liegen nun auf dem kategorischen Nein des Vorarlber-

ger Landtags zur geplanten Konzessionierung. Nachdem die St.Galler Regierung immer wieder behauptete, diese sei zwingend für den Weiterbetrieb des bestehenden Linienverkehrs und einer Erweiterung um zwei zusätzliche Destinationen scheint es nun doch auch ohne zu gehen. Damit hätte die lokale Bürgerbewegung «Aktion gegen Fluglärm» eines ihrer Hauptziele erreicht: Die Erhaltung des Mitspracherechts der direkt betroffenen Flugfeld-Nachbarn. Weitere Infos unter www.agf-altenrhein.ch.

Kein nationalstrassenfreies Appenzellerland

ths. Der Schweizer Kantönligeist erfreut sich bester Gesundheit. Die vom «Grünen Appenzellerland» lancierte und von weiteren politischen Parteien sowie dem VCS unterstützte Petition «Für ein nationalstrassenfreies Appenzellerland» wurde im Appenzeller Kantonsrat deutlich versenkt. Damit wird an der Umfahrung Herisau als Nationalstrassenstück festgehalten. Die Appenzeller hätten bis jetzt keinen einzigen Meter Autobahn, obwohl sie das Nationalstrassennetz durch die Treibstoffzölle auch mitfinanzieren würden, wurde ins Feld geführt. Einzig Gabriele Barbey sprach sich namens der SP-Fraktion für «frische Gedanken» aus. Sie regte die Prüfung des «Road Pricings» an und vermisste konkretere Ideen für Massnahmen des Langsamverkehrs, die der Regierungsrat in seiner Stellungnahme zur Petition als durchaus «angebracht» befand. Wie wichtig der eidgenössischen Verkehrspolitik das Anliegen des Halbkantons nach einigen Metern Nationalstrassen ist, wird sich weisen. Alleine die erwartete Verkehrszunahme aufgrund des neuen Einkaufszentrums beim Stadion St.Gallen liegt in der Grössenordnung der zu entlastenden Herisauer Staatsstrasse.

Inserate



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, Hochzeitsfahrten, Pressekonferenzen oder einfach so.

Auskunft und Reservation:

Trogenerbahn AG

Hauptstrasse 19

9042 Speicher

Tel. 071 343 70 10

e-mail: info@trogenerbahn.ch

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



Stadt St.Gallen



WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

Einen grossen Dank an einen wertvollen städtischen Ansprechpartner

Albert Niederberger

Von Doris Königer



Bild: ZVg

Wir können nun bereits auf 10 Jahre Velositzung zurückblicken. Diese regelmässigen Zusammenkünfte waren geprägt durch die gute Zusammenarbeit mit Albert Niederberger. Er war bereits bei der ersten Sitzung zwischen Stadt und VCS/IG Velo dabei und ist nun nach 40 Jahren Polizeidienst Ende Februar frühzeitig in Pension gegangen.

Albert Niederberger wurde 1996 zum Leiter K4 ernannt und leitete seitdem die Velositzungen, welche zweimal im Jahr stattfinden. Er hatte immer ein offenes Ohr für unsere Anliegen, lächelte manchmal über unsere eigennützigen Wünsche, versuchte aber im Laufe der folgenden sechs Monate unsere niemals endende Pendenzenliste abzutragen. Nicht nur Veloanliegen wurden an diesen Sitzungen mit ihm diskutiert, nein, auch für manche Problemstelle im St.Galler Strassennetz wurden aus Sicht des gesamten Langsamverkehrs gemeinsam bessere Lösungen erörtert. Diese setzte er dann

verwaltungsintern Schritt für Schritt um. Als Velo- und passionierter Töfffahrer konnte er sich in unsere Lage hinein fühlen und war immer bereit, persönlich die problematische Stelle abzufahren. Sein Ziel waren verträgliche Lösungen ohne VerliererInnen. Er ertrug unsere Hartnäckigkeit, schätzte unser Wissen und verstand es, die Treffen mit viel Witz zu bereichern.

