



lokal

REGION ST. GALLEN

September 2011

Nummer 95

**Neugestaltung Bahnhofplatz:
Pro und Contra**

**National- und Ständeratswahlen:
Die Wahlempfehlungen**



Editorial	→→	3
Streifzüge auf Augenhöhe 1.20 m	→→	5
VCS-Wahlempfehlungen	→→	7
Neugestaltung Bahnhofplatz	→→	10
Velotour: Panorama am Winzenberg	→→	28
Postulate: Neue Buslinie und mehr Velolichtsignale	→→	30
Agenda	→→	36

Impressum

Zeitschrift der Ortsgruppe St. Gallen des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)
Rorschacher Strasse 21
Postfach
9004 St. Gallen
Telefon 071 222 26 32
Fax 071 222 26 62
info@vcs-sgap.ch
www.vcs-sgap.ch

Nummer 95
Auflage 2'400 Exemplare
erscheint 4 x im Jahr

Redaktion
Daniel De Stefani, Robert Furrer, Peter Jans-Matter, Mathias Nosedà, Laurent Reusser,
Martin Stamm

Layout
Stefan Marbach

Lektorat
Cécile Federer, Thomas Schwager

Druck:
Niedermann Druck
Rorschacher Strasse 290
9016 St. Gallen

Liebe Leserinnen und Leser

Die medialen Hypes wechseln immer schneller. Was gestern topaktuell war, ist heute alter Schnee und morgen schon vergessen. War das Atomunglück von Fukushima (ja genau, so hiess es noch) im Frühjahr 2011 in aller Munde, so ist es jetzt, Mitte August, da ich dieses Editorial schreibe, durch den starken Schweizer Franken als politisches Top-Thema abgelöst worden. Und wer weiss, was es in einem Monat sein wird.

Und mit den wechselnden Hypes ändern sich auch die Prognosen der Wahlforscher. Wurden im Frühjahr die Grünen als Gewinner, des Fukushima-Effekts bezeichnet (wie wenn durch Fukushima irgend jemand gewinnen würde), so sind es jetzt wieder die Mitteparteien. Stabile politische Verhältnisse gleich stabile Währung?

Das gilt sicher in der Umwelt- und Verkehrspolitik. Stabile politische Verhältnisse bedeuten stabile Verhältnisse in der Umwelt- und Verkehrspolitik. Nur leider stabil schlechte.

Das aktuelle Parlament schneidet aus Umweltsicht schlecht ab. Der Verlust an Biodiversität wird allgemein bedauert, Wachstum ist dann aber doch wichtiger. Der Ausstieg aus der Atomenergie wird unter dem Druck der Realitäten akzeptiert. Anstatt echte Sparanstrengungen zu unternehmen, spricht man sich dann aber doch lieber für die Opferung der letzten natürlichen Gewässer aus. Der öffentliche Verkehr soll gefördert werden, aber bei 25% Preisauzuschlägen in den nächsten Jahren sagen die Parlamente nicht nein.



Martin Stamm

Am 23. Oktober wählen wir unsere Vertreterinnen und Vertreter im National- und Ständerat für die nächsten vier Jahre. In diesen vier Jahren werden einige Hypes kommen und verschwinden. Die echten Aufgaben aber werden bleiben. Wir sind gut beraten, wenn wir Politikerinnen und Politiker nach Bern senden, die an diesen echten langfristigen Herausforderungen arbeiten und sich nicht von kurzfristigen Hypes lenken lassen.

Wir präsentieren Ihnen in dieser Nummer deshalb unsere Wahlvorschläge für den Nationalrat. Politikerinnen und Politiker, die sich nicht nur im Wahlkampf ein grünes Mäntelchen umhängen, sondern seit Jahren eine konsequent umweltfreundliche Linie verfolgen.

Umweltfragen sind aktueller denn je, auch wenn sie zwischendurch von anderen Themen aus den Medien verdrängt werden. Nutzen wir die Chance am 23. Oktober.



Fachgeschäft

für Fairen Handel

claro Weltladen
Engelgasse 5 9000 St. Gallen
Telefon 071 222 43 73

claro
FAIR TRADE

Streifzüge auf Augenhöhe 1.20 m

Von Robert Furrer

Schülerinnen und Schüler des Grossacker-Schulhauses streifen durch die Strassen ihres Quartiers und suchen nach gefährlichen und unattraktiven Stellen. Die Kinder machen Verbesserungsvorschläge, wie St. Gallens Strassen, Wege und Plätze für Kinder sicherer gemacht werden könnten.

In Anlehnung an das Basler Projekt «JO! St. Johann-Quartierentwicklung mit Kindern» hat der «VCS St. Gallen / Appenzel» zusammen mit «Fussverkehr St. Gallen» die Idee entwickelt, die Qualität der St. Galler Strassen, Fusswege und Plätze aus Kinderoptik zu untersuchen und Verbesserungsvorschläge zu entwerfen. Im Vordergrund steht die Attraktivität und Sicherheit der von den Kindern benutzten Orte. Das Projekt «Streifzüge auf Augenhöhe 1.20 m» ist als Ergänzung der von der Stadt St. Gallen aktuell durchgeführten Schwachstellenanalyse Velo- und Fussverkehr zu betrachten. Deshalb wird das Projekt zeitlich und räumlich koordiniert mit den Arbeiten des Tiefbauamts der Stadt St. Gallen durchgeführt.

Schülerinnen und Schüler werden in kleinen Gruppen ihre gewohnte Umgebung wie Schulwege, Spielplätze, Aufenthaltsorte in der Freizeit, Wege zu den Freizeitaktivitäten etc. unter die Lupe nehmen. Bei diesen «Streifzügen» werden die Kinder von einer erwachsenen Person begleitet. Den Auftakt hat am Donnerstag, 30. Juni die 5. Klasse von Cyrill Bischof vom Schulhaus Grossacker gemacht. Ausgerüstet mit Stadtplan, Protokollblatt und Digitalkamera haben die fünf Gruppen während dem Vormittag ihr Quartier nach Schwachstellen untersucht. Anfang September folgen die Streifzüge zweier weiterer Klassen aus dem Grossacker-Schulhaus.



Bild 1: Grossacker-Schüler der Klasse von Cyrill Bischof bei der Arbeit auf ihrem Streifzug.

Die Kinder beschreiten Wege und besuchen Orte, wo sie sich wohl und sicher fühlen. Sie suchen aber gezielt auch nach Stellen, die sie mangels Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl meiden. Alle Entdeckungen werden protokolliert und fotografiert. Mit Hilfe von Zeichnungen und Notizen können die Kinder

Verbesserungsvorschläge anbringen. Die Kinderbeiträge sollen die Schwachstellenanalyse der Stadt St. Gallen inhaltlich und räumlich ergänzen. Allfällige Lücken im Massnahmenkatalog sollen auf diese Weise gestopft werden.



Bild 2: Ein Beispiel einer entdeckten Schwachstelle: Bei der Einfahrt von der Splügenstrasse in die Rorschacher Strasse übersehen die AutomobilistInnen nicht selten das «Grün» der FussgängerInnen.



