



lokal

REGION ST. GALLEN

Februar 2012

Nummer 97

Kantonsratswahlen: Die Wahlempfehlungen

Neuer Bahnhofplatz: Alle Argumente



Editorial	→	3
Grosser Bahnhof für St. Gallen	→	5
Die ÖV-Drehscheibe der Ostschweiz	→	9
Kompakt ist besser	→	16
Kommentar zu den Thesen von Hansueli Stettler	→	18
Kantonsratswahlen 2012	→	20
Austausch der neuen Art	→	26
Weg mit den Fussgängerstreifen!	→	29
Velokurse 2012	→	31
Velobörsen St. Gallen und Umgebung	→	32
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 97
Auflage 2'400 Exemplare
erscheint 4 x im Jahr

Redaktion
Andreas Bernhardsgrütter, Daniel De Stefani, Robert Furrer, Peter Jans-Matter, Doris Königer,
Laurent Reusser, Daniel Schöbi, Martin Stamm

Als Gastkolumnisten Hansueli Stettler sowie
Christian Hasler, Direktion Bau und Planung der Stadt St.Gallen

Layout
Stefan Marbach

Lektorat
Cécile Federer, Thomas Schwager
Druck:
Niedermann Druck
Rorschacher Strasse 290
9016 St. Gallen

Von Martin Stamm

Liebe Leserinnen und Leser

Die Stadt St. Gallen entwickelt sich. Und was sich entwickelt, verändert sich. Dazu gehört auch die Gestaltung des öffentlichen Raums.

Jede Veränderung bringt Unsicherheiten. Da ist man / frau schnell einmal geneigt, Nein zu sagen. Nein, weil man sich ja daran gewöhnt hat, so wie es ist. Nein, weil es immer irgendetwas gibt, was man noch besser oder noch schöner oder halt einfach anders machen könnte.

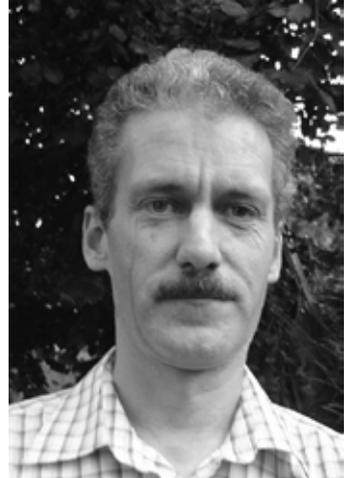
Als VCS müssen wir oft genug nein sagen, etwa wenn neue Schnellstrassen Lärm und Gestank in Wohnquartiere bringen sollen oder wenn ein Flugfeld schiebchenweise zum „Airport“ werden soll.

Wir sind es uns deshalb kaum gewohnt, auch einmal ja zuzusagen. Ja, auch wenn wir doch noch so viele Ideen hätten, wie wir es noch besser machen könnten. Ja, wenn wir nicht von jedem Detail wissen, ob es sich bewähren wird.

Ja sagen kann schwieriger sein als Nein sagen.

Die Vorlage zum neuen Bahnhofplatz, oder das was wir davon schon kennen, ist ein solches Beispiel. Sie bringt grosse Verbesserungen und der Platz wird aufgeräumter, übersichtlicher, freundlicher.

Aber nein, wir wissen noch nicht, ob die Zahl der Veloparkplätze reicht oder ob man sie später erhöhen muss. Nein, dass es die Unterführung wirklich nicht braucht, wird erst die Wirklichkeit zeigen. Nein, die verbesserte Velounterführung auf der Ostseite ist nicht Teil des Projektes.



In den letzten Tagen ist bekannt geworden, dass sich das Projekt verzögern wird. Es bleibt also genügend Zeit, um sich vertieft zu informieren. Wir tun das in dieser Lokal-Ausgabe, indem wir verschiedenen Meinungen Platz geben:

- unserer Haltung zum aktuellen Stand des Vorprojekts
- der Stadt als Projektverfasserin
- dem Kritiker Hansueli Stettler mit seinen Einwendungen
- und einer Antwort darauf von Laurent Reusser

Der Bahnhofplatz ist ein Ort vielfältiger und widersprüchlicher Nutzungen. Er wird immer ein Ort der Kompromisse sein. Aber er entwickelt sich. Und dazu kann man ja sagen.

Lob und Dank den Verantwortlichen des Tiefbauamtes. Mit ihrem Mut wurde die Basis für kleine, attraktive Piazzas geschaffen, welche mit Restaurants zum «usästuelä» entsprechend belebt werden könnten.

Bleibt zu hoffen, dass der Norden der Altstadt baldmöglichst ebenfalls ein ansprechendes Facelifting in Form eines verkehrsfreien Marktplatzes erhält.

COMEDIA



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

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.

Von Martin Stamm

Wir haben die Pläne für den neuen Bahnhofplatz, soweit sie schon bekannt sind, im Sektionsvorstand und der Ortsgruppe des VCS intensiv diskutiert. Denn das Ergebnis ist ein Kompromiss, muss ein Kompromiss sein. Zu widersprüchlich sind die Forderungen, die unter einen Hut zu bringen sind.

Die einen wollen eine leistungsfähige öV-Drehscheibe, andere einen möglichst hohen Stellenwert des Langsamverkehrs, wieder andere gewichten die architektonische Erscheinung sehr hoch. Und dann kommen noch unzählige Detailforderungen dazu: Von den Taxistandplätzen über die Anlieferung für Hotels und Geschäfte oder Sicherheitsfragen bis zum „Hochzeitspärkli“ vor dem Rathaus.

Für uns war die Frage: Ist das nun ein guter Kompromiss oder ein fauler Kompromiss?

Unser Ergebnis: Wir unterstützten das Projekt zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes, weil:

- **es deutliche Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr bringt.**
- **es ebenso Verbesserungen für den Fussverkehr bringt.**
- **weil es den Platz attraktiver und übersichtlicher macht. Er ist eine der Visitenkarten der Stadt.**
- **weil es einen ausgewogenen Kompromiss zwischen den vielfältigen Ansprüchen an den Platz darstellt.**
- **weil wir überzeugt sind, dass das vorgestellte Projekt im Alltag „funktioniert“.**

Woran wir noch weiter arbeiten wollen, ist:

- **dass die Umsteigebeziehungen zwischen den Bussen beim geplanten Durchflusssystem (die Busse fahren an wenigen Haltekannten hintereinander, so wie das beim Marktplatz der Fall ist) auch zu den Randzeiten und am Wochenende funktionieren.**
- **dass beim Veloverkehr Verbesserungen vorgenommen werden. Unter anderem sollen die beiden Personenunterführungen Ost und West mit grossen, leistungsfähigen Liften „velodurchlässig“ gemacht werden.**

Den perfekten Platz für alle gibt es nicht. Und es wird ihn auch nach einer Neugestaltung nicht geben. Aber erst wenn man einen ersten Schritt macht, kommt man dem Ziel näher. Der Bahnhofplatz bleibt ein dynamischer Platz. Seine Entwicklung hört mit dem Projekt nicht auf.

Noch ist nicht bis ins letzte Detail absehbar, wie alles zusammen funktionieren wird. Die Bedürfnisse entwickeln sich weiter und einige Ideen können erst längerfristig umgesetzt werden können. Solche längerfristigen Weiterentwicklungen sehen wir bei:

- **den Veloverbindungen Nord-Süd auf der West- und Ostseite**
- **beim Ausbau der Velo-PP auf der Südseite, z. B. in der Hauptpost, wenn deren neue Nutzung (Bibliothek?) kommt.**
- **bei einer weiteren Reduktion der Bushaltekanten, wenn dereinst alle Bus- (und Tram-?) Linien im Durchmesserbetrieb laufen**



Maulwürfe: So sah man Fussverkehr im „Generalverkehrsplan“ von 1968. Fussgängerinnen und Fussgänger sollten vom Bahnhof zum Neumarkt oder zur Kantonalbank wie Maulwürfe in den Untergrund gehen. Der Platz an der Sonne war dem motorisierten Verkehr vorbehalten.

Unterführung

Die Verlängerung der östlichen Bahnofsunterführung unter dem Bushof hindurch ist einer der politisch umstrittenen Punkte. Wir wollen Unterführungen wenn immer möglich vermeiden. Die Zeit, in der man die Fussgängerinnen und Fussgänger in den Untergrund verbannen wollte, ist vorbei. Der Bahnhofplatz funktioniert auch ohne Unterführung. Der Zeitverlust für die Busse ist gering und wird durch die Verbesserungen bei der Zufahrt mehr als aufgehoben. Der Nutzen wäre sehr begrenzt, weil die Unterführung nur von einem geringen Teil der Passanten genutzt würde. Die Kosten wären erheblich. Die zusätzlichen Rampen und Treppen führen an anderen Orten zu Behinderungen.

Die „Aufwertung“ mit Ladengeschäften tönt im ersten Moment verlockend. Leider funktioniert sie nur während der Geschäftszeiten und dann, wenn ein gutes Angebot an Läden vorhanden ist. Ob das gelingt ist umstritten, in der Stadt herrscht schon heute kein Mangel an Einkaufsmöglichkeiten.

Platzgestaltung

Die Platzgestaltung wird ebenfalls zu reden geben. Vieles an der Platzgestaltung ist und bleibt Geschmackssache. Aber die Gliederung des Platzes macht Sinn, und in der Gesamtheit wird der Platz durch die Umgestaltung klar aufgewertet.

Wir freuen uns auf die Neugestaltung des „Eingangstors zur Stadt“ und sind gespannt auf das definitive Projekt. Dann werden wir natürlich noch einmal genau hinschauen.

30.

VELOFLOHMARKT

2012

Samstag, 21. April

Veloanhänger

Kindervelos · Damen- | Herrenvelos · Sportvelos · Tandems · Mountainbikes



Veloannahme

Direktannahme:
Freitag 16.00 bis 18.00 Uhr
Samstag ab 8.00 Uhr
Waaghaushalle St. Gallen

Veloverkauf

Samstag 9.00 bis 12.30 Uhr
Waaghaushalle St. Gallen

Veloabholservice

nur in der Stadt St. Gallen
Fr. 5.00 / Velo
(für VCS-Mitglieder gratis)
Telefonische Anmeldung:
16.-19. April (Büroöffnungszeit)
Tel. 071 222 26 62

Ihr Velo bzw. ihr Verkaufserlös muss
Samstag bis 12.30 Uhr abgeholt werden!
Mehr unter www.vcs-sgap.ch

Verkehrs-Club
der Schweiz

VCS

Von Christian Hasler, Direktion Bau und Planung,
Tiefbauamt Stadt St. Gallen

Förderung ÖV

Gemäss dem Leitbild der Stadt und gestützt auf das «Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Sie ist damit bestrebt, das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens mit diesen Verkehrsarten abzudecken.

Um den ÖV in der Stadt St. Gallen attraktiver zu machen, sind qualitative Angebotsverbesserungen (neue bzw. ergänzte Linien, Taktausbau), ein störungsfreier Betrieb sowie möglichst kurze Reisezeiten und attraktive Haltestellen notwendig. Der Angebotsausbau ist im Richtplanentwurf vorgesehen; längerfristig ist mit einer Erhöhung der Anzahl Busse um ca. 50% gegenüber 2008 zu rechnen. Zudem wird durch längere Fahrzeuge die Kapazität gesamthaft um weitere rund 20% erhöht.

Verbesserungen sind insbesondere auch an der Haltestelle Bahnhofplatz, dem wichtigsten innerstädtischen Halte- und Umsteigestandort des öffentlichen Nahverkehrs, notwendig. An dieser ÖV-Drehscheibe der Ostschweiz haben die Busse bereits heute zu wenig Platz am jetzigen Haltebereich, was sich durch den angestrebten Angebotsausbau noch verschärfen wird. Ohne eine neue Haltestellenlösung an dieser Schlüsselstelle für den städtischen und regionalen Nahverkehr wäre ein bedeutender ÖV-Ausbau grundsätzlich in Frage gestellt. Zudem ist eine Aufwertung der Haltestellen am Bahnhofplatz im Sinne der Aufenthaltsqualität und der Behindertengerechtigkeit zwingend notwendig.

Daten und Fakten angestrebte ÖV-Entwicklung

2011:	täglich 80'000 Personen
2030:	bis zu 110'000 Personen pro Tag
2011:	1738 Busabfahrten täglich
2030:	2400 Busabfahrten täglich
2011:	rund 23 Millionen VBSG-Passagiere
2030:	bis zu 30 Millionen VBSG Passagiere

Verkehrskonzept am Bahnhofplatz

Das verkehrliche Konzept für den neuen Bahnhofplatz ist klar definiert: Der südliche Bahnhofplatz soll Zentrum des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs werden, der nördliche Platz beim Fachhochschulzentrum soll vor allem den motorisierten Individualverkehr aufnehmen. Nur mit dieser grundsätzlichen Trennung kann auf der Südseite, also auf dem heutigen Bahnhofplatz, der nötige Raum geschaffen werden, um eine optimale Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr anbieten und die künftigen Verkehrsmengen bewältigen zu können.

Zudem soll der Bahnhofplatz nicht mehr Endstation für den städtischen und regionalen ÖV sein, sondern im Durchflusssystem betrieben werden. Damit können die Aufenthaltszeiten reduziert werden, was die Kapazität der ÖV-Drehscheibe zusätzlich erhöht. An Randzeiten kann in Abhängigkeit von der Anzahl Busse vom Durchflusssystem punktuell abgewichen werden, beispielsweise um die Anschlüsse auf die ersten und letzten Züge zu ermöglichen.

Mit der Konzentration der Haltestellen am Bahnhofplatz ergeben sich für den Fahrgast kürzere Wege und, unterstützt durch das dynamische Fahrgastinformationssystem, mehr Übersicht. Zudem beschleunigt die kompakte Anordnung der Haltekanten die Zu- und Wegfahrten.

Daten und Fakten ÖV-Konzept

Bahnhof ist keine Endstation mehr; wie heute bereits beim Marktplatz. Haltezeiten werden dadurch von heute 105, auf neu 30 – 50 Sekunden verkürzt.

Sanierungsbedarf Bahnhofplatz

Der gesamte Bahnhofplatz sowie der Kornhausplatz befinden sich heute baulich in einem denkbar schlechten Zustand, nicht zuletzt wegen dem schlechten, sumpfigen Untergrund. Gemäss einer Grobkostenschätzung ist daher in den kommenden Jahren mit Sanierungskosten von rund CHF 20 Millionen zu rechnen.

Daten und Fakten anfallender Sanierungskosten (ohnehin Kosten)

Strassensanierung rund	CHF 10 Mio.
Gleise, Fahrleitungen, Fahrgastinfo AB und VBSG rund	CHF 7 Mio.
Werkkosten (Elektrizität, Gas, Wasser, Kanal) rund	CHF 3 Mio.

Velostation Bahnhof Nord

Durch den Bau der Fachhochschule entsteht dafür im Norden des Bahnhofes, bei der Rosenbergstrasse, ein zweiter kleiner Bahnhofplatz. Im zweiten Untergeschoss wird die Bahnhofsvorfahrt direkt zur Bahnhofunterführung erstellt und der Bahnhofszugang (Kiss & Ride) attraktiviert. Der heutige Nebenzugang wird künftig zum vollwertigen und attraktiven Bahnhofszugang Nord.

Weiter ist eine bewachte Velostation vorgesehen. 350 Abstellplätze werden in einem bewachten, abgeschlossenen Bereich für Fahrräder ein komfortables Parkierungsangebot bieten. Die Anlage soll mit Ausnahme einiger Nachtstunden in Betrieb sein und kann nur mit einer Badgekarte (Ticket) betreten werden. Ein Umziehraum mit abschliessbaren Garderobenkästchen ergänzt das Angebot.

Velofahrerinnen und Velofahrer können direkt von der Lagerstrasse oder von der Rosenbergstrasse über den Vorplatz und die kombinierte Fussgänger- und Velorampe zufahren. Die Erreichbarkeit der Velostation von der Südseite des Bahnhofs ist via Unterführung und Schieberampe sicher gestellt. Eine befahrbare und attraktive Veloverbindung ist dort infolge des – von den SBB geplanten – weiteren, westlichen Zugangs von der Personenunterführung zum Perron 2 nur mit unverhältnismässigen Mitteln realisierbar.

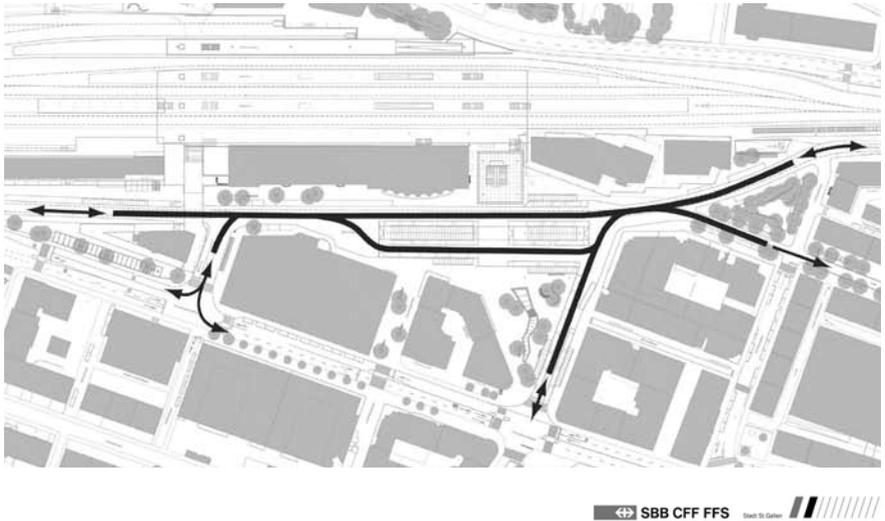
Daten und Fakten Bahnhofsvorfahrt Nord

8 Gratisvorfahrtsplätze Kiss & Ride

266 öffentliche Parkplätze, davon
28 Kurzzeitparkplätze

350 Veloparkplätze in der neuen Velostation

ÖV-Verkehrsfläche künftig



Braucht es eine Verlängerung der Personenunterführung?

Die östliche der beiden grossen Unterführungen ist heute die wichtigste Verbindung zwischen den Bahnperrens und dem Bahnhofplatz sowie zum Rosenberg. Im Rahmen der Realisierung der Bahnhofplatzneugestaltung werden die SBB diese Unterführung ausbauen. Sie wird heller, breiter und attraktiver mit Rolltreppen und Lift.

Soll diese Unterführung nun unter dem Bahnhofplatz hindurch Richtung Süden verlängert werden? Diese Frage wurde bei der Konzeption des Projekts ebenfalls diskutiert. Fachleute haben jedoch Bedenken. Eine ganze Reihe von Argumenten spricht gegen die Realisierung einer solchen Verlängerung.