Mit ihm konnten viele Verbesserungen im städtischen Verkehr erreicht werden. So manche Einbahnstrasse wurde für Velos geöffnet, der Fussgängerübergang bei der Kantonsschule sowie beim Kantonsspital erstellt, die Veloampel beim Bohl in Betrieb genommen... Auch die Tempo 30-Zonen unserer Stadt tragen seine Handschrift.

Der VCS dankt Albert Niederberger herzlich für seine geleistete Arbeit für die VelofahrerInnen und FussgängerInnen, für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen, für uns StadtbewohnerInnen. Merci. ■

Damit diese Ausgabe des VCS-lokals nicht die letzte ist:

DRINGEND GESUCHT:

>>> LAYOUTER/IN

Wir schreiben – Sie bringen das VCS-lokal in eine ansprechende Form. Ehrenamtlich. Voraussetzung: Kenntnisse der gängigen Satz- und Bildbearbeitungsprogramme; Bereitschaft, viermal im Jahr etwas Hektik auszuhalten; Freude an der Gestaltung. Bitte melden Sie sich im VCS-Sekretariat: **071 222 26 32; info@vcs-sgap.ch**

Velostation Bahnhof St.Gallen

Von Andreas Bernhardsgrütter

Seit dem Mai 2006 verfügt der Bahnhof St.Gallen über eine provisorische bewachte Velostation. Mit lediglich 48 Plätzen ist sie nur der berühmte Tropfen auf den heissen Stein, um die Veloabstellsituation rund um den Bahnhof St.Gallen zu verbessern. Mit dem geplanten Bau der Fachhochschule soll bis zum Jahr 2011 eine grosszügige Lösung gefunden werden.

Die Situation für den Veloverkehr am Bahnhof St.Gallen ist unbefriedigend: Heute bestehen rund um den Bahnhof circa 550 Veloabstellplätze, was gemessen an der Kun-

denfrequenz am ÖV-Knoten St.Gallen und auch gegenüber vergleichbaren Bahnhöfen sehr wenig ist. Ein ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen besteht einzig östlich des Bahnhofes entlang der Bahnhofstrasse. Diese Abstellplätze liegen aber in zu grosser Entfernung zur Unterführung und dem Gleiszugang. Die weiteren Abstellplätze an der westlichen und östlichen Unterführung sind chronisch überlastet, zudem fehlen vielerorts Sicherungsvorrichtungen und Überdachungen. Jährlich werden beim Bahnhof rund 100 Velos als gestohlen gemeldet, das sind etwa ein Viertel sämtlicher



Bild: A. Bernhardsgrütter

vermissten Velos in der Stadt. Die Dunkelziffer dürfte wesentlich höher sein, wie auch die Zahl der Beschädigungen.

Planung Fachhochschule als Auslöser

Die Nordseite des Bahnhofes ist heute die Rückseite des Bahnhofes. Dies soll sich mit dem geplanten Bau der neuen Fachhochschule zumindest teilweise ändern: An der Nordseite des Bahnhofes sollen die Bahnhofzufahrt und ein neuer Bahnhofplatz erstellt werden, unmittelbar an der westlichen Bahnstufunterführung. In Gesprächen mit Kanton und Stadt wurde durch den VCS die Errichtung einer bewachten Velostation vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde aufgenommen: Die Velostation floss im Rahmen des Projektwettbewerbes in das Raumprogramm ein.

Provisorische Velostation

Mit einer provisorischen Velostation in einem Container konnte nun eine Zwischenlösung mit 48 Plätzen gefunden werden. Die Velostation wird im Rahmen eines Beschäftigungsprogrammes von der Projektwerkstatt betreut, welche bereits im Güterbahnhof einen Betrieb für ein Recycling von Velos unterhält. Angeboten wird neben der Überwachung der Velos auch ein Reinigungsservice. Vorgesehen ist auch ein Gratis-Veloverleih für Touristen. Die Tagesgebühr beträgt 1.- und ein Jahresabonnement Fr. 150.-. Die Velostation ist zwischen Montag ab 5.30 Uhr, Samstags ab 6.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen ab 8.00 Uhr bedient und an allen Tagen bis um Mitternacht geöffnet.

Grosszügige Einstellhalle geplant

Eine grosszügige Lösung mit Platz für 350 Velos erhält der Bahnhof St.Gallen mit dem geplanten Bau einer Einstellhalle unter dem neuen Bahnhofplatz. Vorgesehen ist der Bau einer unterirdischen Anlage auf dem Niveau

der Unterführung. Mit einer Raumhöhe von gegen 5 Meter und einer natürlichen Belichtung mit eingelassenen Oblichtern präsentiert sich die Anlage hell und grosszügig. Allerdings wird es dazu noch einige Geduld brauchen: Die Eröffnung ist erst im Jahr 2011 vorgesehen.



Bild: giuliani.höninger, Zürich

Der Zugang zur neuen Velostation erfolgt mit direkter Anbindung zur östlichen Bahnstufunterführung

Weitere Infos / Literatur:

- Velostationen: www.velostation.ch
- Fachhochschule St.Gallen: www.bahnhofnord.ch
- Arbeitspapier Velostation St.Gallen: www.vcs-sgap.ch/Archiv/positionp/Velostation.pdf

Führung durch die Velostation

Am Donnerstag, 6. Juli findet um 18.30 Uhr eine Besichtigung der Velostation statt. Andy Frank, Leiter der Projektwerkstatt wird die Räumlichkeiten und das neue Angebot vorstellen. Alle Interessierten sind dazu herzlich eingeladen.

**Inserat
Niedermann Druck**

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

Temporeduktion auf der Stadt-Autobahn? Feinstaub: Nicht nur die Menge macht das Gift

Von Thomas Schwager

Dass die Landwirtschaft auch zur Feinstaub-Belastung beiträgt ist unbestritten. In den Wintermonaten spielt sie aber kaum eine Rolle – schon gar nicht in den städtischen Ballungszentren. Wie bedeutend der Feinstaubanteil des Verkehrs ist, zeigten Messungen in Bern. An einer Ende Januar aufgrund eines Wasserrohrbruchs gesperrten Durchgangsstrasse reduzierte sich die lokale PM10-Belastung um satte 35 Prozent.

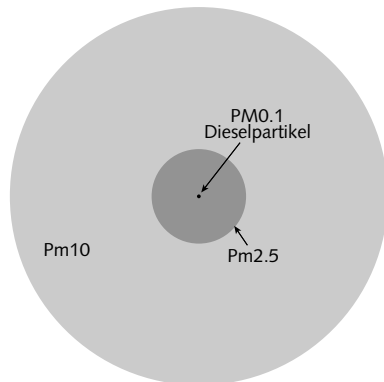
Neben der mengenmässigen Feinstaubbelastung gibt es aber auch eine qualitative: Je kleiner die Partikel, desto giftiger. Mineralische oder mechanisch erzeugter Feinstaub aus Bremsstaub oder Pneumabrieb ist relativ grobkörnig und verursacht «nur» Atemwegserkrankungen im oberen Atemtrakt (Asthma, Bronchitis).

Gesundheitlich bedeutender sind jedoch Partikel von unter $2,5 \mu\text{m}$ (PM 2,5) bzw. $0,1 \mu\text{m}$ (PM 0,1) aus Verbrennungsprozessen. Partikel in der Grösse zwischen $0,1 \mu\text{m}$ bis $30 \mu\text{m}$ gelangen bis in die Lungenbläschen, wo sie Krebs auslösen können. Gemäss neueren zellbiologischen Studien können diese lungengängigen Partikel auch Zellschranken überwinden, was ihre toxische Wirkung noch erhöht. Der heutige PM10-Grenzwert wird diesen hochgiftigen Kleinstpartikeln darum nicht gerecht. Er misst nur das Gewicht und differenziert nicht nach Zahl oder Grösse der Partikel. Besonders gefährdet sind Kinder, da sich 80% der Lungenbläschen erst nach der

Geburt bilden. Die volle Ausbildung der Lungen wird erst mit der Pubertät erreicht.

Beim Diesel vom Gas gehen

Für die Entstehung der Kleinstpartikel sind in erster Linie Dieselmotoren verantwortlich. Gemäss Berechnungen der EMPA gibt es



Ein Auspuffpartikel der Grösse von $0,1 \mu\text{m}$ (PM0.1) ist 100 Mal kleiner als ein Partikel von $10 \mu\text{m}$ (PM10). Der PM10-Partikel ist 100'000 mal so schwer und trägt damit eine Million Mal mehr zum PM10-Messwert bei. Die toxische Relevanz des viel kleineren Auspuffpartikels ist aber aufgrund seiner Lungengängigkeit wesentlich höher. (Quelle: Empa)

einen direkten Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Ausstoss der toxisch besonders wirksamen Kleinstpartikel: Bei einer Temporeduktion von 120 auf 80 km/h reduziert sich deren Ausstoss um 30 bis 50 Prozent. Unser Kanton blieb bei der Tempobeschränkung auf den Autobahnen

zu Jahresbeginn noch auf dem Gaspedal. Der regionale TCS lobte den St.Galler Bau- direktor für seinen «Weitblick, nicht in die aktuelle Feinstaub-Hysterie» eingestimmt und keine «unnötigen und wirkungslosen Temporeduktionen» verfügt zu haben. Als Feinstoff-Übeltäter ortet der TCS denn auch eher die Landwirtschaft. Ganz nach dem Motto «Ich nicht, er auch!».

Tatsächlich wäre eine Temporeduktion auf der Stadtautobahn allein keine Lösung. Aber zumindest lässt sich mit dieser Sofortmass- nahme die lokale Spitzenbelastung brechen. Sowohl der St.Galler Stadtrat als auch die Kantonsregierung haben sich in Interpella- tionsantworten für eine flexible Handhabung des Tempolimits auf der Stadtautobahn in



Abhängig- keit zum Verkeh- rsaufkom- men und der Luftbelas- tung aus- gesprochen. Tiefe- re Tempoli- mite wür- de zudem die Verkeh- rs- sicherheit sowie die Leistungs- fähigkeit der

Autobahn merklich erhöhen. Der Stadtrat sprach sich jedoch gegen eine permanente Tempo-80-Regelung aus, da er ein Aus- weichen des Verkehrs auf die innerstäd- tischen Strassen befürchtet. Eine, wie ich meine, unbegründete Angst, wäre doch die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Ost-West-Achse auch bei Tempo-60 auf der Stadtautobahn noch immer höher als im innerstädtischen Verkehr.

Verkehrspolitiker mit Weitblick beschränken ihre Sicht nicht auf den eigenen Rückspiegel. Die Luftbelastung durch Feinstaub im Winter und Ozon im Sommer ist das Ergebnis eines mangelnden Problembewusstseins – sowohl in der Politik als auch hinter dem Lenkrad. Im Vordergrund stehen mittel- und langfristige Massnahmen im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung.

Die Gesundheit unserer Stadtbewohnerin- nen und Stadtbewohner ist darum auch zu berücksichtigen, wenn es um den Richtplan und die Verkehrserschliessung geht. Wer- den die Weichen in den nächsten Jahren nicht richtig gestellt, ist mit einer weiteren massiven Verkehrszunahme und damit mit noch mehr Luftschadstoffen zu rechnen. Erleichterung bringen würde auch die Einführung eines Partikelfilterobligatoriums (siehe Kasten). Zum Schutz von Mensch und Umwelt sind bei Bedarf aber auch kurzfris- tige Sofortmassnahmen geboten. Nicht nur, aber auch im Verkehr.

www.pm10.ch

Kein Diesel ohne Filter

ths. Der VCS führt mit Unterstützung der Gewerkschaft UNIA und den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz eine Kam- pagne für ein Partikelfilterobligatorium durch. Am 6. Juni wurde ein Appell mit einem ganzen Strauss von Forderungen lanciert, die über das Obligatorium hin- ausgehen. So ein Rabatt auf die LSVA für Nutzfahrzeuge mit Partikelfilter und Entstickungsanlage, die Unterstellung kleinerer Lieferwagen unter die LSVA- Pflicht sowie ein Fahrverbot für Lastwa- gen der Kategorie Euro0. Details dazu auf der PM10-Homepage, wo sich der Appell auch gleich online unterzeichnen lässt.

Einkaufen in den Ortszentren

Von Andreas Bernhardsgrütter

Die Regionalplanung St.Gallen hat in einer umfassenden Planung die bestehenden und künftigen Standorte für Einkaufszentren festgelegt. Der VCS hat im Rahmen seiner Vernehmlassung die Planung begrüsst und einige Änderungsanträge eingebracht. So schlug er vor, auch die Discounter einzu-beziehen, und die Anforderungen bezüglich der Fuss- und Radverkehrserschliessung zu erhöhen.

Der Richtplan des Kantons St.Gallen unterscheidet unter K-Standorten (K wie Kanton), in denen vorwiegend sperrige Güter wie Möbel in Fachmärkten angeboten werden, und den G-Standorten (G wie Gemeinde), in denen auch Güter des täglichen Bedarfes oder «zentrenrelevante Nutzungen» wie Bücher, Kleider oder Kleinelektronik angeboten werden. Während die K-Standorte vom Kanton bestimmt werden, sind die Regionen für die G-Standorte zuständig. Die Region St.Gallen hat nun ihre G-Standorte im Rahmen einer Planung festgelegt und diese einer Vernehmlassung unterstellt.

Gute Grundlage

Es ist für die Lebensqualität der Bevölkerung wichtig, dass ein umfassendes Einkaufsangebot mit Gütern des täglichen Bedarfes in den Ortschaften und Quartieren bestehen bleibt. Dies betrifft namentlich die wachsende Zahl der älteren Personen, welche für eine eigenständige Bewältigung des Alltags auf nahe Einkaufsmöglichkeiten angewiesen sind. Die gemeindeübergreifende Behandlung von

Einkaufsstandorten für Güter des täglichen Bedarfs und von zentrenrelevanten Nutzungen stellt einen wichtigen Schritt dar. Erstmals besteht eine übergeordnete Planung, die sich umfassend dem Thema annimmt. Es wurde erkannt, dass der Bau von Einkaufszentren nicht nur die Standortgemeinde betrifft, sondern die gesamte Region.

Das in den verschiedenen Standorten zusammengezählte Flächenpotential übersteigt den tatsächlichen Bedarf. So stellen denn die Regionsgemeinden richtig fest, «dass die G-Standortplanung die Notwendigkeit der Diskussion von flankierenden Massnahmen zur Sicherstellung der Grundversorgung noch verstärkt». Der VCS schlägt daher vor, solche flankierenden Massnahmen bereits innerhalb der Planung aufzuzeigen.

Auch Discounter einbeziehen

Die vorliegende Planung umfasst die vom Kanton vorgegebenen Parameter bezüglich minimaler Grösse und Nutzungsart, und berücksichtigt nur grössere Zentren. Es können aber durchaus auch kleinere Vorhaben überörtliche Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen und damit die Umwelt sowie die Siedlungsstruktur haben. Ein Aldi mit 150 Parkplätzen führt zu etwa 1200 Fahrten. Die Entwicklung mit verschiedenen Discountern (Denner, Lidl, Aldi), aber auch grössere Tankstellenshops abseits des Siedlungsgebietes, sind im vorliegenden Bericht nicht abgedeckt. Der VCS fordert deshalb eine Ergänzung zu diesem Thema. Dabei

geht es nicht darum, diese Discounter zu verbieten. Sie sind aber so anzuordnen, dass die Einflüsse auf Umwelt und Siedlungsentwicklung möglichst gering bleiben.



Bild: A. Bernhardsgrütter

Einkaufen von Lebensmitteln, Kleider, Schuhe oder Klein-elektronik soll vornehmlich in den Orts- und Quartierzentren stattfinden.

Neue Einkaufsstandorte

Die Aufnahme der neuen Einkaufsstandorte St.Gallen St.Fiden/Bach, St.Gallen Güterbahnhof und Gossau Butterzentrale als G-

Standort erscheinen wegen ihrer zentralen und gut erschlossenen Lage als sinnvoll. Diese Einschätzung gilt nicht für den geplanten Standort Herisau Cilanderstrasse, der am Ortsrand liegt und das bestehende Angebot im Zentrum der Gemeinde Herisau schwächt. Es müsste im Interesse der Gemeinde Herisau selbst liegen, das bestehende Angebot im Ortszentrum nicht mit neuen Angeboten ausserhalb des Siedlungsschwerpunktes zu konkurrenzieren.

Erschliessung Langsamverkehr verbessern

Der Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr kommt bei der vorliegenden Planung eine entscheidende Bedeutung zu. So besteht bei Gütern des täglichen Bedarfes ein Anteil des Fuss- und Radverkehrs von 58 Prozent. In den Objektblättern zu den einzelnen Standorten wurden die Voraussetzungen zur Erschliessung mit dem öV und dem Auto dargestellt. In diesem Sinne erwartet der VCS bei den einzelnen Standorten auch Angaben zur Erschliessung mit dem Langsamverkehr, wo diese ungenügend ist.

Die gesamte Stellungnahme kann auf unserer Homepage www.vcs-sgap.ch (Archiv > Positionspapier) eingesehen werden. ■

Inserat

BÜRO VON MOOS

Buchhaltungen, Jahresabschlüsse, Steuererklärungen

Auf Wunsch Einführung in alle administrative Bereiche, damit Sie möglichst viel selber machen können. Das Büro von Moos kommt mit dem öV zu Ihnen und ist selber sehr gut mit dem öV erreichbar.

**ZÜRCHERSMÜHLE 1007, 9107 URNÄSCH
TEL. 071 364 27 30 FAX 071 364 27 30**

Aldi-Lidl: Ist der VCS auf einem Auge blind?

Neue Discounter hebeln Richtplanung aus

Von Ruedi Blumer

Aldi und Lidl planen und erstellen zurzeit in der Ostschweiz kleinere Einkaufszentren am Rande von Agglomerationen. Als erste in Betrieb ging der Aldi Altenrhein neben der Hundertwasser-Markthalle in Altenrhein. Mitte Juni wurde die 15. Aldi-Filiale in Wattwil neu eröffnet. Warum tut der VCS hier nichts, während er sich mit grösseren Einkaufszentren immer wieder kritisch auseinander setzt? Hintergründe dazu sowie einige Bemerkungen zu meiner Interpellation im St.Galler Kantonsrat unter dem Titel «Die neuen Discounter (Aldi, Lidl) hebeln die Richtplanung aus».

Die Einkaufsfläche der neuen Discounter liegt jeweils unter 1000 m², so dass die Projekte nicht der UVP-Pflicht unterliegen. Diese greift erst ab 5000 m² bzw. 300 Parkplätzen. Dem VCS stehen damit keine Rechtsmittel zur Verfügung, obwohl die Gemeinden meist zu viele Parkplätze bewilligen. Bezogen auf die Verkaufsfläche grösserer Einkaufszentren um den Faktor drei- bis fünfmal mehr. Grundsätzlich unterstehen aber auch Aldi und Lidl dem Umweltschutzgesetz. Die Gemeindebehörden müssten auch diesen Bauherren Auflagen machen und die Anzahl Parkplätze auf 30 bis 60 beschränken. Die heute zu grosszügige Bewilligungspraxis bei neuen Discountern widerspricht dem Umweltschutzgesetz. Dies zeigt, dass das Umweltschutzgesetz bei Vorhaben ohne UVP-Pflicht von den Gemeinden nur mangelhaft umgesetzt wird.

Im Gegensatz zu neuen oder umgebauten grossen Einkaufszentren unterstehen die Aldi- und Lidlparkplätze auch keiner Bewirtschaftungspflicht. Auch die öV-Erschliessung der neuen Discounter ist meist schlecht. Das bedeutet erheblichen zusätzlichen motorisierten Individualverkehr mit all seinen



Bild: VCS-Archiv

Aldi eröffnete im Mai in Herisau eine Filiale mit über 100 Parkplätzen.

negativen Auswirkungen. Zudem konkurrieren Aldi & Co. die bestehenden Versorgungsstrukturen in den Siedlungszentren und zerstören dadurch Lebensqualität. Unter dem Strich gehen mehr Arbeitsplätze verloren als an den neuen Discounterkassen geschaffen werden.

Regierungsrat kneift

Es ist bedauerlich, dass die Regierung in ihrer Antwort auf meine Interpellation nicht mehr Verantwortungsbewusstsein erkennen lässt. Sie gesteht zwar ein, dass der Aldi in

Altenrhein keinen nennenswerten Bezug zur Siedlungsstruktur der umliegenden Gemeinden hat. Der Regierungsrat zieht sich aber sogleich aus der Verantwortung mit der Bemerkung, es handle sich aufgrund der Grösse der Verkaufsfläche nicht um ein Einkaufszentrum von überörtlicher Bedeutung. Diese Behauptung rechtfertigt aber nicht das Messen mit unterschiedlichen Ellen. So kritisiert die Mitbewerberin Migros zu Recht, dass Aldi in der Ostschweiz rund 2000 Parkplätze bauen kann und keinen einzigen davon bewirtschaften muss. Alle Parkplätze entstehen dabei auf der grünen Wiese und nicht im Siedlungszentrum, wo sie auch anderen Geschäften dienen würden. Diese Privilegierung ist ungerecht, umweltschädigend und wettbewerbsverzerrend.

Die Gemeindebehörden sind verschiedentlich überfordert oder erliegen der Versuchung des kurzfristigen Profits. Das Beispiel Aldi Altstätten ausserhalb des Siedlungszentrums zeigt das deutlich. Der Gemeinderat unterstützt das Vorhaben, weil er für den Landverkauf gutes Geld bekommt. Dass damit das Stadtzentrum geschwächt und mehr Arbeitsplätze vernichtet werden, als Aldi zu schaffen verspricht, nimmt er unverständlicherweise in Kauf.

Der Kanton muss für Raumplanung und Siedlungsentwicklung mit einem griffigen

Richtplan Verantwortung übernehmen und darf diese nicht einfach auf die Gemeinden abschieben. Die überörtliche Bedeutung der Discounter an den Siedlungsrändern ist anzuerkennen als Voraussetzung zur Anpassung des kantonalen Richtplans. Dieser muss auch bei einer Verkaufsfläche von weniger als 1000 m² Verkaufsfläche greifen, damit sich auch die neuen Discounter an die Vorgaben betreffend Eignungsgebiete, Parkplatzbewirtschaftung und öV-Anbindung halten müssen. Der VCS fordert von der Regierung dies anzuerkennen und den Richtplan entsprechend anzupassen. ■

Umweltschutz: Aldi hat's?

Auszug aus der Homepage von Aldi Suisse zum Stichwort Umweltschutz: «ALDI SUISSE ist der Umweltschutz ein grosses Anliegen. Deshalb setzen wir uns aktiv für einen nachhaltigen Einsatz zur Schonung der Umwelt ein. Damit aber nicht genug: Es ist und bleibt ein tägliches Bestreben von ALDI SUISSE, ständig an weiteren Massnahmen zu arbeiten. (...) Reduktion des Verkehrs: Die verkehrstechnisch günstige Lage erleichtert die einfache Erreichbarkeit und erspart den umweltbelastenden Suchverkehr. Schon bei der Planung wird auf genügend Parkplätze geachtet.» Soviel zur Überstrapazierung des Begriffs Umweltschutz durch Aldi.

Inserat



Donnerstag, 24. August 2006

Waaghaus St. Gallen, 18.00 Uhr

Lärm und Ruheschutz in der (Innen)-Stadt

**Das Spannungsfeld zwischen Wohn-
schutz und ‚lebendiger‘ Innenstadt**

Referate und Diskussion

Veranstalter: Fachstelle Umwelt und Energie

www.umwelt.stadt.sg.ch

dreischiibe Office Point

Ihr Pluspunkt für Büro- und Versandservice

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



dreischiibe

dreischiibe Office Point

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



SAUNA
BLUMENWIES
ST. GALLEN

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.

AZB 9004 St.Gallen

Bitte nachsenden, neue Adresse nicht melden

Inserat

2. Ostschweizer BioMarkt Weinfelden

Samstag, 9. September 2006, 9 bis 17 Uhr
BioMarkt und Kultur auf dem Areal des
Schulhauses Pestalozzi, Weinfelden

(Direktzüge nach Weinfelden aus Konstanz, St. Gallen, Wil, Romanshorn
und Zürich)

Veranstalter: Verein Ostschweizer Biobäuerinnen und Bauern (VOB),
biosfair, Bahnhofstrasse 4, 8570 Weinfelden