Bild 3: Ein Beispiel einer unattraktiven Fussgängerverbindung: Die Unterführung bei der VBSG-Haltestelle Krontal ist dunkel. Die SchülerInnen fühlen sich hier nicht wohl.

Im Moment sind die Auswertungen der ersten Streifzüge im Gange. Bis Ende 2013 sollen sich weitere Klassen der übrigen Stadt-St. Galler Schulhäuser an den «Streifzügen» beteiligen können. Die Reihenfolge ihrer Berücksichtigung erfolgt abgestimmt auf das Vorgehen des Tiefbauamtes und in Absprache mit dem Schulamt. Wenn den Streifzügen zahlreiche, zuvor nicht bedachte Massnahmenvorschläge aus der Feder der Kinder entspringen, wäre dies bereits als Indiz für die Notwendigkeit dieser neuartigen Analyse zu werten. Die effektive Wirksamkeit der allfällig umgesetzten Massnahmen werden die Projektbeteiligten, allen voran die Kinder, nach Projektabschluss zu beurteilen haben.

VCS empfiehlt für den „Sprung nach Bern“

„SCHWEIZER WÄHLEN SVP“

„FDP – AUS LIEBE ZUR SCHWEIZ“

Es ist wieder Wahlkampf, und wer sich da nicht mit echten Themen profilieren kann, der greift in die Trickkiste. Dazu gehört offenbar die Herabsetzung derjenigen, die einen nicht wählen wollen. Das sind dann entweder keine Schweizer (Schweizerinnen haben es gut, die dürfen anders wählen) oder sie lieben ihr Land nicht so, wie sich das anscheinend gehört.

Lassen wir uns nicht beirren. Wir wählen Personen, die unsere Interessen in Bern vertreten und dabei den Blick für das Gesamtwohl nicht aus den Augen verlieren. Dabei messen wir sie an dem, was sie in den letzten Jahren getan und geleistet haben. Geleistet, nicht gesagt.

Der VCS versucht durch seine Lobbyarbeit, die politischen Entscheidungsträger für mehr öffentlichen Verkehr, für die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs, für eine nachhaltige Raumplanung sowie einen wirksamen Klimaschutz zu gewinnen. In diesem Sinn stellen wir ihnen Kandidierende vor, die sich seit Jahren aktiv für diese Anliegen eingesetzt haben.

Wir beschränken uns dabei auf jene Kandidierenden aus der Region, die eine aktive Rolle innerhalb unseres Verbandes spielen. Natürlich gibt es noch viele weitere Kandidierende aus (fast) allen Parteien, die sich aktiv für den Schutz der Umwelt einsetzen. Auf der gemeinsamen Internetseite der Umweltverbände www.umweltrating.ch können Sie sich vertieft informieren. Die Schweizerischen Umweltverbände haben das Abstimmungsverhalten bzw. die Absichtserklärungen der neu Kandidierenden zu verschiedenen Umweltthemen ausgewertet.

Eine weitere Hilfestellung bietet die Internetseite www.smartvote.ch. Auf dieser Plattform können Sie sich auf Basis eines umfangreichen Fragebogens eine persönliche Wahlempfehlung ausarbeiten lassen. Smartvote wird von einem politisch und konfessionell neutralen Verein Politools betrieben.

Wir empfehlen Ihnen, die hier vorgestellten Kandidaten **zweimal** auf Ihren Wahlzettel zu schreiben.

Ruedi Blumer, Liste 03.04, SP und Gewerkschaften
Gossau, 1957
Schulleiter, Kantonsrat, Co-Präsident VCS St.Gallen/Appenzell



Der für die SP kandidierende **Ruedi Blumer** ist seit vielen Jahren Mitglied des VCS-Sektionsvorstands und zusammen mit Martin Stamm Co-Präsident. Daneben hat sich Ruedi Blumer im St. Galler Kantonsrat einen Namen als Umweltpolitiker gemacht, unter anderem mit Vorstössen zu Fragen der Raumplanung (Aldi / Lidl, Stadion), des Flugfelds Altenrhein, Road Pricing, Ozonbelastung oder zur Förderung von öV und Langsamverkehr. Ruedi Blumer ist Schulleiter einer Primarschule in Wil.



Monika Simmler, Liste 03.01, SP und Gewerkschaften
St.Gallen, 1990
Jus-Studentin, Co-Präsidentin JUSO Kanton St. Gallen

Ebenfalls Mitglied im Vorstand der Sektion ist **Monika Simmler**. Sie hat die erfolgreiche Kampagne für die Städte-Initiative in der Stadt St. Gallen geleitet. Monika Simmler ist sowohl bei der JUSO als auch bei der SP in den Geschäftsleitungen auf kantonaler und nationaler Ebene. Dort hat sie bereits einige Erfahrung auf dem politischen Parkett gesammelt. Monika Simmler studiert in Zürich Rechtswissenschaften.

Ständerat: Rechsteiner und Gilli

Erika Forster-Vannini von der FDP tritt nicht mehr an. Eugen David von der CVP hat das Pensionsalter erreicht. Seine erneute Kandidatur nach 24 Jahren im Bundesparlament, davon 12 Jahren im Ständerat, hat auch bei seiner eigenen Partei nicht nur Zustimmung gefunden. Unter diesen Voraussetzungen erstaunt es nicht, dass alle grösseren Parteien Kandidaturen angemeldet haben.

Darunter ist niemand mit einer VCS-Funktion. Neben dem Nationalrat braucht es aber auch im Ständerat neue Mehrheiten, damit es in der Verkehrs- und Umweltpolitik schneller in die richtige Richtung geht. Unsere VCS-Sektion setzt darum auf Paul Rechsteiner von der SP und Yvonne Gilli von den Grünen. Wir erhoffen uns von diesen beiden eine bessere Vertretung unserer Anliegen im Ständerat.



Thomas Brunner, Liste 12.02, Grünliberale
St.Gallen, 1960
lic. phil. nat., Naturwissenschaftler, Klimatologe, Stadtparlamentarier

Uns ist auch Stadtparlamentarier **Thomas Brunner** auf der Liste der Grünliberalen ein sicherer Wert. Als Mitglied der städtischen VCS-Ortsgruppe ist er jedes Frühjahr an vorderster Front dabei, wenn es unter dem Waaghaus um den Velo-An- und Verkauf geht. Thomas Brunner ist Naturwissenschaftler und arbeitet beim kantonalen Amt für Umwelt und Energie.



Robert Furrer, Liste 08.12, Grüne
St.Gallen, 1965
dipl. Ing. ETH, Geschäftsleiter VCS St.Gallen/Appenzell, Mediator, Stadtparlamentarier

Robert Furrer ist seit zwei Jahren der Geschäftsleiter der VCS-Sektion St. Gallen / Appenzell und betreut die Anliegen des Vereins Fussverkehr Schweiz im Kanton. Davor hat er als Verkehrsingenieur in einem Raumplanungsbüro gearbeitet. Er war während zweieinhalb Jahren für die Grünen Mitglied des Kantonsrats und ist seit acht Monaten im Parlament der Stadt St. Gallen aktiv.

Neugestaltung Bahnhofplatz 1

Von Laurent Reusser

Die Visitenkarte der Stadt soll auf einen zeitgemässen Stand gebracht und für die Anforderungen der nächsten Jahrzehnte fit gemacht werden. In der Tat entsprechen die Publikumsanlagen des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes St. Gallen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Aufgänge zu den Perrons sind zu eng, die Unterführungen düster und bedrückend, die Haltestellen der regionalen Buslinien sind ungedeckt und nicht behindertengerecht. Dem von Vertretern der Stadt und der SBB vorgelegten Projekt gelingt es, die vielfältigen Ansprüche bestmöglich unter einen Hut zu bringen. Obschon ein paar Kompromisse eingegangen werden mussten, bringt das Vorhaben wesentliche Verbesserungen für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs in St. Gallen.

Die Randbedingungen sind komplex und einschränkend: Bahnhof und Bahnhofplatz, die Drehscheiben des regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs der Ostschweizer Metropole, müssen verschiedenen Ansprüchen auf engem Platz gerecht werden. Über 40'000 Bahn- und 50'000 Busreisende benutzen den Platz täglich. Zu Spitzenzeiten gibt es bis zu 180 Busbewegungen pro Stunde – so viel wie auf kaum einem Bahnhofplatz in der Schweiz. Zum Bahnhofareal gehören weitere Nutzungen wie Einkauf, Kiss and Ride, Bike and Ride, Taxis, die allesamt ihre Berechtigung und ihre Ansprüche haben.

Den früheren Planern ist ein Kränzchen zu winden: anfangs 20. Jahrhundert wurden der neue Bahnhofplatz und der Bahnhof St. Gallen so weitsichtig geplant, dass sie den Anforderungen rund 70 bzw. sogar 100 Jahre gewachsen waren. Grosszügig konnte Raum geschaffen werden, indem vor hundert Jahren ganze Häuserzeilen und später, in den siebziger Jahren, das Rathaus abgerissen wurde, an dessen Stelle der heutige Bushof der VBSG steht.

Im heutigen städtebaulichen Kontext sind solche radikalen Massnahmen kaum mehr denkbar. Die verschiedenen Verkehrsarten und Nutzer müssen sich den bestehenden Raum bestmöglich teilen. Die nun geplanten Aus- und Umbauten erfüllen dies in hohem Mass, auch wenn sich nicht alle Wunschvorstellungen realisieren lassen.

Die Ausbauten der Publikumsanlagen im Bahnhof und auf dem Bahnhofplatz sind voneinander abhängig und aufeinander abgestimmt. Ohne den Bahnknoten

bräuchte es auch keinen zentralen Bushof – das Stadtzentrum ist ja nicht in unmittelbarer Nähe – deswegen ist eine Annäherung an den Bahnhofplatz aus den Unterführungen her sinnvoll.

Bessere Verhältnisse für die grosse Mehrheit der Nutzer

Mit dem Projekt werden mehrere Situationen für die Kunden des öffentlichen Verkehrs klar verbessert:

- **Grosszügige Hauptunterführung:** Wer bereits einmal um 8 Uhr morgens den Rheintalexpress genommen hat, kennt den Spiessrutenlauf: Zeitgleich entleeren sich die kurz aufeinander eingetroffenen Züge aus Chur und Rapperswil. Hunderte zwängen sich in die enge Rampe zur Unterführung – das Schwimmen im Gegenstrom ist fast aussichtslos, der Zug wird in letzter Sekunde erreicht. Neu führt neben der Rampe eine zusätzliche Treppe auf die Zwischenperrons. Damit werden die Flüsse besser verteilt und die Kapazität markant erhöht. In der Unterführung selber steht in der Breite viel Raum zur Verfügung.
- **Zwei behindertengerechte Unterführungen:** Auch über die westliche Unterführung können – endlich – die Perrons stufenfrei erreicht werden. Heute müssen Reisende, die in Zürich hinten eingestiegen sind, elend lange Fusswege in Kauf nehmen, um von den Zwischenperrons auf die Appenzeller Bahnen umzusteigen, wenn sie mit Rollstuhl oder Kinderwagen unterwegs sind (oder diese mühsam die Treppen runter- und rauftragen). Die Verbesserungen dienen auch Reisenden, die mit dem Auto auf den Zug gehen (müssen) oder ihr Gepäck aufgeben wollen. Der Ausbau der westlichen Unterführung wird einen wesentlichen Beitrag leisten, die Akzeptanz der MIV-Zufahrt auf der Nordseite des Bahnhofs zu steigern.
- **Während die meisten VBSG-Linien als Durchmesserlinien verkehren und Fahrgäste z. B. aus dem Westen der Stadt direkt zum Marktplatz gelangen können, wenden die Regionalbuslinien (mit Ausnahme der Linien Engelburg-Eggersriet / Rehetobel-Heiden) heute auf dem Bahnhofplatz. Mit der Neugestaltung werden die regionalen Linien in den Bushof integriert und**

damit die Voraussetzungen geschaffen, dass auch direkte Fahrten von der Arena in den Osten oder vom KV nach Wittenbach realisiert werden können. Mit den wegfallenden Wenden und den vereinfachten Zu- und Wegfahrten über Gäbrisstrasse im Westen und Bahnhof-/ Poststrasse im Osten werden die Verkehrswege direkter, die zeitraubenden Schlaufen vom Marktplatz über die St. Leonhard-Strasse, die zu gegenseitigen Behinderungen der Busse führen, fallen zu einem grossen Teil weg.

- Die (relativ wenigen) Linien, die in Nord-Süd-Richtung verlaufen, halten neu an der Kornhausstrasse: die Schlaufenfahrten oder das Wenden auf dem Bahnhofplatz entfallen zugunsten von direkten Linienführungen mit entsprechendem Zeitgewinn.
- Die Orientierung wird einfacher: wer beim (heutigen) Treffpunkt steht, hat alle Buskanten im Blick. Für diejenigen Bahnreisenden, die nicht auf den Bus umsteigen, bestehen logische Führungen Richtung Neumarkt, Kornhausstrasse oder Poststrasse.
- Mit dem neuen Bushof und den ausgebauten Unterführungen ist der Bahnhof St. Gallen für die Zukunft gerüstet: sie ermöglichen es, in den nächsten Jahrzehnten die erwarteten Zunahmen von über 50 Prozent Reisenden zu bewältigen.

Optimierungen sind noch erforderlich – und möglich

Erfreulicherweise konnte vor einigen Tagen im Tagblatt gelesen werden, dass die Stadtbehörden gewillt sind, weitere Optimierungen für Veloabstellmöglichkeiten auf dem Bahnhofplatz suchen. In der Tat scheinen die Abstellmöglichkeiten für Velos auf der Südseite einer der grösseren Mängel des Projekts zu sein, wie dies auch im nachfolgenden Artikel dargelegt wird. Dank des – ursprünglich nicht geplanten – behindertengerechten Ausbaus der westlichen Unterführung erscheint die Gelegenheit günstig, auf der Bahnhofplatzseite ein paar Abstriche bei den Autoparkplätzen zu realisieren. Es sei in Erinnerung gerufen, dass das Angebot an Parkplätzen gegenüber heute gesamthaft deutlich vergrössert wird.

- Wohl einfacher als eine neue Velostation unter dem Bahnhofplatz mit zusätzlichen Rampen wären Veloabstellplätze in der Rathaus-Garage zu realisieren: Auf Kosten einiger Parkplätze (oder mit einem zusätzlichen Raum) könnten gute Abstellplätze auf der Südseite realisiert werden. Grosser Vorteil: die Zufahrt besteht schon, erforderlich wäre lediglich ein direkter Durchgang von der Tiefgarage zur Unterführung.
- Beim Gaiserbahnhof liessen sich ebenfalls Veloabstellplätze in unmittelbarer Gleisnähe realisieren, wenn auf wenige der 18 (ursprünglich nicht vorgesehenen) Parkplätze verzichtet würde, die auf den frei werdenden Gleisen der Appenzeller Bahnen geplant sind. Das bestehende Perrondach könnte einer sinnvollen weiteren Nutzung dienen.
- Da sich eine Unterquerung für Velofahrende im Bereich der bestehenden Unterführungen nicht ohne weiteres realisieren lässt, sind kreative Ansätze gefragt: Die Veloroute vom Güterbahnhof her könnte mit einer Passerelle über die Gleise und unter der St. Leonhardsbrücke direkt zur Fachhochschule und der Velostation geführt werden. Mit einer Öffnung des Radwegs auf der Südseite der Rosenbergstrasse bis zur Rosenbergunterführung und auf der Bahnhofstrasse in beiden Richtungen kann eine direkte, weitgehend konfliktfreie West-Ost-Veloroute geschaffen werden.

Auch wenn angesichts der Perronbreite eine Rampenlösung im Bereich des Gleis 1 anstelle des geplanten Lifts machbar erschiene: In Städten wie Bern oder Basel, die gemeinhin als velofreundlicher gelten als St. Gallen, führt kein Weg an einem Lift oder einer Rolltreppe vorbei, um das Velo auf den Zug mitführen zu können. Auch in Zürich HB wird beim Umsteigen manch einer die Unterführung bevorzugen und den bis zu 800 Meter langen lift- bzw. rolltreppefreien Umweg vermeiden – bzw. im neuen Durchmesserbahnhof auf diese elektrischen Hilfsmittel angewiesen sein. Gefordert sind grosszügige Liftanlagen, die auch mehrere Kinderwagen und Velos schlucken können.

Fazit: St. Gallen braucht den neuen Bahnhofplatz

Zugegeben: für gewisse Bedürfnisse kann die Situation gegenüber heute nicht verbessert werden oder wird sogar schlechter. Dies betrifft z. B. Autofahrende, die aus St. Georgen jemanden an den Bahnhof bringen oder am Sonntag morgen etwas einkaufen wollen, dies betrifft die Taxifahrer, die ihren heutigen Logenplatz verlieren, dies betrifft auch velofahrende Familien, welche mit Anhängern die heutige Rampe zur Unterführung zu wissen schätzen. Hier müssen die Relationen berücksichtigt werden: Gegenüber den täglich gegen 100'000 öV-Benützern im Bahnhof und auf dem Bahnhofplatz, für die die Verhältnisse klar verbessert werden, stehen wenige Nutzer, die Nachteile in Kauf nehmen müssen.

Ohne die Neugestaltung des Bahnhofplatzes dürften auch die SBB für die nächsten Jahrzehnte auf die dringend erforderlichen Verbesserungen der Publikumsanlagen verzichten und das Geld anderswo investieren. Es gilt, die Chance zu nutzen und dem Bahnhof St. Gallen ein zeitgemässes Image zu verpassen.

Mobilitätsmarkt clevermobil

10. September 2011, 10 bis 17 Uhr, am Bohl und in der Marktgasse

Ein grosser, bunter Markt bietet Informationen zum clevermobilen Velo- und Autofahren, alles über die ÖV-Angebote der Region sowie verschiedene weitere Attraktionen. Besucherinnen und Besucher können Elektro-Zweiräder testen oder das Velo durchchecken lassen. Interessierte können ihre Geschicklichkeit auf einem Veloparcours prüfen, und auf das kleine Publikum wartet ein Laufrad-Rennen. Auf der clevermobil-Tour mit st.gallerbus wird Spannendes zur Stadt und zum mobil sein früher und heute geboten. Weiter erwarten das Publikum Informationen zur Sicherheit auf den Strassen, zum Fahren mit Erdgas, Elektro und Carsharing sowie ein Wettbewerb mit attraktiven Preisen.

Weitere Informationen: www.umwelt.stadt.sg.ch

Beratung Steuern Buchhaltung Revisionen

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

büro ö
dienstleistungen in ökonomie und ökologie

Neugestaltung Bahnhofplatz 2

Von Peter Jans-Matter

Die Neugestaltung von Bahnhof und Bahnhofplatz soll gemäss Projektstand März 2011 ohne eine Verlängerung der Unterführung unter dem heutigen Bushof hindurch auskommen.

Nach offiziellen Angaben beträgt das Aufkommen vom und zum Hauptbahnhof heute 6'700 Personen, davon benützen 5'600 Personen den Hauptzugang zwischen Bahnhofgebäude und Rathaus, 1'100 Personen bevorzugen den Zugang West. Für den Zeithorizont 2030 / 35 wird mit einer starken Zunahme des Personenaufkommens auf total 9'900 gerechnet. Wegen der grösseren Attraktivität der West-Unterführung zur künftigen Fachhochschule wird davon ausgegangen, dass dann täglich 3'200 Personen den Zugang West und 6'700 Personen den Hauptzugang zum Bahnhof benützen werden. Von diesen 6'700 Personen werden geschätzte 3'000 den Bushof ab dem Hauptbahnhof benützen. Etwa 4'300 dieser 6'700 Personen werden von und zur bestehenden Haupt-Unterführung, der Rest von ca. 2'400 Personen oberirdisch gehen.

Wieviele Personen würden aber eine unter dem Bushof bis zum Bahnhofplatz verlängerte Unterführung benützen? Dies hängt von der konkreten Ausgestaltung einer erweiterten Unterführung ab. Falls die Unterführung ohne einen Aufgang zum Busmittlepperron direkt bis zum Kornhausplatz verlängert würde, wird in Zukunft mit 1'400 Personen pro Tag gerechnet, dies wären 25 bis 30 % aller Personen, die den Busbahnhof zum Ziel haben oder den Bahnhofplatz sonst queren würden. Mit direktem Aufgang zum Mittelperron erhöht sich der Anteil derjenigen, die vermutlich die Unterführung benützen würden, auf 45 bis 50 % oder ca. 2'500 Personen.

Bei einer allfälligen Verlängerung der bestehenden Haupt-Unterführung würde die Möglichkeit von Drittnutzungen im Unterführungsbereich bestehen; das heisst eine Erweiterung mit Flächen für kommerzielle Nutzung (Stichwort: Shopville) – oder eine Velostation. Dadurch würde eine Erweiterung der Unterführung deutlich attraktiver. Diese Flächen für eine Zusatznutzung würden rund 4 Mio. Fr. kosten; die sich dadurch ergebenden Mehrfrequenzen sind nur schwer abzuschätzen.

Jede dieser Varianten kostet einiges: Eine Erweiterung der Unterführung ohne Mittelaufgang und ohne zusätzliche Kommerzflächen kommt auf geschätzte 5.5 Mio. Fr., mit Kommerzflächen 9.5 Mio. Fr.. Eine verlängerte Unterführung mit Mittelaufgang zum Bushof kostet ohne Kommerzflächen 6.8 Mio., mit Kommerzflächen 10.8 Mio. Fr.. Im Verhältnis dazu stehen Gesamtkosten des Bahnhof- und Bahnhofplatzprojekts von rund 95 Mio. Fr. (Stand März 2011), wobei der von der Stadt St. Gallen nach Abzug der Beiträge von SBB, Bund und weiteren Dritten zu tragende Anteil 30 bis 40 Mio. Fr. betragen dürfte.

Die Projektverantwortlichen gehen aufgrund ihrer Abklärungen davon aus, dass auch in Zukunft bei deutlich grösserem Passagier- und Busaufkommen die Behinderungen Fussgänger – öV vertretbar sind, dass die Zeitgewinne des öV gegenüber der heutigen Situation mit zahlreichen Störungen die Zeitverluste infolge Konflikten des öV mit Fussgängern mehr als aufwiegen, und dass eine oberirdische Lösung funktioniert. Als Nachteile der Variante mit Mittelaufgang werden die Konkurrenzierung der Unterführung zum Hauptaufgang (beim heutigen Treffpunkt) genannt, weil der zur Verfügung stehende Platz zwischen der Unterführung und der Hauptaufgangstreppe geteilt werden müsste. Würde ein grosser Teil der Leute die Unterführung benutzen, so käme es zu einer Konkurrenzierung der Ankunftshalle. Zudem stehen für die Projektverantwortlichen Nutzen und Kosten einer solchen Ergänzung in keinem Verhältnis.

Bei den VCS-Aktiven gibt es bekanntlich verschiedene Haltungen zur Verlängerung der Bahnhofunterführung. Klar scheint, dass eine Variante ohne Zugang aus der Unterführung zu den Bushaltekanten unsinnig wäre. Einen echten Mehrwert würde nur eine Lösung mit Mittelaufgang zu den Bussen und attraktiven Zusatzflächen in der Unterführung für kommerzielle Nutzungen bringen.

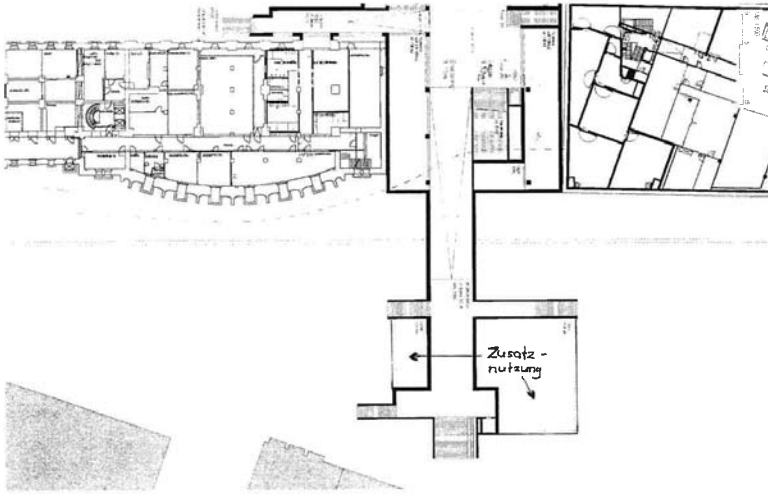
Projekt: Bessere Orientierung ohne verlängerte Unterführung

Die Verlängerung der Unterführung unter dem Bushof wurde bei der Planung evaluiert und diskutiert. Gemäss Projektstand März 2011 gehen die verantwortlichen Planer, davon aus, dass die Nachteile einer solchen Verlängerung deutlich überwiegen:

- Ohne Unterführung ist die Führung der Fussgänger eindeutig, klarer und einfacher. Die Reisenden werden automatisch auf den Bahnhofplatz geführt und haben an zentraler Stelle den bestmöglichen Überblick: die wartenden Busse sind sichtbar, die Fussgänger Richtung Stadt oder Neumarkt werden klar geführt. In einer verlängerten Unterführung müssten die Fahrgäste dezentral auf die einzelnen Abfahrtsorte geführt werden.
- Unbestritten ist, dass es zu Spitzenzeiten Engpässe geben kann und die Busse nicht unbehindert fahren können. Diese Situation besteht schon heute. Die Verschärfung durch den prognostizierten Mehrverkehr wird durch die Übersichtlichkeit aufgewogen. Zu beachten ist insbesondere, dass heute teilweise massive Fahrzeitverluste nicht wegen der Fussgänger (nebenbei hauptsächlich öV-Kunden) entstehen, sondern in den Zu- und Wegfahrten insbesondere Richtung St.Leonhardsbrücke oder wegen einzelner parkierter Autos.
- Aus der Unterführung müssten Aufgänge auch zum mittleren Busperron realisiert werden. Dadurch würde der gesamte Bushof um mindestens 1,5 m breiter, was zu Einengungen vor dem Metropol, dem Busperron selbst oder dem Bahnhofsgebäude führen würde.
- Gemäss den Abschätzungen der Fussgängerströme führt eine verlängerte Unterführung zu einer Entlastung von gegen 50 Prozent. Reisende vom Gleis 1 (wo die längsten Züge ein- und ausfahren), Busfahrende, die auf einen anderen Bus umsteigen oder Richtung Stadt gehen, sowie Personen, die Dienstleistungen in der Bahnhofhalle beanspruchen, würden sich weiterhin oberirdisch bewegen. Eine entlastende Wirkung hätte die Unterführung durchwegs, sie dürfte aber nicht so gross sein, dass sich namhafte Vorteile ergeben würden. Für Fussgänger bildet nicht der Bushof, sondern die Querung der St. Leonhard-Strasse das grössere Hindernis. Erfahrungen in Basel, Winterthur oder Biel zeigen, dass sich die Verkehrsteilnehmenden rasch an die Verhältnisse anpassen.

Für die Projektverantwortlichen stehen Nutzen und Kosten einer solchen Ergänzung, auch angesichts des schwierigen Baugrunds, in keinem Verhältnis.

PU-Erweiterung, mit Mittelaufgang und Option Zusatznutzungen



SBB CFF FFS



Alternative: Zwei Wege zur Auswahl dank verlängerter Unterführung

Als Befürworter einer verlängerten Bahnhofunterführung sehe ich hingegen auch folgende Argumente:

- Auch in Zukunft haben alle die freie Wahl, ob sie den Bushof im Freien oder via Unterführung queren wollen. Damit ist die Situation nicht mit einer Strassenunterführung vergleichbar, bei der die FussgängerInnen zwangsweise und alternativlos unten durch müssen.
- Trotz vermehrter Benützung des westlichen Bahnhofausgangs werden in Zukunft die Querungen im Bereich des Bushofs stark zunehmen. Selbstverständlich wird es auch irgendwie gehen, wenn sämtliche Personen die Fahrbahnen der Busse überqueren müssen. Es ist aber offensichtlich, dass die Konflikte geringer sind, wenn ein Teil der Leute – schon einmal „unten“ – gleich die Unterführung nutzen wird, um Richtung Innenstadt zu gelangen.

- Sei es das oftmals missliche Wetter, seien es andere Überlegungen, eine komfortable, helle und freundliche Verlängerung der bestehenden Unterführung wird – offiziell geschätzt – von rund der Hälfte aller Personen angenommen werden. Erst recht gilt dies, wenn dort mit attraktiven Zusatznutzungen dem Publikum nützliche Dienstleistungen angeboten werden.
- Die technischen Probleme sind keine „no-go’s“, sondern durchaus lösbar.
- Die sicher erheblichen Kosten lassen sich rechtfertigen, wenn wir dafür einen attraktiven Zugang zum Bahnhof erhalten, der auch in 20 Jahren noch seine Vorteile bietet und zeitgemäss ist. Als Gegenwert für die Investition fallen im Übrigen regelmässige Erträge aus der Vermietung der Zusatzflächen an.
- Es wäre eine verpasste Chance, wenn trotz Investition von fast 100 Millionen Franken auf eine echte Aufwertung in einem Bereich verzichtet würde, in dem der Verkehr von FussgängerInnen sowie von Postautos, Bussen und Appenzeller Bahn in Zukunft in den nächsten Jahrzehnten um rund 50 % zunehmen dürfte.

Die Diskussion zu diesem Thema darf noch weitergeführt werden.



**Saison-
Ausverkauf**

**bis 70%
Rabatt**

VELO LEGI.CH

Rorschacherstrasse 221 | 9000 St. Gallen | www.velolegi.ch

Neugestaltung Bahnhofplatz 3

Von Daniel De Stefani

Uns Interessenvertretern wurde vom Stadtgenieur Herr Rietmann und seinen Mitarbeitern das überarbeitete Siegerprojekt Akari vorgestellt. Die Erwartungen waren gross, sollte ein derartiges Bauvorhaben doch für alle Verkehrsträger Verbesserungen bringen. Wer künftig jedoch mit dem Velo beim Hauptbahnhof St. Gallen vorfährt oder per Zug als Velotourist oder Pendler hier ankommt, wird sich sagen – so nicht!

Auf der Südseite des Bahnhofs, wo das Gros der Velofahrenden ihren Drahtesel parkieren möchte, verschwinden sowohl die Parkplätze beim VBSG-Pavillon, als auch jene beim Pärkli und über der Einfahrt zur Rathaus-Garage, dies auf Kosten von gestalterischen Massnahmen wie Brunnen und Bäume. Die Abstellplätze entlang dem Geleise werden mit einer Doppelstocklösung erweitert. Diese Variante hat sich zwar anderenorts bewährt, ist aber gegenüber der heutigen Situation eine Verschlechterung. Es wird sich zeigen, ob die NutzerInnen diese Art Abstellplätze akzeptiert.

Wo sonst soll das Velo denn künftig abgestellt werden? Auf der Nordseite. Hier ist hinter der Rosenbergstrasse eine neue Abstellanlage mit 150 Plätzen geplant. Zudem entsteht unter der Fachhochschule die neue bewachte Velostation mit 250 kostenpflichtigen Plätzen. Somit stehen auf der Südseite künftig ca. 300 und auf der Nordseite ca. 500 Veloparkplätze zur Verfügung. Zum Vergleich: Mit dem Umbau des Bahnhofs Chur wurde auch dort das Veloparking-Angebot erweitert. Mittlerweile sind über 1'000 Veloabstellplätze realisiert. Den LangenthalerInnen werden beim neuen Bahnhof ca. 2'000 Parkplätze angeboten. Beim Hauptbahnhof der Velostadt Winterthur spricht man von einer Erweiterung des Angebotes von aktuell 3'200 auf rund 6'000 Abstellplätze ... St. Gallen hat also zu wenige Parkplätze, und diese sind erst noch am falschen Ort!

Mit der Verlängerung der Rathaus-Unterführung zum Bahnhofplatz würden Möglichkeiten entstehen, den Velofahrenden in unmittelbarer Gleisnähe attraktive Abstellplätze anzubieten. Auch eine Verlängerung, resp. Vergrösserung der Rathaus-Garage müsste für die Installation zusätzlicher Veloabstellplätze geprüft werden. Sollte das Angebot nicht den Bedürfnissen entsprechen, werden Fahrräder wohl künftig wild auf dem ganzen Bahnhofareal abgestellt.

A propos Unterführungen: Bei besagter Unterführung wird die Rampe gestrichen und durch Rolltreppen und Liftanlagen ersetzt. Für Kinderwagen, Velos, Veloanhänger, Rollstühle wird so der Zugang zu den Zügen massiv verschlechtert.

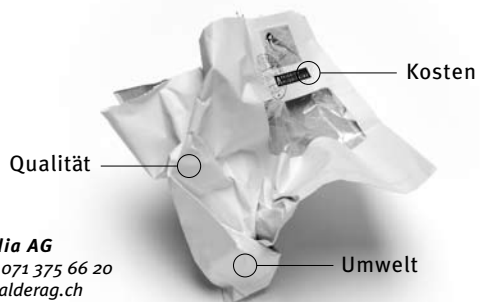
Die neue bewachte Velostation erreicht der Velofahrer nur, indem er sein Fahrzeug wie heute in die Personenunterführung West hinunter bremst und danach unter den Geleisen weiterschiebt. Technisch ist eine fahrbare Lösung gemäss Tiefbauamt nicht möglich, oder zumindest nur mit immensen finanziellen Mitteln realisierbar. Wieso entsprechende Abklärungen nicht bereits vor der Standortwahl für die Velostation gemacht wurden, bleibt wohl ein Geheimnis der zuständigen Planer. Bereits jetzt darf angezweifelt werden, dass unter diesen Voraussetzungen die aufwendig realisierte Velostation eine Erfolgsgeschichte wird.

Wir tun alles dafür!

Wir drucken z.B. Couverts – mit kompromisslos hohen Ansprüchen.

a

Alder Print und Media AG
CH-9125 Brunnadern, 071 375 66 20
info@alderag.ch, www.alderag.ch



Pro Velo St.Gallen hat auf die Velosaison 2011 im Rahmen der Veloland Reihe für die Ostschweiz einen Tourenführer herausgegeben. Im praktischen Ringbuch werden 29 Vorschläge auf dem Routennetz von Schweiz Mobil präsentiert. Praktische Kartenblätter mit Hinweisen zu Sehenswürdigkeiten, Verpflegungsmöglichkeiten und zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr runden das Werk ab.

OO **PRO VELO**

Veloland Ostschweiz

Die **29**
schönsten
Velotouren in der
Ostschweiz

Natur
Kultur
Erlebnis



Schweiz**Mobil**

WERDVERLAG

OO **PRO VELO**
REGION ST.GALLEN

www.provelo.info

BESTELLALON



Ich bestelle

- Ex. Tourenführer «Veloland Ostschweiz»
- Ex. Tourenführer «Veloland Basel»
- Ex. Tourenführer «Veloland Zürich»
- Ex. Tourenführer «Veloland L'Arc lémanique»
- Ex. Tourenführer «Veloland Bern»

Ich bin Mitglied von Pro Velo und profitiere vom reduzierten Preis von CHF 25.–/Tourenführer.

Ich werde gleichzeitig Neumitglied von Pro Velo und profitiere vom reduzierten Preis von CHF 25.–/Tourenführer.
(Die Mitgliedschaftsunterlagen werden zugestellt. Weitere Infos: www.provelo.info)

Ich bin nicht Mitglied und bezahle CHF 34.90/Tourenführer.
Alle Preise verstehen sich netto, zuzüglich Versandkostenanteil von CHF 4.50.
(Wird bei der Bestellung von mehreren Bänden nur einmal errechnet)

E-mail Bestellung: info@provelo.info
(mit obenstehenden Angaben und Versandadresse)

Die Tourenführer sind ebenfalls im Buchhandel zum Preis von CHF 34.90 erhältlich.

Vorname _____

Name _____

Adresse _____

PLZ/Ort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Umweltfreundlicher Fahrspass mit Erdgas.
Sauber. Sicher. Günstig.



Trendsetter steigen um auf
umweltfreundliches Erdgas/Biogas.

Sankt Galler Stadtwerke, St.Leonhard-Strasse 15, 9000 St.Gallen
Telefon 0848 747 903 verkauf.gw@sgsw.ch, www.sgsw.ch

erdgas 
biogas

www.erdgasfahren.ch

Stadt St.Gallen
Sportamt



B a d e s p a s s + E i s z e i t


HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST.GALLEN

Eishalle St.Gallen
Lerchenfeld 

EGK- Gesundheitskasse

Ein wertvoller Partner
für Sie

www.egk.ch

EGK-Gesundheitskasse
Agentur St. Gallen
Gallusstrasse 12
9004 St. Gallen

Tel 071 227 99 22
Fax 071 227 99 23
st_gallen@egk.ch



Buchhaltung Steuererklärung Jahresabschluss Verwaltungen Firmengründungen

**Sie möchten Teilbereiche selbst erledigen? Ich zeige Ihnen, wie!
Das Büro von Moos kommt mit dem ÖV zu Ihnen
und ist gut mit dem ÖV erreichbar.**

Büro von Moos, Haggenstr. 10, 9650 Nesslau, Tel: 071 364 27 30

Panorama am Winzenberg und schattige Kühle an der Thur

Von Mathias Nosedá

Ab Bahnhof Degersheim nehmen wir es gleich bequem unter der Brücke hindurch Richtung Flawil, münden in die Hauptstrasse und zweigen Richtung Flawil ab. Wir durchqueren Wolfertswil und erreichen Magdenau mit seinem Kloster. Links führt nun die Route Richtung Nassen. Einen km später zweigen wir rechts ab nach Dottenwil (hervorragender Käse gleich an der Strasse), Winzenberg (beliebte Beiz!) in sehr abwechslungsreicher leichter Fahrt mit phantastischer Aussicht vorbei am Kinderparadies in Tufertschwil und nun nur noch brausend hinunter nach Lütisburg und auf dem Radweg nach Unterrindal.



Winzenberg

Auf der Landstrasse steigen wir nun auf, Jonschwil zu. Den Kreisel verlassen wir Richtung Uzwill und erreichen auf dem Radweg bald Bettenau, darauf Algetshausen (Bahnhof) und Henau. Über die Autobahn, und schon tauchen wir in den Schatten an der Thur. Bald ohne Autobahngetöse rollen wir auf einer guten Naturstrasse Bischofszell zu. Hier lässt es sich immer wieder rasten und brötle. Man ist nicht allein!



Thurbrücke bei Bischofszell

Für Vogelfreunde eignet sich vor allem der letzte Teil an der Thur vor Bischofszell. Die Thur dient hier auch der Energiegewinnung. Dafür wurde schon vor 150 Jahren ein Wasserkanal erstellt. Eine faszinierende, riesige Papiermaschine wurde mit dem erzeugten Strom angetrieben. Jeden ersten Sonntag im Monat kann diese Maschine besichtigt werden. (www.pm1.org).
Danach darf eine Besichtigung des Städtlis als würdiger Abschluss nicht fehlen!

Start:	Degersheim / SOB
Ende:	Bischofszell / SBB
Route:	Degersheim - Flawil - Magdenau - Dottenwill - Winzenberg - Tufertschwil - Lütisburg - Henau - Bischofszell
Karte:	Velokarte St. Gallen/Appenzell/Toggenburg (1: 60000)
Teilnehmer:	Alle, die gerne verkehrsarm mehrheitlich abwärts brausen wollen
Schwierigkeit:	leicht
Zeit:	Bis Algetshausen- Henau (Bahnstation bis 2012?): 2 h Bis Bischofszell: 2 ½ h – 3 h
Jahreszeit:	Mai bis Oktober
Ausrüstung:	Alltagsvelo
Variante:	Ab Algetshausen – Henau mit der SBB zurück

Eine neue Buslinie 14 sowie mehr Velolichtsignale für St. Gallen

Von Robert Furrer

An der Juni-Sitzung des Stadtparlaments wurden zwei Postulate behandelt und für erheblich erklärt, welche die Angebote für öV-Benutzerinnen und Velofahrer weiter verbessern sollen: eine neue Buslinie 14 sowie zusätzliche Velolichtsignale.

Neue Buslinie 14

Die Stadt verfügt seit wenigen Monaten über ihre zwölfte Buslinie. Erfreulicherweise wird das neue Angebot von der Stadtbevölkerung rege genutzt, trotz der noch provisorischen Route und der dadurch noch suboptimalen Fahrplanstabilität. Von der grossen Nachfrage sind selbst VBSG-Unternehmensleiter Ralf Eigenmann und Stadtrat Fredy Brunner positiv überrascht

Dieses jüngste Beispiel eines neuen öV-Angebots bestätigt, dass das Angebot die Nachfrage beeinflusst. Wir dürfen also mit innovativen Ideen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität nicht zuwarten, bis uns dazu Herr und Frau St. Gallen mit dem Zaunpfahl winken. Die eingeschlagene Vorwärtsstrategie in Sachen öV-Förderung ist weiter voranzutreiben.

Die bestfrequentierten Linien der VBSG verlaufen in Ost-West-Richtung. Die Linien 7 sowie 1 und 4 bilden das Rückgrat des Liniennetzes. Winkeln als einer der wichtigsten, wenn nicht sogar der wichtigste Entwicklungsschwerpunkt der Stadt ist noch nicht optimal an das Netz der VBSG angeschlossen. Die Linie 1 verkehrt im Regelfall im 12-Minuten-Takt und die bezüglich Nachfrage stärkste Linie 7 schwenkt «kurz vor dem Ziel» Richtung Abtwil ab.

Namentlich die Gebiete Oberstrasse-Ahorn-Hechtacker sowie Haggen-Wolfganghof sind nicht umsteigefrei an das sich stark entwickelnde Winkeln angebunden. Eine neue Linie (ich nenne sie Linie 14, in Anlehnung an die beiden räumlich verwandten Linien 1 und 4) könnte beispielsweise bei der Wendeschleife Ahorn ihren Anfang haben und, die besagten Gebiete erschliessend, über die Zürcher- oder die Kräzernstrasse bis zur Arena führen. Damit könnte ein weiteres nachfrageorientiertes Angebot geschaffen werden.

Der Stadtrat ist mit einer solchen Prüfung und Berichterstattung einverstanden. Eine solche Linie sei, gemäss der Antwort des Stadtrates, bereits in den laufenden Planungen als Möglichkeit und als prüfungswerte Ergänzung des Liniengebotes enthalten. Die im Postulat erwähnte Verbindung Ahorn – Haggen – Winkeln sei im Richtplan-Entwurf im Sinne einer Vororientierung aufgeführt. Das Parlament hat das Postulat mit geänderter Wortlaut als erheblich erklärt.

Separate Lichtsignale für Velofahrende

Der Strassenverkehr setzt sich bekanntlich aus dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr zusammen. Ohne Lichtsignalanlagen könnte das Strassennetz den Verkehr nicht bewältigen. Mit Rot, Gelb und Grün lässt sich die Leistungsfähigkeit von Kreuzungen (Knoten) optimieren und gleichzeitig bestimmte Verkehrsteilnehmende priorisieren. Lichtsignalanlagen koordinieren verschiedene Verkehrsträger im Mischprinzip: Es haben also alle Verkehrsteilnehmenden auf die gleiche Ampel zu achten. Die Ausnahmen bilden spezielle Lichtsignalanlagen für den öffentlichen Verkehr sowie die Fussgängerampeln. Punktuell kennt die Stadt St. Gallen zudem Lichtsignale für Velos wie am Brühltor und am Spiserotor. Die Anmeldung der Velofahrenden erfolgt entweder automatisch per Induktionsschleife im Strassenkörper oder per Knopfdruck am Ampelmast. Die Velo-Grünphasen sind auf die einzelnen Strassenzüge (Ströme) aufgeteilt.

Andere Schweizer Städte kennen umfangreichere und differenziertere Velo-Lichtsignale. So wird z. B. in Bern punktuell das Rechtsabbiegen erlaubt, wenn gleichzeitig der übrige Verkehr desselben Stroms «Rot» hat. Es wird auch gleichzeitiges «Grün» für Velos und Busse oder für Velos und querende FussgängerInnen eingesetzt. In Holland haben sich parallele Grünphasen für alle Velo- und Fussgängerströme bewährt (Beispiel Groningen: <http://www.youtube.com/watch?v=q53WM1apdX4>).

Velo-Lichtsignale mit einer wie oben beschriebenen Steuerung gewährleisten nicht nur die Velo-Priorisierung, sondern verbessern zudem massgeblich die Knoten-Leistungsfähigkeit. Dieses Potenzial soll u. a. bei den verkehrstechnischen Neuregelungen im Zusammenhang mit den Umgestaltungen von Marktplatz / Bohl sowie Bahnhofplatz geprüft werden. Der Stadtrat wird mit dem Postulat eingeladen, ein System von Velo-Lichtsignalanlagen für Knoten im Innenstadtbereich (Leonhardsbrücke bis Brühltor) sowie an den verkehrsreichen Hauptachsen (Zürcher Strasse, Fürstenlandstrasse, Rorschacher Strasse und Langgass) zu prüfen.

In seiner Antwort beurteilt es der Stadtrat als nicht notwendig, eine solche Prüfung durchzuführen, weil dem Postulat bereits in der jetzigen Praxis entsprochen wird. Die Mehrheit des Parlamentarierinnen und Parlamentarier waren

aber der Meinung, dass im Innenstadtbereich und an den Hauptachsen bezüglich Velo-Lichtsignale noch Verbesserungspotenzial und damit Handlungsbedarf bestehe und erklärten das Postulat mit geändertem Wortlaut als erheblich. Der VCS ist gespannt auf den Postulatsbericht.

Zur Veranschaulichung seien hier einige Beispiele angeführt, welche Verbesserungspotenzial aufweisen:



Bild 1:

Ein gutes Beispiel eines Knotens mit Velolichtsignalen: die Brühltor-Kreuzung. Aber auch diese Kreuzung hat bezüglich Velolichtsignale noch Optimierungspotenzial. Gleichzeitiges «Rundumgrün» für den Langsamverkehr würde nicht nur die Attraktivität für Velofahrende sondern auch die Leistungsreserve der Kreuzung erhöhen.



Bild 2:

Am Ausgang der Poststrasse würde ein «Vorgrün» für Velofahrende durch ein separates Lichtsignal die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer erhöhen. Die Velofahrenden würden nicht mehr zwischen Bussen und Autos eingeklemmt werden.



Bild 3:

Würde die Kreuzung Leonhard-Strasse / Kornhausstrasse mit richtungstrennten Velolichtsignalen ausgerüstet werden, so könnten die Velofahrenden teilweise zusammen mit den öffentlichen Bussen geführt werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens würde steigen, da die Velos weniger eigenes «Grün» beanspruchen müssten.



Bild 4:

Mit einem Velolichtsignal am Platztor, könnte Velofahrenden das Rechtsabbiegen bei gleichzeitigem «Rot» für die Motorfahrzeuge (sogenanntes «Right Turn on Red») ermöglicht werden. Damit könnte die Attraktivität für Velofahrende erhöht werden.

Agenda

Samstag, 10. September	10.00	Mobilitätsmarkt	Bohl / Marktgasse, St. Gallen
Mittwoch, 14. September	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Dienstag, 20. September	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 20. September	19.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Dienstag, 27. September	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 20. Oktober	18.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Sonntag, 23. Oktober		Wahlsonntag	
Donnerstag, 27. Oktober		sanu / SES / VCS-Tagung Stadt – Energie – Verkehr	Basel
Samstag, 29. Oktober	09.45	Planungskommission	VCS-Zentralsekretariat, Bern
Mittwoch, 2. November	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Mittwoch, 9. November	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Montag, 14. November	18.00	Umwelt-Club	WWF Regiobüro, St. Gallen
Freitag, 18. November	24.00	Redaktionsschluss lokal 96	
Dienstag, 22. November	15.00	Treffen Amt für Umwelt und Energie Kanton SG	Baudepartement, St. Gallen
Dienstag, 22. November	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 22. November	19.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Sonntag, 27. November		Abstimmungssonntag	
Dienstag, 29. November	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Montag, 5. Dezember	13.30	Gesamtarbeitsgruppe Verkehrssicherheit	St. Gallen
Freitag, 9. Dezember	19.00	Vorstandssessen	St. Gallen
Dienstag, 13. Dezember	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen