



# lokal

REGION ST. GALLEN

Dezember 2012

Nummer 100

**Spisertor: Auch Verkehrsknoten  
sind öffentliche Räume!**

**Verkehrsforschung:  
Infrastruktur und Mobilität**



|  |    |    |
|--|----|----|
| Editorial                                  | →→ | 3  |
| Auch Verkehrsknoten sind öffentliche Räume | →→ | 5  |
| Verkehrsinfrastruktur und Mobilität        | →→ | 9  |
| Kein VCS-Stadtrat in St. Gallen            | →→ | 20 |

#### **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 100  
Auflage 2'400 Exemplare  
erscheint 4 x im Jahr

#### *Redaktion*

Martin Stamm, Doris Königer, Thomas Schwager

#### *Layout*

Stefan Marbach

#### *Korrektur*

Cécile Federer

#### *Lektorat*

Martin Stamm, Thomas Schwager, Robert Furrer

#### *Druck*

Niedermann Druck  
Rorschacher Strasse 290  
9016 St. Gallen

Von Robert Furrer

Liebe Leserinnen und Leser

**D**er Langsamverkehr, also der Fuss- und Veloverkehr, ist eine der zukunftsträchtigen Mobilitätsformen überhaupt. Alle wissen: Wenn wir unsere Umwelt nachhaltig schützen und erhalten wollen, kommen wir bei unserer Mobilität nicht an diesen beiden Verkehrsarten vorbei. Dies gilt insbesondere für die urbanen Zentren, aber auch für die Agglomerationen.

**U**nd was sagen Bund, Kanton und Stadt zu diesem Thema? Setzen sie die zur Erreichung der formulierten Ziele notwendigen Massnahmen auch tatsächlich um, oder wird nur Wasser ausgeschrieben? Lesen wir doch mal in der Weinpredigt des ASTRA's:

## Bundesamt für Strassen

Quelle: <http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/index.html>

### Langsamverkehr

*Die schweizerische Verkehrspolitik verfolgt das Ziel, die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient und umweltgerecht zu bewältigen. Die Erhöhung des Langsamverkehrsanteils kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.*

*Der Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr, Wandern usw.) weist ein erhebliches, derzeit noch ungenutztes Potenzial zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, CO<sub>2</sub>) und zur Förderung der Gesundheit auf. Zudem stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität.*

*Die schweizerische Verkehrspolitik strebt deshalb seit einigen Jahren eine Erhöhung des Langsamverkehrs-Anteils an, sowohl beim Alltags- als auch beim Freizeitverkehr.*



*Der Langsamverkehr (LV) soll sich neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler des Personenverkehrs entwickeln - sei es als eigenständige Mobilitätsform oder auch in Kombination mit den andern Verkehrsmitteln.*

**D**ie Wahrheit liegt bestimmt irgendwo zwischen dem gepredigten Wein und dem ausgeschenkten Wasser. Ich bin davon überzeugt, dass noch mehr gemacht werden muss und auch kann. Dazu ist aber der entsprechende politische Wille, entsprechend sensibilisierte Amtsstellen und nicht zuletzt der konstruktive Druck der Bevölkerung auf die Politik und die Verwaltung notwendig. Tragen Sie zu einer fussgängerinnen- und velofreundlicheren Stadt bei, indem Sie Ihre Anliegen aktiv bei der Stadt einbringen. Wenn Sie dafür Unterstützung brauchen, steht Ihnen der VCS mit Rat und Tat beiseite.



## Weihnachten im claro!

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

**claro**  
FAIR TRADE

Von Doris Königer, Stadtparlamentarierin SP

**E**in Baugesuch des kantonalen Tiefbauamtes betreffend der Kreuzung Spisertor liess den VCS hellhörig werden. Wir begutachteten das aufgelegte Projekt und stellten fest, dass es für den Fuss- und Veloverkehr einiger Änderungen bedarf.

Ein Kreisel am Spisertor, wie er im Bauprojekt enthalten ist, würde zwar den Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr verbessern, gleichzeitig aber für längere Wege für die FussgängerInnen sorgen. Auch für die Velofahrenden würde sich keine Verbesserung im Bereich der Sicherheit ergeben.

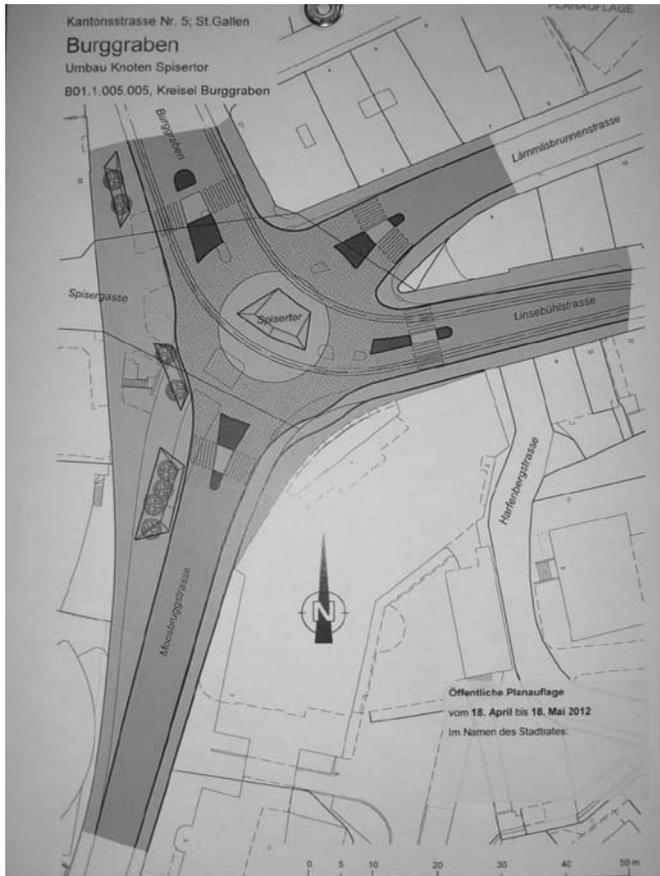
Der VCS erhob in der Folge Einsprache, welche zur Zeit noch hängig ist. Gleichzeitig reichte ich im Stadtparlament eine Einfache Anfrage zum Thema ein, mit welcher ich den Stadtrat aufforderte sich stärker für den Langsamverkehr an dieser Kreuzung einzusetzen, die Wartesituation an den Haltestellen der Appenzeller Bahnen zu verbessern und den städtebaulichen Aspekten mehr Beachtung zu schenken.

Die darauffolgende Antwort des Stadtrates war für uns nicht ausreichend, liess wenig Wille zu einer gesamthaften Betrachtung erkennen und so wurde Anfangs November eine Interpellation „Auch Verkehrsknoten sind öffentliche Räume“ von Robert Furrer, Thomas Brunner und mir nachgereicht.

Wir sind überzeugt, dass es bei solchen Projekten integrale Lösungen braucht. Es darf nicht sein, dass wie am Spisertor nur ein strassenorientiertes Projekt aufgelegt wird; Nicht zuletzt, weil es ein Tor zur Stadt ist, am Jakobsweg liegt, in der Nähe der Kantonsschule mit ihren 1300 Schülerinnen und Schülern der Sicherheit erhebliche Beachtung geschenkt werden sollte und die Haltestellen der Appenzeller Bahnen durch die kommende Durchmesserlinie schon bald mehr Gewicht erhalten werden.

Ein solches Projekt bedingt ganzheitliche Betrachtungen und Interessenabwägungen und stellt eine directionsübergreifende Aufgabe dar. Gute Projekte für den Strassenraum braucht nicht nur die südliche Altstadt. Solche sollten besonders an wichtigen Knoten, wie dem Spisertor verwirklicht werden. Um nicht unnötig viele Ressourcen zu verschwenden, ist es nötig, dass die verschiedenen PlanerInnen zusammensitzen und gemeinsam Projekte erarbeiten, welche nicht nur Einzelprobleme lösen, sondern gesamtheitlich vorgehen und künftige Problemstellungen in

einem frühen Stadium berücksichtigen. Jüngstes Beispiel einer kurzsichtigen Betrachtungsweise ist die Unterführung bei der Fachhochschule.



Solche Planungsfehler wollen wir am Spisertor vermeiden und stellen Fragen zur zukünftigen Projektorganisation bei vielschichtigen Strassenprojekten und deren Abstimmung auf die städtebauliche und bedürfnisgerechte Situation. Diese Fragen wollen wir allgemein beantwortet haben, aber auch spezifisch für den Knotenpunkt Spisertor.

## **Buchhaltung Steuererklärung Jahresabschluss Verwaltungen Firmengründungen**

**Sie möchten Teilbereiche selbst erledigen? Ich zeige Ihnen, wie!**  
Das Büro von Moos ist gut mit dem ÖV erreichbar und kommt auch mit dem ÖV zu Ihnen. Die Reisezeit ist Hobby und damit persönliches Vergnügen.  
**Büro von Moos, Hagenstr. 10, 9650 Nesslau, Tel: 071 364 27 30**

# COMEDIA



**Die Genossenschaftsbuchhandlung mit dem feinen Angebot.  
Beste Auswahl. Guter Service. Faire Preise.**

[www.comedia-sg.ch](http://www.comedia-sg.ch) mit unseren Buch-, Comic/Manga- und WorldMusic-Tipps und dem grossen Medienkatalog mit E-Shop.  
Katharinengasse 20. 9004 St. Gallen. Tel./Fax 071 245 80 08. [medien@comedia-sg.ch](mailto:medien@comedia-sg.ch).

## ***Wir tun alles dafür!***

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

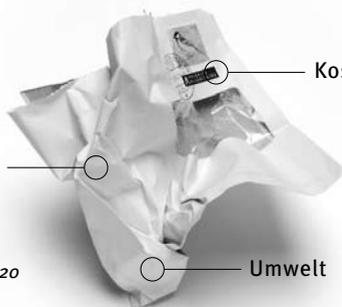
***a***

**Alder Print und Media AG**  
CH-9125 Brunnadern, 071 375 66 20  
[info@alderag.ch](mailto:info@alderag.ch), [www.alderag.ch](http://www.alderag.ch)

Qualität

Kosten

Umwelt





# Badespass + Eiszeit



HALLENBAD UND SAUNA  
**BLUMENWIES**  
ST.GALLEN

**Eishalle** St.Gallen  
**Lerchenfeld**



## EGK- Gesundheitskasse

Ein wertvoller Partner  
für Sie

[www.egk.ch](http://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](mailto:st_gallen@egk.ch)

**EGK**  
Gesund versichert

Von Martin Stamm

**Vielleicht sind sie auch schon mal an während der Stosszeit an der Rosenbergstrasse gestanden oder im Hauptbahnhof und haben gedacht: „Woher kommen denn all diese Menschen? Wohin wollen die? Wieso machen die das? Wie hat die Welt ohne den ganzen Verkehr funktioniert? Wieso ist der Verkehr in den letzten Jahren derart gewachsen?“**

Solche Fragen stellen sich auch die Verkehrsforscher. Jahrzehntlang hat man sich nur auf die Bewältigung des Verkehrs konzentriert. Das funktioniert immer schlechter. Die Belastung für Mensch und Umwelt wächst und es ist kaum mehr zu finanzieren. Können, sollen oder müssen wir also den Verkehr begrenzen?

### **Warum weniger (oder nicht noch mehr) Verkehr?**

Verkehr hat viele gute Seiten und bringt viel Nutzen. Aber er hat auch negative Auswirkungen, die uns belasten:

- auf die Gesundheit (Abgase, Lärm, Feinstaub, Unfälle)
- auf den sozialen Zusammenhang (Schlafgemeinden, Ghettobildung an Hauptachsen)
- auf die lokale Wirtschaft (Ladensterben, Verödung von Zentren)
- auf Umwelt und Biodiversität
- auf den Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen (Öl, Platz)

Wie bei vielen anderen Dingen gibt es auch beim Verkehr ein Zuviel. Und wie bei vielen anderen Dingen ist es schwierig, Gegensteuer zu geben, wenn der kritische Punkt überschritten wird.

Die Streitereien um den Fluglärmvertrag mit Deutschland oder die Proteste gegen die Güterzüge auf der Seelinie zeigen, wie gespalten unser Umgang mit dem Thema ist. Noch nie hat eine betroffene Gruppierung zum eigenen Verzicht auf Flugreisen, Autofahrten oder Konsum aufgerufen, um Lärm oder Gestank zu reduzieren. Den Verkehr machen immer die anderen. Wir fordern weniger, können uns dem immer mehr aber selber auch nicht entziehen.

Der Gedanke, die Gesamtmobilität zu beschränken, ist nicht sehr populär. So unpopulär, dass man sogar bei der Städteinitiative in St. Gallen nur von einer Übernahme des Wachstums durch öV- und Langsamverkehr gesprochen hat!

Wenn wir uns aber ernsthaft Gedanken über weniger Mobilität machen, dann müssen wir verstehen, weshalb der Verkehr in den letzten Jahrzehnten so übermässig zugenommen hat. Dazu lohnt es sich, in eine Zeit zurück zu schauen, in der es überhaupt keine Strassen und Eisenbahnlinien gab.

### **Eine kurze Geschichte des Verkehrs**

Das älteste erhaltene Verkehrsmittel der Schweiz ist, erstaunlicherweise, ein Schiff, ein Einbaum, gefunden im Bielersee und etwa 3500 Jahre alt. Das Mittelland war damals fast vollständig bewaldet. Es war ein Wald aus Büschen, niedrigen Bäumen, Sümpfen, voll von wilden Tieren, Krankheiten und anderen Gefahren. Seen und Flüsse waren im die einzigen offenen Flächen, auf denen sich unsere Vorfahren sicher, schnell und mit grösseren Lasten bewegen konnten. Also setzten sie sich hin und erfanden die ersten Verkehrsmittel für diese natürlichen Verkehrswege.

In den Bergen war das nicht möglich. Auch hier gab es über der Baumgrenze waldfreie Gebiete. Dort konnte man, zumindest im Sommer, relativ ungehindert grössere Distanzen überwinden. Und das machten sie unsere Vorfahren auch. In den Überresten der Pfahlbausiedlungen bei Arbon hat man Steine aus Oberitalien gefunden. An günstig gelegenen Stellen in der Nähe der Alpenpässe wurden Überreste von Rastplätzen entdeckt.

Strassen entwickelten sich ganz langsam und es brauchte eine Grossmacht wie das Römische Reich um ein erstes Fernstrassennetz in Mitteleuropa zu bauen, zu sichern und zu unterhalten. Mit seinem Niedergang zerfiel das Strassennetz wieder. Nur dank der ausserordentlichen Qualität der Bauten und der lokalen Pflege ist einiges davon bis heute erhalten geblieben.

Mit dem Beginn Industrialisierung wuchs der Bedarf nach Verkehrsverbindungen. Also entstanden erste Fernstrassen und, vor allem, ein Netz aus Kanälen, die sich für den Transport grosser Warenmengen mit den damals vorhandenen Mitteln (d.h. Menschen- Wind- und Pferdekraft) viel besser eigneten. In England, dem Mutterland der Industrialisierung, erreichte dieses Kanalnetz im 18. Jahrhundert eine Länge von mehreren tausend Kilometern.

Und dann kam die Eisenbahn, ab 1830 in England, knappe 20 Jahre später auch in der Schweiz und mit ihr die Stunde dessen, was wir heute Mobilität nennen.

Der Verkehr auf den Kanälen war noch äusserst langsam und auf Waren (Kohle, Eisen, industriell hergestellte Güter) ausgerichtet. Mit der Eisenbahn entstand von Beginn weg der Personenverkehr als zweiter Nutzen des neuen Verkehrsmittels. Und der Erfolg war durchschlagend. Nie vorher und nie nachher hat ein einziges Verkehrsmittel über Land einen so grossen Anteil am Verkehrsaufkommen über grössere Distanzen gehabt wie die Eisenbahn im 19. Jahrhundert. Die Begriffe Eisenbahn und Mobilität waren über Jahrzehnte fast gleichbedeutend.

Erstaunlich auch die rasche Verbreitung der Eisenbahn. Sie war viel schneller als die spätere Verbreitung des Autos. In nur gut 50 Jahren wurde fast das komplette Schienennetz der Schweiz erstellt.

Die Dampflokomotive war dabei nur ein Teil des Erfolgs. Viel wichtiger war die relativ einfache und vergleichsweise kostengünstige Realisierbarkeit des Verkehrsweges, d.h. der Infrastruktur. Zwei eiserne (später stählerne) Schienen, mit Holzschwellen stabil verbunden, auf den Boden gelegt, reichten zu Beginn aus. Die kühnen Kunstbauten, die berühmten Tunnels kamen erst später, nachdem sich die Bahn etabliert hatte.

Erst der Bau der Infrastruktur ermöglicht den Eisenbahnverkehr und damit die Entwicklung, die diesen Verkehr nutzt. Die Infrastruktur wurde nicht für den bestehenden Verkehr gebaut (den gab es vorher nicht) sondern für den erwarteten, für eine Entwicklung, die dank eben dieser Infrastruktur erfolgen sollte.

### **Die Infrastruktur machte den Verkehr.**

Mit dem aufkommenden motorisierten Individualverkehr kam eine Umkehrung der Verhältnisse. Jetzt bestimmte das Verkehrsaufkommen den Bau der Infrastruktur. Reaktion statt Aktion. Die ersten Autos nutzten das immer noch schwach ausgebaute Strassennetz. Das machte Probleme. Zuerst waren die Engpässe eher räumlicher Art. Die schmalen Strassen, gerade in den Städten, waren bald einmal zu eng. Also, nieder mit den Stadtmauern und Stadttoren, weg mit der Nutzung des öffentlichen Raumes als Arbeits- und Begegnungsort. Aus Plätzen, Gassen, öffentlichen Räumen wurden Strassen.

Bald wurde die Kapazität der Strassen trotzdem knapp. Jetzt begannen sich die Autos selber zu behindern. Also musste gehandelt werden. Neue Strassen zur „Entlastung“ entstanden und damit neue Kapazitäten die neues Wachstum erst ermöglichten.



Entlastungsstrassen

### **Aber wieso entsteht überhaupt Verkehr?**

Weshalb entsteht denn überhaupt Verkehr, sobald eine Infrastruktur da ist? Man kann das mit einer einfachen Formel ausdrücken (keine Angst, ohne Mathematik):

$$\text{„Verkehr} = \text{Bedürfnis} \times \text{Möglichkeit“}$$

Das heisst, je mehr Bedürfnis und je mehr Möglichkeit, desto mehr Verkehr.

Die Bedürfnisse auf der einen Seite sind vielseitig. Die Verkehrsingenieure messen dieses Bedürfnis nach Mobilität mit der Zahl der Bewegungen, die wir täglich machen.

Also z. B.:

- der Weg zur Arbeit, weil wir ein Bedürfnis nach Verdienst haben.
- der Weg zum Einkauf, weil wir ein Bedürfnis nach Nahrung haben.
- der Weg ins Kino oder Theater, weil wir ein Bedürfnis nach Bildung oder Unterhaltung haben.

Erstaunlicherweise ist die Zahl unserer Wege seit vielen Jahren nahezu konstant. Sie liegt bei etwa 3,5 Wegen pro Person und Tag. Das scheint wenig. Wenn wir aber berücksichtigen, dass etwa Betagte oder kleine Kinder oft gar keine Wege machen, können wir diese Zahl nachvollziehen (wir selber haben ja auch ab und zu „wegelose Tage“, etwa wenn wir mit der Grippe im Bett liegen oder einen faulen Sonntag zuhause verbringen).

Weshalb nimmt denn der Verkehr regelmässig zu, wenn wir doch immer gleich viele Bewegungen machen?

Das ist natürlich die Bevölkerungszunahme. Mehr Menschen machen mehr Verkehr. Zwischen 1970 und 2005 hat die Wohnbevölkerung in der Schweiz um 20% zugenommen. Die Verkehrsmenge (Personenverkehr) ist in der gleichen Zeit um 84% angestiegen (Personenkilometer). Da muss also noch etwas anders sein.

Das liegt nun am zweiten Faktor unserer Formel: „Verkehr = Bedürfnis x Möglichkeit“. Denn die Möglichkeit, sich zu bewegen, hat sich massiv verändert.

Schauen wir uns das genauer an. Die Möglichkeit ist die Distanz, welche wir reisen können. Und die Distanz wiederum lässt sich aus der aufgewendeten Zeit und der Geschwindigkeit berechnen, oder wieder als Formel geschrieben:

$$\text{„Möglichkeit} = \text{Geschwindigkeit} \times \text{Zeit“}$$

Je schneller wir uns bewegen können und je länger wir unterwegs sind, desto grösser ist die Möglichkeit, sich räumlich zu verändern.

Auch hier bietet die Verkehrsforschung wieder eine überraschende Erkenntnis. Nicht nur die Zahl der Wege sondern auch die Zeit, die wir täglich unterwegs sind, ist über die letzten Jahrzehnte weitgehend stabil geblieben. Warum ist das so?

Zeit ist eines der wenigen Güter, die seit „immer“ gleich bleiben. All die wunderbaren Erfindungen der letzten Jahrhunderte konnten sie nicht verändern. Unsere Tage sind immer noch gleich lang wie zur Zeit der Einbäume und Bergpfade. Die Zeit, die wir für Reisen aufwenden können, ist ertragslose Zeit. Wir können sie nicht beliebig steigern, weil wir ja auch noch Arbeiten, Schlafen, Essen, Leben wollen. Die Wissenschaftler sprechen darum vom „Gesetz des konstanten Reisezeitbudgets“.

Natürlich gibt es andere Faktoren, welche die Möglichkeit zur Mobilität einschränken. Im Alltagsverkehr aber gilt diese Formel weitgehend. Und, weil die Zeit konstant bleibt, wird daraus:

**„Distanz = Geschwindigkeit“**

Wenn wir nun die beiden Formeln zusammenfassen ergibt sich eine erstaunliche Erkenntnis.

Die Bedürfnisse bleiben seit langem weitgehend konstant.

Die Zeit, die wir für den Verkehr zur Verfügung haben, bleibt ebenfalls ziemlich konstant.

Das heisst, unsere Formel wird zu :

**„Verkehr = Geschwindigkeit“** oder, anders formuliert:

**„Mehr Geschwindigkeit = mehr Verkehr“.**

**Weniger Geschwindigkeit = weniger Verkehr**

Wenn wir also weniger Verkehr wollen, dann müssen wir für weniger Geschwindigkeit sorgen. Die Geschwindigkeit hat den grössten Einfluss auf den Verkehr. Aber wir tun genau das Gegenteil. Wir verflüssigen den Autoverkehr mit Umfahrungen (Staus bringen Lärm und Gestank) und motivieren damit zu weiteren Fahrten. Wir reduzieren die Reisezeit im öffentlichen Verkehr und ermöglichen damit das Pendeln über immer weitere Strecken. Mit unserem Bemühen, belastete Orte vom Verkehr zu entlasten, erreichen wir genau das Gegenteil.

In der Not diskutieren wir über Verbote und höhere Preise. Aber Verbote sind äusserst unpopulär. Natürlich hätten autofreie Tage oder Rationierungen des Benzins ihre Wirkung. Nur sind solche Ideen kaum zu realisieren. Dazu drückt das Problem noch zu wenig.

Die Kosten sind kein zentraler Faktor für die Mobilität. Massnahmen die hier ansetzen, ergeben höchstens Umlagerungseffekte. Das kann zwar im Einzelfall erwünscht sein. Für eine Beeinflussung der Gesamtmenge müsste man aber sehr hohe Werte ansetzen (CHF 5.-/l Benzin etwa) und alle Verkehrsträger belasten. Lenkungsabgaben, bei denen die Einnahmen zurück verteilt werden, könnten die gesamtwirtschaftlichen Einflüsse kompensieren. Die Reaktionen der Wirtschafts- und Gewerbeverbände auf die Vorschläge des Bundes lassen hier nicht allzu viel erwarten.



schneller, weiter, höher

Bleibt die Geschwindigkeit.

Wir haben gesehen, dass sie der entscheidende Faktor für die Verkehrsmenge ist. Sie ist sofort wirksam, kostet wenig, braucht keine nationalen oder internationalen Regelungen, erzeugt keine Ungerechtigkeiten und kann auch lokal ansetzen.

Die Verkehrsplanung hat aber immer noch den Auftrag, genau das Gegenteil zu machen:

- Ein millionenteures Verkehrsleitsystem verflüssigt den Verkehr auf der Stadtautobahn.
- Abbiegespuren an Kreuzungen erhöhen die Kapazität.
- „Intelligente“ Lichtsignalanlagen reduzieren die Wartezeit und beschleunigen den Verkehr. Die Autos werden vollautomatisch erkannt und optimal bedient. Die Fussgänger müssen Knöpfe drücken.
- Kreisverflüssigen ebenfalls den MIV. Für den Langsamverkehr sind sie unbequemer (Umwege) und weniger sicher.

Wir müssen in Zukunft bei jeder Verkehrsvorlage darüber nachdenken, ob sie die Geschwindigkeit erhöht. Dann führt sie immer zu mehr Verkehr. Für jede Beschleunigung muss parallel eine Entschleunigung stattfinden, sonst bleibt sie zur Entlastung wirkungslos.



Irgendeine wunderbare Technik wird es schon richten...



Freie Fahrt für freie Bürger!

Aber wie können wir dieses Ziel erreichen?

- Tempolimits: Tempo 60 oder 50 auf der Stadtautobahn ist überfällig. Es würde die Fahrzeit verlängern, die Kapazität aber sogar noch erhöhen, Unfälle und Unfallschwere reduzieren, Schadstoffe und Lärm vermindern und nichts kosten! Die viel gepriesene Erreichbarkeit der Stadt wäre weiterhin gewährleistet. Trotzdem würde es sich viele überlegen, ob sie nun eine halbe Stunde für die Fahrt durch die Stadt aufwenden wollen, oder doch lieber in der Nähe einkaufen.
- Staus reduzieren das Tempo: Sie sind allerdings nicht ganz so wirksam, weil sie teilweise durch Verschiebungen des Verkehrs kompensiert werden. Aber wenn wir sie schlau planen, stören sie den ÖV nicht und wirken garantiert. Weshalb keine Stauräume an den Stadtgrenzen von wo aus die Fahrzeuge in kleinen Dosen durchgelassen werden?
- Bei den Parkplätzen ist ebenfalls nicht die Menge das Problem. Wenn wir die flächig verteilten Parkplätze konsequent (aber wirklich konsequent) aufheben würden und statt dessen nur noch zentrale Parkhäuser hätten, würde dies den Suchverkehr reduzieren und, durch die Vergrößerung der Fußwege, das Tempo reduzieren. Die Detailhändler im Zentrum der Stadt sträuben sich nicht ohne Grund gegen die Erweiterung der Parkgarage am unteren Graben und fordern stattdessen die näher gelegene Anlage unter dem Unionsgebäude.



Langsamverkehr-Förderung

- Die konsequente Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs (und des öV's) ist ein weiteres wirksames Mittel. An den Kreuzungen müssen die Kapazitäten neu verteilt werden. Keine Fussgänger-Wartezeit über 30 Sekunden. Keine Überquerung in grossen Etappen. Keine „grünen Wellen“ für den MIV.
- Spurreduktionen zu Lasten breiterer Trottoirs, Radstreifen und Busspuren sind ein weiteres Mittel, um öV und Langsamverkehr zu fördern.

Solche Massnahmen reduzieren nicht nur die Geschwindigkeit. Sie machen die kurzen Wege attraktiver, fördern kleinräumigere Strukturen, sorgen für mehr Sicherheit und erhöhen die Lebensqualität in den Quartieren. Und sie sind meist sehr billig zu haben.

Dieser Text basiert auf einem Referat vom 9.10.2012, gehalten im Rahmen der „Erfreulichen Universität“ im Palace, St. Gallen.



Fussgänger an die Macht!

ARCHITEKTUR

PLANUNG

BERATUNG

doris.koeniger@bluewin.ch  
Dierauerstrasse | 9000 St. Gallen

**DORIS KÖNIGER**  
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

## **Kein VCS-Stadtrat in St.Gallen**

Im zweiten Wahlgang ist es dem VCS-Co-Präsidenten Ruedi Blumer nicht gelungen, einen Sitz in der St. Galler Exekutive zu gewinnen. Er erreichte nur den vierten Rang, hinter den beiden Gewählten Patrizia Adam-Allenspach (CVP) und Markus Buschor (parteilos) sowie seiner Parteikollegin Sylvia Huber (SP). Der VCS sprach am Wahlabend mit dem glücklosen VCS-Kandidaten.

Interview von Thomas Schwager

**VCS: Ruedi Blumer, wie tief sitzt die Enttäuschung heute Abend? Hast du mit diesem Ergebnis gerechnet?**

**Ruedi Blumer:** Natürlich bin ich enttäuscht und das Resultat entspricht nach einem sehr engagierten und volksnahen Wahlkampf zusammen mit Sylvia gar nicht meinen Erwartungen. Sehr gerne hätte ich gemeinsam mit Sylvia Huber mitgeholfen, in der Stadt etwas zu bewegen. Andererseits bin ich lange genug in der Politik um zu wissen, dass Verlieren zum Geschäft gehört. Sei es bei Sachvorlagen, sei es wenn man sich als Kandidat für ein Amt zur Verfügung stellt. Das gehört zum Spiel. Wer immer gewinnen will und nicht verlieren kann, der wird in der Politik nur unglücklich.



**VCS: Woran hat es gelegen, dass du mit doch 1000 Stimmen auf den zweitplatzierten und gewählten Markus Buschor zurückliegst? Verglichen mit dem ersten Wahlgang hast du 700 Stimmen eingebüsst, während deine parteiinterne Konkurrentin ihre Stimmzahl halten konnte. War dein Engagement im VCS als Co-Präsident unserer Sektion eher ein Nachteil?**

**Ruedi Blumer:** Schwer zu sagen, auch wenn im Nachhinein viele um eine Erklärung nicht verlegen sind. Ähnlich wie z. B. im Fussball lassen sich auch in der

Politik nicht alle Siege und Niederlagen an einfachen Ursachen festmachen. Sylvia wurde im 2. Wahlgang zusätzlich von den Lehrpersonen und zumindest halbherzig von SVP und FDP unterstützt. Buschor wurde zusätzlich von Leuten aus der Kulturszene und aus dem Umfeld der Flade unterstützt und von sehr viel Bürgerlichen an Stelle einer SP-Kandidatur gewählt. Tatsache bleibt, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zwei anderen für das Amt als Stadtrat den Vorzug gegeben haben und damit Sylvia Huber und ich das Nachsehen haben. Das schmerzt und verheisst für die Stadt nichts Gutes. Den Wahlausgang gilt es zu akzeptieren.

## 1. Wahlgang

|  |              |
|--|--------------|
| <b>Total Stimmberechtigte</b>                                      | <b>45095</b> |
| Eingelegte Wahlzettel  | 20444        |
| Davon leer   | 1739         |
| Davon ungültig   | 70           |
| Gültige Wahlzettel   | 18635        |
| Absolutes Mehr   | 9318         |
| <b>Stimmen haben erhalten:</b>                                     |              |
| Brunner Fredy, Stadtrat, Dipl.Arch.ETH, FDP (bisher)               | 12545        |
| Cozzio Nino, Stadtrat, Rechtsanwalt, CVP (bisher)                  | 13914        |
| Scheitlin Thomas, Stadtpräsident, lic.oec.HSG, FDP (bisher)        | 13696        |
| Adam-Allenspach Patrizia, Dr. iur., Mitinhaberin Treuhandbüro, CVP | 7791         |
| Blumer Ruedi, Schulleiter, Kantonsrat, SP                          | 7295         |
| Buschor Markus, Architekt, parteilos                               | 7065         |
| Hostettler Christian, Kaufmann, UVP                                | 1040         |
| Huber Sylvia, Sozialarbeiterin, Stellenleiterin, SP                | 7004         |
| Straub Markus, Immobilienökonom, Kantonsrat, SVP                   | 5087         |
| Verschiedene   | 1238         |



## 2. Wahlgang

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| <b>Total Stimmberechtigte</b> | <b>45067</b> |
| Eingelegte Wahlzettel         | 18091        |
| Davon leer                    | 1180         |
| Davon ungültig                | 20           |
| Gültige Wahlzettel            | 16891        |

### **Stimmen haben erhalten:**

|  |      |
|--|------|
| Adam-Allenspach Patrizia, Dr. iur., Mitinhaberin Treuhandbüro, CVP | 7951 |
| Blumer Ruedi, Schulleiter, Kantonsrat, SP                          | 6590 |
| Buschor Markus, Architekt, parteilos                               | 7655 |
| Hostettler Christian, Kaufmann, UVP                                | 1205 |
| Huber Sylvia, Sozialarbeiterin, Stellenleiterin, SP                | 6943 |
| Verschiedene   | 185  |



Die Stimmbeteiligung beträgt **40.1 Prozent**.

### **VCS: Dann war deine Nichtwahl also nicht auch ein Nein zum VCS?**

**Ruedi Blumer:** Auf keinen Fall! Die Nichtwahl von Sylvia Huber und mir ist eine Niederlage für die SP, aber nicht für den VCS. Ich durfte zusammen mit meinem Mit-Co-Präsidenten Martin Stamm, dem Vorstand und der VCS-Ortsgruppe gemeinsam mit umverkehr die Städteinitiative zum Erfolg führen. Seit März 2010 gilt in der Stadt St.Gallen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Ein grosser Schritt für die Zukunft unserer Stadt. Gerne hätte ich als Stadtrat an der Umsetzung dieses Reglements und weiterer zukunftsgerichteter Vorhaben mitgewirkt. Aber solche Aufgaben hängen ja nicht von der Wahl oder Nichtwahl einer einzelnen Person ab. Der Auftrag an den Stadtrat, für eine nachhaltige Verkehrspolitik zu sorgen, bleibt auch nach der Wahl von Adam und Buschor bestehen. Und die Parlamentswahlen mit Sitzgewinnen für SP, Juso und Grüne haben dazu geführt, dass ab 2013 in der Legislative auch neue Mehrheiten möglich sind.

### **VCS: Also nicht frustriert heute Abend?**

**Ruedi Blumer:** Heute Abend schon, aber da komme ich darüber hinweg. Wer sich leicht frustrieren lässt, sollte die Finger von der Politik lassen. Ich werde mich im Kantonsrat weiterhin für die Anliegen der Stadt und Agglomeration St. Gallen sowie für die Ziele des VCS einsetzen. Und ich werde dabei weiterhin mit all jenen zusammenarbeiten, die in die gleiche Richtung ziehen wollen. Und das nicht nur in der Verkehrspolitik.

**VCS: Ruedi, danke für das Gespräch und viel Erfolg in deiner weiteren Arbeit!**

# 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*



**Wer umweltbewusst fährt, dem dankt die Natur.**

Sankt Galler Stadtwerke, St.Leonhard-Strasse 15, 9001 St.Gallen,  
Telefon 0848 747 900, verkauf.gw@sgsw.ch, www.sgsw.ch

**erdgas**   
Die freundliche Energie.  
www.erdgas.ch

## **Agenda**

|                        |       |                                      |  |
|------------------------|-------|--------------------------------------|--|
| Dienstag, 15. Januar   | 16.00 | <b>Stadtparlament</b>                | Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen         |
| Mittwoch, 16. Januar   | 17.00 | <b>Redaktionsschluss lokal 101</b>   |  |
| Donnerstag, 17. Januar | 16.00 | <b>Jahreskonferenz VCS Stadt</b>     | Amtshaus, St. Gallen                         |
| Dienstag, 22. Januar   | 18.30 | <b>Vorstand Sektion</b>              | VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen |
| Samstag, 26. Januar    | 09.45 | <b>Planungskonferenz VCS Schweiz</b> | Altes Tramdepot, Bern                        |
| Dienstag, 12. Februar  | 16.00 | <b>Stadtparlament</b>                | Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen         |
| Dienstag, 12. Februar  | 19.15 | <b>Vorstand Sektion</b>              | VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen |
| Donnerstag, 7. März    | 08.30 | <b>Zwicky-Tagung, TBA Kanton</b>     | Baudepartement, St. Gallen                   |
| Dienstag, 12. März     | 18.30 | <b>Vorstand Sektion</b>              | VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen |
| Dienstag, 19. März     | 16.00 | <b>Stadtparlament</b>                | Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen         |
| Dienstag, 26. März     | 16.00 | <b>Stadtparlament</b>                | Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen         |
| Dienstag, 2. April     | 18.30 | <b>Vorstand Sektion</b>              | VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen |
| Freitag, 5. April      | 16.00 | <b>Veloflohmarkt, Veloannahme</b>    | Waaghaus, St. Gallen                         |
| Samstag, 6. April      | 08.00 | <b>Veloflohmarkt, Veloannahme</b>    | Waaghaus, St. Gallen                         |
| Samstag, 6. April      | 09.00 | <b>Veloflohmarkt</b>                 | Waaghaus, St. Gallen                         |
| Samstag, 20. April     | 09.45 | <b>Planungskonferenz VCS Schweiz</b> | Altes Tramdepot, Bern                        |
| Freitag, 26. April     | 17.00 | <b>Redaktionsschluss lokal 102</b>   |  |
| Dienstag, 30. April    | 16.00 | <b>Stadtparlament</b>                | Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen         |