



**Strassen für alle**  
Tempo **30** schützt Leben

# Liebe Leserin, lieber Leser

Der Spätsommer und auch der Herbst standen ganz im Zeichen der städtischen Wahlen. Wir freuen uns, dass Elisabeth Béery Siegwart den Sprung in den Stadtrat geschafft hat und wir eine Bauvorsteherin erhalten, die unsere Anliegen, was verkehrsberuhigende Massnahmen, mehr Lebensqualität in den Wohnquartieren, ein gut ausgebautes ÖV-Netz anbelangt, unterstützt. Auch sie wird nicht zaubern können – aber ich bin sicher, dass wir mit unseren Forderungen bei ihr als nicht Autofahrende/-besitzende, als Stadtbenutzerin/bewohnerin, als Frau, immer auf ein offenes Ohr stossen werden.

Wir gratulieren auch allen unseren Mitgliedern, die für die Amtszeit 2001-2004 in den Grossen Gemeinderat gewählt wurden (nach Alphabet geordnet): Christoph Baumgartner, FDP; Martin Boesch, Unabhängiger; Christine Bölsterli-Wickart, parteilos; Walter Brunner, SP; Maurus Candrian, CVP; Jürg Diggelmann, SP; Peter Dörflinger, SP; Lisa Etter-Steinlin, SP; Christina Fehr Dietzsche, SP; Andreas Frank, SP; Roland Gehrig, SP; Veronika Hälg-Büchi, CVP; Beatrice Heilig Kirtz, PFG; Felice Helfenstein, CVP; Doris Königer, SP; Ida Kraner-Bürge, SP; Max Lemmenmeier, SP; Walo Möri-Sommer, EVP; Beat Schäfli, SP; Brigit Steiner Hunziker, SP; Susanne Schmid-Keller, SP; René Strässle, Grüne; Beata Studer-Lenzlinger, CVP; Susi Tapernoux-Frey, EVP; Angela Tsering-Bruderer, Grüne.

Die beiden Unterschriftensammlungen «Strassen zum Leben» und «Wassergasse» wurden erfolgreich eingereicht. Dies nicht zuletzt mit eurer Unterstützung!

Am 4. März 2001 kommt die eidgenössische VCS-Initiative «Strassen für alle» zur Abstimmung. Hier in der Stadt haben wir eine schon fast komfortable Lage: die meisten Wohnquartiere besitzen bereits eine verkehrsberuhigte Zone, oder eine solche steht in Aussicht. Das Verfahren ist zwar kompliziert und zeitraubend, aber in einigen Jahren werden wir eine beachtliche Fläche abgedeckt haben (sichere Ausnahme: Rotmonten!). Dies gilt aber nur für ausgesprochene Wohnzonen. Strassen wie die Sonnenstrasse mit den beiden Schulhäusern Hadwig und Spelterini, bzw. dem Kindergarten am Sonnenweg, werden weiterhin nicht verkehrsberuhigt, da sie als Kantonsstrasse eingeordnet ist. Bei einer Annahme der Initiative wäre dieses Strassenstück klar eine Tempo 30-Strecke und die Kindergärtler und Schüler hätten einen sichereren Schulweg, bzw. die AnwohnerInnen eine bessere Wohnlage mit viel weniger Immisionen. Wir VCS-ler sind gefragt. Helft mit, die Initiative auf Stadtgebiet zu gewinnen!  
Doris Königer

## Impressum

Mitteilungsblatt  
Ortsgruppe St.Gallen des  
Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)  
Postfach 2230, 9001 St.Gallen,  
Tel. 071 222 26 32,  
Fax 071 222 26 62  
E-Mail: vcs.sg@bluewin.ch

Nummer 52, Dezember 2000

Erscheinungsart:  
viermal pro Jahr,  
Auflage 1850 Ex.

Redaktion/Gestaltung:  
M. Benz, D. Königer, S. Schmid,  
P. Jans / H. Wehrli

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

Abstimmungstermin 4. März 2001

# «Strassen für alle - Tempo 30 schützt Leben»

Von Doris Königer

Eine Initiative lässt sich nur gewinnen, wenn jede/jeder ein klein wenig mithilft. Es ist wichtig, dass alle informiert sind, worum es bei dieser Initiative geht.

Wir wollen mehr Sicherheit auf unseren Strassen. Die Zahl der Opfer auf unserem Verkehrsnetz muss zurückgehen. 222

Todesopfer innerorts  
wie im Jahr 1998  
sind 222 Opfer zu-  
viel!

Die Initiative bringt  
ein ruhigeres Ver-  
kehrsklima des «Mit-  
einander» und macht  
Quartiere wohnlicher: Kinder  
und ältere Menschen können sich  
in Siedlungen freier und sicherer bewegen. Die  
langsamere Geschwindigkeit reduziert zudem  
den Lärm und bewirkt einen flüssigeren Stras-

senverkehr. Davon profitiert auch der öffentliche Verkehr, denn die optimale Leistungsfähigkeit von Strassen in Ortskernen liegt in der Regel zwischen 20 und 30 km/h. Das heisst, dass bei dieser Geschwindigkeit am meisten Autos zirkulieren können.

Ausnahmen können auf Hauptstrassenabschnitten und in Industriegebieten von den Gemeinden (und nicht wie bis anhin vom Kanton!) bewilligt werden, sofern Sicherheit und Lärmschutz dies zulassen.

Für den VCS ist diese Abstimmung ein wichtiger Meilenstein in seiner Verkehrspolitik. Deshalb rufen wir euch alle dazu auf, mitzuhelfen. Lasst uns gemeinsam die Initiative in St.Gallen gewinnen!

Also meldet euch!  
Anmeldetalon auf der nächsten Seite.



**Strassen für alle**  
**Tempo 30 schützt Leben**

## Abstimmungskomitee «Strassen für alle – Sicher mit Tempo 30»

- Ich trete dem Abstimmungskomitee «Strassen für alle – Sicher mit Tempo 30» bei
- Ich bin einverstanden, dass mein Name in Inseraten oder/und in einer Abstimmungszeitung aufgeführt wird.

Name, Vorname: .....

Beruf, Mandat, Partei oder Organisation: .....

Strasse: .....

PLZ, Ort: .....

E-Mail: .....

Datum: .....

Unterschrift: .....

### Ich bin bereit, mich für die Initiative einzusetzen

- durch Schreiben eines Leserbriefes
- durch Mithilfe an unserem St.Galler - Event
- durch Teilnahme an einer Standaktion Januar/Februar 2001
- durch Mithilfe beim Versand von Unterlagen (Büroarbeit)
- bei der Verteilung von Abstimmungs-Flyern (nur Stadt St.Gallen)

### Ich brauche noch mehr Unterlagen zum Thema Tempo 30 innerorts

- Dokumentation
- Argumentarium
- Flyer
- .....

Ich möchte die Initiative unterstützen, ruft mich an, wenn ihr mich braucht!

Ich kann einen finanziellen Beitrag von Fr. .... leisten

Ich wünsche weitere Einzahlungsscheine PC 90-2587-9

Zurücksenden an:

Verkehrsclub der Schweiz . Sektion St.Gallen/Appenzell

Waisenhausstrasse 1 . Postfach . 9001 St.Gallen

Tel. 071 222'26'32 . Fax 071 222'26'62 . vcs.sg@bluewin.ch

Marktgasse St.Gallen

Kinder und Erwachsene malen am «längsten Verkehrsbild der Welt»

## Längstes Verkehrsbild der Welt



Von Doris Königer

Der VCS Schweiz eröffnete seine Abstimmungskampagne für die Tempo 30 Initiative «Strassen für alle» mit einer rekordverdächtigen Aktion: Der Verband lud Erwachsene und Kinder ein, auf öffentlichen Plätzen ihre Vision eines menschlichen und sicheren Verkehrswezens auf Leinwand zu malen. In der Ostschweiz startete die Malaktion am 27. September in der Marktgasse in St.Gallen.

Alle waren eingeladen an dieser Aktion teilzunehmen: Kinder, Jugendliche, Erwachsene. Malutensilien und Schonkleider, sowie Getränke für durstige MalerInnen wurden vom VCS bereitgestellt. Bei schlechter Witterung wäre die Malaktion im Kirchgemeindehaus St.Mangen durchgeführt worden.

Die Staffeleien wurden am Vormittag aufgestellt, die Farben gemischt, der übergrosse Eyecatcher aufgeblasen und mit Kabeln befestigt. Am Nachmittag kamen die Kinder, zogen ihre Überkleider an und malten mit viel Freude an den 10 Meter langen weissen Stoffbahnen. Auch einige Erwachsene konnten dem Drang nicht widerstehen, packten den groben Pinsel und malten mit. 70 Meter wurden an diesem Nachmittag in St.Gallen fertiggestellt.

Nach einem Überraschungsevent in Bern geht das «längste Verkehrsbild der Welt» voraussichtlich Ende Januar auf Schweizer Tournee und wird in den grösseren Schweizer Städten, natürlich auch in St.Gallen, mit einem kleineren oder grösseren Fest vorgestellt. Lasst euch überraschen!



# Kinder und Verkehr

Von Georg Pankow, Journalist, Zürich  
...Denk einmal darüber nach, was wohl die Voraussetzungen sind, dass nicht sämtliche Kinder im Lauf ihres Heranwachsens von Autofahrern verstümmelt oder getötet werden?

Was muss wohl ein Kind alles verinnerlichen? Wie gross muss der Erziehungsterror sein, dass ein gesundes Kind sich so verhält, dass es trotz seiner Auto fahrenden Eltern (-generation) überlebt?

Was ist von einer Gesellschaft zu halten (und zu erwarten), deren erwachsene Mitglieder nur existieren, weil sie als Kinder ein für allemal kapiert haben, dass nur die jeweils Stärke-

ren Recht haben, dass (im Rahmen von Wirtschaft und Verkehr) Gefährden, Einschüchtern, Bedrohen, zur Seite stossen (eben: Beseitigen), Vergiften zugelassen sind - und dass es die vornehme Aufgabe der jeweils Schwächeren ist, dies zu dulden, sich auf eigene Kosten zu schützen, demütigende Vorkehren zu treffen, zu kuscheln, zu weichen, sich erniedrigen lassen - schlicht: für ein klägliches Überleben auf ihr Menschsein zu verzichten?

Und dies ist die Ethik der Gesellschaft, die jeden Menschen als Gottes Ebenbild und einzigartiges, unverwechselbares, einmaliges Geschöpf mit einer unsterblichen Seele definiert.

Inserat

Stadt St.Gallen

## WasserFest



HALLENBAD UND SAUNA  
**BLUMENWIES**  
ST. GALLEN

## GÜNSTIG REISEN

# Das Flexi-GA jetzt auch in St.Gallen!

Der claro-Weltladen und der VCS bieten gemeinsam vier Flexi-GA an

Für unbegrenzte Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr während eines Tages

Erhältlich im  
claro-Weltladen,  
Waisenhausstrasse 1  
St.Gallen  
Tel. 071 222 43 73

Für Mitglieder des VCS und des Vereins claro-Weltladen St.Gallen nur Fr. 29.-  
Für Nichtmitglieder Fr. 34.-

Für jeden Tag stehen im claro-Weltladen, an der Waisenhausstrasse 1, vier vordatierte Flexi-GA-Tageskarten bereit. Die Flexi-GA sind jeweils nur am aufgedruckten Datum gültig. Umtausch und Rückerstattung sind nicht möglich.

Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 9.00 - 18.30 Uhr  
Samstag 9.00 - 16.00 Uhr

VCS

7



# Projekt «Fachhochschule/Parkgarage Bahnhof Nord»

Von Margot Benz

Hinter den sieben Geleisen zwischen Rosenbergstrasse und westlicher Unterführung des Hauptbahnhofes soll dereinst die Fachhochschule St.Gallen zu stehen kommen. Der Kanton plant auf Hochtouren. Ein optimaler Standort für eine Schule, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr könnte nicht besser sein.

Kein Grund also an Parkplätze zu denken? Leider doch. Nicht um den zukünftigen Studierenden und Lehrenden einen Parkplatz unter der Schule anzubieten, sondern aus finanziellen Gründen. Die Fachhochschule und die Parkgarage AG planen zusammen; die Parkgarage für die unterirdisch gelegenen drei Stockwerke, die Schule für den oberirdischen Teil. Der Bau der Schule wird dadurch günstiger werden. Weil aus geologischen Gründen genügend tief

Langzeitparkplätze für BahnkundInnen, Kurzzeitparkplätze für Bring- und Abholdienste, Schulparkplätze und ein Taxistand sollen entstehen.

## Unglückliche Allianz zwischen Fachhochschule und Parkgarage AG

Der Überbauungsplan für das gesamte Gebiet zwischen Geleisen, Rosenbergstrasse und Leonhardbrücke ist inzwischen rechtskräftig. Unsere Einsprache haben wir zurückgezogen, nicht zuletzt um einen Standort für die Winterthur-Versicherung nicht zu gefährden. Diese hat sich dann aber für das ehemalige Empa-Gebäude entschieden. Beim Überbauungsplan wurde die zulässige Parkplatzzahl für das ganze Areal nicht festgelegt. Wird das Gebiet

sprache wurden wir in die Planung der Fachhochschule einbezogen. Das Zusammengehen von Parkgarage AG und Fachhochschule ist an diesem Standort eine unglückliche Allianz. Die Parkplätze in dieser Anzahl sind weder für die Schule noch den Bahnhof nötig. Die Rosenbergstrasse soll ungehindert weiter belastet werden, bis es nicht mehr geht. Die Konsequenz einer solchen Politik wird sein, dass mehr und mehr wieder die Südumfahrung der Altstadt ins Gespräch kommen wird. Unsere Vorschläge beziehen sich aber nicht nur auf die Anzahl Parkplätze, sondern auch auf den neu entstehenden nördlichen Bahnhofplatz und die Verbindung zur Bahnhofunterführung. Denn mit der Realisierung der Schule eröffnen sich auch Möglichkeiten, den Zugang zum Bahnhof zu verbessern und dessen Attraktivität zu steigern.

## Fachhochschule optimal mit Bahnhof verbinden

Die VCS Sektion St.Gallen / Appenzell brachte folgende Forderungen und Ideen ein, welche in der Planung dieses Areals berücksichtigt werden sollten:

### • Einkaufsangebot im Bahnhofsbereich im 1. UG der Fachhochschule.

Statt Parkplätze auf drei Ebenen, Nutzung des 1. Untergeschosses durch mehrere Läden oder einen Grossverteiler. Das lohnt sich finanziell und bietet mehr Sicherheit und Attraktivität.

### • Eine bewachte Velostation nahe der Perronzugänge

Interessanter als abschliessbare Veloboxen, weil während der Einstellzeit kleinere Reparaturen ausgeführt werden können. Ausserdem wird die Sicherheit durch anwesendes Personal auch in den Randstunden erhöht.

### • Treppenfreie Zugänge zur Unterführung

Ergänzend zur Velostation sollte die Unterführung endlich treppenfrei zugänglich gemacht werden, damit sie auch mit Velos, Kinderwagen und von Behinderten problemlos benützt werden kann.

### • Restauration auf dem Bahnhofplatz

Verpflegungsmöglichkeit im Erdgeschoss der neuen Fachhochschule. So wird der Platz belebt und dient der Begegnung.

### • Begrenzung Parkplatzangebot

Nur ein massvoller Ausbau der bereits bestehenden Parkplätze mit der Bedingung, dass auf der Südseite des Bahnhofes Parkplätze aufgehoben werden.

### • Verlegung der Bahnhofzufahrt für den motorisierten Individualverkehr

Entlastung des südlichen Bahnhofplatzes vom Individualverkehr. Mehr Platz für den öffentlichen Verkehr. (Stichworte: gedeckter Wartepplatz für PostautokundInnen, Haltestelle für die Autobusbetriebe Gossau)

Auf dass die Vorschläge von den Verantwortlichen gehört werden und in den Architekturwettbewerb einfließen!



gegraben werden muss, sollen drei Garage-Ebenen entstehen, deren erste direkt von der westlichen Bahnhofunterführung her erschlossen wird. Gegen 300 Parkplätze sind geplant.

etappenweise überbaut, können bis zu 900 Parkplätze entstehen. Nicht alle werden allerdings neu sein. Schon heute beherbergt das Quartier viele Parkplätze. Als Folge der Ein-

Fussballstadion St.Gallen West kann dank Investor bald realisiert werden. Zu gewährleisten ist:

## «Gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln»

Von Peter Jans

Mit dem Einstieg der Jelmoli-Gruppe als Investor für die kommerziellen Nutzungen auf dem Gelände des zukünftigen Fussballstadions St.Gallen West ist der Bau des grössten in St.Gallen je realisierten Baukomplexes finanziell gesichert. Aufgrund dessen, was bisher öffentlich bekannt wurde, erscheint es dringend notwendig, dass der VCS sich für eine möglichst gute Anbindung dieser Anlage an das öffentliche Verkehrsnetz einsetzt.

Auf dem Grundstück zwischen der Autobahn und der Zürcherstrasse sollen im wesentlichen folgende Bauten erstellt werden:

- Einkaufszentrum mit rund 30'000m<sup>2</sup> Detailhandelsfläche
- Fachmarkt mit rund 23'000m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche
- Unterhaltungs- und Freizeitbereich mit rund 3'000m<sup>2</sup> Fläche
- Fussballstadion mit 16'000 bis 18'000 Sitzplätzen

- Ausreichendes Angebot an Parkplätzen (Anzahl noch nicht festgelegt).

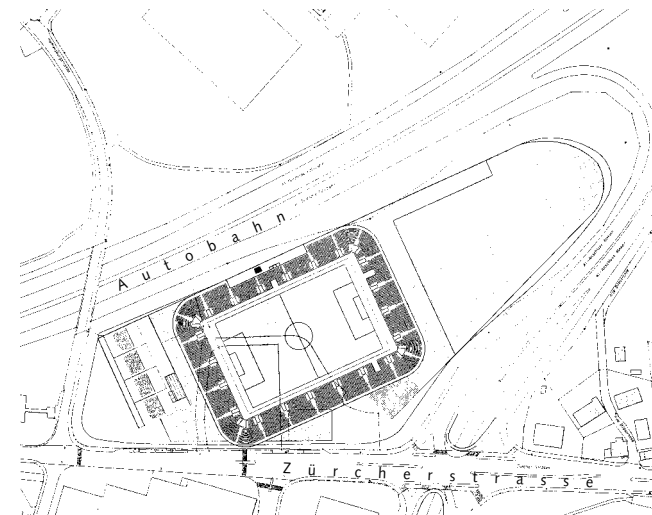
Zum Vergleich, welche gigantische Dimensionen dieses Bauprojekt hat, können die Flächenangaben einiger weiterer Projekte dienen: So hat das kürzlich eröffnete Westcenter eine Bruttogeschossfläche von ca. 7'200 m<sup>2</sup>, der Sämtispark umfasst eine Verkaufsfläche von ca. 9'000 m<sup>2</sup>.

Obwohl es aus meiner Sicht völlig verfehlt ist, an dieser Stadtrandlage ein derart riesiges Zusatzangebot von Verkaufsflächen zu schaffen, muss der Entscheid der St.Galler Stimmbewölkerung respektiert werden, welche der Umsetzung im Wissen um die mit dem Fussballstadion verbundenen kommerziellen Nutzungen zugestimmt hat. Aus Sicht des VCS wird es somit darum gehen, eine ausreichende Erschliessung der ganzen Anlage mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Ich gebe mich in dieser Beziehung allerdings keinen Illusionen hin: Dieses Projekt wird so oder so eine enor-

me Menge an zusätzlichem Autoverkehr in ein bereits heute stark belastetes Gebiet bringen. In diesem Sinn handelt es sich wohl eher um Schadensbegrenzung.

Die rechtlichen Anforderungen sind im Grundsatz klar. Es sind emissionsbegrenzende Massnahmen zu treffen, welche die Luft- und Lärmbelastung auf das Unumgängliche beschränken. Es ist eine «gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln» zu gewährleisten. Welche konkreten Massnahmen diese Ziele erfüllen können, wird sich im Rahmen der Erarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichts herausstellen.

Der VCS hat bereits frühzeitig mit den Promotoren dieses Projekts Kontakt aufgenommen. Beide Seiten sind sich dabei einig, dass eine konstruktive Zusammenarbeit in dieser Situation mehr bringt als eine Konfrontation. Der VCS wird deshalb in nächster Zeit in engem Kontakt mit der Bauherrschaft stehen. Ob die Ansichten über die notwendigen Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs einigermaßen zur Übereinstimmung gebracht werden können, wird entscheidend dafür sein, wie sich der VCS bei der öffentlichen Auflage des Projekts verhalten wird. Was bis heute zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bekannt geworden ist, vermag allerdings in keiner Weise den Anforderungen zu genügen. Zwar wird von allen Beteiligten, insbesondere auch den Behördevertretern, auf die grosse Be-



deutung des öffentlichen Verkehrs hingewiesen. Die Entlastung des Strassennetzes durch den Ausbau des Autobahnanschlusses müsse hauptsächlich dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Der öffentliche Verkehr müsse eine wichtige Rolle übernehmen, sonst käme der Verkehr in diesem Gebiet zum Erliegen. Die Ausbeute an konkreten Massnahmen ist allerdings mehr als mager: Kurzfristig sollen heutige Buslinien verdichtet werden (welche Buslinien? Die Linie 1 nach Winkeln fährt nicht am Baugelände vorbei. Die Linie der Autobus Gossau AG verkehrt nur von Gossau bis St. Gallen-Bruggen und kann in dieser Form selbst mit einer Fahrplanverdichtung nicht als attraktiv bezeichnet werden). Mittelfristig wird von einer Verbindung von Herisau nach Abtwil gesprochen und langfristig werde über eine Verbesserung des schienengebundenen Verkehrs nachgedacht, wobei hier eine Eisenbahnlinie vom Bahnhof Winkeln nach Abtwil im Vordergrund steht. Für den VCS ist klar, dass mit diesen mageren, vagen und in zeitlicher Hinsicht unbestimmten Massnahmen das Projekt nicht bewilligungsfähig wäre. Es besteht folglich ein grosser Handlungsbedarf, und dies alles in dem von den Initianten selber sehr ehrgeizig angesetzten Zeitplan.



Seit Jahren sind die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung in der Stadt St.Gallen überschritten, zum Teil sogar massiv.

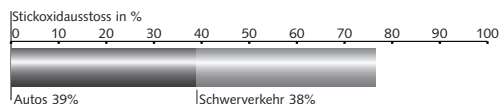
# Schlechte Luft und Lärm – die Spirale dreht sich weiter

Von Susanne Schmid

An schönen Sommertagen sind die Ozonwerte regelmässig viel zu hoch. Das spüren vor allem Kinder, ältere Personen und AllergikerInnen. Sie können an solchen Tagen schlechter atmen und ihre Augen brennen.

Für die Bildung von Ozon braucht es neben Sonnenlicht auch mit Stickoxiden verunreinigte Luft. Während wir uns über das Sonnenlicht an schönen Sommertagen freuen, schafft die verunreinigte Luft uns die Ozon-Probleme. 1998 wurde z.B. an 62 Tagen während insgesamt 536 Stunden der Grenzwert überschritten.

Die Stickoxide (sogenannte Vorläufersubstanzen) stammen in St.Gallen zu 39% aus dem Personenverkehr und zu 38% aus dem Schwerverkehr. Die Ozon-Problematik wird also zu einem wesentlichen Teil vom hausgemachten Individualverkehr verursacht. Das weiss man schon längere Zeit, nur hat man bis heute kaum etwas dagegen unternommen.



Am Beispiel der Parkplatzpolitik will ich dies noch etwas ausführen: Als wichtige Massnahme zur Reduktion der Stickoxide wurde vorgeschlagen, die Anzahl Parkplätze auf Stadtgebiet zu plafonieren, im Wissen darum, dass eben jeder Parkplatz Verkehr produziert. Der Kanton, der für die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung zuständig ist, hat dann festgelegt, dass die Stadt nur die Parkplätze auf öffentlichem Grund stabilisieren soll, bei den pri-

vaten gebe es Probleme mit der Eigentums-garantie. Offenbar erzeugen Autos, die einen öffentlichen Parkplatz in einer privaten Garage (z.B. Raiffeisen) anfahren, keine schädlichen Abgase. Kurz ein Blick auf die geplanten, und zum Teil bereits bewilligten, öffentlich zugängliche Parkplätze in der Innenstadt:

- Raiffeisen: 103 P, bereits in Betrieb
- Bleicheli Nord: 68 P, im Bau
- Webersbleiche: 270 P, bewilligt, (heute ca. 90 Plätze)
- Vadianstrasse: 100 P, bewilligt
- Bahnhof Nordwest: ca. 290 P, geplant
- Garage Unt. Graben: ca. 200 P, geplant

In der weiteren Umgebung der Innenstadt sind nochmals ca. 600 Parkplätze entweder bereits entstanden (OLMA) oder geplant (Kantonsspital, Polysportives Zentrum Ostschweiz).

Nur schon diese kurze, nicht vollständige Liste zeigt, dass das Thema «saubere Luft» gestorben ist. Der Stadtrat ist nicht bereit, Massnahmen zur Verbesserung unserer Luft durchzusetzen, ja er nimmt sogar eine wesentliche Verschlechterung in den nächsten Jahren in Kauf.

Auch die Lärmsituation wird sich mit der riesigen Menge neuer Parkplätze markant verschlechtern. Heute wohnen bereits ca. 15'000 St.GallerInnen an Orten (v.a. Hauptstrassen), an denen die Grenzwerte überschritten sind. Der markante Mehrverkehr, der durch die Zunahme an Parkplätzen entsteht, wird sich auch in mehr Lärm bemerkbar machen, zum Schaden der städtischen Wohnquartiere.



Zusammengestellt von Doris Königer

## SBB Angebote für Familien und Jugendliche

Es gibt bei der SBB immer wieder neue Angebote, Preise, Bestimmungen...

Unser Ziel ist, dass unsere Mitglieder informiert sind und unsere öffentlichen Verkehrsmittel, sei es Bahn, Bus oder Schiff, so oft wie möglich benützen.

### Kinder 6 bis 16 Jahre

- Juniorkarte pro Kind: Fr. 20.–
- Mindestens ein Elternteil muss mitreisen
- Die Juniorkarten sind ab dem 3. Kind gratis

### Jugendliche ab 16

- 1-Jahres-Halbtax für 16-jährige: Fr. 84.–
- Kombikarte Halbtax + Gleis 7 für 1 Jahr für 16-jährige Fr. 183.–
- Kombikarte Halbtax + Gleis 7 für 1 Jahr Jugendliche bis 25 Jahre Fr. 249.–
- Kombikarte 2-Jahres-Halbtax und Gleis 7 für 1 Jahr Fr. 321.–

### Angebot Gleis 7

Jugendliche bis 25 (erhältlich bis 1 Tag vor dem 25. Geburtstag) reisen mit der «Gleis 7»-Karte tagsüber zur Hälfte und ab 19.00 Uhr bis Betriebsschluss gratis in der 2. Klasse quer durch die ganze Schweiz. Ausserdem:

- Gratis der Veloselbstverlad ab 19.00 Uhr
- Mobilbonus Magazin mit Exklusivangeboten
- Vergünstigung mit EURO<26 beim Shopping, bei Konzerten und Sportveranstaltungen
- Gratis Reiseversicherung der Mobiliar, gültig in der ganzen Welt
- Gutschein im Wert von Fr. 20.– für InterRail-Tickets im Euro<26 Guide

### Kindertageskarte für Kinder bis zum 16. Lebensjahr

für Ausflüge mit einer erwachsenen Person im Besitz eines Halbtax oder GA's

- Fr. 15.– 2. Klasse
- Fr. 30.– 1. Klasse

### Veloverlad

Für Kinder 6 bis 16 Jahre, GA oder Halbtax-BesitzerInnen

- Tageskarte Fr. 10.–
- Multitageskarte Fr. 60.–
- Kurzstreckebillett 1/2 Preis 2.Klasse
- Velopass für 1 Jahr Fr. 195.–
- Gratistransport der Kindervelos mit Juniorkarte und mitfahrendem/zahlendem Elternteil

Für VollzahlerInnen

- Tageskarte Fr. 15.–
- Kurzstreckebillett voller Preis

### City-Ticket

Billettt mit integrierter Tageskarte für freie Fahrt mit Tram, Bus oder S-Bahn für folgende Städte:

Baden, Basel, Bern, Biel/Bienne, Chur, Frauenfeld, Fribourg, Genève, La-Chaux-de-Fonds, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuchâtel, Schaffhausen, St.Gallen, Thun, Winterthur, Yverdon, Zug und Zürich.

- Preis: Kleiner Zuschlag zum normalen Bahnfahrpreis

# Kongresszentrum nicht verhindern, sondern verbessern

Unmittelbar am Rand der Altstadt, an der Wassergasse 1 - 11, will Einstein-Hotelier Max Kriemler ein grosses Kongresszentrum errichten. Zu diesem Zweck möchte ihm die Stadt die Liegenschaften Wassergasse 7 - 11 verkaufen, welche zugunsten eines grossen Neubaus mit darunterliegender Tiefgarage abgerissen werden sollen. Eine grosse Minderheit des Gemeinderates stimmte dem Verkauf der Häuser nicht zu. Das gegen den Verkauf ergriffene Referendum kam im Oktober mit 1417 Unterschriften zustande.

Aus der Sicht des VCS interessieren vor allem die Auswirkungen des Grossprojekts auf die Verkehrsverhältnisse in der südlichen Altstadt, aber auch die Erhaltung des heute preisgünstigen Wohnraums kann als Argument gegen den Abriss der Häuser ins Feld geführt werden. Schliesslich hatte sich auch der Stadtrat noch vor einem Jahr aus städtebaulichen Gründen für die Erhaltung der Häuserzeile an der Wassergasse ausgesprochen.

Während bei anderen Grossprojekten häufig eine öffentliche Diskussion stattfinden kann, ist dies beim Kongresszentrum-Projekt von Max Kriemler nur über das Referendum gegen den Verkauf und Abriss der Häuser an der Wassergasse möglich. Dem Bauherrn geht es aufgrund seiner bisherigen Äusserungen zum einen darum, dem Hotel Einstein ein Saalan-

gebot anzugliedern, welches für Kongresse, Bankette und andere Anlässe zur Verfügung stehen soll. Auf der anderen Seite ist bekannt, dass Max Kriemler im Berneggghang eine grössere Parkgarage verwirklichen möchte, welche nicht nur dem Hotelbetrieb dienen, sondern allgemein das Parkplatzangebot am Rand der südlichen Altstadt erweitern soll.

Gerade diese in der öffentlichen Planung nie zum Vorschein getretene Parkgarage macht aus verkehrspolitischer Sicht Bauchweh. Aufgrund eigener Schätzungen darf angenommen werden, dass die gegen 300 Parkplätze jeden Tag bis zu 2'000 zusätzliche Fahrten in ein Gebiet bringen werden, das bereits heute vom Verkehr stark belastet ist. Mit verschiedenen verkehrslenkenden Massnahmen wurde in den letzten Jahren einiges zum Schutz des Klosterviertels getan, indem der Durchgangsverkehr, abgesehen von einem heute noch bestehenden erheblichen Schleichverkehr, auf das Hauptstrassennetz geleitet werden konnte. In verkehrsmässig stark belasteten Zeiten ist leicht festzustellen, dass das Strassennetz zwischen Neumarkt, Oberen Graben und Leonhardstrasse an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. Ist es daher wirklich sinnvoll, in dieses Gebiet eine weitere Grossgarage hineinzugraben und damit den Verkehrsdruck auf die Innenstadt weiter zu erhöhen?

## Die Alternative

Gegen die Schaffung eines gewissen Saalangebotes beim Hotel Einstein habe ich keineswegs etwas einzuwenden. Ich habe auch Verständnis dafür, dass ein gegenüber heute etwas erweitertes Parkplatzangebot der Hotelnutzung förderlich sein kann. Es stellt sich daher die Frage nach der Dimensionierung des Projekts. Die Alternative hat Herr Kriemler bereits vor zwei Jahren selber präsentiert. Damals kaufte er von der Stadt die Liegenschaften Wassergasse 1 und 5a sowie Kapellenstrasse 2, dies ebenfalls zum Zweck der Erstellung eines Kongresszentrums. Jenes Projekt erachte ich als dem Quartier angemessen, sowohl in städtebaulicher wie auch in verkehrspolitischer Hinsicht.

Leider ist der Bauherr in der Zwischenzeit auf den Geschmack gekommen und möchte ein um einige Nummern vergrössertes Projekt verwirklichen, welches aber aus den erwähnten Gründen nicht in das Quartier passt. Wenn ein Kongresszentrum dieser Grössenordnung gebaut werden soll, dann wäre wohl das Bahnhofareal der geeignetere Standort.

Bis zur Referendumsabstimmung am 4. März 2001 kann nun eine städtebauliche und verkehrspolitische Diskussion geführt werden mit

dem Ziel, ein Projekt nicht generell abzuschliessen, sondern so zu verbessern, dass es unserer Stadt in allen Teilen angemessen ist.  
VCS St.Gallen  
Peter Jans

## Inserat



**Auch bei uns sind die Regale gefüllt - aber mit fair gehandelten Produkten.**

Claro Weltladen  
Waisenhausstrasse 1  
9000 St.Gallen  
Telefon 071 222 43 73

Öffnungszeiten:  
Dienstag bis Freitag 9.00 - 18.30 Uhr  
Samstag 9.00 - 16.00 Uhr

# Die Velostadt Trondheim



*Auffällig bemaltes City-Velo. Der Einkaufskorb dient auch dazu, das Velo abzustellen.*

Von Susanne Schmid

Trondheim mit seinen 140'000 EinwohnerInnen ist die nördlichste Grossstadt Norwegens. Zwar kann man hier im Juni keine Mittsommernacht erleben, aber ganz dunkel wird es trotzdem nicht. Trondheim ist eine alte und junge Stadt zugleich. Alt, weil hier bereits vor dem Jahr 1000 ein Königssitz war und auch heute noch im prächtigen Nidarosdom Norwegens Könige gesalbt werden. Jung, weil Trondheim eine blühende Handels-, Industrie- und Universitätsstadt ist. Die Stadt wird von Jahr zu Jahr moderner und grosszügiger, denn immer mehr junge Menschen lassen sich hier nieder.

Das pulsierende Leben zeigt sich auch im Verkehrsbereich. Täglich rollt eine riesige Verkehrslawine ins Zentrum der Stadt, dabei unternimmt die Stadt einiges, um diesen Verkehr zu reduzieren. Im reichen Land Norwegen, das

über eigenes Öl verfügt, kostet ein Liter Benzin mehr als bei uns, ca. Fr. 2.00. Ganz selbstverständlich wird auch eine Maut-Gebühr von ca. Fr. 2.50 verlangt, damit man überhaupt mit dem Auto in die Stadt hineinfahren darf. Die Parkgebühren in der Innenstadt sind hoch, progressiv und die Parkplätze rar: Eine Stunde kostet ca. Fr. 2.50, zwei bereits ca. Fr. 6.00, drei ca. Fr. 10 und so weiter. Trotzdem oder vielleicht gerade deshalb blüht das Gewerbe in der Innenstadt.

Als Alternative zum Auto benützen viele Trondheimer das Velo. Im Winter werden dann zusätzlich Spikes montiert, da die Strassen häufig mit Schnee und Eis bedeckt sind. Überall gibt es Velospuren. Für alle, die kein eigenes Velo in der Stadt haben, bietet Trondheim eine Gratis-Veloverleihservice an. Das sieht fol-

gendermassen aus: Die Leihvelos sind an verschiedenen Stationen im Stadtgebiet an einen Ständer gekettet, ähnlich den Migros-Wägelchen bei uns. Mit einer 10-Kronen Münze als Depot kann man das Velo lösen und an einer nächsten Station wieder anketten. Die Velos sind mit einem Korb ausgerüstet und auffällig bemalt, so dass sie sofort erkannt werden können. Auch ein Stadtplan mit allen Rückgabestationen fehlt nicht. Dieses Angebot wird rege benutzt, immer wieder begegnet man in der Stadt Personen auf City-Bikes. Auch Touristen profitieren natürlich von diesem Angebot.



*Mit dem Velo-Lift wird ein Trondheimer Hügel spielend «erklommen»*



*Mittels einer Münze kann das Velo vom Ständer gelöst werden*

In Trondheim gibt es verschiedene Hügel, die das Stadtzentrum überragen und die Velofreuden etwas dämpfen. Für eine besonders steile Strasse haben sich die Veloförderer etwas Besonderes ausgedacht: Einen Velo-Schräglift, der entlang dem Trottoir läuft, kaum Platz beansprucht und mit etwas Übung den Velofahrer / die Velofahrerin mühelos den Hügel hinaufstösst. Der eine Fuss stützt sich dabei auf einer Art Metall-Absatz ab, der einer Schiene entlang hochgezogen wird. Mit dem andern Fuss hält man das Velo. Mittels einer einfachen Entwertungskarte kann die Anlage in Betrieb genommen werden.



# Wanted !

Der VCS hat wenig Geld, dafür aber viele aktive, und vielleicht noch einige möchte-gerne-aktive Mitglieder. Eine Verteilung von Abstimmungsunterlagen in der Stadt St.Gallen in alle Haushaltungen kostet zwischen drei- und fünftausend Franken. In der Vergangenheit konnte dieses Geld oft für anderes, z.B. Inse-  
rate, ausgegeben werden, weil die Ortsgruppe dank einem dichten

## VerteilerInnen

-Netz in der Lage war, alle Haushaltungen selber zu bedienen. Das Netz besteht aus VerteilerInnen, die ein festes Gebiet betreuen, aus gelegentlichen VerteilerInnen, die von Fall zu Fall mitmachen und aus SpringerInnen, die freigebliebene Quartiere bearbeiten.

men wir einen grossen Anlauf und organisieren unsere Verteilliste neu.

Auf der folgenden Seite aufgeführt sind alle Gebiete der Stadt, denen keine feste Verteilerin, kein fester Verteiler zugeteilt ist. Ein guter Geist hat uns den Verteilplan neu, grösser und übersichtlicher gestaltet, sodass die Suche nach den Strassen ein Kinderspiel sein wird.

Jetzt also einen Stift in die Hand nehmen, Liste aufmerksam durchlesen, Wohn- oder Arbeitsquartier markieren, die Augen schliessen,

über den eigenen Alltag nachdenken – und wenn Sie darin ein paar leere Stunden finden, einen Funken Freude, Neugierde auf Ihre Nachbarschaft, eine Spur kämpferisches Naturell – dann fassen Sie sich ein Herz, füllen mit einem Seufzer den Talon aus und schicken ihn an die VCS-Ortsgruppe.

Wir sind am Punkt angelangt, wo die Löcher im Netz grösser sind als das Netz selber. Weil wir aber überzeugt sind, dass in jedem Quartier mindestens eine VCS-Seele wohnt, die einen halben Tag pro Jahr für wichtige Abstimmungsvorlagen einsetzen kann und will, neh-

**Im Februar 2001 geht's los.**

**Für die VCS-Initiative «Strassen für alle – mehr Leben mit Tempo 30».**

Herzlichen Dank.

Gebiet-Nr.	Name		
3	Bruggen	50	St.Georgen/Demutstrasse
4	Engelwies	51	St.Georgen/Kammelenberg
11	Bernhardswies	52	St.Georgen/Etzelbündt
13	Feldli	53	St.Georgen/Bach
14	Gerbestrasse	54	Rotmonten/Wienerberg
15	Lachen	55	Rotmonten/Berghaldenplatz
16	Vonwil	56	Rotmonten/Gerhalden
17	Ahorn	57/58	Universtät
19/20	Grünberg/Röteli	59	Rotmonten/Schoeckstrasse
25	Falkenburg	60	Rotmonten/Oberer Leimat
26/27	Felsenstrasse Nord	61	Rotmonten/Buchenweg
29/31	Bahnhof Nord und Süd	63	Langgasse Süd
30	Kreuzbleiche	64	Langgasse Nord
32	Rosenberg/Schlösslitreppe	68	Espenmoos
33/34	Rosenberg/Tigerbergstrasse	69	St. Fiden
35/36	Rosenberg/Böcklinstrasse	70	Krontal
37	Spelterini	71	Harzbüchel
39	Burggraben	72	Grossacker
41	Harfenberg	74	Hagenbuch
42/43	Linsebüel	76	Grütli
44	Hintere Post	79	Neudorf
46/48	Vadianstrasse – St.Georgenstr.	80	Sportplatz Brühl
47	Südliche Altstadt	81	Halden
49	St.Georgen/Kronberg	83	Achslen
		84a	Vogelherd

**Ja,** ich übernehme die Verteilung von VCS-Unterlagen oder -Abstimmungsempfehlungen

im Gebiet Nummer .....

Name, Vorname .....

Adresse .....

PLZ, Ort .....

Telefon/Fax/E-Mail .....

einsenden an VCS, Postfach 2230, 9001 St. Gallen  
Fax an 222 26 62

---

## **EVENTS:**

**Nächster Veloflohmarkt**  
**Samstag, 7. April 2001**



**Nächste VCS-Ortsgruppen-Sitzungen**  
**4. Januar 2001**

Die weiteren Daten für 2001 werden an dieser Sitzung abgemacht.

Die Ortsgruppen-Sitzungen stehen allen Mitgliedern offen. Wir freuen uns auf jedes neue Gesicht. Die Sitzungen finden normalerweise im Restaurant Engel, um 20.00 Uhr statt. Bitte im Sekretariat nachfragen.