- *Eine Verlängerung der Unterführung würde das Projekt um 9 bis 11 Millionen Franken verteuern.*
- *Fussgängerinnen und Fussgänger sind unwegempfindlich, d. h. sie wählen den direktesten, möglichst hindernisfreien und zeitlich schnellsten Weg. Auf dem neuen Bahnhofplatz wird in der Platzmitte ein breiter Fussgängerkorridor freigehalten. Hier kann künftig bequem und sicher zirkuliert werden. Das Umsteigen zwischen den Bussen und zwischen Bahn und Bus wird einfach, direkt und übersichtlich oberirdisch, ohne Unterführung, möglich sein. Die an- und abfahrenden Busse werden kaum behindert.*

ÖV-Verkehrsdrehscheibe; Blick von oben



- **Die Verlängerung würde in gerader Linie zum „Kornhausplatz“ führen, der Ausgang wäre etwa beim heutigen VBSG-Pavillon. Eine unterirdische Passage hat nur einen Sinn, wenn eine grosse Zahl von Personen auch tatsächlich die entsprechende Verbindung benützt. Das ist aber nicht der Fall: Gemäss Analyse der Fussgängerströme wird kaum jemand unterirdisch von den Bahnperrons zum Kornhausplatz oder umgekehrt gehen (nur etwa 10% der Fussgängerbeziehungen). Die grossen Ströme bewegen sich direkt zu den Busperrons, zu Fuss in die Altstadt oder dann Richtung Hauptpost/Neumarkt (Gutenbergstrasse).**
- **Für die weitaus meisten Passanten bringt die Verlängerung also nichts. Sie wollen zum Neumarkt, zur Altstadt, zur Klubschule, ins Hauptpostgebäude oder zu den Appenzeller Bahnen – sie werden auch künftig die wenigen Meter oberirdisch über den Platz gehen. Keinen Sinn macht die Verlängerung für die Umsteigenden zwischen den Bus- oder Postautolinen. Sie werden weiterhin die direkte Route wählen und nicht die Unterführung benützen.**

- *Die Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass Unterführungen an sich unbeliebt sind, unsicher machen und möglichst gemieden werden – anders ist es nur, wenn der unterirdische Durchgang zwingend benützt werden muss oder besonders attraktiv ist. Zwingend müsste in St. Gallen aber niemand eine Unterführung unter dem Bahnhofplatz benützen. Attraktiv wäre sie auch nicht, sie wäre zu klein und zu eng für eine eigentliche Einkaufspassage.*
- *Auf dem St. Galler Bahnhofplatz wird künftig eine viel bessere, bequemere und sichere Fussgängerfläche zur Verfügung stehen. Es ist zu erwarten, dass die meisten Passantinnen und Passanten über den Platz gehen werden – eine teure Unterführung würde ungenutzt bleiben.*

Solidarität ist Zukunft!

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


FAIR TRADE

Von Hansueli Stettler

Die Wurzeln des Projektes Atari liegen weit zurück in der Geschichte, in einer Zeit, als noch das Auto Massstab aller Dinge war. Dadurch konnten heute zentrale Grundsätze nicht einfließen; ein Zustand, der durch die „Diskussionsphase“ nicht verändert werden kann.

Die Verzögerungen geben nun Zeit, ein komplett überarbeitetes Projekt detailliert auszuarbeiten und dem ersten Vorschlag gegenüberzustellen.

Der Umdenkvorgang wird von den Planern als Zumutung aufgefasst, er ist aber unabdingbar, wenn in zwei Jahren überhaupt eine Veränderung kommen soll!

Die 5 Eigenschaften eines besseren Projektes:

- ***Die Übersicht für UmsteigerInnen wird verbessert***
- ***Der Verkehrsfluss des städtischen ÖV wird optimiert***
- ***Fussgänger und ÖV kommen sich nicht in die Quere***
- ***Für Velofahrer gibt es mehr gedeckte Parkplätze***
- ***Öffentlicher Raum, öffentliche Mittel werden optimal genutzt – die Ästhetik bekommt einen höheren Stellenwert***

Begründung und bauliche Umsetzung:

1. Mit 16 Haltekanten ist man auf halben Weg stehen geblieben: betrieblich notwendig sind am Bahnhofplatz nur je eine Doppelhaltekante in Richtung West und Ost. Mit dem neu geltenden Durchfluss-Fahrplan wird nun am Bohl gezeigt, wie leistungsfähig so eine Haltestelle ist: sowohl AB und VBSG sind störungslos unterwegs, nur die Postbusse haben schlecht koordinierte Abfahrzeiten und darum häufig Stau.

Eine Haltestelle pro Richtung (West / Süd und Ost / Nord) steigert die Übersicht für die Reisenden enorm. Realisiertes Beispiel in Chur zu besichtigen. Eine Freifläche für Fernbus- und Reservehaltestelle wird bleiben.

2. Durch den besseren Verkehrsfluss - nur geradlinige Anfahrten, keine Queungen vor anderen Bussen, keine Passagierströme über Fahrbahnen – wird das Fahren mit ÖV noch attraktiver für Personal und Passagiere. Auch die Züge der AB halten vor dem Haupteingang des Bahnhofs.

3. Die Verlängerung der Unterführung um 30 m (Investition stark mitfinanziert durch etwa 8 Verkaufsstellen) auf die Südseite des Platzes eliminiert die Unfallgefahren. Die zitierten Fussgängerströme nach der Gutenbergstrasse und der Kornhausstrasse werden auch den 20 m längeren Weg in Kauf nehmen, wenn dort je eine Rolltreppe wartet. Die Hälfte der Platzquerungen hat nicht die VBSG, sondern die SBB als Ziel. Dort sind in der Stosszeit 7 von 8 Zügen nur von der Unterführung her erreichbar.



3 von 4 Passagieren nutzen Unterführung

4. Die Einfahrt zu den zu erstellenden 500 Veloplätzen auf der Bahnhofsüdseite besteht bereits: in der Rathausgarage müsste man auf der Westseite des ersten Geschosses 12 Auto-P aufheben und durch Doppelständer für Fahrräder ersetzen. Das Rathaus-Veloparking könnte dann 60 m (vom ersten Fussgängerstreifen) entlang dem Rathauskeller bis zur verlängerten Unterführung reichen. Dicht parkierte Velos werfen gleich viel Rendite ab wie Autoparkplätze; eine Frage des Umdenkens.

5. Der öffentliche Raum im Zentrum ist kostbar. Der ÖV soll im Zentrum fahren, nicht parken. Auch die Postauto AG wird im Lauf der Jahre ihren Fahrplan entsprechend anpassen, verdichten und mehr Durchmesserbeziehungen fahren. Als Übergangsszenario kann auf dem Areal des Gaiserbahnhofs eine Wende- und Parkiermöglichkeit geschaffen werden. Durch die Verschlinkung auf das betrieblich Notwendige wird das Projekt sehr viel günstiger.

Auch das bestehende Hallendach könnte durchaus noch Jahre seinen Dienst erfüllen, eine Anhebung und Verlängerung auf den Platz hinaus würde reichen.

Das radikal vereinfachte Projekt lässt sich besser etappieren und gibt mehr Platz für die Menschen.

Von Laurent Reusser

Der Vorschlag von Hansueli Stettler tönt verlockend: zwei Bushaltekanten, die nicht mehr Raum beanspruchen als am Bohl. Der Haken an der Sache: der Busverkehr kann unmöglich bewältigt werden. Die Verhältnisse liegen anders als am Marktplatz, wo kaum Umsteigebeziehungen bestehen, keine Linien enden, keine Anschlüsse abgewartet werden müssen, die Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt sind. In der Spitzenstunde kommt im Schnitt alle 15 Sekunden ein Bus an oder fährt einer ab – sobald ein paar Busse innert kurzer Zeit eintreffen, ist die Anlage überlastet. Mit dem letzten Bus oder aus Zürich mit Ankunft um 0.18 Uhr unterwegs? 4 Busse stehen da, die anderen mussten vorher Platz machen und konnten keinen Anschluss abwarten. Heute verkehren 11 Busse um 0.30 Uhr und gewährleisten so flächendeckend Verbindungen – mit dem Projekt der Stadt ist dies im Gegensatz zum Vorschlag von Hansueli Stettler nach wie vor möglich.

Zur These 1

Zwei Doppelhaltekanten können nicht genügen: Am Bahnhofplatz hat es in einer Spitzenstunde 240 Busbewegungen, mehr als doppelt so viel wie am Marktplatz und fast dreimal so viel wie in Chur – wo die Regionalbusse eine grosse Postautostation für sich alleine beanspruchen. Am Bahnhof steigen täglich über 50'000 Fahrgäste ein oder aus, am Marktplatz / Bohl sind es rund 15'000. Am Bahnhof müssen Regionallinien, die nur halbstündlich verkehren, Bahnanschlüsse abwarten können. Am Marktplatz muss keine Rücksicht auf Anschlüsse genommen werden, entsprechend gibt es nur kurze Haltezeiten. Ohne einen gewissen Zeitausgleich am Bahnhof können keine stabilen Fahrpläne gewährleistet werden.

Zur These 2

Die Linien von Süden müssten nach wie vor die Schlaufe um die Post fahren. Passagiere über die Fahrbahnen wird es weiterhin geben (s. unten). Wenn alle Busse (4 pro Minute!) die gleichen Ein- und Ausfahrten benützen, gibt es nicht einen besseren Verkehrsfluss, sondern gegenseitige Behinderungen.

Zur These 3

Investoren finanzieren nur in Verkaufsstellen, wenn diese Renditen abwerfen – dafür ist der Untergrund des Bahnhofplatzes zu teuer. Zur vollen Stunde, dem Zeitpunkt mit den meisten Personen, hält der IC mit den grössten Frequenzen – nicht zufällig – auf Gleis 1. Dies dürfte rund ein Drittel aller Bahnreisenden bedeuten. Diese Fahrgäste und die Busgäste, die nicht auf den Zug umsteigen, benützen die Unterführung nicht – dies stellt die Mehrheit der Fussgängerströme dar. Eine Unterführung bringt keine genügende Entlastung. Die Züge der AB können nicht auf dem Platz halten, weil sie mit der neuen Durchmesserlinie von Teufen her mit Doppelkompositionen ankommen, wovon die hintere in St.Gallen abgekuppelt wird und einige Minuten abgestellt werden muss.

Zur These 4

Velos werden in der Rathausgarage nur abgestellt, wenn von dort wirklich eine direkte und attraktive Verbindung zu den Gleisen besteht. Die Zufahrt ist für Velofahrer nur von Osten attraktiv. Umdenken im Sinn der Umweltschonung würde bedeuten, Veloabstellplätze möglichst günstig zur Verfügung zu stellen – dies widerspricht dem Renditegedanken.

Zur These 5

Durchmesserlinien können die Wartezeiten am Bahnhof verkleinern, jedoch nicht eliminieren. Eine gewisse Ausgleichszeit wird gerade auf langen regionalen Durchmesserlinien immer erforderlich sein, um stabile Fahrpläne zu gewährleisten und den Fahrgästen nicht grosse Verspätungen zuzumuten. Nach Untereggen oder Hundwil macht ein Angebot mit städtischem Takt keinen Sinn und wäre unsinnig teuer. Aufgrund der Geografie und der Bevölkerungsverteilung werden aus Osten immer mehr Linien – sowohl städtische wie regionale – kommen als aus Westen.

Beim Gaiserbahnhof fehlt der Platz für eine Wende- oder Parkiermöglichkeit – Gelenkbusse brauchen einen Wendeplatz mit rund 25 Metern Durchmesser.

Von Daniel de Stefani

Nachdem Herr und Frau Schweizer im Herbst 2011 ihre jeweiligen Kantonsvertreter nach Bern gewählt haben, sind wir im Frühling gefordert, das Kantonsparlament und die Regierung neu zu besetzen, respektive zu bestätigen.

Der Kantonsrat vertritt das Volk und trifft politische Grundentscheidungen. Er ist zudem Aufsichtsbehörde über Regierung, Verwaltung und Gerichte. Auch eine Reihe von Wahlen nimmt er vor. Als Legislative stellt er daher ein wichtiges Organ dar.

Wir Stimmbürgerinnen und Stimmbürger bestimmen die politische Weichenstellung für die nächsten vier Jahre. Um den Zug in die richtige Richtung zu lenken, möchten der VCS und die St. Galler Ortsgruppe das Lenkrad Personen in die Hand geben, welche zu aktuellen Umweltthemen die richtigen Antworten haben.

Wir stellen Ihnen im vorliegenden Lokal Kandidatinnen und Kandidaten vor, denen nicht nur unmittelbar vor einem Wahltermin Lippenbekenntnisse zu einer nachhaltigen Umweltpolitik zu entlocken sind, sondern die sich auch während der vierjährigen Legislatur dafür einsetzen. Die Aufgeführten bieten beste Gewähr für eine ökologische Politik in unserem Kanton.

Die Umweltverbände Birdlife, Heimatschutz, Pro Natura, WWF und VCS haben alle Kantonsratskandidatinnen und -kandidaten sowie Regierungsratskandidatinnen und -kandidaten zu einer Umfrage eingeladen. Die Resultate des Ratings präsentiert sich in Form von Empfehlungen auf der Homepage www.umweltpolitik-sg.ch. (ab 20. Februar aufgeschaltet)

Wir möchten Ihnen ans Herz legen, jene Kandidierenden bei Ihrer Wahl zu berücksichtigen, welche die Anliegen der Umweltverbände am besten vertreten. Danke.



Ruedi Blumer, Gossau (1957) bisher
SP / 01.02

Schulleiter, Kantonsrat, Co-Präsident VCS
Sektion St. Gallen / Appenzell

*«Wir brauchen autofreie Plätze und Zonen,
sichere Fussgängerstreifen, Schul- und Velo-
wege sowie ein attraktives öV-Angebot.»*



Doris Königer, St. Gallen (1961)

SP / 01.17

Architektin ETH/SIA, Stadtparlamentarierin,
Mitglied Vorstand VCS Sektion St. Gal-
len / Appenzell

*«Nachhaltigkeit bedeutet u.a. ein sparsa-
mer Umgang mit unseren Ressourcen. Des-
halb ist verdichtetes Bauen, öV – Stärken und
Energiesparen angesagt.»*



Susanne Schmid-Keller, St. Gallen
(1956)

SP / 01.24

Mittelschullehrerin Geografie / Ökologie,
Stadtparlamentarierin, Mitglied VCS Orts-
gruppe St. Gallen

*«Ich setze mich ein für den umweltfreund-
lichen Verkehr. Eine Milliarden teure Süd-
spange brauchen wir in der Stadt St.Gallen
nicht.»*



Robert Furrer, St. Gallen (1965)

Grüne / 04.05

dipl. Ing. ETH, Mediator, Stadtparlamentarier,
Geschäftsleiter VCS Sektion
St. Gallen / Appenzell

«Mit sauberer Technik allein kriegen wir das Umweltproblem nicht in den Griff. Wir kommen nicht darum herum, auch unser Verhalten zu ändern.»



Thomas Schwager, St. Gallen (1964)

Grüne / 04.06

Umweltberater NDS, Leiter Carsharing, Stadtparlamentarier
ehemaliger Geschäftsleiter VCS Sektion
St. Gallen / Appenzell,
Mitglied VCS Ortsgruppe St. Gallen

«Der Verkehr beansprucht rund einen Drittel des Gesamtenergieverbrauchs. Nachhaltige Mobilitätslösungen sind darum auch ein wichtiger Beitrag zum Energiesparen.»



Thomas Brunner, St. Gallen (1960)

Grünliberale / 08.25

lic. phil. nat., Klimatologe, Stv. Sektionsleiter,
Stadtparlamentarier
Mitglied VCS Ortsgruppe St. Gallen

«Wo Menschen unter Blechlawinen leiden, sollten umwelteffizientere Mobilitätsformen Vortritt haben.»



Monika Simmler, St. Gallen (1990)

JUSO / 01.26

Jus-Studentin

Mitglied Vorstand VCS Sektion

St. Gallen / Appenzell

«Kämpfen wir für mehr Lebensqualität dank einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.»



Markus Mauchle, St. Gallen (1961)

Grüne / 04.26

Dipl. Geograph, Primarlehrer

Revisor VCS Sektion St. Gallen / Appenzell,

«Der Verkehr muss langsamer, sicherer und umweltfreundlicher werden.»



Lisa Etter-Steinlin, St. Gallen (1954)

SP / 01.11

Rechtsanwältin, Mediatorin SAV, Stadtparlamentarierin, Helferin VCS Veloflohmarkt

«Ich setze mich für ein gutes öV-Angebot ein. Ich wehre mich gegen den Abbau der Abgeltung des Kantons gegenüber den Gemeinden.»

11. März 2012
**Kantons- und
Regierungsrats-
wahlen**



Wir erleichtern Ihnen die Qual der Wahl!

www.umweltpolitik-sg.ch

Die St.Galler Natur- Umwelt- und Heimatschutzverbände



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

Austausch der neuen Art

Von Stefan Tittmann

Die Arbeitswelt verändert sich. Immer mehr Leute arbeiten teilzeitlich, projektgebunden und an verschiedenen Orten. Oder sie machen sich selbstständig. Für sie gibt es nun Büroarbeitsplätze zu mieten – Vernetzung inklusive. Das CoWorking ist im Zentrum St. Gallens angekommen.

Am Bohl – oberhalb des Merkur – gibt es nun das etwas andere Büro, welches der Verein OstSinn betreibt. Im CoWorking-Space finden rund zwölf Menschen fixe oder flexible Arbeitsplätze in inspirierender Atmosphäre. Tisch, Stuhl, Internetzugang und Drucker sind tageweise oder fix zu mieten. Zudem steht ein attraktives Sitzungszimmer zur Verfügung. Dieses moderne Gemeinschaftsbüro steht allen offen, die gerne ihr Ding machen und doch Wert auf ein Miteinander legen, wie z. B.:

- ***Kleinunternehmer/innen***
- ***Initiant/innen von Projekten, temporäre Projektteams***
- ***Selbstständige anstelle von „Home-Office“***
- ***Kunst- und Kulturschaffende***
- ***ehrenamtlich Tätige***
- ***Geschäftsstellen und Vorstände von Vereinen***
- ***Studierende der Uni und FH***
- ***u. v. m***

Bezahlt wird nur, was genutzt wird. Bereits ab Fr. 18.– pro Tag kann die zentrale Infrastruktur mit ÖV-Anschluss in die ganze Region genutzt werden.

Nachhaltigkeit sofort verwirklichen

OstSinn vernetzt, fördert das interdisziplinäre Arbeiten und ermöglicht Beiträge an eine zukunftsfähige Ostschweiz. Dafür ist der Verein von der Schweizerischen UNESCO-Kommission als Aktivität der UNO-Weltdekade „Bildung für eine Nachhaltige Entwicklung“ anerkannt und als gemeinnützige Organisation steuerbefreit. Die Idee der CoWorking-Spaces entstand 2005 in den USA und breitet sich seither schnell in Europa aus. 2010 war OstSinn eines der ersten Projekte dieser Art in der Schweiz.



In der Zwischenzeit gibt es mittlerweile bereits etwa 10 Coworking-Spaces. Die grosse Nachfrage zeigt, dass viele Arbeitende mit ihrer Bürosituation und der oftmals damit verbundenen Mobilität unzufrieden sind oder das Home-Office auch keine dauerhafte Alternative ist. Es zeigt zudem, dass auch Einzelkämpfer/innen einen Ideenaustausch brauchen. Bei OstSinn ist dies auf eine unkomplizierte Art möglich. So fühlen sich Leute angezogen, die Ideen haben und auf der Suche nach neuen Lösungen sind. Ihre Arbeit soll durch Zusammenarbeit optimiert werden.

OstSinn bezieht den St.Gallerstrom Ökoplus, verfügt über einen CO₂-neutralen Drucker und trinkt fair gehandelten Kaffee. Für OstSinn ist dies mehr als nur eine Verpackung. OstSinn will nicht nur von Nachhaltigkeit als Ziel reden, sondern im Büroalltag verwirklichen. Auch die Arbeitsphilosophie stellt das Zusammenarbeiten vor Konkurrenz, und statt schneller Problemlösungen werden tragfähige Vernetzungen gesucht, die langfristig wirken. Mit regelmässigen, thematischen Events untermauert OstSinn seinen Anspruch, zu den Wegbereitern eines nachhaltigen Wirtschafts- und Lebensstils zu gehören.

Das Engagement honorieren auch die St. Galler Stadtwerke, Raiffeisen Schweiz und die drei städtischen Ortsgemeinden St. Gallen, Straubenzell und Tablat sowie weitere Partner, welche OstSinn unterstützen.

Alle, die an wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Nachhaltigkeit interessiert sind oder auch nur einen Arbeitsplatz suchen, sind eingeladen, dem CoWorking-Space am Bohl einen Besuch abzustatten. Die Türen sind Montag bis Freitag von 8.30 – 17 Uhr geöffnet. Auf www.ostsinn.ch oder auch auf Facebook sind weitere Informationen zu finden.

Kontakt:

Förderverein OstSinn

Stefan Tittmann

Bohl 2, 4. Stock

9000 St. Gallen

071 55 88 264

office@ostsinn.ch

www.ostsinn.ch

ARCHITEKTUR

PLANUNG

BERATUNG

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

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

**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

Weg mit den Fussgängerstreifen!

Von Peter Jans-Matter

In den letzten Monaten kam es zu einer Häufung von schweren und tödlichen Unfällen an Fussgängerstreifen. Für den Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ist klar, dass es in der Schweiz generell zu viele Fussgängerstreifen gibt.

Dass wir nicht schon längst selber darauf gekommen sind: Auf Fussgängerstreifen werden so viele Leute überfahren, weil es zu viele Fussgängerstreifen gibt. Sollten wir nicht als gutschweizerischen Kompromiss einmal jeden zweiten Fussgängerstreifen aufheben? Wir hätten dann nur noch die Hälfte an Personen, die auf dem Fussgängerstreifen getötet oder verletzt werden. Sind Sie nicht sicher, dass dies so wäre? Dann machen wir halt Nägel mit Köpfen und putzen gleich alle Fussgängerstreifen weg. Ich garantiere, dass dann kein einziger Fussgänger mehr an einem Fussgängerstreifen überfahren wird! Ja, so einfach ist es.

Als ich im Radio die Aussagen des ASTRA-Chefs hörte, glaubte ich meinen Ohren nicht zu trauen. Aber nur kurz. Er ist schliesslich der Chef des Bundesamtes für Strassen und nicht etwa des Bundesamtes für Fussgänger oder für Verkehrssicherheit. Da hat man natürlich seine Prioritäten und kann sich nicht um alles kümmern. Von den Politikerinnen und Politikern aller Ebenen darf hingegen wohl mehr Differenziertheit und Verantwortung erwartet werden. Sicher ist es richtig zu prüfen, ob Fussgängerstreifen als solche erkennbar sind, ob eine gute Beleuchtung vorhanden ist etc. Aber letztlich entsprechen Fussgängerstreifen einem Bedürfnis der zu Fuss Gehenden, die sicher und gefahrlos die Strasse überqueren wollen. Fussgängerstreifen aufheben heisst nichts anderes, als die ganze Verantwortung für ihre Sicherheit den zu Fuss Gehenden aufzubürden und umgekehrt den Auto Fahrenden möglichst unbeschwerte freie Fahrt zu geben. So geht es nicht! Im Verkehr sind alle gefordert, egal, wie sie sich fortbewegen. Alle haben vorsichtig zu sein und Rücksicht zu nehmen.

Wenn es auf und bei Fussgängerstreifen zu Unfällen kommt, dann hat mindestens jemand seine Verantwortung nicht wahrgenommen. Das Auto ist nun aber einmal physisch stärker als eine Fussgängerin oder ein Fussgänger. Deshalb ist durch entsprechende Regeln und deren konsequente Umsetzung dafür zu sorgen, dass die Schwächeren geschützt sind - selbst wenn sie auch einmal einen Fehler machen im Strassenverkehr. Die Betrunkenen, Raser oder chronisch Unaufmerksamen gehören nicht ans Steuer. Sie sind charakterlich nicht geeignet, sich als Fahrzeuglenker im anspruchsvollen Strassenverkehr zu betätigen.



Foto : Franz Händl, pixelio.de

Die zahlreichen Fussgänger-Unfälle müssen vor allem dadurch reduziert werden, dass rücksichtsloses Autofahren verhindert oder vermindert wird. Dazu gehören genügend polizeiliche Kontrollen und konsequentes Handeln gegen die Fehlbaren. Fussgängerstreifen aufzuheben löst das Problem in keiner Weise. Oder ist der Baum schuld, wenn ein Raser in einen hinein fährt? Sollten darum alle Bäume in Strassennähe weg?

Von Daniel Schöbi

Die Velofahrkurse der Pro Velo und des VCS sind in der Region St. Gallen ein Erfolg. Im vergangenen Jahr haben wiederum über 1100 Kinder und Erwachsene an Velofahrkursen in St. Gallen und Umgebung teilgenommen. Auch dieses Jahr stehen wieder zahlreiche Kursangebote zur Auswahl:

Kurse A

Übungen im überdachten Verkehrsgarten in Zusammenarbeit mit der Polizei. Wir vermitteln die elementaren Grundkenntnisse, wichtige Verkehrsregeln bis zum selbstsicheren Kurven.

Für Kinder ab 6 bis 9 in Begleitung einer erwachsenen Person.

St. Gallen	Mittwoch, 23. Mai	14:00 – 17:00	OLMA Halle 1.0
St. Gallen	Samstag, 9. Juni	09:00 – 12:00	OLMA Halle 1.0
St. Gallen	Mittwoch, 13. Juni	14:00 – 17:00	OLMA Halle 1.0

Kurse B

Wir üben auf dem Schulhausplatz und auf Quartierstrassen. Im Mittelpunkt stehen die Verkehrsregeln und das korrekte Verhalten im Verkehr.

Vom Abstandhalten über das Zeichengeben bis zum richtigen Abbiegen.

Für Kinder ab Schuleintritt.

Flawil	Mittwoch, 02. Mai	13:30 – 16:30	Ort noch offen
Gossau	Samstag, 02. Juni	09:00 – 12:00	Ort noch offen
Rapperswil	Samstag, 05. Mai	09:00 – 12:00	Ort noch offen
St. Gallen	Mittwoch, 02. Mai	17:00 – 20:00	Ort noch offen
St. Gallen	Samstag, 12. Mai	09:00 – 12:00	Ort noch offen
St. Gallen	Samstag, 12. Mai	14:00 – 17:00	Ort noch offen
St. Gallen	Samstag, 28. Mai	13:30 – 16:30	Ort noch offen
St. Gallen	Mittwoch, 09. Juni	14:00 – 17:00	Ort noch offen
St. Gallen	Mittwoch, 13. Juni	17:00 – 20:00	Ort noch offen
Wil	Samstag, 23. Juni	14:00 – 17:00	Ort noch offen

Von Andreas Bernhardsgrütter

Die Velobörsen gehören zum Frühling, wie das Zwitschern der Vögel am frühen Morgen oder das Erwachen der Lebensäfte mit dem Bedürfnis, die Stadt und ihre Umgebung mit dem Rad zu erkunden.

Der 30. Veloflohmarkt St.Gallen findet am **21. April** im Waaghaus statt. Es besteht die Möglichkeit, das Velo bereits am Freitagabend zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr zum Waaghaus zu bringen, oder dann am Samstag ab 8.00 Uhr. Der Verkauf beginnt am Samstag um 9.00 Uhr und dauert bis 12.30 Uhr. VCS-Mitglieder der Stadt St.Gallen profitieren neben einem Gratis-Abholservice auch von einem früheren Einlass beim Verkauf. Wer davon profitieren möchte, nimmt die zweitletzte Seite dieser «lokal» Ausgabe 97 mit dem «Early-Bike» Gutschein mit.

Nicht nur im Waaghaus finden Velobörsen statt, sondern auch in der Region. Hier eine Zusammenstellung der Velobörsen in der näheren Umgebung:

Samstag, 24. März

Schwarzenbach Schulhausplatz

Annahme 10 – 12 Uhr

Verkauf 10 – 12 Uhr

Auszahlung 12 – 12:30 Uhr

Samstag, 31. März

Herisau Chälblihalle, Ebnet

Annahme Freitag 17 – 20 Uhr

Verkauf Samstag 10 – 12 Uhr

Auszahlung Samstag 12 – 13 Uhr

Samstag, 31. März

Rapperswil Bildau

Annahme ab 8:30 Uhr

Verkauf 9 – 12 Uhr

Samstag, 31. März

St. Gallen - Winkeln Entsorgungspark, Nähe Bahnhof Winkeln

Annahme Freitag 17 – 19:30 Uhr, Samstag 7:30 – 14 Uhr

Verkauf Samstag 7:30 – 14 Uhr

Samstag, 21. April

St. Gallen Waaghaus

Annahme Freitag 16 – 18 Uhr, Samstag 8 – 10 Uhr

Verkauf Samstag 9 – 12:30 Uhr

Auszahlung bis Samstag 12:30 Uhr

Samstag, 28. April

St. Gallen Velo Legi GmbH, Rorschacher Strasse 221

Annahme 1 – 3 Velos Freitag 14 – 18:30 Uhr, ab 3 Velos Samstag 9 – 16 Uhr

Verkauf Samstag 9 – 16 Uhr

Samstag, 28. April

Flawil Schulanlage Grund

Annahme 9 – 11 Uhr

Verkauf 10 – 11:30 Uhr

Samstag, 28. April

Wil Altstadt, beim Rathaus

Annahme und Verkauf 8 – 12 Uhr

Dienstag, 1. Mai

Weesen Seeplatz am Hafen

Annahme 8 – 10 Uhr

Verkauf 10 – 13 Uhr

Samstag, 18. Aug.

Wittenbach Velo Pichler, Romanshornerstr. 93

Annahme Freitag 18 – 19 Uhr, Samstag 8 – 10 Uhr

Verkauf Samstag 9 – 16 Uhr

Mehr Infos zu den Börsen und weitere Börsen in der Region in der Rubrik
«Veloflohmarkt» unter www.vcs-sgap.ch/Framset_angebote.html

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

 **EGK**
Gesund versichert

Stadt St.Gallen
Sportamt



Badespass + Eiszeit



HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST.GALLEN

Eishalle St.Gallen
LERCHENFELD 



30. VELOFLOHMARKT

Early-Bike

Gutschein nur für VCS Mitglieder !

VCS Mitglieder sind schneller beim Velo!
Türöffnung zum Veloflohmarkt 15 Min. früher
beim Eingang Brühltor-Unterführung

Samstag, 21. April 2011
ab 8.45 Uhr

Ausschliesslich mit diesem Originalgutschein
mit umseitiger Adressetikette.

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität.

Verkehrs-Club
der Schweiz



Ortsgruppe St.Gallen
Rorschacherstrasse 21 . 9004 St.Gallen

VELO LEGI



Unsere Merida Käufer/In geniesst Spezialkonditionen in den Bündner Bikehotels

Als Merida Biker/In 10% bis 50 % absahnen

Infos bei Velo Legi GmbH,
Rorschacherstrasse 221,
9000 St. Gallen,
www.velolegi.ch



www.merida.ch

bringt Sie auf Touren. **graubünden BIKE**

Agenda

Mittwoch, 8. Februar	19.00	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Donnerstag, 16. Februar	18.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Dienstag, 21. Februar	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 8. März	08.30	Zwicky-Tagung	Baudepartement, St. Gallen
Sonntag, 11. März		Kantons- und Regierungsratswahlen	
Dienstag, 13. März	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 15. März	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Montag, 19. März		Redaktionsschluss lokal 98	
Montag, 19. März	16.00	Beirat LV Kantons SG	Kantonales Tiefbauamt, Lämmlisbrunnenstrasse 54, St. Gallen
Dienstag, 20. März	16.00	evtl. Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 22. März	17.30	Forum Studie Engpass N1	Bildungsdepartement, Davidstr. 31, St. Gallen
Samstag, 24. März	09.45	Planungskommission	VCS-Zentralsekretariat, Bern
Donnerstag, 29. März	18.30	VCS Vorstand und HV	Restaurant Splügeneck, St. Gallen
Dienstag, 3. April	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Montag, 16. April	19.00	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Samstag, 21. April		Veloflohmarkt	Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 26. April	18.30	VCS Vorstand	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen