

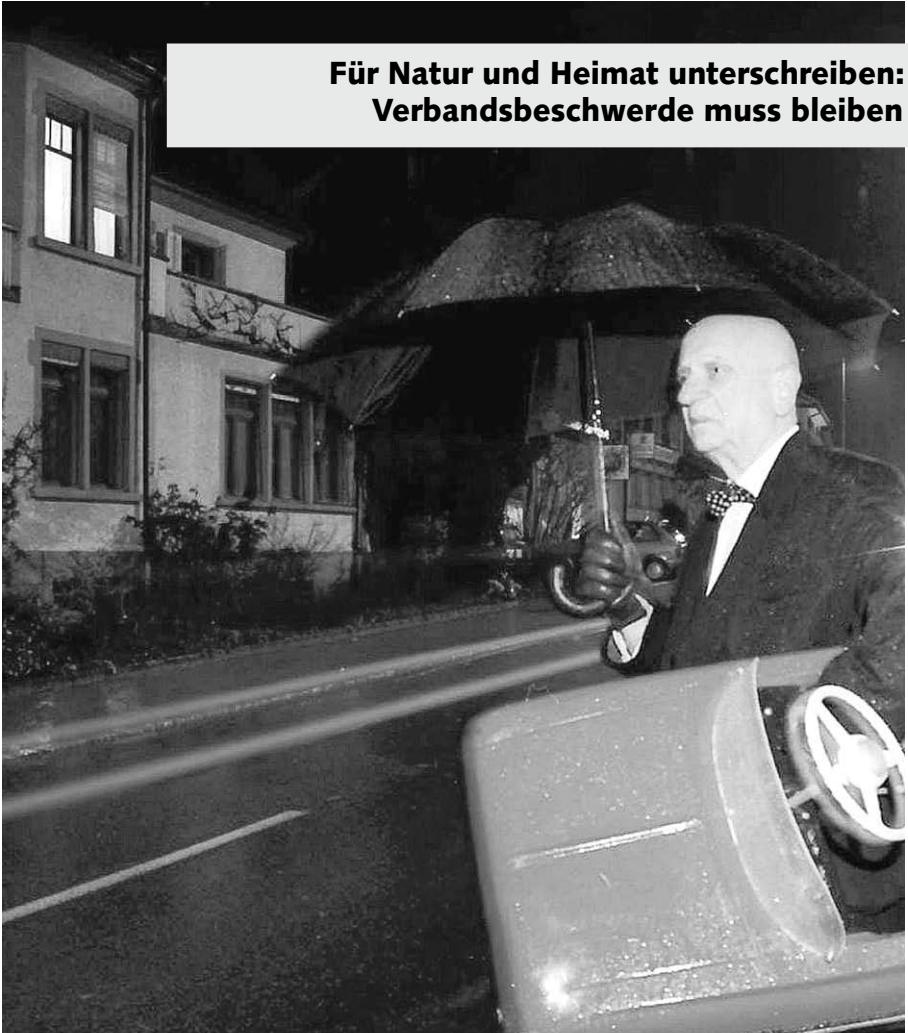


lokal

REGION
ST. GALLEN

De z e m b e r 2 0 0 6 N u m m e r 7 6

**Für Natur und Heimat unterschreiben:
Verbandsbeschwerde muss bleiben**



**Auch im Neuen Jahr:
VCS - für tragbare Lösungen**

Verbandsbeschwerderecht muss bleiben

Für tragbare Lösungen!

Dafür stand die VCS-Ortsgruppe auch im letzten Jahr ein. Mit dem Nein zur Umgestaltung der Zürcher Strasse mussten wir gemeinsam mit einer knappen Minderheit der St.Galler StimmbürgerInnen eine empfindliche Niederlage einstecken. Auch das negative Bundesgerichtsurteil zur Tempo-30-Zone im Hüttenwies-Quartier und der massive Ausbau des Parkplatzangebots trägt nicht zu einer positiven Jahresbilanz bei. Die neuen oder erweiterten Tiefgaragen bringen noch mehr Verkehr. Zum Schaden jener, die mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss in die Stadt kommen. Dem Ausbau der Brühlortgarage musste sogar eine VBSG-Haltestelle weichen. Im Gegenzug dazu wurde bis heute nicht ein Parkplatz der nördlichen Altstadt oder dem Marktplatz/Bohl aufgehoben.

Tragbare Lösungen: Vielleicht geht es im kommenden Jahr mit der Neugestaltung der südlichen Altstadt und mit dem Bahnhofplatz weiter. Vielleicht – hoffentlich! – werden bald die neuen Autobusse fahren. Vielleicht fällt im 2007 der Grundsatzentscheid für den ebenfalls dringenden Trolleybus-Ersatz. Vielleicht können wir Ende kommenden Jahres auch feststellen, dass der Marktplatz und die nördliche Altstadt insgesamt ein attraktiveres und damit vom motorisierten Privatverkehr befreites Gesicht erhalten werden. Nach dem massiven Ausbau der Tiefgaragenkapazität (Brühlort, Athletikum, bald auch Webersbleiche und Einstein) blockiert das grassierende Tiefgaragenfieber jeden Fortschritt zu einer attraktiveren Innenstadt.

Tragbare Lösungen: Das setzt Menschen voraus, die sich im Sinne des VCS auch engagieren: Als Mitglied der Ortsgruppe, beim Veloflohmarkt oder anderen Gelegenheiten. Zum Beispiel beim Kampf für die Erhaltung der kantonalen Verbandsbeschwerde.

Bitte unterschreiben Sie den Referendumsbogen in der Heftmitte noch heute!

Für tragbare Lösungen, für Natur und Heimat zählen wir auch im 2007 wieder auf Sie!



Thomas Schwager

Von Christian Zinsli *

Nun haben sie es geschafft, die Gegner des Naturschutzes im st.gallischen Grossen Rat. In zweiter Lesung haben sie in einer Gesetzesrevision das Beschwerderecht der Umweltorganisationen mit deutlicher Mehrheit gekippt.

Jahrzehntelang hat der Naturschutz um eine bessere Verankerung seiner Anliegen in unseren Gesetzen und Verordnungen gekämpft. Dies zum Teil recht erfolgreich und immer wieder auch mit Unterstützung jener politischen Kreise, die heute das Rad der Zeit wieder zurück drehen und an vorderster Front die Naturschutzrechte zu demontieren beginnen. Bereits bei der letzten Revision des Baugesetzes musste der Naturschutz harte Einbussen einstecken. Diese «politische Elite» masst sich an, selbst zu bestimmen, wo der Naturschutz beginnen darf und wo er aufzuhören hat.

Naturschutz ist Staatsaufgabe

Die Verankerung der Naturschutzanliegen in den Gesetzen reicht nicht und ist noch lange keine Gewähr, dass der Erhaltung unserer Natur die notwendige Beachtung geschenkt wird. Es sind immer wieder Ausnahmen und Abweichungen, die das Geschehen diktieren. Kontrolle und Überwachung sind auf Grund von Erfahrungen unerlässlich. Die Natur braucht ihren Anwalt. Die Regierungen, ihre Verwaltungen und die Parlamente sind es nicht, und wenn nur in unzureichendem Masse. Sobald Geld, Prestige, politische Machtgelüste und blinder Fortschrittsglaube mit im Spiel sind, ist es meist um die Sorgfaltspflicht der politisch für den Naturschutz Zuständigen

geschehen. Natur und Naturschutz werden letztlich nur dort geduldet, wo all die materiellen Ansprüche erfüllt und ins Trockene gebracht worden sind.



Bild: Pro Natura

Wo heute blaue Schwertlilien bei Altenrhein blühen, sollten ein Sportplatz bzw. Einfamilienhäuser entstehen. Nur dank kantonalem Beschwerderecht hat die Natur gewonnen.

Die Abschaffung des Beschwerderechts für die Umweltorganisationen ist staatspolitisch äusserst bedenklich und widerspricht all den hochtrabenden Bekenntnissen zur Erhaltung unserer Heimat in Verfassungs- und Gesetzestexten. Der Schutz unserer Natur ist eine Staatsaufgabe, genau so wie die Landesverteidigung, die Bildung, Energie und Verkehrsfragen. Im ganzen Land übernehmen vor allem die Umweltorganisationen und auch die vielen lokalen Naturschutzvereine in aber tausenden unbezahlten Arbeitsstunden diese Pflichten. Dort, wo es um die alljährliche

* Christian Zinsli ist Begründer und Ehrenpräsident des Naturschutzvereins St. Gallen NVS und wohnt in Flawil.

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 76, Dezember 06
Auflage 2500 Ex.,
erscheint 4x pro Jahr

Redaktion: Doris Königer;
Susanne Schmid,
Thomas Schwager
Titelbild: Lotti Wohlwend
Layout: Claudia Frehner

Druck: Niedermann Druck,
Rorschacher Strasse 290
9016 St.Gallen

Pflege der Schutzgebiete geht, also um die praktische Naturschutzarbeit, ums Schaffen mit den Händen, da lässt man die Frauen und Männer des Naturschutzes gewähren. Dies kostet den Staat ja nichts. Dies wird beinahe vorausgesetzt, handelt es sich ja schliesslich um eine Art Hobby verträumter Idealisten. Aber in die Aufsichtspflicht einmischen, das sollen sie nun in Zukunft nicht mehr.

Gratis arbeiten ja, aber ja nicht mitreden! Diese Philosophie ist äusserst bedenklich und unseres Rechtsstaates mehr als unwürdig. Sie ist auch kurzsichtig und lässt jegliches Verantwortungsgefühl gegenüber unserem Land vermissen. Schämen sollten sich alle, die im Grossen Rat für die Aufhebung des Beschwerderechts gestimmt haben! Egoistische Interessen, Trotzgebaren und Rachegeilüste mögen hier mitgespielt haben und den Verpflichtungen gegenüber eines gesunden Staates vorgezogen worden sein.

Bewährtes Beschwerderecht

Von einem Missbrauch der Beschwerdelegitimation durch die Umweltorganisationen kann keine Rede sein. Dies kann statistisch nachgewiesen werden. Besonders bedenklich und unverständlich ist die Tatsache, dass die Offensive der bürgerlichen Parteien zur Streichung des Verbandsbeschwerderechts just in einer Epoche fällt, in der wie kaum je zuvor eine zügellose, geradezu wuchernde Bautätigkeit im Gange ist. Hätte es das Einspracherecht für den Naturschutz bis heute nicht gegeben, so müsste es gerade in der gegenwärtigen Erschliessungs- und Bau euphorie geschaffen werden. Sollte das bewährte Recht der Naturschutzorganisationen tatsächlich aus unserem Gesetz verschwinden, so wird die Bevölkerung dies sehr bald im negativen Sinne zu spüren bekommen. Besorgte Menschen werden von den Naturschützern kein Engagement und keine Hilfe mehr erwarten können, wenn es darum geht, Bäume, ökologisch wertvolles Grün im Siedlungsraum und Vorgärten vor illegaler Ver-

nichtung zu bewahren. Wo kein Kläger mehr sein darf, wird auch kein Richter mehr sein!

Unterschreiben, Natur schützen

Was den Umweltorganisationen jetzt noch bleibt ist die Hoffnung auf die Bürgerinnen und Bürger. Sie werden die Gelegenheit bekommen, mit ihrer Unterschrift das Referendum der Umweltorganisationen gegen diesen unverantwortlichen Entscheid des Grossen Rates zu unterstützen und dann im Jahre 2007 den naturschutzfeindlichen Beschluss des Parlaments im Sinne einer aufgeschlossenen und zukunftsorientierten Lösung an der Abstimmurne zu korrigieren und für die Beibehaltung des Einspracherechts zu stimmen.

Und darüber hinaus stehen ja bald Parlamentswahlen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene an. Und dann wird man sich hoffentlich an die Urheber und Verfechter der Beschwerdeabschaffer erinnern und die Spreu vom Weizen zu trennen vermögen.

VCS unterstützt Referendum

ths. Die VCS-Sektion St.Gallen/Appenzell unterstützt das Referendum gegen die Abschaffung der Verbandsbeschwerde. Gemäss kantonalem Baudepartement kam es in den Jahren 2000 bis 2004 zu insgesamt 1370 Baurekursen. Nur 50 davon – also weniger als 4 Prozent – wurden von Verbänden ergriffen. Dies zeigt: Die Umweltverbände und der Heimatschutz machten vom Beschwerderecht zurückhaltend Gebrauch. Darüber hinaus haben sie in der Mehrzahl der Verfahren Erfolge erzielt. Der VCS unterstützt die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Tun auch Sie dies mit Ihrer Unterschrift auf den Referendumsbogen in der Heftmitte. Vielen Dank!

Einigung zwischen VCS und Migros

OBI-Baumarkt erweitert Sântispark

Von Peter Jans

Unmittelbar beim Interio-Kreisel plant die Migros die Erstellung eines Einkaufszentrums, in dem unter anderem ein OBI-Baumarkt, ein Garten-Center, ein Möbel- sowie ein Sport-Fachmarkt Platz finden sollen. Vorgesehen sind eine Verkaufsfläche von 11'500 m² sowie 273 Parkplätze. Nachdem der VCS einen Rekurs einreichte, wurde nach längeren Verhandlungen unter der Führung des kantonalen Baudepartements eine Einigung erzielt.

Gemäss der Vereinbarung werden die Parkergebühren automatisch ansteigen, wenn im Jahresdurchschnitt eine bestimmte Anzahl Fahrten überschritten wird. Weiter wurden Massnahmen vereinbart, um Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs durch den Motorfahrzeugverkehr, den dieses Projekt verursacht, zu vermeiden. Die Parkplatzzahl wird geringfügig reduziert.

Aus Sicht des VCS stellt dieses Einkaufszentrum eine Erweiterung des nahen Sântisparks dar, werden doch verschiedene Sortimentbereiche in das neue OBI-Center verlegt. Dadurch werden im Sântispark Flächen frei. Eine neue Fussgängerbrücke über den Wiesenbach verbindet den alten und neuen Teil des Sântisparks. Problematisch ist die zusätzlich erzeugte Verkehrsmenge von über 3300 Autofahrten pro Verkaufstag. Im Bereich Zürcher Strasse/Geissbergstrasse/Sântispark besteht bereits heute in Spitzenzeiten ein Verkehrsaufkommen, das immer wieder zu Staus führt. Staus, in denen auch die VBSG-Busse der Linie 7 stecken bleiben.

Kompromiss-Lösung

In den Verhandlungen konnte erreicht werden, dass jede Überschreitung der jährlichen Zahl von 1'022'000 Fahrten automatisch zu einer Erhöhung der minimalen Parkiergebühr von einem Franken um weitere 50 Rappen führt. Dieser Mechanismus kann sich jährlich wiederholen, falls die vereinbarte Fahrtenzahl nicht wieder eingehalten, respektive unterschritten wird. Der vom Stadtrat ursprünglich genehmigte Überbauungsplan hatte keine solchen konkreten Massnahmen vorgesehen. Der Überbauungsplan sieht neu 255 Parkplätze vor, 18 weniger als geplant.

Von grosser Bedeutung sind Massnahmen gegen die Störung des öffentlichen Verkehrs durch zunehmende Stausituationen. Denn trotz der erwarteten Entlastung aufgrund des neuen Autobahn-Anschlusses bleibt die Verkehrssituation kritisch. Die geplanten Neubauten bringen erneut spürbar Mehrverkehr. Gemäss Vereinbarung ist der Kanton verpflichtet, vor dem Interio-Kreisel eine separate Busspur einzurichten oder eine andere geeignete Massnahme einzuleiten. Dies für den Fall, dass die normalen Durchfahrtszeiten des öffentlichen Verkehrs an einer bestimmten Anzahl Tagen um mindestens 30 Sekunden überschritten wird. An den



Postauto-Durchmesserlinie als Highlight



Bild: Th. Schwäger

Der neue OBI-M Baumarkt kommt unmittelbar beim Interio-Kreisel gegenüber des Cinedoms zu stehen.

entsprechenden Kosten – wie auch an der neuen Lichtsignalanlage beim Interio-Kreisel, die vor allem den Linienbussen dienen wird – leistet die Migros einen finanziellen Beitrag.

Neue Planungszone

Das zunehmende Verkehrschaos blieb auch den Behörden nicht verborgen. Der Stadtrat hat daher im letzten Juni für das Gebiet zwischen der Zürcher Strasse, dem Autobahnanschluss und der Grenze zur Gemeinde Gaiserwald eine Planungszone erlassen. Im betroffenen Gebiet sind damit neu nur noch verkehrsexensive Nutzungen zulässig. Weitere Einkaufszentren können nicht mehr entstehen. Das OBI-Projekt der Migros ist davon allerdings nicht betroffen.

Mehr öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr im Westen der Stadt wird nach der Eröffnung des Einkaufszentrums und Stadions St. Gallen ausgebaut. Eine zusätzliche Linie wird Herisau über Winkeln mit Abtwil verbinden, eine weitere von Abtwil direkt nach Gossau führen. Mit der bestehenden VBSG-Linie 7 werden damit deutlich mehr Busse im betreffenden Gebiet unterwegs sein.

Die Bereitschaft, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu benutzen, hängt stark von deren Attraktivität ab. Busse im Stau sind aber das Letzte, was man sich als Fahrgast wünscht. Auch im Fall des OBI-M Baumarktes konnten die negativen Folgen einer verfehlten Entwicklung mit hartnäckigem Einsatz des VCS wenigstens etwas abgefedert werden.

Gratis parkieren ist out

Was bei allen grösseren Einkaufszentren in der Schweiz aufgrund der Weiterentwicklung des Umweltrechts und der Rechtsprechung zum Standard wurde, setzt sich im demokratischen Prozess langsam auch in mittelgrossen Städten durch. So entschieden die Altstäter Stimmberechtigten im letzten September knapp für die Einführung von Gebühren für die 475 öffentlichen Parkfelder. Am gleichen Wochenende stimmte Amriswil mit deutlichem Mehr ebenfalls einem Parkierungsreglement mit Gebührenpflicht zu.

Von Laurent Reusser

Der Fahrplanwechsel bringt für die Region St.Gallen Verbesserungen, aber keine grundlegenden Umwälzungen. Heraus sticht die Verknüpfung der Postautolinien nach Engelburg und Eggersriet-Heiden. Dazu kommen mehrere kleinere Massnahmen insbesondere am Abend. Während der Regionalverkehr kontinuierlich ausgebaut wird, stagniert das städtische Angebot seit Jahren.

Die Bevölkerung Engelburgs und des Sömerli-Quartiers in St.Gallen darf sich freuen: Für Fahrten ins Stadtzentrum, zum Theater oder Kantonsspital entfallen das Umsteigen und auch für Einzelfahrten das Lösen eines VBSG-Billets. In der Gegenrichtung fahren Eggersrieter direkt bis zum KV. Da die Linie nach Heiden weniger häufig bedient wird, führen allerdings nicht alle Kurse ab Engelburg weiter. Ein Blick in den Fahrplan lohnt sich!

Gespannt darf man sein, wie sich die auf den ersten Blick grosszügig erscheinende Wartezeit von vier Minuten am Bahnhof auswirkt. Grundsätzlich kann an allen Postautohaltestellen ein- und ausgestiegen werden. Insbesondere Behinderte und Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen werden die Kletterei in einen VBSG-Bus nicht vermissen. Zumindest, wenn sie sich nach dem Fahrplan ausrichten können. Zu hoffen bleibt, dass die Fahrzeiten wegen Billettkäufen durch die Chauffeure und Chauffeurinnen nicht unnötig verlängert werden, solange in den Postautos keine Automaten zur Verfügung stehen.



Verbesserungen für die Region...

Verbesserungen im Pendlerverkehr ergeben sich zwischen Gossau und St.Gallen: Dank der Einführung einzelner Verdichtungszüge zwischen St.Gallen und Weinfelden fährt zum Beispiel von St.Gallen zwischen 16.48 und 18.25 Uhr mindestens alle 14 Minuten ein Zug nach Gossau. Erstaunlich sind die unterschiedlichen Fahrzeiten auf der Strecke St.Gallen-Weinfelden: Sie schwanken zwischen 42 und 49 Minuten – teilweise wird da wertvolle Zeit verschenkt...

Am Abend besteht neu – leider nur Montag bis Freitag – ein Halbstundentakt mit dem Bus zwischen St.Gallen und Mörschwil. Damit verbessern sich auch für die von der Linie 11 bedienten Haltestellen in St.Gallen die Anschlüsse zur vollen Stunde. Wenn nicht

die Stadtbewohner und -bewohnerinnen, so können sich zumindest die Nachtschwärmer aus der Region über bessere Verbindungen am Abend erfreuen: An Wochenenden kehrt zusätzlich zur heutigen Umwegfahrt über Herisau um 0.45 Uhr ein direkter Regio-Bus-Kurs nach Gossau. Allerdings müssen die Gossauer – als letzte in der Region vor ein Uhr nachts – noch immer ein «Spezialbillet» lösen, spricht tiefer ins Portemonnaie greifen. Immerhin: Die ebenfalls neue Busverbindung am Wochenende nach Gossau-Weinfeldern um 0.05 Uhr ist zum SBB-Tarif zu haben. Bis zur Einführung des integralen Tarifverbunds muss da eher von Tarifschunzel gesprochen werden: Je nach Tageszeit und ob Bahn, Bus oder Bahnersatz kostet eine Fahrt zwischen St.Gallen und Gossau mit Halbtaxabo 2.20, 2.60, 4.-, oder 6.00 Franken...

... Status quo bei den VBSG

Auf frischen Wind auch bei der Angebotsentwicklung ist mit der neuen Führung bei den VBSG zu hoffen. Denn abgesehen von der erwähnten Linie 11 nach Mörschwil bleibt das Angebotsniveau bei den VBSG eingefroren. Die Stadt hält mit der Region nicht mit, der VBSG-Fahrplan hat sich seit über zehn Jahren fast bis zur Minute kaum geändert. Das Liniennetz wurde gerade mal mit der Verlängerung der Linie 9 vom Neu-

dorf zum Gallusmarkt und der Versuchslinie 10 Riethüsli-Oberhofstetten ausgebaut. An einen erfolgreichen Versuchsbetrieb scheinen bisher selbst die VBSG nicht interessiert: Auf dem VBSG-Linienplan sucht man die Linie vergeblich, ebenso bei der Linie 5 die Abfahrtszeiten der Kurse, die im Riethüsli Anschluss Richtung Oberhofstetten haben.

Nach wie vor müssen sich die VBSG-Fahrgäste nicht nur zu Stosszeiten mit Stehplätzen begnügen, sondern auch nach dem donners-täglichen Abendverkauf oder am Samstag Nachmittag. Wird das Einkaufszentrum und das Stadion in Winkeln eröffnet, entsteht eine paradoxe Situation: Diese Anlage wird besser mit dem öV erschlossen sein als das Stadtzentrum. Trotz des – immer noch – hohen öV-Anteils für Fahrten ins Zentrum scheint sich das innerstädtische Gewerbe nicht um diese Kunden zu bemühen und ruft nicht nach einer besseren Erschliessung.

Mehr zum Thema eröffnet ein Blick in die an allen Schaltern gratis erhältlichen Ostwind-Fahrpläne.

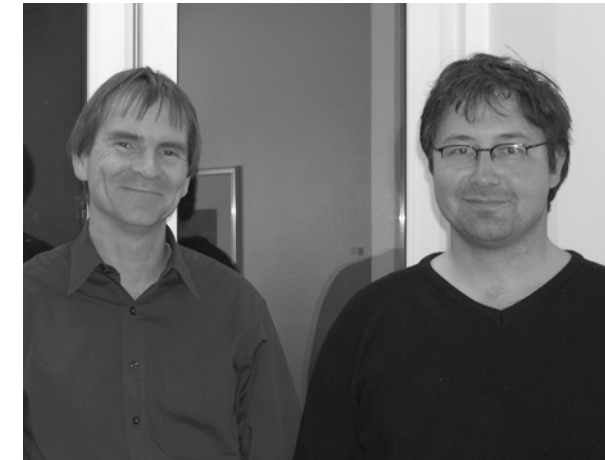
Immer mehr Parkplätze

ssch. Die Parkgarage Brühltor ist eröffnet. Seit diesem Herbst stehen damit zusätzlich rund 150 Parkplätze zur Verfügung. Trotz ausdrücklichem Versprechen durch den Stadtrat lässt die Aufhebung der Parkplätze in den umliegenden Gassen und Strassen aber weiter auf sich warten. Nächstes Jahr kommen in der Webersbleiche nochmals 158, im Einstein-Kongresshaus 104 Parkplätze dazu. Damit gibt es in unmittelbarer Nähe zur Altstadt schon bald rund 400 zusätzliche Parkplätze. Und schon wird über eine Parkgarage unter dem Marktplatz diskutiert.

Im Rahmen des Massnahmeplans Luft sollten die Gemeinden wirkungsvolle Massnahmen ergreifen, um das Problem der Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen. Davon sind wir weit entfernt. Die Grenzwerte für Ozon sind jeden Sommer sehr häufig überschritten. Diesen Winter wird uns der Feinstaub ganz bestimmt wieder zu Husten reizen. Für uns unverständlich ist die Haltung des Stadtrates, der die Gesundheit der Bevölkerung weniger hoch gewichtet wie den Anspruch auf freie Parkplätze. Klar benötigen wir diese, das steht ausser Frage – aber wir haben ja immer mehr Parkplätze, wie die oben genannten Zahlen belegen. Der Parkplatz-Hunger scheint völlig ungebremst. Die Folgen machen uns nicht nur krank, sondern führen immer mehr auch zu Kapazitätsproblemen auf dem städtischen Strassennetz.

Vor diesem Hintergrund wäre es angebracht, die Parkplätze in der gesamten nördliche Altstadt inklusive Marktplatz mit denjenigen der Brühltorgarage und der bald fertigen Parkgarage Webersbleiche zu verrechnen. Die Gehdistanz von der Brühltorgarage zum Marktplatz liegt unter fünf Minuten. Damit ist das Aufheben oberirdischer Parkplätze zumutbar. Ein autofreier, gut gestalteter

Marktplatz lässt sich problemlos auch ohne Parkgarage realisieren.



Dank an Peter und Andreas

Im letzten Editorial hatten wir es angekündigt: Eine ausführliche Würdigung des über ein Jahrzehnt dauernden Einsatzes von Peter Jans und Andreas Bernhardsgrütter für den VCS. Beide wollen in ihrer sprichwörtlichen Bescheidenheit aber unser «lokal» lieber gefüllt sehen mit anderen Beiträgen. Wir respektieren das und wünschen beiden in ihrer neuen Aufgabe als Bezirksrichter bzw. beim Amt für öffentlichen Verkehr viel Erfolg und Befriedigung. Mögen sie auch in Zukunft bei Schwierigkeiten und Widerständen das Lachen und den guten Humor nicht verlieren. In ihrem Tun und sicher auch in ihren Herzen werden die beiden immer VCS-ler bleiben.

Doris Königer, Präsidentin VCS-Sektion SG/AP

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

Infrastrukturfonds: Die Ostschweiz im Nachteil

Von Urs Bernhardsgrütter *

In der Septembersession hat der Nationalrat das Infrastrukturfondsgesetz (IFG) verabschiedet und damit auch dringliche Projekte in den Agglomerationen angeschoben. Die Ostschweiz kam dabei zu kurz – weil die entsprechenden Projekte noch nicht spruchreif sind.

Nach dem deutlichen Nein zur Avanti-Vorlage durch die Stimmbevölkerung wurde im National- und Ständerat der Infrastrukturfonds beraten. Mit 20,8 Milliarden Franken sollen damit Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur vorangetrieben werden. Der Fonds ist mit zweckgebundenen Mitteln aus den Treibstoffzöllen finanziert. Der grössere Teil wird zur sogenannten Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz (8.5 Mia.) und zur Fertigstellung des Autobahnnetzes (5.5 Mia) verwendet. 800 Mio. Franken verbleiben für Beiträge an das Strassennetz in Berg- und Randgebieten. Damit handelt es sich eigentlich um ein riesiges Strassenbauprogramm.

Unausgewogene Mittelverteilung

Aus der Sicht der Umweltverbände und des VCS war aber entscheidend, dass auch sechs Mia. Franken in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in die Agglomerationen fliessen. Damit wird erstmals der öffentliche sowie der Fuss- und Radverkehr mit Mitteln aus

den Treibstoffzöllen mitfinanziert. Rund 2,5 Mia. – mehr als ein Drittel dieser Mittel – ist für dringende und baureife Projekte wie für Tramlinien in Genf, Bern, Lausanne oder Zürich oder den Durchmesserbahnhof in Zürich bereits freigegeben. Nicht einmal ein Prozent davon (25 Mio.) fliessen in die Nordostschweizer Kantone zur Erstellung der Kerntangente Frauenfeld. Zum Vergleich: Der Bevölkerungsanteil der Nordostschweiz beträgt rund 10 Prozent. In der bisherigen Form ist der Fonds regionalpolitisch unausgewogen, obwohl eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile gesetzlich vorgeschrieben ist. Beim öffentlichen Verkehr wird in der ganzen Nordostschweiz kein einziges Projekt unterstützt.

Ostschweiz schläft

In der vorberatenden Kommission habe ich mich bemüht, auch die Durchmesserlinie zwischen der Appenzeller- und der Trogenerbahn in das Paket aufzunehmen, welcher im Vernehmlassungsentwurf noch enthalten war. Leider ist aber dieses Projekt bis zum geforderten Zeitpunkt – Baubeginn 2008 – nicht realisierbar und konnte darum nicht berücksichtigt werden. Die Städte und Kantone in der Ostschweiz haben es verpasst, rechtzeitig innovative Planungen für einen zeitgemässen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen auf den Weg zu schicken. Da war etwa Zug innovativer, welcher mit der zweiten Etappe der Stadtbahn ein erfolgreiches Projekt mit Bundesmitteln ausbauen kann.

* Urs Bernhardsgrütter ist seit Juli 2006 Nationalrat der Grünen Partei und hat Einsitz in der Verkehrs- und Energiekommission. Er ist Mitglied des Vorstandes der VCS Sektion St.Gallen/Appenzell und aktiv in der VCS Regionalgruppe See & Gaster.



Bild: Heike Crasser (www.ex-press.ch)

Mehrere Umweltorganisationen und die Eisenbahngewerkschaft SEV verlangen mit einer Plakataktion auf der Pfingstweidstrasse in Zürich mehr finanzielle Mittel für den öffentlichen, Fussgänger- und Veloverkehr.

ÖV ist effizienter

Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Radverkehr sind in den Agglomerationen um den Faktor 10 effizienter als der motorisierte Individualverkehr. Eine zweispurigen Autostrasse in städtischen Verhältnissen verursacht Kilometer-Baukosten von rund 150 bis 200 Mio. und weist eine Spitzenkapazität von rund 4000 Personen pro Stunde auf. Ein Tram hingegen kostet nur 15 bis 20 Mio. Franken pro Kilometer und vermag im Fünfminutentakt stündlich rund 5000 Personen zu transportieren. Aus der Sicht eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes gebührt dem öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen deshalb der Vorrang. Und aus Gründen der Lebensqualität in den Städten ohnehin.

Neue Ideen sind gefragt

Wenn die Ostschweiz vom Infrastrukturfonds mitprofitieren möchte, muss sie nun gute Projekte für einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auf die Bahn bringen. Die diskutierte Durchmesserlinie zwischen der Appenzeller Bahn und der Trogenerbahn kann hier nur einen Anfang machen. Sie ist mit geschätzten Investitionskosten von 80 Mio. Franken im schweizerischen Vergleich «billig». Wieso dieses Projekt also nicht wei-

ter denken, beispielsweise mit einem zweiten Ast in Richtung Heiligkreuz/Wittenbach oder in Richtung Rorschacherstrasse?

Zu beachten gilt es zudem, dass mit Mitteln für den Agglomerationsverkehr auch der Fuss- und Radverkehr gefördert werden kann. Und nach den Vorgaben des Bundes auch muss. Hier sind verschiedene Möglichkeiten offen, wie etwa eine Mitfinanzierung für die dringende Aufwertung des Bahnhof-

platzes St.Gallen, flächendeckende Programme für die Sanierung der Fussgängerübergänge wie in Basel, Aufwertungen von Staatsstrassen oder der Bau von Velostationen an den Bahnhöfen. Solche Ideen müssen nun in den Agglomerationsprogrammen behandelt und dann als Paket rechtzeitig eingegeben werden. Die Städte und Kantone sind gefordert und müssen ihren Anteil in der Finanzplanung einberechnen.

Südumfahrung zu teuer

Es bleibt zu hoffen, dass aus dem Infrastrukturfonds nicht nur teure Strassenprojekte finanziert werden sollen. Wie beispielsweise eine Neuauflage der Südumfahrung St.Gallen. Doch diese würde auch mit einer Mitfinanzierung durch den Bund von maximal 50 Prozent unfinanzierbar bleiben. Denn die grob geschätzten Baukosten von rund 500 bis 800 Mio. Franken sind für drei Kilometer Strasse zwischen Kreuzbleiche und Splügenstrasse bis auf weiteres für Stadt und Kanton schlicht unbezahlbar.

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

Ein Trost nach dem Nein zur Zürcher Strasse **Lämmli Brunnen: Eine Strasse zum Leben**

Von Susanne Schmied

Vor einigen Wochen konnte Frau Stadträtin Elisabeth Beéry den Grundstein legen für die Umgestaltung der Lämmli Brunnenstrasse. Wir sind sehr froh darüber, dass nach dem Nein zum Umbau der Zürcher Strasse nun wenigstens dieses viel kleinere Projekt realisiert wird.

Das Projekt «Lämmli Brunnenstrasse» ist ebenfalls als Folge der Initiative «Strassen zum Leben» entstanden. Sie soll ein Beispiel dafür sein, wie man eine relativ stark befahrene Gemeindestrasse so umgestalten kann, um die Lebens- und Wohnqualität zu verbessern, ohne dabei den Verkehr zu verdrängen. Die Ausarbeitung dieses Projekt wurde – wie bei der Zürcherstrasse – von einer Begleitgruppe mit VertreterInnen von Interessensverbänden wie dem VCS, TCS, dem Verein

«Vision Steinach» und den AnwohnerInnen unterstützt. Die Vorarbeiten wurden sehr konstruktiv mit den Vertretern von Stadt, Kanton und dem Planerteam angegangen, sodass die Vorlage im Parlament angenommen wurde.

Wir freuen uns mit den AnwohnerInnen schon jetzt auf den nächsten Sommer, wo wir durch den Boulevard Lämmli Brunnen flanieren können – vorbei an schattenspendenden Bäumen und den zwei Wasserspielen. Dabei können wir die breiten Trottoirs geniessen. Und vielleicht lassen sich die St.GallerInnen dann doch noch davon überzeugen, dass auch eine Strasse zu Lebensraum werden kann, ohne dass der Verkehr darunter zu «leiden» hat.



WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
 ST. GALLEN

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

VBSG gibt Sparkurs endlich auf

Von Thomas Schwager

In letzter Zeit hatten die VBSG durchwegs schlechte Presse. Noch immer keine neuen Dieselbusse, schmutzige Fahrzeuge, verspätete und übervolle Kurse. Doch nun soll es vorwärts gehen. Das zumindest verspricht Stadtrat Fredy Brunner. Erste kleine Schritte sind getan, grössere sollen folgen.

Die VBSG fährt seit vielen Jahren einen scharfen Sparkurs – und steht deswegen heute im Gegensatz zu anderen Verkehrsbetrieben schuldenfrei da. Die Kehrseite dieser Sparschwein-Politik: Zu wenig und damit überlastetes und unzufriedenes Personal, ein seit zehn Jahren praktisch stagnierendes Fahrplan- und Linienangebot, eine überalterte Fahrzeugflotte und nicht zuletzt unzufriedene Passagiere.

Doch nun soll ein frischer Wind durch die Busse wehen. Rolf Eigenmann, neuer Unternehmensleiter der VBSG, hat erste Angebotsverbesserungen noch im alten Jahr umgesetzt: Verlängerte Öffnungszeiten des VBSG-Pavillons, Begleitung der Nachtbusse durch Sicherheitspersonal und tägliche Zwischenreinigungen der Busse durch Putzquappen der Stiftung für Arbeit. Alles kleine Massnahmen, die aber sowohl von den Passagieren wie auch dem Personal positiv aufgenommen werden.

Neue Dieselbusse im 2007

Auch mit der vom Volk längst beschlossenen Beschaffung neuer Niederflur-Dieselbusse soll es nun endlich vorwärts gehen. Gemäss einer Interpellationsantwort des Stadtrats erfolgt die entsprechende internationale Aus-

schreibung bis spätestens Ende Januar 2007. Läuft alles nach Plan, darf mit dem Einsatz der ersten neuen Busse in der zweiten Jahreshälfte gerechnet werden.

Doch auch die überalterten Trolleys sind dringend zu erneuern. Diese tragen die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs in St.Gallen.



Bild: Th. Schwager

Die Aufhebung der VBSG-Haltestelle beim Brühlitor wurde im letzten Herbst mit mangelnden Frequenzen begründet. In Tat und Wahrheit aber musste die Haltestelle wegen der in Betrieb genommenen Tiefgaragenzufahrt weichen. Die Stadt passt sich einmal mehr dem Auto an...

Die Flotte setzt sich aus neun Fahrzeugen mit Jahrgang 1984/85 sowie 17 mit Jahrgang 1991/92 zusammen. Dazu kommt das zum Doppelgelenktrolley umgebaute Fahrzeug. Dessen Vorderteil stammt ebenfalls aus dem Jahr 1992. Die nicht nur guten Erfahrungen mit dem zum LighTram umgebauten Trolley lassen erwarten, dass es bei dem einen Prototypen bleibt.

Und die Trolleys?

In einem aktuellen Städtevergleich (www.umverkehr.ch) liegen die VBSG bei der Kategorie «Alter Fahrzeugpark» mit einem

Durchschnitt von 18.2 Jahren auf dem letzten von insgesamt 45 Plätzen. Lausanne als nächstplatzierte Stadt verfügt mit einem Schnitt 14,5 schon um fast vier Jahre jüngere Busse. Eine Neubeschaffung neuer LighTrams für die neun Fahrzeuge aus den 80er-Jahren ist gemäss der bereits weiter oben zitierten Interpellationsantwort unbestritten. Der Stadtrat überlegt sich aber, die «jüngeren», 15 Jahre alten Trolleys nach einer Retrofit-«Auffrischung» nicht vor 2011 oder gar erst 2016 zu ersetzen.

Ist es aber wirklich sinnvoll, gutes Geld in Busse zu investieren, die schon heute mehr als 15 Jahre in Betrieb sind? In Fahrzeuge, die den Anforderungen an ein modernes Transportmittel längst nicht mehr genügen? Weder wären die aufgedonnerten Trolleys niederflurig noch hätten sie eine Klimaanlage. Im Vergleich zu neuen LighTrams läge auch die Passagierkapazität tiefer. Die Fahrzeiten wären aufgrund des weniger bequemen Ein- und Ausstiegs länger, was die Fahrplanstabilität gefährdet.

LighTrams statt Sparschweine

Die Verantwortung für den unbefriedigenden Zustand der VBSG liegt in erster Linie beim Stadtparlament. Die ParlamentarierInnen täten bei den anstehenden Investitionsentscheidungen gut daran, einen sauberen Schnitt mit dem letzten Jahrhundert zu machen. Die Passa-

giere unserer Verkehrsbetriebe sind für ihre lange Geduld mit einer vollständig neuen, durchgängig niederflurigen und damit zeitgemässen Trolleybusflotte zu entschädigen. Die Neubeschaffung kann in zwei Tranchen erfolgen, sollte aber bis 2010 abgeschlossen sein. Nicht zuletzt darum, weil weitere Verbesserungen wie der Ausbau von Fahrplan und Liniennetz, kürzere Fahrzeiten und ein Fahrgastinformationssystem erst nach Fertigstellung der Bahnhofneugestaltung möglich sein werden. St.Gallen kann und muss sich einen anständigen öffentlichen Verkehr etwas kosten lassen, will es den Anschluss nicht noch mehr verlieren. Die Zeit der fahrenden Sparschweine ist vorbei!

Alte Trolleys nach Litauen?

ths. Der VCS konnte den VBSG einen potentiellen Interessenten für den Kauf alter Trolleybusse vermitteln. Die Verkehrsbetriebe der litauischen Hauptstadt Vilnius suchen Occasionsfahrzeuge. Leider kommt kein Handel zustande, da nicht Gelenktrolleys, sondern Solobusse gesucht werden. Und weil die VBSG-Busse schlicht schon zuviel Kilometer auf dem Buckel haben. Aber vielleicht werden die Vilniaus Troleibusai ja in Zürich oder Luzern fündig. Die VBSG-Oldtimer mag wohl niemand mehr haben...

Strassenraumgestaltung und Stadtbuss Gossau **Stadtentwicklung wertet Altstadt auf**

Von Ruedi Blumer

Gossau will 2008 unter dem Titel «Aufwertung Altstadt» zusammen mit dem Kanton die St.Gallerstasse zwischen Gröblikreisel und Säntisstrasse zu einem Koexistenzraum umbauen und aufwerten. Vorgesehen sind multifunktionale Mittelstreifen, breitere Trottoirs, schmalere Fahrbahnen, weniger Ampeln und «gestaltende» Kandelaber. Eine echte Altstadt eben, die sich wieder als einladender Begegnungsraum präsentiert.

Die Strasse soll sowohl sicherer als auch schöner werden und weniger Trennwirkung haben als heute. Zusätzlich sollen als rein städtische Projekte die alternative Zentrumsquerung und das Stadtbuskonzept vorangetrieben werden. Die entsprechenden zwei Vorlagen werden zurzeit von der vorberatenden Kommission des Parlamentes diskutiert.

Der Stadtrat beantragt für die Zentrumsquerung von der Ringstrasse bis zur Mooswiesstrasse einen Rahmenkredit von 6,4 Mio. (4,2 Mio. für Strassenbau und Lärmschutz, 2,2 Mio. für Erneuerungen der Werkleitungen). Eine Volksabstimmung ist im Sommer 07 vorgesehen. Die Route der alternativen Zentrumsquerung wird bei Veranstaltungen wie Weihnachtslauf, Chläusler, Maimarkt oder Stadtfesten seit Jahrzehnten als Umleitung genutzt und soll sanft verbessert werden.

Kernfahrbahn statt Mittelstreifen

Die alternative Zentrumsquerung wird als Kernfahrbahn, also ohne Mittelstreifen, ausgestaltet. Die Fahrbahnbreite beträgt in der Regel 7.20 Meter, wovon links und rechts je 1.40 Meter als Radstreifen markiert sind.



Beraten wird Gossau durch die Metron AG in Brugg, das Schweizweit führende Büro für Verkehrsplanung und Strassenraumgestaltung. Nach Abschluss der Gestaltung der St.Gallerstrasse und der alternativen Zentrumsquerung kann diskutiert werden, ob die St.Gallerstrasse zur Gemeindestrasse und die Zentrumsquerung im Gegenzug zur Kantonsstrasse werden soll.

Ergänzend zum regionalen Buskonzept und zur öV-Erschliessung des Einkaufszentrums und Stadions in Winkeln soll ein dreijähriger Versuchsbetrieb mit einem Stadtbus erfolgen. Der Stadtbus soll zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere im Zentrum, beitragen. Geplant ist eine Durchmesselinie Nelkenstrasse – Gerenstrasse – Zentrum – Bahnhof – Multstrasse – Fenn/Geissberg mit Midibussen, die werktags zwischen 6.00 und 20.00 Uhr im Viertelstundentakt fahren. Für den Versuch von 2009 bis 2011 ist mit Nettokosten von 1,6 Mio. zu rechnen.

Ich erachte die drei Kernprojekte Aufwertung Altstadt, Alternative Zentrumsquerung und Stadtbuskonzept als sinnvolle Einheit und hoffe sehr, dass Gossau diesen Projekten zustimmt und dadurch in den nächsten vier Jahren in der Stadtentwicklung – endlich – ganz wesentlich Fortschritte erzielt.

Ortstermin mit Realanschauung

rb. Die Stadt Gossau organisiert am 8. und 20. Januar eine ganztägige Exkursion nach Wabern, Köniz und Burgdorf. Diese Städte haben Massnahmen, wie sie Gossau vorsieht, mit Erfolg in die Praxis umgesetzt. Nutzen sie dieses Angebot, um sich vor Ort ein Bild zu machen. Anmeldung unter www.stadtgossau.ch, Rubrik Stadtentwicklung, Veranstaltungen.

VCS sucht Vorstandsmitglieder

ths. Der VCS engagiert sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik – nachhaltig für die Umwelt ebenso wie für die Menschen. Dafür sind wir auf die sporadische Unterstützung bei Standaktionen oder beim jährlichen Veloflohmarkt angewiesen. Aber auch auf einen engagierten Vorstand. Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir neue Vorstandsmitglieder. Lust und Zeit, die Arbeit der VCS-Sektion St.Gallen/Appenzell mitzugestalten und Verantwortung zu übernehmen? Und: Wer beim VCS einsteigt, kann Karriere machen! Wir freuen uns, Sie als Gast an einer unserer Vorstandssitzung näher kennen zu lernen: info@vcs-sgap.ch.

Gesund Wohnen ökologisch Bauen



Martin Beck
Architektur
und Baubiologie
Ludwigstrasse 8
9010 St.Gallen
Telefon
071/245 95 37



bank coop Allianz
Suisse

**Gesundheit
mit Vergnügen!**

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
Niedermann Druck**