

VCS

lokal

REGION ST. GALLEN

Februar 2013

Nummer 101

Sondernummer
25 Jahre VCS lokal REGION ST. GALLEN

Rückblick & Visionen



Editorial	→	3
Neugestaltung der Zürcher Strasse	→	7
Öffentlicher Verkehr: Entwicklung und Stand	→	12
Richtplan 2012 Stadt St. Gallen	→	17
Teure Mammutprojekte lösen keine Probleme!	→	22
JA zum revidierten Raumplanungsgesetz	→	28
Vision 2025	→	29
Der VCS und die Arena St. Gallen	→	37
Erfolgsmeldungen	→	40
Welchen Treibstoff für mein Auto?	→	46
Eine Brücke, die nicht verbindet	→	48
Early-Bike-Gutschein	→	51

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 101
Auflage 2'400 Exemplare
erscheint 4 x im Jahr

Redaktion

Andreas Bernhardsgrütter, Martin Boesch, Heinz Brunner, Cécile Federer, Robert Furrer,
Peter Jans-Matter, Doris Königer, Susanne Schmid-Keller, Thomas Schwager, Martin Stamm,
Hugo Wehrli (Fotos)

Layout

Stefan Marbach

Korrektur

Cécile Federer

Lektorat

Robert Furrer

Druck

Niedermann Druck
Rorschacher Strasse 290
9016 St. Gallen

Von Cécile Federer, Co-Präsidentin Grüne Kt. St. Gallen

Liebe Leserinnen und Leser

In Zeiten steigender Verteilungskämpfe ändern sich sukzessive die Begriffe von Luxus. Nicht nur das Überflüssige, Kostspielige oder schwer Aufzutreibende fällt in diese Kategorie. Sondern es werden immer stärker elementare Lebensvoraussetzungen zum Luxus. Das heisst, sie sind kostbar, begrenzt und nicht an jeder Ecke zu kaufen. „Wertsachen“, obwohl sie weder Geldanlagen sind noch der Selbstbelohnung dienen oder einen hohen gesellschaftlichen Status demonstrieren.

Die wahren Luxusgüter der Zukunft werden sein: Zeit, Ruhe, Raum. Das war bereits vor gut dreissig Jahren im „Kursbuch“ von Hans Magnus Enzensberger zu lesen. Und diese Zukunft hat bei uns in Westeuropa längst begonnen. Schon in Bezug auf die heutige Mobilität lässt sich das problemlos nachweisen.

Die Zeit

Sie gehört für viele, über mehrere Lebensphasen, zum knappsten Gut. Ist beinahe schon rationiert. Wer im Erwerbsleben steht, gleichzeitig Familienverantwortung trägt und womöglich noch ein politisches Amt ausübt, weiss genau, was Zeitmangel heisst. Und von ihrer raren Zeit lassen viele noch einen beträchtlichen Teil auf der Strasse liegen! Genauer: Sie stehen im Stau oder stressen sich auf Autofahrten, die nur selten noch ein Vergnügen sind. Da gehen Stunden flöten, die sich entspannt im öffentlichen Verkehrsmittel geniessen lassen, lesend, dösend, plaudernd. Oder auch arbeitend im Zug, zugunsten von mehr Zeit am Feierabend.



Als auch in der Schweiz die Arbeitslosigkeit anstieg, war von Seiten der Arbeitsämter zu vernehmen, Arbeitswege von einer Stunde seien durchaus akzeptabel.

Ja, toll. So wird eine der höchsten Tagesarbeitszeiten Europas (oder der Welt?) noch bis um zwei Stunden täglich verlängert. Welch eine Härte, Welch ein Verlust an jedem Arbeitstag! Und wenn diese Wege im Auto zurückgelegt werden müssen, steigt der Aufwand an Kosten und Nervenkraft, sowie das Gefahrenpotenzial dramatisch an. Und die Frage: „Was geschieht eigentlich mit meiner Zeit?“ findet oftmals eine resignierte Antwort.

Der Raum

Was für die Ökonomie der Zeit der Terminkalender, ist für die des Raumes der Stau. Im erweiterten Sinn ist er allgegenwärtig. Steigende Mietzinse, Wohnungsmangel, überfüllte Verkehrsmittel, Gedränge in Fussgängerzonen etc. zeigen eine Verdichtung der Lebensverhältnisse an, die an Freiheitsberaubung grenzt. Wer sich dieser Käfighaltung entziehen kann, lebt luxuriös und ist nicht darauf angewiesen, zur Befreiung hinaus ins Freie zu gehen oder zu fahren. Gut ist daher die Erkenntnis, dass nur freie Plätze schöne Plätze sind. Vom Auto befreite natürlich, nicht von Bäumen, Brunnen, Bänken.

Fahrzeuge fressen Raum, selbst wenn sie „Steh-Zeuge“ sind. Sie verstopfen Städte und Strassen, lassen Vorgärten verschwinden, beherrschen das Bild. Der Platz für Kinder, die rennen, streunen, Ball und Versteckis spielen möchten, schrumpft immer mehr. In Städten herrscht der Verkehr, und Kinder lernen früh – und oftmals auf die harte Tour – wem draussen der Raum gehört.

Die Ruhe

Auch sie ist ein Grundbedürfnis, das immer schwerer zu stillen ist. Wer dem allgegenwärtigen Lärm entgehen will, muss einigen Aufwand leisten. Wohnungen kosten in der Regel umso mehr, je ruhiger sie sind. Wegen Verkehrslärm kein Fenster mehr öffnen zu können, ist ein Verlust an Lebensqualität. Das Dröhnen schwerer Lastwagen ist auch mit mehrfacher Isolationsverglasung noch zu spüren.

An unseren Hauptverkehrsstrassen wohnen mehrheitlich Menschen mit niedrigem Einkommen. Menschen, die vielfach harte körperliche Arbeit verrichten und besonders viel Ruhe nötig hätten.

Unsere Städte werden zeitweise zu Lärmkesseln, doch nur wer die erforderlichen Mittel hat, kann sich am Wochenende, bei Stadtfesten, während OLMA & Co. in eine Ferienwohnung oder ein Rustico flüchten.

Was können wir tun?

Wie können wir den Zugang zu den wichtigen Gütern Zeit, Raum und Ruhe offen halten? Was ist politisch möglich und machbar?

- Temporeduktion und Tiefgaragen – das kann noch nicht alles sein.
- Energie statt Arbeit zu besteuern, dieser Vorschlag der Grünen wurde zwar seinerzeit an der Urne abgelehnt. Ob sich wohl wieder einmal jemand dafür erwärmen kann?
- Warum sind eigentlich Benzin und Diesel so billig und haben nicht mit der allgemeinen Preisentwicklung Schritt gehalten? Es handelt sich doch dabei keineswegs um Grundnahrungsmittel.
- Autofreie Tage? Aber gern!

Unser Leben ist doch nicht ein Action-Film mit rauchenden Pneus, Verfolgungsjagden, Tempoexzessen, infernalischem Krach und brachialer Hektik. (Was daran so unterhaltend sein soll, werde ich sowieso nie begreifen!)

Ich wünsche uns allen ausreichend Zeit, Raum und Ruhe. Steht das nicht in den Menschenrechten geschrieben?



Faire Snacks im claro

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


FAIR TRADE

Unbehagen, Unlust, Unmut

Sind das die Gefühle, die Sie beim Anblick einer Steuererklärung ergreifen?

Das Büro von Moos kann nicht heilen. Es übernimmt jedoch

Jahresabschluss, Steuererklärung und Buchhaltung

bzw. zeigt Ihnen, wie Sie auch Teilbereiche selbst erledigen können.

Büro von Moos Tel: 071 364 27 30

Egal, wo und wie hoch Sie in der Schweiz wohnen, das (Reise-)Büro von Moos kommt mit **Bahn/Bus/Schiff/Seilbahn** zu Ihnen.

Die Reisezeit ist Hobby und damit privates Vergnügen.

Stadt St.Gallen
Sportamt



Badespass + Eiszeit

HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST.GALLEN

Eishalle St.Gallen
Lerchenfeld

Von Doris Königer, Stadtparlamentarierin SP seit 2001;
Vorstandsmitglied VCS

Vorgeschichte

Im Jahr 2001 wurde die vom VCS unterstützte Initiative «Strassen zum Leben», zugunsten zweier parlamentarischer Vorstösse zurückgezogen. Die Motion beauftragte den Stadtrat, ein Projekt für die Umgestaltung einer stark befahrenen Gemeindestrasse vorzuschlagen. Das Postulat forderte, dass sich der Stadtrat mit Nachdruck beim Kanton dafür einsetzt, dass auch eine Kantonsstrasse im Sinne von «Strassen zum Leben» umgestaltet werde.

Nach intensiven Abklärungen und Gesprächen kamen Stadt und Kanton zum Schluss, dass als Kantonsstrasse die Zürcher Strasse im Bereich Lachen und als Gemeindestrasse die Lämmlisbrunnenstrasse umgestaltet werden sollten. In der Folge wurden für beide Projekte Begleitgruppen aus QuartierbewohnerInnen, Gewerbetreibenden und bei der Zürcher Strasse auch PolitikerInnen eingesetzt. Die folgenden Wettbewerbsgrundlagen wurden von dieser Begleitgruppe mitgestaltet und auch bei der Evaluation der Projekte konnte diese mitreden. Das Projekt fand im Quartier eine breite Akzeptanz.

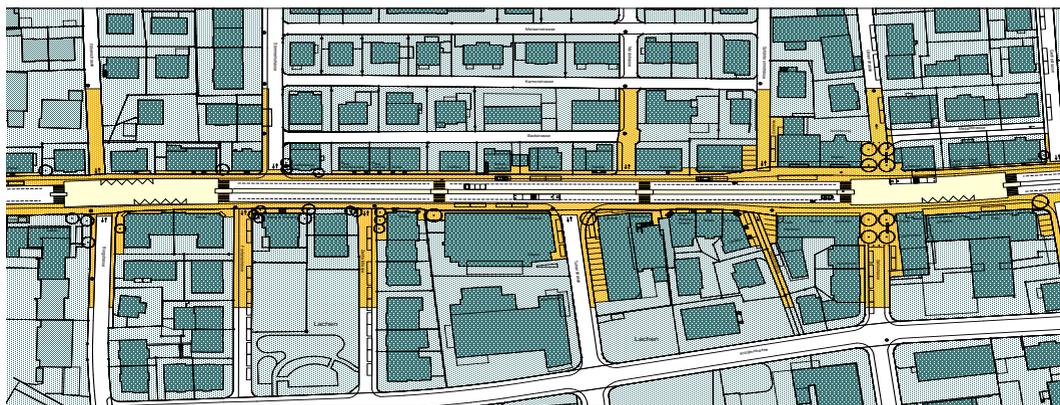
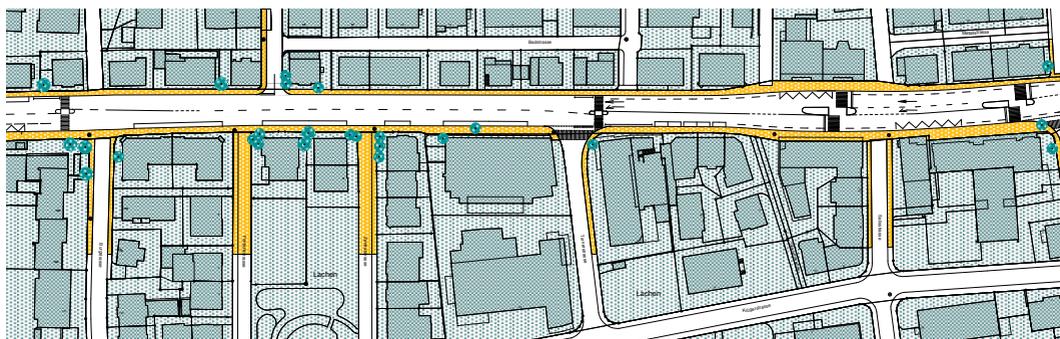
Das Strassenraumprojekt Zürcher Strasse hätte nicht nur dem Quartier Lachen ein Mehr an Lebensqualität gebracht. Beispiele von zahlreichen umgestalteten Hauptstrassen, wie z.B. die Seftigenstrasse in Köniz zeigten schon damals, dass mit den Mitteln der Strassenraumgestaltung die Verhältnisse auch an stark belasteten Strassen verbessert werden können, ohne dass die Strassenkapazität darunter leidet. Dies sollte auch in der Stadt St. Gallen möglich sein. Die Zürcher Strasse war geplant als kantonales Modellvorhaben, welches auch auf andere Strassenzüge hätte übertragen werden können.

Konzept Ortsdurchfahrt

Die Zürcher Strasse quert die Quartierzentren Bruggen, Lerchenfeld und Lachen. Diese hätten eine attraktive Strassenraumgestaltung mit Mittelbereich erhalten. Die Gebiete dazwischen wären mit einer „Landstrasse“ untereinander verbunden worden. Der Wechsel des Querschnittstyps wäre an den Bushaltestellen mit platzartig gestalteten Buskammern optisch betont worden.



Gegenüber dem heutigen Zustand wären die seitlichen Fussgängerflächen und Vorplätze markant vergrössert worden. Die Zahl der Fussgängerstreifen erhöht worden. Einzelne verkehrsfreie Plätze hätten geschaffen werden können. Leider alles nur im Konjunktiv!



Die Baukosten von ca. 19 Mio Franken gingen zum grössten Teil auf die umfangreiche Erneuerung der Werkleitungen zurück. Einen Teil der Kosten hätte der Kanton als Werkeigentümerin der Staatsstrasse übernommen. Der Stadt hätte für die gestalterischen Massnahmen nur 1.5 Mio Franken ausgeben müssen. Aus heutiger Sicht gesehen – was für eine verpasste Chance!

Projektidee

1. Buskammer

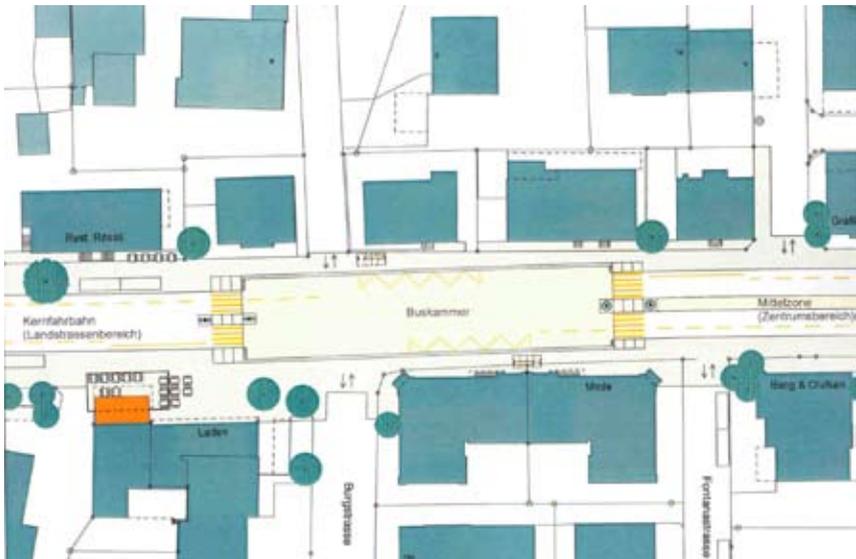
Das prägende Element des Gestaltungsvorschlages sind die Buskammern, welche die Strasse platzartig aufweiten. Um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten, können die wartenden Busse vom Verkehr überholt werden. Die Buskammern werden von jeweils zwei Fußgängerstreifen gefasst.

2. Mittelzone

Im Zentrum schafft ein zwei Meter breiter Mittelbereich in Form einer langgezogenen Mittelinsel zwischen den Fahrbahnen die Möglichkeit, die Fahrbahn auf der gesamten Länge zu queren. Dieser Bereich dient auch als Hilfe zum Abbiegen, was einen ungestörten Verkehrsfluss fördert.

3. Kernfahrbahn

Die Bereiche zwischen den Quartierzentren werden als „Landstrasse“ mit einer Kernfahrbahn gestaltet. Die Mittelmarkierung fällt weg, dafür werden beidseitige Radstreifen markiert. Eine neue Baumreihe vertet den Strassenraum auf. Zwischen den Bäumen werden Parkplätze angeordnet.



Zentrumsbereiche: Übergang von Kernfahrbahn mit Velostreifen zur Buskammer, danach die Mittelzone für ein einfacheres Queren und Abbiegen



Abstimmung

Die Stimmbevölkerung hätte am 21. Mai 2006 mit einem Ja zur Vorlage den Weg frei machen können für die Aufwertung eines wichtigen innerstädtischen Raumes.

7349 Stimmen	Ja
7864 Stimmen	Nein
143 Stimmen	leer

Das ausgewogene Projekt zur Umgestaltung der Zürcher Strasse scheiterte an der Urne mit einem 51.6% Nein-Anteil äusserst knapp. Die Befürchtungen und Ängste bezüglich «Bus im Stau» hatten einen Teil der Bevölkerung verunsichert.

Die moderne, zukunftssträchtige Verkehrspolitik erhielt an diesem schwarzen Sonntag eine klare Absage. Die Hoffnungen auf mehr Lebensqualität im Gebiet Lachen wurden zunichte gemacht.

Das Abstimmungsresultat hinterliess einen schalen Nachgeschmack: Mit Polemik und unwahren Behauptungen, vornehmlich aus den Kreisen der FDP, der WISG und dem Hauseigentümergeverband, welche sich aus fadenscheinigen Gründen gegen das Vorhaben aussprachen, konnte ein bei Fachleuten anerkanntes Projekt verhindert werden. Die städtische Solidarität mit diesem verkehrsgeplagten Wohn- und Geschäftsquartier war nicht vorhanden.

Nach wie vor erwarten wir von den Gegnern, auch mehr als 6 Jahre danach, konstruktive und konkrete Vorschläge für die separate Busspur, mehr Sicherheit sowie Verbesserungen für FussgängerInnen und VelofahrerInnen. Zudem hat die Bevölkerung des Quartiers ein Anrecht auf eine Verbesserung ihrer Lebensqualität. In den letzten Jahren wurde im Gebiet Lachen vieles renoviert und einiges neu geplant oder sogar schon gebaut. Nach wie vor braucht es Quartierplätze und Orte, wo Begegnungen stattfinden können. So wie damals z. B. der Salisplatz.



Die Salisstrasse wird nicht mehr direkt über die Zürcher Strasse erschlossen. Dies schafft Platz für einen Aufenthaltsbereich mit Bäumen und Bänkli.

Öffentlicher Verkehr: Entwicklung und Stand

Von Martin Stamm

Ich schreibe diesen Text im Intercity von St. Gallen nach Zürich. Heute Morgen um 5:46 Uhr hat mich „mein“ Bus trotz 15 cm Neuschnee pünktlich zum Bahnhof gebracht, wo ich den Intercityzug bestiegen habe. Er ist im dichten Schneetreiben auf die Minute genau losgefahren und ich bin, nach zweimaligem Umsteigen, ebenso pünktlich an meinem Reiseziel angekommen.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz und in den Regionen hat ein sehr hohes Niveau erreicht, ein Niveau, um das wir weltweit bewundert werden.

Wie gross die Entwicklung in den vergangenen Jahren war, erkennt man, wenn man auf ein festes Datum zurückblickt. Nehmen wir das Jahr 1988, das Erscheinungsjahr der ersten Ausgabe des VCS-Lokal.

1988 war das Jahr, in dem Michail Gorbatschow New York besuchte, George Bush junior Präsident der Vereinigten Staaten wurde, der Saab Gripen zu seinem Erstflug startete (unser „neues“ Kampfflugzeug?), in Calgary und Seoul Olympische Spiele stattfanden (wer erinnert sich noch daran, liebe Bündner?) und in Deutschland die Niederlande Fussball-Europameister wurden.

Und vergleichen wir konkrete Angebote, nicht trockene Statistiken.

Der Taktfahrplan war 1988 erst 6 Jahre alt. Heute ist kaum mehr vorstellbar, dass ein öV-System funktionieren kann, bei dem jeder Zug und jeder Bus stündlich zu anderen Zeiten fährt. Das wäre genauso anachronistisch wie eine St. Galler Bahnhofshalle voll Dampflokomotiven.

Das Kursbuch von 1988 zeigt 30 IC-Züge zwischen St. Gallen und Zürich. Heute sind es 36. Im Regionalverkehr sieht es noch besser aus. Zwischen St. Gallen und Weinfelden verkehrten 1988 werktags 19 Züge, heute sind es 30. Nach Rorschach stieg die Zahl von 31 auf 54. Bei den Bussen sieht es teilweise noch besser aus. Nach Engelburg verkehren heute 72 Kurse pro Tag, nach Heiden 63.

Der VCS hat diese Entwicklung über all diese Jahre mit begleitet. Nicht zuletzt auch dank dieser Arbeit in Politik und Öffentlichkeit wird der öffentliche Verkehr heute als eine der Infrastrukturaufgaben des Staates angesehen, genauso wie ein funktionierendes Strassennetz, die Versorgung mit Wasser und Energie oder die Abfallbeseitigung.

Was hat uns dabei in diesen Jahren in der Region besonders bewegt?

Eine Konstante ist der Riethüslitunnel. Er begleitet uns seit dem Erscheinen der ersten Nummer des Lokal. Diverse Projekte sind in dieser Zeit vorbereitet, aufgegleist und wieder schubladisiert worden. Mitte der neunziger Jahre war es fast soweit. Die damalige Maximallösung war aber zu teuer und an den Bedürfnissen des Regionalverkehrs vorbei geplant. Die Haltestelle Riethüslü wäre ins Niemandsland Richtung Liebegg verschoben worden, der Taktausbau verunmöglicht und eine Verknüpfung mit der Trogenerbahn wohl gestorben. Erst mit dem neuen Konzept von 2006 wurden diese Nachteile ausgeräumt. Aber auch dieses Mal ging es nicht ohne Nebentöne. Von der naiven Idee des Quartiervereins, man könne das Geld einfach in ein (untaugliches) Strassentunnelprojekt umleiten, bis zu lokalen Gegnern der Bahn im Appenzellerland, wurde gegen das Projekt agiert. Bis jetzt ohne Erfolg.

Positiv war das Entstehen des Quartiers und des VCS für Anpassungen bei der Haltestellengestaltung und der Tunneleinfahrt. Damit konnten grosse Verbesserungen erreicht werden. Im Frühling muss das Projekt als Letztes noch die Hürde der Landsgemeinde in Appenzell nehmen.

Das Beispiel Riethüslitunnel zeigt, dass grosse öV-Projekte keine Chance haben, wenn sie nicht einer übergeordneten Idee dienen und wenn die lokalen Bedürfnisse ausser Acht gelassen werden. Auch andere Ideen sind an diesem Mangel gescheitert.

Ganz verschwunden ist zum Beispiel die Idee eines Schrägliftes vom Hauptbahnhof zur HSG von 2004. Als teures Einzelprojekt und ohne weitergehende Verknüpfung dürfte er auch künftig kaum eine Chance haben, obwohl der Bedarf nach einer besseren öV-Erschliessung der Hochschule durchaus vorhanden ist.

Andere Ideen aus den vergangenen 25 Jahren sind vorläufig in der Versenkung verschwunden. Die Studie des Alt-BT-Direktors Walter Dietz von 1983 schlug eine ganze Reihe neuer S-Bahn-Haltestellen in der Stadt und im näheren Umfeld vor: Chräzere, Hinterberg, Ahorn, Vonwil, Rosenberg...

Bis jetzt ist davon nur eine realisiert worden, diejenige in Rorschach Stadt. Der VCS führte 1996 seine Hauptversammlung in Rorschach durch und realisierte einen eintägigen Probebetrieb mit viel Publizität. Mit der S-Bahn wurde die Haltestelle im Jahr 2000 dann eingeweiht.

Vielleicht war das Netz von Herrn Dietz auch etwas gar engmaschig geplant. Trotzdem darf man die Idee nicht ganz vergessen. Neue Haltestellen können zu neuen Entwicklungsschwerpunkten werden. Stettbach oder Hardbrücke an der der S-Bahn Zürich sind Beispiele dafür.

Wenn das wirtschaftliche Schwerpunktgebiet aus dem Richtplan im Westen der Stadt entwickelt werden soll, muss über die Erschliessung des Gebietes neu nachgedacht werden. Aber auch bestehende Haltestellen kann man besser entwickeln. Der Bahnhof St. Fiden etwa liegt heute verloren zwischen Autobahn und Entwicklungsflächen (!), ohne Anschluss an das Busnetz. Hier ist Verbesserungsbedarf vorhanden. Oder ein Halt der Appenzeller Bahn beim Güterbahnhof. Wenn dieses Entwicklungsgebiet überbaut wird, muss auch diese Haltestelle kommen.

Noch weiter in der Ferne sind die Ideen für eine Bahnverbindung von St. Fiden nach Abtwil. Mit dem Bau des Stadions wurde Verschiedenes diskutiert, von einer S-Bahn-Stichlinie über ein Tram bis zur Hochbahn.

Ein Langzeitprojekt, für das es besser aussieht, ist die Wiedereinführung des Trams in St. Gallen. 2004 vom VCS wieder ins Gespräch gebracht, wurde die Idee von der Stadt und Politik zuerst klar abgelehnt. Hier konnten wir ein Umdenken erreichen. Das Tram ist nun im Agglomerationsprogramm enthalten und wird als feste Option betrachtet. Vielleicht können wir ja in 20 Jahren vom (Neu-)Start des St. Galler Trams berichten.

Lange gedauert hat die Einführung des Tarifverbundes. 2001 freuten wir uns auf den Start. Es wurde dann 2002 und dauerte nochmals sieben weitere Jahre bis zum „echten“ integralen Verbund von 2009.

In der Stadt erwachten in dieser Zeit die VBSG aus ihrem Dornröschenschlaf. Noch vor 10 Jahren, 2003, belegten sie in der Umkehr-öV-Rangliste nur den 17. Platz. 2012 schafften sie es, zusammen mit Zürich, auf den ersten Platz!

Eine komplett erneuerte Busflotte, neue Linien (10, 11, 8), ein Haltestelleninformationssystem und anderes mehr trugen dazu bei.

Das heisst nun aber nicht, dass uns die Arbeit ausgeht. Die nächsten Jahre bringen einige Herausforderungen.

Die Sparprogramme wegen der stagnierenden Wirtschaft und einer verfehlten Steuerpolitik werden auch vor dem öV nicht Halt machen. Die bereits umgesetzten und weiter angekündigten Preiserhöhungen sind nur ein Teil davon. Betriebsumstellungen von Eisenbahn-Regionallinien, Abbauten beim ländlichen Busverkehr und Ausdünnungen im Angebot werden immer wieder diskutiert. Hier werden wir in den kommenden Jahren stark gefordert.

Ein Mittel dagegen ist die VCS-öV-Initiative. Sie will eine dauerhafte Finanzierung des öV-Angebotes sicherstellen und für gleich lange Spiesse von öV und Individualverkehr sorgen.

Dann kämpfen wir für Verbesserungen bei der S-Bahn. Die eben erst vorgestellte Vision der FDP eines Viertelstundentaktes auf der Ost-West-Achse ist ein Witz, solange nicht einmal ein sauberer Halbstundentakt zwischen Zürich und St. Gallen besteht. Dieser „Hinketakt“ führt zu schlechten Anschlüssen, gestrichenen Zughalten (Winkeln, Bruggen) und behindert den weiteren Ausbau S-Bahn. Und die S-Bahn soll weiter wachsen, auch ausserhalb der Agglomeration. Am Obersee rund um Rapperswil oder im Rheintal und im Fürstentum Liechtenstein.

Es bleibt also viel Arbeit, damit wir auch in der zweihundertsten Nummer des Lokal so positiv zurückblicken können.

Mit uns machen Sie EinDruck Ihr persönlicher Druckpartner in der Ostschweiz

Für Sie produzieren wir sämtliche Drucksachen: flexibel · effizient · umweltfreundlich



printed in
switzerland

VOC arm
nach Anr für Umweltschutz



A stylized blue lowercase letter 'a' with a red swoosh underneath it.

Fragen Sie uns, wir beraten Sie gerne!

Alder Print und Media AG - mit uns beeindrucken Sie

9125 Brunnadern - Bitzstrasse 19 - Tel. 071 375 66 20 - info@alderag.ch - www.alderag.ch



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 The logo features the word 'erdgas' in a bold, green, sans-serif font, followed by a stylized green leaf icon.

Die freundliche Energie.

www.erdgas.ch

Auto-Stadt St. Gallen?

Von Martin Boesch, Stadtparlamentarier SP

Sind wir im falschen Film, Auto-Stadt St. Gallen? Ist das wirklich die Weichenstellung im Richtplan 2012 für die nächsten 30 Jahre? Oder ist der Eklat im Stadtparlament, als man den Velofahrern sogar attraktive Veloabstellplätze verweigerte, dafür aber eine 30jährige Festschreibung der Parkplatzgebühren forderte und sich gegen eine "angemessene Erhöhung" aussprach, nichts als das letzte medial wirksame Aufbäumen der Ewiggestrigen im vereinigten Bürgerblock - Parlamentarier also, die es immer noch nicht fassen können, dass sich die städtischen StimmbürgerInnen im März 2010 in einer denkwürdigen Abstimmung mit starkem Mehr für das Reglement „Nachhaltige Verkehrsentwicklung“ aussprachen. Seither ist dieses Prinzip eine gesetzliche Verpflichtung für alle Behörden, auch für das Stadtparlament. Die Frage ist also berechtigt: Was bringt der neue Richtplan wirklich, geht die städtische Verkehrspolitik insgesamt in die falsche Richtung?

Mit der Parlamentsdebatte und Verabschiedung des städtischen Richtplanes am 4. Dezember 2012 fand ein langwieriger Planungs- und Entscheidungsprozess seinen Abschluss, der nicht weniger als 12 Jahre gedauert hatte. Nach intensiven Vorarbeiten der Verwaltung, der Verabschiedung von Grundsätzen der räumlichen Entwicklung im Jahre 2006 durch das Parlament und einer breit abgestützten Vernehmlassung im Jahre 2010 hatte der Stadtrat den Richtplan im Januar 2012 schliesslich als Parlamentsvorlage beschlossen. Eine elfköpfige Spezialkommission diskutierte an siebzehn Sitzungen diese Vorlage und beschloss über 200 Änderungen. Kommissionsmitglieder waren unter anderem Doris Königer und Susanne Schmid sowie Thomas Brunner, Thomas Schwager und Martin Boesch.

Ein Vergleich der verschiedenen Fassungen zeigt deutlich, dass die Kommissionsfassung, die schliesslich Ende Oktober 2012 einstimmig zu Handen des Parlamentes verabschiedet wurde, klar an Profil und Inhalt im Sinne der dringend nötigen „Nachhaltigen Verkehrspolitik“ gewonnen hatte. Die Kommissionsprotokolle lesen sich auf weite Strecken fast wie die VCS-Stellungnahme zum Richtplan-Entwurf 2010; viele dieser Anträge konnten dank der intensiven Kommissionsarbeit und der überzeugenden Argumentation durch die links-grüne Delegation in der Kommission auch durchgebracht werden. Die entsprechende

Liste ist lang und kann hier nur auszugsweise exemplarisch angeführt werden. Dies zeigt jedenfalls, dass die stadträtliche Vorlage noch stark verbessert wurde, sehr oft im Sinne einer Verstärkung und verbindlicheren Fassung der Beschlüsse. Dazu einige wenige Beispiele:

- Verdichten statt Expandieren, das heisst keine Siedlungserweiterungen auf Vorrat, und wenn schon, dann nur bei guter ÖV-Erschliessung und mittlerer Bebauungsdichte. Beispiel: Waltramsberg. Eine Siedlungserweiterung in der Hueb konnte erfolgreich verhindert werden.
- Überdachung der Bahnanlagen und Autobahngalerie St. Fiden, Schaffung eines Siedlungsschwerpunktes mit Aufwertung der ÖV-Erschliessung zu einem Hauptknoten.
- Verzicht auf die Südspange und die Tunnelportale in der Innenstadt, dafür Aufwertung des Szenarios „ohne Spange“ zu einer vollwertigen Option. Dies konkretisiert für das Areal Güterbahnhof, das einer gutdurchmischten dichten Nutzung mit sehr guter ÖV-Erschliessung zugeführt werden soll. Das Szenario „ohne Spange“ verlangt auch klar nach flankierenden Massnahmen bis hin zur Reduktion des MIV auf den Zufahrtstrecken, zugunsten von ÖV und LV.
- Attraktive Fusswegverbindungen in schlecht erschlossenen Gebieten wie Laderen und Rotmonten realisieren; Treppenanlagen sicher und attraktiv gestalten.
- Sicherung der Schulweg-Routen und generelle Aufwertungsmassnahmen für die Quartierzentren.
- Tieftempo-Konzepte auch im übergeordneten Strassennetz realisieren, Velos auf Busspuren zulassen.
- Reduktion des MIV-Ausbaustandards im Strassennetz durch die Einführung von drei Strassen-Kategorien mit unterschiedlichen Anforderungen.

Der Stadtrat wie auch die Verwaltung konnten sich (von wenigen Ausnahmen abgesehen) mit diesen Änderungen einverstanden erklären, sodass am 4. Dezember eine konsolidierte, breit abgestützte Vorlage ins Parlament kam. Die konsensorientierte Kommissionsarbeit konnte sich hier zwar nicht in allen, aber doch in den meisten Fällen durchsetzen. Prominent war in erster Linie die

Entscheidung zur Siedlungserweiterung Waltramsberg: Der Bürgerblock gab sich mit dem Kompromiss der Kommission nicht zufrieden und wollte „noch mehr“ herausholen, das Gebiet in niederer Dichte bebauen, was dann allerdings nicht mehrheitsfähig war. Und so bleibt der Waltramsberg auf weitere Jahre grün - uns soll's recht sein. Weitere Ausnahmen konzentrierten sich dann fast ausschliesslich aufs Auto, beziehungsweise gegen den Langsamverkehr. Besonders absurd war die Versenkung des Beschlusses zum Modalsplit: Das Stadtparlament wollte davon nichts wissen und lehnte diesen Beschluss ohne lange Argumentation kurzerhand ab. Dabei sagt er nichts anderes aus als das Verkehrsreglement: Der Mobilitätswachstum muss über ÖV und LV aufgefangen werden, nicht über den MIV – daraus folgt logisch zwingend, dass sich der Modalsplit wie ausgeführt verändern muss – nicht mehr und nicht weniger. Das Beispiel zeigt, dass die Parlamentsmehrheit nicht rational-logisch entschieden hat, sondern einfach die ungeliebte Verkehrswende in Richtung ÖV-LV immer noch nicht akzeptiert und die Augen verschliesst vor der simplen Arithmetik.

Ziffer	Bezeichnung	Antrag	Schlussfassung	103
Parlamentsbeschluss				
V1.3	Zusätzlicher Beschluss	<ul style="list-style-type: none"> Antrag Heini Seger: V1.3 a) Modal Split: ersatzlos streichen; Abstimmung über Kommissionsantrag V1.3 a) Modal Split: Abgelehnt Antrag: Wiederholen der Abstimmung mit Namensaufruf. Das Quorum von 21 Stimmen ist erreicht. Der Kommissionsantrag ist mit 26:31 Stimmen abgelehnt. 	<p>a) Modal-Split Zwischenergebnis</p> <p>In der Stadt übernehmen nachhaltige Verkehrsformen, wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr, einen grossen Teil des Verkehrs. Diese Verkehrsformen werden priorität behandelt, damit der Anteil der nachhaltigen Verkehrsformen am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.</p>	

Aus dem gleichen Grund fiel die Mobilitätsberatung (eine Richtplanergänzung der Kommission) der Autolobby zum Opfer, ebenso der Velotransport im ÖV und die „attraktiven Veloabstellplätze“ bei ÖV-Haltestellen.

Ziffer	Bezeichnung	Antrag	Schlussfassung	126
Parlamentsbeschluss				
V2.5	Zusätzlicher Beschluss	<ul style="list-style-type: none"> Antrag Felix Keller: V2.5 f) ersatzlos streichen; Abstimmung über Kommissionsantrag V2.5 f) Velotransport im ÖV: Abstimmung direkt unter Namensaufruf (niemand opponiert) Kommissionsantrag mit 28:29 Stimmen abgelehnt 	<p>f) Velotransport im ÖV Vororientierung</p> <p>Der Velotransport in Bus- und Bahn ist bereits heute (Stand 2012) möglich, jedoch aufgrund der Fahrgastzahlen und Transportkapazitäten nur ausserhalb der Spitzenzeiten. Ein Transport der Velos auch in den Sperrzeiten ist zu prüfen.</p>	

Ein groteskes Geplänkel ergab sich auch beim Kampf gegen die EBZ-Erweiterte Blaue Zone zur Bevorzugung der Anwohner und des lokalen Gewerbes: man müsste eigentlich annehmen, dies seien attraktive Massnahmen für bürgernahe Politiker – aber nein, ein Streichungsantrag des Bürgerblocks konnte nur mit knapper Not abgewendet werden, durch eine abgeschwächte Formulierung, die Bewirtschaftung durch die EBZ sei nur „grundsätzlich“ gefordert - wohl erhofft man sich jetzt Ausnahmen von dieser Regelung. Ob die Rechnung aufgeht? Mir kommt es eher vor wie das Hornberger Schiessen.

Ziffer	Bezeichnung	Antrag	Schlussfassung	184
Parlamentsbeschluss				
V4.3	a) Flächendeckende Bewirtschaftung c) Erweiterte blaue Zone (EBZ)	<ul style="list-style-type: none"> Antrag Rütische I: V4.3c) ersatzlos streichen. Zurückgezogen. Antrag Rütische II: V4.3a) Abs. 2 erster Gedankenstrich: Einfügen des Wortes "grundsätzlich" nach dem Wort "Anlagen"; zweiter Gedankenstrich: ergänzen am Ende mit "bei störender Pendlerparkierung" Mehrheit für Antrag Rütische II Schlussabstimmung über Antrag Rütische II: angenommen. 	<p>a) Nutzung und Bewirtschaftung Festsetzung</p> <p>Die Parkplätze auf öffentlichem Grund sollen primär den Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohnern sowie deren Besucherinnen und Besuchern, dem Gewerbe und den Kundinnen und Kunden von Quartiergeschäften zur Verfügung stehen. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze ist auf diese Nutzungen auszurichten.</p> <p>Die öffentlichen Parkplätze im überbauten Gebiet sind zu bewirtschaften, und zwar ^{grundsätzlich} in der Innenstadt, in Quartierzentren, in Gewerbe- und Industriegebieten und bei publikumsintensiven Anlagen mit Parkplatzgebühren in den Wohngebieten mit der Erweiterten Blauen Zone (EBZ) zur Anwohnerbevorzugung bei störender Pendlerparkierung.</p> <p>Die Bewirtschaftung gilt für Montag bis Freitag während den üblichen Geschäfts- und Arbeitszeiten. In der Innenstadt, in den Quartierzentren, bei publikumsintensiven Anlagen und in Wohnquartieren mit entsprechender Belastung durch Fremdparkieren gilt die Bewirtschaftung bei Bedarf auch nachts sowie samstags und sonntags.</p>	

Schmerzlich hingegen war der Entscheid der Parlamentsmehrheit, entgegen dem Antrag von Kommission, Verwaltung und Stadtrat auf die Reduktion des übertrieben dichten Strassennetzes in der Kategorie „Übergeordnete Strassen“ (das heisst Durchgangachsen für quartierfremden Verkehr) zu verzichten und die Planung, wie sie durch den Realisierungsplan 1985/ 90 festgeschrieben war, einfach unverändert weiterzuführen. So ist nun etwa der Strassenzug St. Georgen – Wildeggstrasse immer noch als verkappte Südumfahrung aus dem Appenzellerland aufgeführt, und die Wohnquartiere am Rosenberg werden durch nicht weniger als vier übergeordnete Strassenzüge durchquert – wahrlich kein Beitrag zur Erhöhung der Wohnqualität. Dieser letzte Fehlentscheid muss so bald wie möglich wieder zur Diskussion gestellt und korrigiert besser gelöst werden.

Ziffer	Bezeichnung	Antrag	Schlussfassung	156-158
Parlamentsbeschluss				
TK V3	Aktualisierung der Teilkarte V3	<ul style="list-style-type: none"> Antrag Michael Hugentobler: V3.3, TK V3 in der Fassung Stadtrat annehmen Eventualabstimmung zwischen Teilkarte V3 in der Fassung Stadtrat gegen die Fassung Kommission: Mehrheit für Fassung Stadtrat Schlussabstimmung über Antrag Hugentobler: angenommen. 	 <p>— Streichung aus übergeordnetem Strassennetz</p> <p><i>Die nachfolgenden Strassenabschnitte werden aus dem übergeordneten Strassennetz entfernt. Die Karte ist entsprechend anzupassen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - St. Georgen-Strasse (Abschnitt Gottfried Keller-Strasse - Wildeggstrasse) - Wildeggstrasse (Abschnitt Speicherstrasse - St. Georgen-Strasse) 	

Abschliessend kann gesagt werden, dass der Richtplan 2012 in seiner Gesamtheit, in seiner Grundausrichtung und den vielen klar formulierten Aufträgen an die Verwaltung eine gute Grundlage für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung darstellt. Der grosse Aufwand und die langen Auseinandersetzungen haben sich gelohnt, und die wenigen Fehlentscheide sind entweder kleine unbedeutende Pannen, oder können (wie insbesondere die Revision des Strassenplanes) später wieder korrigiert werden. Freilich: ein Richtplan hat bloss „wegleitende Wirkung“ – zur letztendlichen Umsetzung der einzelnen Beschlüsse braucht es weiterhin den vollen Einsatz engagierter ParlamentarierInnen und der ganzen Ortsgruppe des VCS.

ARCHITEKTUR

PLANUNG

BERATUNG

doris.koeniger@bluewin.ch

Dierauerstrasse | 9000 St. Gallen

DORIS KÖNIGER

Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

Teure Mammutprojekte lösen keine Probleme!

Von Susanne Schmid-Keller

Eine Schlagzeile zur Engpassbeseitigung A1? Nein! Dies war das Motto der Abstimmungszeitung gegen die Südumfahrung und die Umfahrung Heiligkreuz vom September 1993. Fast 20 Jahre sind seither ins Land gezogen, die Stadt hat sich bestens entwickelt auch ohne diese beiden teuren Strassenprojekte. Aber immer noch geistert die ehemalige Südumfahrung durch die Köpfe von bürgerlichen PolitikerInnen, heute unter dem Namen Engpassbeseitigung A1. Nach wie vor müssen wir uns gegen Strassenausbauten zur Wehr setzen. Die Argumente haben sich nur leicht verändert, aber die Kosten sind massiv gestiegen. Da der Stadtraum immer dichter bebaut ist, müssen die Tunnels immer länger sein, und damit werden sie teurer. Damals war mit mindestens 45 Millionen für die Südtangente gerechnet worden, heute werden Kosten von 3100 Millionen veranschlagt. Damals wie heute gibt es Sinnvolleres als Tunnels für das viele Geld.

In den 90er Jahren stand neben der Angst vor Mehrverkehr die Sorge um die verschmutzte Luft durch den Verkehr im Vordergrund. Heute werden fast ausschliesslich städtebauliche Gründe ins Feld geführt. Die Luft hat sich seit 1990 jedoch kaum verbessert: Der Grenzwert des Jahresmittels für Stickoxide ist an der Rorschacher Strasse seit Messbeginn 2001 immer mehr oder weniger stark überschritten. Die Grenzwerte für Ozon werden in der Stuelegg seit 1991 immer noch jedes Jahr zwischen 150 und 1000 Stunden lang überschritten, je nachdem, ob wir einen schönen heissen Sommer hatten oder ob es viel geregnet hat. Dass der Autoverkehr Schadstoffe ausstösst und diese uns krank machen, das wissen wir nun seit mehr als 20 Jahren, griffige Massnahmen dagegen wurden bis heute nicht ergriffen. Wir leben ja immer noch, scheint die Devise zu sein.

Hier ein paar Stimmen aus der damaligen VCS-Abstimmungszeitung 1993:

„Sollen wirklich noch mehr Kinder und alte Menschen an Asthma und Luftallergien leiden? Ein christlich und verantwortungsvoll denkender Mensch kann nicht für eine solch grenzenlose «Hingabe» von Millionen an diesen Mobilitätswahn sein.“

Theres Engeler, Gemeinderätin CVP

„Diese Umfahrungsstrassen sind Scheinlösungen, weil sie jeweils nur einen kleinen Bereich verbessern, aber allgemein zu Mehrverkehr und damit zu schlechteren Situationen führen. St. Gallen aber braucht mehr Wohnqualität.“

Jutta Osterwalder, Rechtsanwältin, Kantonsrätin SP

„Als Sportlerin ist mir gesunde, saubere Luft ein wichtiges Anliegen. Neue Strassen tragen dazu nicht bei. Den Südumfahrungstunnel brauchen wir nicht. Er bringt keine verbesserte Lebensqualität.“

Vroni Keller, Handball-Internationale

„Als Gewerbetreibender bin ich selber auf das Auto angewiesen. Trotzdem befürworte ich aber weiteren Strassenbau nicht. Unser Ziel sollte sein, Strassenräume wieder mehr zu Orten der Begegnung zu machen.“

Roland Vontobel, Drogist

Die Geschichte des VCS St. Gallen ist eng mit dem Verkehrsgeschehen auf dem Stadtgebiet verknüpft. Immer wieder hat sich die VCS-Ortsgruppe gegen übertriebene Strassenausbauten gewehrt, und oftmals ist sie dabei vom Volk unterstützt worden. Dank des grossen Widerstandes des VCS und anderer Umweltverbände konnten die Südumfahrung und die Umfahrung Heiligkreuz 1993 in der Volksabstimmung bachab geschickt werden.



Kleine Stadtwildnis statt Südumfahrung.



Der Blick aus dem Karlstor in den Tunnel: Zum Glück nicht! Heute steht da ein Gebäude der Kantonalen Verwaltung, geplant war die Tunneleinfahrt zur Südumfahrung.

So schrieb Maurus Candrian im Editorial der genannten Abstimmungszeitung:

“Was die Stadt St. Gallen wirklich braucht, ist eine ganzheitliche, zukunftsweisende Verkehrspolitik. Es geht nicht an, Quartiere gegeneinander auszuspielen. Die Lösung kann nur mehr Lebensqualität und Wohnlichkeit für die gesamte Stadtbevölkerung sein. Dies wird erreicht durch breite Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Bevorzugung von FussgängerInnen, Velo- und öffentlichem Verkehr sowie weitest mögliche Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf die Stadtautobahn.“ – Dem bleibt auch 2013 nichts hinzuzufügen!

Trugbilder verlocken: Tunnels lassen die Autos nicht verschwinden

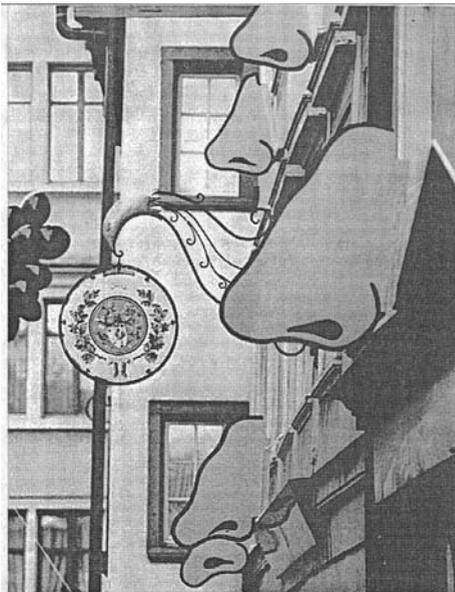
Die altbekannte Einsicht: „Neue Strassen bringen zusätzlichen Verkehr“ hat sich in den letzten Jahrzehnten mehrfach bewiesen. Die bürgerlichen Politiker glauben aber immer noch, dass mit diesem Rezept aus den 60er Jahren die heutigen Verkehrsprobleme gelöst werden können. Tunnels sind zwar verlockend, denn dadurch verschwindet der störende Verkehr unter den Boden. Sie sind aber immer nur sehr teure Scheinlösungen, da der Verkehr immer irgendwo auch wieder an die Oberfläche kommt und dort meist relativ intakte Quartiere zerstört.

„Millionen verlocken, um neue Probleme zu schaffen? Der Verkehr würde sich doch im Tunnel nicht in Luft auflösen!“
Anita Dörler, Gemeinderätin LDU,
Co-Präsidentin WWF SG / AR, 1993

Grund zur Frustration? – JA und NEIN!

JA: Alle paar Jahrzehnte kommen dieselben untauglichen Tunnel-Vorschläge auf den Tisch der Politik. Die bürgerlichen PolitikerInnen scheinen nichts gelernt zu haben in den letzten 50 Jahren.

NEIN: Die letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass die städtische Bevölkerung keine neuen Strassen will. Sie hat nicht nur die Südumfahrung, sondern auch die Umfahrung Heiligkreuz abgelehnt, und sie hat 2010 das „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ angenommen. Und die Südspange ist 2012 auch gestorben (VCS-lokal 98, Juni 2012). Dies motiviert uns, weiterhin kritisch gegenüber weiteren Strassenaus- und -neubauten zu sein.



DRECKLUFT – wir haben die Nase voll!
(Foto: Stadt-Anzeiger, 21.11.91)

Mit kreativen Ideen wollen wir weiterhin wachsam den Verkehr auf dem Stadtnetz begleiten, damit wir Schritt für Schritt mehr Lebensqualität in unsere Quartiere bringen. erinnern wir uns an die „Nasenaktion“ auf dem Gallusplatz? – Heute ist dies einer der schönsten Plätze in St. Gallen geworden und bei jung und alt sehr beliebt. Widerstand lohnt sich also! Und vielleicht braucht es schon bald wieder unseren Einsatz, damit auch noch der heute lästige Durchgangsverkehr zum Verschwinden kommt, ganz nach dem damaligen Motto der Anwohnergruppe Gallusplatz: „**ALÄRM!!! – Wir hören, Sie stören.**“ (VCS-Ziitig 17/92).



Gallusplatz: Grosszügige Begegnungszone –
der Durchgangsverkehr muss aber noch weg

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.

JA zum revidierten Raumplanungsgesetz

Von Thomas Brunner



Raumplanung und Verkehrspolitik sind eng verflochten. Um der beunruhigend raschen Zersiedelung entgegenzuwirken, benötigt die Raumplanung griffige Instrumente. Ohne diese fehlen die strukturellen Voraussetzungen für die Bewältigung künftiger Mobilitätsanforderungen mit umwelt- und raumeffizienten Verkehrsmitteln.

Den drohenden ‚Siedlungsbrei‘ mit Einfamilienhäuschen vom Boden- bis zum Genfersee mit öffentlichem Verkehr zu erschliessen, wäre weder sinnvoll noch finanzierbar. Für effiziente Verkehrsmittel ist also die Aufwertung und Verdichtung der gewachsenen Siedlungsstrukturen nach innen, sowie ein wertschätzender, haushälterischer Umgang mit unseren schönen Landschaften grundlegend wichtig. Und genau dafür schafft das revidierte Raumplanungsgesetz RPG die nötigen Werkzeuge:

Aus vergangenen Fehlentwicklungen lernend, haben unsere nationalen Parlamente erkannt, dass zur Erreichung der an sich unbestrittenen Ziele griffige Bestimmungen nötig sind. Obwohl die wesentlichen Fachverbände, die Kantonsregierungen, Städte- und Gemeindeverband hinter der überfälligen RPG-Revision stehen, wurde das Referendum ergriffen. Das überrascht wenig, wenn man weiss, wie leicht und lukrativ bislang mit der begrenzten Ressource Boden spekuliert werden konnte. Warum aber sollte unsere Raumordnung durch mittelständische Lohnbezüger finanziert werden, statt wie es das neue RPG vorsieht, einen massvollen Teil der Einzonungsgewinne dafür zu verwenden?

Unsere Schweiz soll ein Land mit einer Vielfalt attraktiver Zentren und Naherholungsgebieten bleiben. Hocheffiziente Verkehrsnetze sollen Ausgangs- und Zielorte attraktiv miteinander verbinden. Dafür legen vorausdenkende BürgerInnen am 3. März ein überzeugtes JA in die Urnen. Damit schaffen wir die Voraussetzung dafür, dass auch künftige Generationen eine Schweiz mit so hoher Lebensqualität erfahren können, wie wir sie heute zu Recht schätzen.

Interessierte Personen, die dem regionalen Komitee beitreten möchten, können sich jederzeit bei Pro Natura St. Gallen–Appenzell mit einem E-Mail an antonia.zurbuchen@pronatura.ch anmelden.

Weitere Informationen: <http://www.ja-zum-raumplanungsgesetz.ch>

Von Peter Jans-Matter

Wie sähe St. Gallen bezüglich Verkehr im Jahr 2025 aus, wenn sich die städtische Verkehrspolitik ab sofort konsequent an den Zielsetzungen des VCS orientieren würde? Es ist eine schöne Aufgabe, eine solche Vision darzustellen. Ich mache dies anhand einer fiktiven Chronik. Damit es in diese Richtung geht, braucht es den VCS und engagierte Mitglieder auch in Zukunft! Was denken Sie zur aufgezeigten Stossrichtung? Richtig oder falsch? Zu optimistisch oder zu zögerlich? Schreiben Sie uns an info@vcs-sgap.ch, wir möchten Ihre Reaktionen gern im nächsten Lokal publizieren.

2013

Der Stadtrat beschliesst, seine Legislaturziele zu überarbeiten. Er will ab sofort das städtische „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ konsequent umsetzen. Zitat Stadtrat: „Alle Massnahmen werden darauf ausgerichtet, dass der motorisierte Individualverkehr in der Stadt St. Gallen nicht weiter zunimmt. Es werden im Strassennetz keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen. Dies soll auch für die Stadtautobahn gelten. Der Stadtrat vertritt diese Haltung auch gegenüber Kanton und Bund.“

Die Stimmberechtigten lehnen eine Ausgliederung der Verkehrsbetriebe VBSG ab. Eine vom Stadtrat in Auftrag gegebene VOX-Analyse ergibt, dass die Nein-Stimmenden eine starke VBSG mit Mitsprache der Stadt St. Galler Bevölkerung beibehalten wollen.

Das Stadtparlament stimmt einer Motion zu, die dem Stadtrat den Auftrag erteilt, die Massnahmen aus der Schwachstellen-Analyse zum Fuss- und Veloverkehr raschmöglichst umzusetzen. Der Stadtrat nimmt diesen Auftrag gern entgegen und verspricht, bald ein Umsetzungsprogramm vorzulegen.

2014

Parteien und Verbände einigen sich in einem neuen Parkplatz-Konsens darauf, dass in der Innenstadt die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze rechtlich verbindlich auf dem Stand des 1. April 2010 beschränkt werden soll. Möglich ist der Ersatz oberirdischer Parkplätze in Parkgaragen. Eine Parkgarage am Schibenertor wird es aber in Respektierung des Volksentscheids aus dem Jahr 2011 nicht geben. Das Stadtparlament beschliesst die notwendigen Reglemente und Zonenpläne.

Auf den Baubeginn des Riethüslitunnels für die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen hin hat der Stadtrat zusammen mit der Kantonsregierung Übergangsmassnahmen beschlossen. Um die zunehmenden Störungen des öffentlichen Verkehrs auf der Teufener Strasse, Geltenwilenstrasse und Leonhardsbrücke in den Spitzenstunden zu verhindern, wird am Stadtrand bei der Liebegg ein Lichtsignal installiert. Mit dieser Pfortneranlage werden nur noch so viele Fahrzeuge in die Stadt gelassen, wie das Strassennetz ohne Störung der Linienbusse verkraften kann. Der Stau wird dadurch nicht verhindert, aber immerhin aus dem bewohnten Gebiet verlagert.

Das Stadtparlament stimmt einer Vorlage zur Planung einer Tram-Linie vom Neudorf bis nach Gossau einstimmig zu.

Der Massnahmenplan zum Fuss- und Veloverkehr liegt vor. Das Stadtparlament bewilligt mit nur 5 Gegenstimmen einen Rahmenkredit von 10 Millionen Franken.

Der Pendlerabzug bei den Steuern wird durch Änderungen des kantonalen und des Bundesrechts massiv gekürzt. Wer abgelegen wohnt und mit dem Auto zur Arbeit pendelt, wird nicht länger mit grosszügigen Abzügen belohnt.

2015

Die Auswertung der Verkehrszahlen aus dem Jahr 2014 zeigt, dass der Motorfahrzeugverkehr in der Stadt St. Gallen erstmals nicht mehr zugenommen hat. Im Durchschnitt ist eine Abnahme um 0.1% zu verzeichnen.

Die Stadtpolizei kann bekanntgeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle auf Stadtgebiet erneut abgenommen hat, erstmals seit vielen Jahren waren es wieder weniger als 600 Unfälle. Dies wird auf bauliche Massnahmen, aber vor allem auch auf die konsequente Durchführung von Kontrollen zurückgeführt.

Markplatz und Bohl werden neu gestaltet. Die wenigen noch bestehenden Parkplätze werden ersatzlos aufgehoben. Die Calatrava-Halle bleibt bestehen. Die Neugestaltung inklusive einer kleinen Markthalle wird mit einem grossen Fest gefeiert.

Der Stadtrat gibt bekannt, dass die ungebremste Zunahme der privaten Parkplätze die Einhaltung des Verkehrsreglements erschwert. Er will sich in Zukunft

bei der Bewilligung privater Parkplätze konsequent an der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln orientieren. Bewilligt soll nur noch das Minimum der gemäss anwendbarer Fachnorm nötigen Parkplätze werden. Der Stadtrat legt dem Stadtparlament ein entsprechendes Reglement vor, das vom Parlament gutgeheissen wird.

2016

Das Tiefbauamt eröffnet eine Abteilung für Mobilitätsmanagement. Analog der Energieberatung können sich Betriebe und Firmen beraten lassen, wie die Belastungen durch den Verkehr verringert werden können. Dazu gehören auch Massnahmen, um Pendler zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel, Velo oder E-Bike zu animieren.

Der Riethüsli-Tunnel der Appenzeller Bahnen wird wie geplant eröffnet. Von Teufen oder dem Riethüsli kann ab sofort umsteigefrei und ohne Zeitverlust zum Beispiel bis zum Marktplatz gefahren werden. Dadurch verkürzt sich die Fahrt um gut 10 Minuten.



Ohne Umsteigen bis Teufen oder Appenzell

Der Verkehr auf der Stadtautobahn nimmt erstmals nicht mehr zu, sondern bleibt stabil.

Mit einem Stadtfest wird die Neugestaltung der nördlichen Altstadt gefeiert. Dem Beispiel der südlichen Altstadt folgend, wurden die Trottoirs aufgehoben und der Strassenraum durchgehend ansprechend gepflästert. Das ansässige Gewerbe erwartet einen Aufschwung.

2017

Der Stadtrat wirkt beim Kanton und den Regionsgemeinden darauf hin, dass Bauzonen nur noch an gut mit öffentlichem Verkehr erschlossenen Lagen entstehen können. Die Kantonsregierung unterstützt dieses Anliegen. Gefordert wird mindestens die Güteklasse B, was heisst, dass in Zukunft nur noch gebaut werden darf, wo eine sehr gute oder gute Anbindung an Bus und Bahn besteht. Der Kanton genehmigt in Zukunft nur noch Zonenpläne, welche diesen Anforderungen genügen. Es wird damit gerechnet, dass damit mittelfristig mehr Leute mit dem öV zu ihren städtischen Arbeitsplätzen pendeln.

Die Rorschacher Strasse von St. Fiden bis zum Krontal wird neu gestaltet. Teilweise werden Fahrbahnen abgebaut. Der frei werdende Platz wird für Fussgängerflächen, Baumpflanzungen und Radstreifen verwendet.

2018

Die erste Teilstrecke der Tramlinie 1 wird eröffnet. Vom Bahnhof bis ins Neudorf verkehren die hochmodernen Fahrzeuge im 10-Minuten-Takt.

Das Bundesamt für Strassen gibt bekannt, dass auf jeglichen Ausbau der Stadtautobahn verzichtet wird. Es wird weder einen dritten Rosenberg tunnel noch einen Anschluss zum Güterbahnhof-Areal geben. Begründet wird dies mit der Stabilisierung des Verkehrsaufkommens.

Damit ist der Weg frei, um im Güterbahnhof-Areal einen Bebauungsplan zu erstellen. Es soll eine verdichtete gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil entstehen. Es wird das erste grössere Projekt, das wegen der optimalen Erschliessung mit Bus und Bahn praktisch ohne Parkplätze auskommt.

Unterdessen sind zwei Jahre seit der Inbetriebnahme des Riethüsli-Bahntunnels vergangen. Die Verkehrsmessungen ergeben, dass der Motorfahrzeugverkehr auf diesem Korridor um 4% abgenommen hat. Die Appenzeller Bahnen transportieren zwischen Appenzell und dem Zentrum von St. Gallen fast 10% mehr Fahrgäste.

2019

Der Autoverkehr auf der Ost-West-Achse ins Stadtzentrum hat im Vergleich zum Jahr 2017 um 2% abgenommen. Es ist ein Umsteige-Effekt auf die Trambahn festzustellen.

Weil der motorisierte Verkehr auf Stadtgebiet nicht nur stabilisiert werden konnte, sondern leicht abnehmend ist, wird das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung geändert. Die städtischen Stimmberechtigten stimmen mit über 60% der Zielsetzung zu, dass der Motorfahrzeugverkehr während 20 Jahren jedes Jahr um 1% abnehmen soll.

Auch im Heiligkreuz wird eine Strassenraumgestaltung durchgeführt. Verschiedene Quartiervereine melden ähnliche Wünsche an.

2020

Die 2. Etappe der Tramlinie 1 vom Bahnhof bis nach Gossau wird eingeweiht.



Das Tram ersetzt den Bus.

Weil unterdessen auch die Kantonsregierungen von St. Gallen, Appenzell und Thurgau endlich griffige raumplanerische Massnahmen beschlossen haben, konnte die früher alljährliche Zunahme der Auto-Pendler von auswärts in die Stadt gestoppt werden.

2021

Die immer noch selbständige VBSG erneuert die Busflotte und verfügt wieder über die modernsten Fahrzeuge der Schweiz.

Das S-Bahn-Angebot in der Region St. Gallen wird ausgebaut. Alle Linien verkehren in den Spitzenstunden im Viertelstunden-Takt.

2022

Im ganzen städtischen Strassennetz nimmt der Motorfahrzeugverkehr leicht ab. Auf der Zürcher Strasse in Bruggen sind es im Tagesdurchschnitt wieder unter 20'000 Fahrzeuge; das entspricht dem Stand von 1997.

Der grosse Erfolg der Tramlinie Neudorf – Gossau führt dazu, dass das Stadtparlament einen Planungskredit für eine Erweiterung des Tramnetzes über das Heiligkreuz nach Wittenbach gutheisst. Die Verantwortlichen möchten diese Linie im Jahr 2025 eröffnen, genau 75 Jahre nach der Stilllegung der ehemaligen Tramlinie ins Heiligkreuz.

2023

Die aktive Verkehrspolitik der städtischen Behörden führt dazu, dass immer weniger Haushalte ein eigenes Auto besitzen. Der Motorfahrzeugbestand ist mit 30'000 Personenwagen auf das Niveau von 2004 gesunken.

2024

Auf dem ehemaligen SBB-Areal beim Bahnhof St. Fiden entsteht das erste Hochhaus mit 25 Stockwerken. Das Gebiet soll eine hohe Ausnutzung bei minimaler Parkplatzzahl aufweisen. Im ersten Hochhaus siedeln sich neben einer Schule verschiedene Informatikbetriebe an. In den oberen Stockwerken sind Luxuswohnungen entstanden. Das Gebäude ist unmittelbar an den Bahnhof St. Fiden angeschlossen. Es ist absehbar, dass hier ein neues optimal erschlossenes Quartierzentrum entstehen wird.

2025

Ein umfassender Mobilitätsbericht zeigt auf, dass die konsequente Verkehrspolitik der städtischen Behörden Erfolg hat. Der motorisierte Individualverkehr nimmt jedes Jahr etwas ab, was die Prognostiker und Experten früher für unmöglich gehalten hätten. In der Stadt wird deutlich mehr Velo gefahren. Zudem sind E-Bikes weit verbreitet. Der öffentliche Verkehr verzeichnet stetige Zunahmen im Fahrgastaufkommen. Der Bericht führt dies auf die konsequente Verkehrspolitik zurück, indem öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr stark gefördert wurden, der öffentliche Raum fussgängerfreundlich gestaltet wurde, auf jeglichen Strassenausbau verzichtet und eine restriktive Parkplatzpolitik verfolgt wurde. Der Bericht hält auch fest, dass in der Zeit seit 2010 die Stadtbevölkerung um rund 10% auf 80'000 zugenommen hat. Auch die Anzahl der Arbeitsplätze in der Stadt St. Gallen steigerte sich deutlich. Es wird das Fazit gezogen, dass die neue Verkehrspolitik der letzten 12 Jahre die wirtschaftliche Prosperität gefördert und St. Gallen zu einer attraktiven Wohnstadt gemacht hat.

Zu schön, um wahr zu sein? Machen Sie mit!

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

TDS **velos**
und Sie fahren gut.



VELO LEGI.CH
nutcase 

Gutschein

Fr. 300.– beim Kauf eines E-Bikes / Pedelecs bis 30. März 2013
nicht gültig auf bereits reduzierte Artikel

Velo Legi GmbH | Rorschacherstrasse 221 | 9000 St. Gallen | 071 244 20 90 | www.velolegi.ch

31.

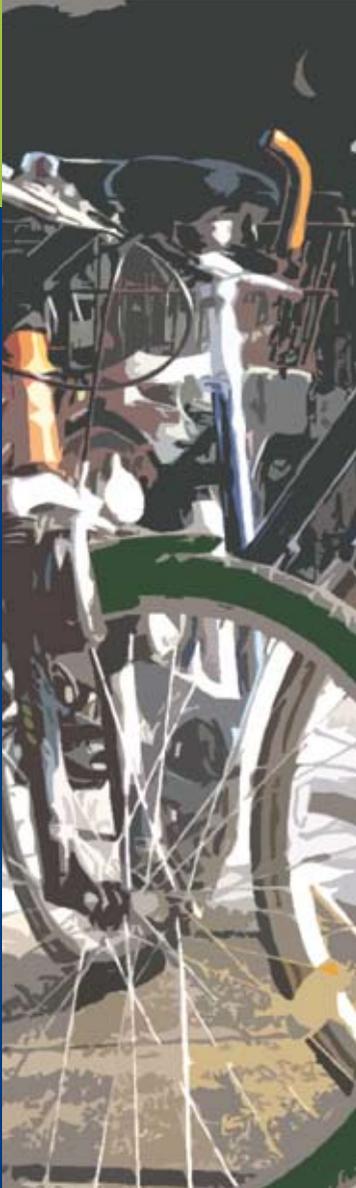
Veloflohmarkt

2013

Samstag, 6. April

Veloanhänger

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



Veloannahme

Direktannahme neu:
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:
2. bis 4. April (jeweils 8.30-11.30Uhr)
Tel. 071 222 26 32

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

Verkehrs-Club
der Schweiz



Zwischen Macht und Ohnmacht

Von Andreas Bernhardsgrütter

Inzwischen hat man sich daran gewöhnt: Im Westen der Stadt St. Gallen thront auf dem Dach des Einkaufszentrums Arena die AFG-Arena. Diesem grössten Hochbau in der Stadt St. Gallen ging ein jahrelanger Kampf des VCS zunächst gegen den Bau des Einkaufszentrums und danach um eine Verbesserung des Projektes voraus.

Der FCSG erspielte sich in der Saison 1999 / 2000 den Meistertitel. Die Fussballbegeisterung in der Ostschweiz war gross. Umso verführerischer also war die Idee der Promotoren, mit welcher der FCSG praktisch gratis zu einem neuen Fussballstadion kommen sollte. Ein Grundstück im Eigentum von Stadt und Kanton sollte umgezont und für ein grosses Einkaufszentrum hergegeben werden. Der Verkauf des Grundstückes finanziert dann den Neubau des Stadions. Damit – so die Promotoren – sei dann die Grundlage dafür gelegt, dass der FCSG sich seiner finanziellen Sorgen entledigt und fortan als Spitzenclub etablieren kann.

Das neue Stadion ist zwischenzeitlich gebaut und damit verbunden auch das grösste Einkaufszentrum der Ostschweiz. Inzwischen wissen wir: Das Stadion war und ist alles andere als gratis. Stadt und Kanton haben auf den versprochenen Erlös des Landverkaufs verzichtet, den Stadionbau mit namhaften Beiträgen unterstützt und dutzende Millionen Franken in die Infrastruktur rund um die Autobahneinfahrt und das Busangebot investiert. Die Verkehrsprobleme in Winkeln haben sich auf der Stadtautobahn verschärft – nicht nur – aber auch wegen dem Neuverkehr der Arena. Die Stadion AG und der FCSG sind auch mit dem Stadion nur knapp dem Konkurs entgangen, und der FCSG ist zweimal abgestiegen.

Wenn der Fussball im Spiel ist, sind aber nüchterne Diskussionen und eine sachliche Abwägung schwierig. Diese Erfahrung hat der VCS und seine MitstreiterInnen im Zusammenhang mit den Einsprachen rund ums Stadion machen müssen. Die Diskussionen waren oft hart und gehässig, die Anfeindungen in der Öffentlichkeit gross. Die Auseinandersetzung um das Einkaufszentrum Arena fiel in eine Zeit, in welchem das Verbandsbeschwerderecht unter grossem Druck stand. Der Vorstand des VCS hatte die Wahl, ob er sich kompromisslos für die Ziele der Raumplanung und Einhaltung der Umweltgesetzgebung einsetzen möchte – und damit das Verbandsbeschwerderecht weiter aufs Spiel setzt – oder aber im Rahmen von Verhandlungen noch das Beste herausholt.

Grundsatzabstimmung zur Umzonung

Den Grundsatzentscheid fällte die Stadt mit der Umzonung des Areal zu einer Gewerbezone im November 1999. Der VCS befürchtete durch die Verbindung zwischen Stadion und dem Einkaufszentrum eine Aushöhlung der Stadtzentren in ihrer Funktion als regionale Zentren und grosse Verkehrsprobleme in Winkeln. Die vom VCS geschätzte Zahl von täglich etwa 15'000 zusätzlichen Fahrten wurde von den Befürwortern der Vorlage als unfaire Behauptung und masslose Übertreibung gebrandmarkt: Es sei nur mit der Hälfte der Fahrten zu rechnen. Die städtische Stimmbürgerschaft hat der Umzonung zugestimmt ohne die genauen Auswirkungen dieser Vorlage zu kennen: Die Bauherrschaft sprach noch von einem Einkaufszentrum in der dreifachen Grösse des Westcenters, also etwa 36'000 m² Nutzfläche. Auf ersten Plänen stand das Stadion als eigener Baukörper noch neben dem Einkaufszentrum.

Überrissenes erstes Projekt

Ende 2001 legte die Stadion AG ihre Pläne auf den Tisch: Mit einer Nettonutzfläche von 53'000 m², davon 46'000 m² Verkaufsfläche und 1'700 Parkplätzen, war das grösste Einkaufszentrum der Schweiz geplant. Damit wurden die schlimmsten Befürchtungen des VCS übertroffen. Um dieses grosse Volumen in der engen Parzelle unterzubringen, rutschte das Stadion auf das Dach des Einkaufszentrums. Der VCS forderte eine starke Redimensionierung dieses Projektes. Diese Planung war dann auch für die Behörden von Stadt und Kanton zu gross: Sie verlangten eine Reduktion der Verkaufsfläche um 20 Prozent.

Langwierige Verhandlungen

Ein Jahr später erfolgte dann die Auflage des überarbeiteten Überbauungsplanes. Die Verkaufsfläche wurde auf 37'000 m² reduziert, die Flächen für Freizeitznutzungen und Restaurants dafür erhöht. Insgesamt umfasst der Überbauungsplan 44'000 m² Nutzfläche. Der Kanton hat im Überbauungsplan ein maximales Verkehrsaufkommen von täglich 16'000 Fahrten zugebilligt. Der VCS hat in der Folge eine Einsprache gegen den Überbauungsplan eingereicht. Er forderte darin unter anderem verbindliche Zusagen für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und den Schutz der Anwohnerschaft vor Schleichverkehr. Die Einsprache zielte auf klare durchsetzbare Bestimmungen. Nach der Zustimmung der städtischen Bevölkerung zur Umzonung ging es nicht mehr um eine Verhinderung des Projektes, sondern darum, die schädlichen Auswirkungen in Grenzen zu halten.



In den Einspracheverhandlungen konnten zwar einige Zugeständnisse erreicht werden. Dem Vorstand waren diese Zusagen aber zu unverbindlich. Der VCS hat deshalb im August 2002 einen Rekurs gegen den negativen Entscheid des Stadtrates zur Einsprache eingelegt. In langwierigen Verhandlungen konnten die strittigen Punkte bereinigt werden. Erfolgreich erstritt der VCS verbindliche Regelungen zum öV-Angebot und zum Verkehrsaufkommen. In der im April 2004 unterschriebenen Vereinbarung zwischen dem VCS, der Stadion St. Gallen AG, der Stadt St. Gallen und dem Baudepartement konnten die Randbedingungen für den Bau des Stadions schliesslich verbindlich festgelegt werden.

Weniger Verkehr als befürchtet – auch dank gutem öV-Angebot

Im September 2005 erfolgte dann der Spatenstich, und nur ein knappes Jahr später wurde schon der IKEA eröffnet. Zwischenzeitlich sind Erfahrungen aus dem Betrieb des Einkaufszentrums gemacht worden. Erfreulich ist insbesondere die für diese Lage hohe öV-Anteil bei den Besuchern der Arena von rund einem Viertel. Das stark ausgebaute Busangebot zwischen Gossau, Winkeln, Abtwil, Herisau und St. Gallen dient nicht nur der Erschliessung des Einkaufszentrums, sondern auch als Verbindung zwischen den Ortschaften. Die zulässige Anzahl der Autofahrten wurde nicht erreicht, weil das Einkaufszentrum deutlich weniger Besucher angezogen hat, als erwartet wurde und neben dem Fussballbetrieb keine Grossveranstaltungen stattgefunden haben. Allerdings steigen diese Zahlen Jahr für Jahr.

Von Peter Jans-Matter

Seit 1988, also seit 25 Jahren, informiert die VCS-Ortgruppe St. Gallen über das verkehrspolitische Geschehen in unserer Stadt. Beim Durchlesen der ersten 100 Nummern des „VCS-Lokal“ (früher „VCS-Ziitig“) trifft man auf verschiedene Themen, bei denen sich die aktiven Mitglieder des VCS mit Erfolg engagiert haben. Über einige Themen wird in diesem Heft separat berichtet. Eine kleine Auswahl der anderen soll hier präsentiert werden.

Velomassnahmen

Im Juni 1988 hatte das Stadtparlament der vom VCS und weiteren Verbänden und Parteien lancierten Velo-Initiative zugestimmt und einen 5-Millionen-Kredit für Verbesserungen am Velowegnetz gutgeheissen. Der VCS brachte laufend Vorschläge ein und beobachtete genau, welche Massnahmen umgesetzt wurden. Ein Beispiel: Im März 1989 wurde die Veloampel beim Waaghaus in Betrieb genommen. In der VCS-Ziitig Nr. 4 wird berichtet, dass bisher die Altstadt mit dem Velo nur beim Spisertor auf sicherem Weg verlassen werden konnte. Die Verwirklichung der Veloampel beim Brühltor sei „ein weiterer wichtiger Knotenpunkt im städtischen Velonetz“. Im November 1990 kam die Meldung „Erster gedeckter Velounterstand!“. Sie betraf die Velo-Parkieranlage an der Kornhausstrasse beim VBSG-Pavillon.

Die Zufahrt zum Bahnhof durch die Kornhausstrasse (am Neumarkt vorbei) war jedoch lange Zeit eingeschränkt. Im November 1992 wird berichtet: „Problem erkannt – gehandelt wird nicht“ und weiter: „Der Stadtrat schiebt wieder einmal ein schon seit Jahren bekanntes Problem auf die lange Bank.“ Irgendwann wurde dann doch gehandelt.

Gleich ging es bei der Einfahrt vom Bohl in die Schwertgasse. Im Juni 1987 hatte die Polizei hier ein allgemeines Fahrverbot verfügt und damit auch das Velofahren verboten. Begründet wurde dies damit, dass die Einfahrt für Velos unübersichtlich und gefährlich sei. Die Fussgänger auf dem stark begangenen Trottoir würden gefährdet und zudem sei die Einfahrt für Velofahrer von der Schwertgasse in die Torstrasse zu gefährlich (VCS-Ziitig Januar 1988). Heute sind sowohl Fahrverbot wie Betonelemente verschwunden.

Diese beiden und zahlreiche weitere Beispiele zeigen, dass es gerade im Verkehrsbereich selten naturgesetzlich ist, ob etwas möglich ist oder nicht. Vielmehr hängt es von der Einstellung der zuständigen Personen und ihrer Prioritätensetzung ab. Und: Steter Tropfen höhlt den Stein. Eine Erkenntnis im Mai 1994 lautete: „Wo kein Druck aus dem Quartier kommt, da läuft nichts in Sachen Verkehrsberuhigung.“ Wie steht es heute? Der VCS bleibt am Ball.



Lange war diese Durchfahrt für Velos verboten.



„Velo gestattet“ ist Velo gefördert!

Parkplätze – ein Dauerthema

Unter dem Titel „Motorisierte Erholung“ heisst es in der VCS-Ziitig vom September 1989: „171 Autos standen an einem der schönen Augustsontage rund um das Familienbad auf Dreilinden herum. Da es längst nicht so viele markierte Parkplätze gibt, wurde wie gewohnt auch auf Spazierwegen, in den Wiesen, am Waldrand und auch im Wald selber parkiert.“ Durch einen Vorstoss im Stadtparlament wurde daraufhin der Stadtrat beauftragt, zu prüfen und zu berichten, wie die Naherholungsgebiete vom motorisierten Verkehr entlastet und damit für Erholungssuchende aufgewertet werden können. In den folgenden Jahren wurden auf Dreilinden für den Bäderbus eine Anzahl von Parkplätzen aufgehoben, für die Sommermonate eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt und das illegale Parkieren im Wald unterbunden.

Bereits in der VCS-Ziitig Nr. 3 wurde über die geplante Erweiterte Blaue Zone berichtet. Diese sollte dem Gratis-Parkieren für Pendler aus den Aussenquartieren und den umliegenden Gemeinden ein Ende bereiten. Dies, um das Ziel zu unterstützen, beim motorisierten Verkehr keine Verkehrszunahme zuzulassen. Die Preise der Parkierkarten: Anwohner 20 Franken, Pendler 60 Franken im Monat. Die Abstimmung wurde nach einer Kampagne mit den üblichen Fronten von der Umweltseite gewonnen. Heute bezahlen Anwohner pro Monat 30 Franken, Pendler, die ausserhalb eines Sektors wohnen, aber 128 Franken.

Parkplätze und die Frage, ob gratis parkiert werden darf oder nicht, beschäftigten uns viele Jahre. Im Juni 2005 berichteten wir, dass der Stadtrat eine Einsprache des VCS betreffend den geplanten Obi-Baumarkt in Winkeln / Abtwil in gewichtigen Teilen gutgeheissen hatte. So solle „eine Parkplatzbewirtschaftung vorgeschrieben, die zulässige Fahrtenzahl beschränkt und die Informationen zum ÖV-Angebot verbessert werden.“ Der VCS vertrat konsequent die Auffassung, dass Parkieren in den Einkaufszentren etwas kosten müsse, um einen Anreiz für die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu setzen.

Am 23. September 1990 stimmten die St. Galler Stimmberechtigten einem Parkplatz-Reglement zu, welches Bestimmungen zum Bau von privaten Parkplätzen enthielt. Neu wurde die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen gelockert, auf der anderen Seite wurden maximale Werte für den Bau solcher Parkplätze festgelegt. Der Abstimmungskampf wurde erbittert geführt, die Mehrheit der Stimmentenden sagte aber Ja zu einer lebenswerten Stadt. Trotzdem wurde der Volkswille nie umgesetzt: Die Kantonsregierung verweigerte dem Reglement aus formellen Gründen die notwendige Genehmigung. Seither ist St. Gallen ohne Parkplatz-Reglement. Aus VCS-Sicht wie gewonnen, so zerronnen.

VBSG im Aufwind

Wie bei der Velo-Infrastruktur brauchte es auch beim öffentlichen Verkehr stetigen Druck aus der Öffentlichkeit. In der VCS-Ziitig Nr. 11 vom November 1990 steht: „Die Vorlagen zum Ausbau des Angebots sind das Resultat von Aufträgen aus dem Gemeinderat. Lediglich der Antrag auf Tarifierhöhung erfolgt auf Initiative der Verwaltung.“ In den letzten Jahren sind die VBSG allerdings aus dem Dornröschenschlaf erwacht und haben viel Initiative gezeigt.

Am 25. September 1994 stimmten die St. Gallerinnen und St. Galler einer Reglementsänderung zu, womit in Zukunft 30% der Einnahmen aus der öffentlichen Parkplatzbewirtschaftung für die Förderung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden konnte. Der VCS hatte sich dafür stark gemacht, unter anderem mit einem Informationsblatt in alle Briefkästen.

Autofreies Stadtzentrum

Im August 1992 hiess ein Titel in der VCS-Ziitig „VCS will autofreie Innenstadt“ Wir setzten uns ein für „eine massive Vergrösserung der Fussgängerzone“ und waren davon überzeugt, dass mehr Fussgängerflächen „in Zukunft zu den Merkmalen einer lebensfähigen und lebenswerten Stadt“ gehören. Damals waren zum Beispiel die Vadianstrasse und die südliche Altstadt noch voller Autos. Allerdings musste oft auch für kleinere Anliegen viel Aufwand geleistet werden. Das Projekt der Neugestaltung des Bohls sollte ohne durchgehendes Trottoir zwischen Optiker Ryser und dem Hecht ausgeführt werden. Wir schrieben im Januar 1994 dazu: „Heute bestehen bereits an der Augustinergasse, Engelgasse, Metzgergasse und Katharinengasse bei der Einmündung in den Bohl resp. den Marktplatz Trottoirüberfahrten. [...] Warum soll nun ausgerechnet an der Goliathgasse keine Trottoirüberfahrt erstellt werden? [...] Es wäre unverständlich, wenn die Bauarbeiten am Bohl – 3 Millionen Franken teuer – die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger nicht berücksichtigen würden.“ Die Kritik wurde später aufgenommen; die Fläche gehört heute den zu Fuss Gehenden.



Erweiterte Fussgängerfläche am Bohl

Im Mai 2000 konnte dann berichtet werden, dass das Stadtparlament mit einer hauchdünnen Mehrheit von 32 zu 31 Stimmen einen Antrag gutgeheissen hatte, die ganze Altstadt fussgängerfreundlich zu gestalten. Im Dezemberheft von 2002 heisst es, dass die sogenannte „Altstadtrunde“ dem Stadtrat ihren Schlussbericht abgeliefert habe. In 10 Sitzungen wurden am runden Tisch durch Vertretungen zum Teil völlig gegensätzlicher Interessengruppen Vorschläge für gestalterische, signalisatorische und bauliche Massnahmen zur Aufwertung der südlichen Altstadt erarbeitet. Unsere Anliegen konnten wir zu einem grossen Teil einbringen. Nachdem das Gestaltungskonzept erarbeitet worden war, verlangte die Baukommission erneut die Einberufung einer Altstadtrunde. Nach 10 wiederum „teilweise zähen und mühsamen Sitzungen“ wurde ein neuer Konsens erarbeitet“. Dieser sah vor, dass nach der baulichen Umgestaltung im Tagesdurchschnitt noch maximal 1700 Fahrten über den Gallusplatz gezählt werden sollten; andernfalls treten bereits festgelegte Massnahmen in Kraft (VCS-Lokal September 2008). Im Heft Nr. 98 konnten wir nach dem Abschluss der baulichen Gestaltung dann jubeln: „Die südliche Altstadt – ein Gewinn für die Stadt St. Gallen!“ Im Auge zu behalten ist aber der Verkehr am Gallusplatz – mit dem TCS dürfen wir laut sagen, dass dies kein Ort für Durchgangsverkehr ist.



Flanieren in der südlichen Altstadt.

Nur wenig, aber immerhin einen kleinen Erfolg hatte die VCS-Kampagne zu den Unterführungen: „Von den 31 auf Stadtgebiet liegenden Unterführungen können gemäss Stadtrat nur gerade drei mit oberirdischen Fussgängerstreifen ergänzt werden. Das ist eine äusserst magere Bilanz.“ mussten wir im Herbst 1999 feststellen. In der Folge wurden dann beim Kantonsspital und bei der Kantonsschule neue Fussgängerstreifen mit Mittelinsel geschaffen.

Tempo 50 bei Tempo 30!

Ab November 1995 taucht das Thema „Tempo 30“ auf – es gab damals auf Stadtgebiet erst vier Tempo 30-Zonen. Im Jahr 1997 unterstützte der VCS St. Gallen eine Initiative des VCS Schweiz, welche Tempo 30 flächendeckend in Wohnquartieren und zum Teil, in Quartierzentren, auch auf Hauptstrassen einführen wollte. Die eidgenössische Initiative scheiterte an der Urne deutlich, aber Tempo 30 in den Wohnquartieren erhielt deutlich mehr Schub. Ende 1997 gab es in der Stadt St. Gallen 10 Tempo 30-Zonen, heute sind es 50, und ein grosser Teil der Wohngebiete ist abgedeckt. Ein aktiver Beitrag zur Verkehrssicherheit!

Die Einreichung der Städte-Initiative wird im VCS-Lokal vom März 2009 erwähnt. Auch in den folgenden Nummern wurde für ein Reglement geworben, welches die Behörden beauftragt, alles zu tun, damit weitere Verkehrszunahmen nur noch beim öffentlichem Verkehr, dem Velo oder – noch besser – dem Fussverkehr entstehen. Am 7. März 2010 stimmten die Stadt-St. Gallerinnen und -St. Galler dem „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ mit 59% deutlich und für viele überraschend zu. Aus Sicht des Schreibenden der wohl bedeutendste städtische Volksbeschluss im Verkehrsbereich.

Sind Sie dabei, damit wir weiterhin über positive Entwicklungen für eine lebenswerte und attraktive Stadt St. Gallen berichten können?

Von Urs Schwegler, Verband e'mobile

Anlässlich der Auto-Show St. Gallen vom 22. – 24. März 2013 zeigen das Amt für Umwelt und Energie und die Sankt Galler Stadtwerke zusammen mit dem Verband e'mobile auf dem Olma-Gelände eine grosse Sonder-schau „Eco-car-Expo“ mit Elektro-, Hybrid- und Erdgasfahrzeugen. Besondere Attraktion: Unverbindliche Probefahrten.

Das Angebot an Elektro-, Hybrid- und Erdgasfahrzeugen nimmt laufend zu. Damit steigt auch das Bedürfnis nach unabhängiger Information zu diesen neuen Antriebs-Technologien und Treibstoffen. Diverse Studien wie die kürzlich veröffentlichte Technologie-Folgeabschätzung zeigen einerseits, dass deren ökologischer Nutzen wesentlich von der Treibstoffherstellung, vor allem von der Stromproduktion, abhängt. Andererseits wird aber auch deutlich, dass sie gut vereinbar sind mit der Energiewende.

Elektroautos zeichnen sich durch ihre hohe Energieeffizienz aus. Im Zeichen des Klimaschutzes kommen immer mehr Modelle mit Elektroantrieb auf den Markt. Der noch immer begrenzten Modellauswahl und dem meist hohen Anschaffungspreis stehen der niedrige Energieverbrauch, geringe Wartungskosten und das Potenzial zur Nutzung erneuerbarer Energien gegenüber.

Hybridfahrzeuge haben in der Regel einen Verbrennungs- und einen Elektromotor. Letzterer dient vor allem zur Rückgewinnung der Bremsenergie und zum Ausgleich der Leistungsspitzen. Dadurch sinken Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen um je bis zu 30 %, die Freisetzung von Luftschadstoffen nimmt sogar noch stärker ab.

Plug-in-Hybridfahrzeuge sind Hybridautos mit grösseren Batterien, die auch an der Steckdose geladen werden können. Diese Autos fahren rein elektrisch deutlich weiter als Hybridfahrzeuge. Damit können sie für kürzere Strecken als Elektrofahrzeug eingesetzt werden.

Elektroautos mit Range Extender haben einen herkömmlichen Verbrennungsmotor, der in der Fahrt als Generator dient und entweder direkt den Elektromotor mit Strom versorgt oder die Batterien lädt und so die Reichweite des Fahrzeugs verlängert.



Der Renault Twizy hat ein Leergewicht von nur 450 kg. Solche Elektrofahrzeuge haben ein grosses Potenzial, den Energieverbrauch im Nahverkehr zu senken.

Erdgasautos verfügen über einen Ottomotor, der statt mit Benzin mit Erdgas / Biogas betrieben wird. Erdgas setzt etwa 25 % weniger CO_2 sowie erheblich weniger Luftschadstoffe frei und ist preisgünstig. Biogas ist CO_2 -neutral. In der Schweiz enthält Erdgas als Treibstoff durchschnittlich rund 20% Biogas. So verursachen Erdgasfahrzeuge gegen 40 % weniger CO_2 -Emissionen als Benzinautos. Alle haben zusätzlich einen Benzintank.

Technologieneutrale und markenunabhängige Auskünfte zu all diesen und weiteren Themen bietet e'mobile, der Schweizerische Verband für effiziente und elektrische Strassenfahrzeuge, an seiner Sonderschau „Ecocar-Expo“ anlässlich der Auto-Show St. Gallen vom kommenden 22. – 24. März. Diese Sonderschau wird unterstützt von den Sankt Galler Stadtwerken, den Ämtern für Umwelt und Energie der Stadt und des Kantons St. Gallen sowie von EnergieSchweiz respektive dem Bundesamt für Energie. Als Standort wählten die Organisatoren das Olma-Gelände, wo gleichzeitig die Immo-Messe stattfindet. Damit stellen sie den Bezug her zwischen Elektromobilität und der Ladeinfrastruktur in Gebäuden. Direkt ab dem Ausstellungsgelände bietet der Verband e'mobile kostenlose Probefahrten auf dem öffentlichen Strassennetz mit fachkundiger Begleitung an. Die Besucherinnen und Besucher können sich selber ans Steuer setzen. Damit haben sie eine seltene Gelegenheit, verschiedene Modelle unterschiedlicher Marken unmittelbar nacheinander zu vergleichen. Eine Voranmeldung ist nicht erforderlich. Der Eintritt zur Ausstellung ist gratis. Führerausweis nicht vergessen!

Die Liste der ausgestellten Fahrzeuge kann ca. drei Wochen vor dem Anlass unter www.e-mobile.ch eingesehen werden. Dort finden sich auch zahlreiche weitere Informationen zu „Ecocars“.

Eine weitere Ecocar-Expo findet am 4. Mai 2013 auf dem Schulhausareal Grünau in Wittenbach statt.

Eine Brücke, die nicht verbindet – ein Projekt, das trennt

Von Heinz Brunner

Zwischen 1976 bis 1993 kämpfte eine hartnäckige Opposition aus Anwohnergruppierungen, Umweltverbänden und links-grünen politischen Kreisen gegen den geplanten Neubau der St. Leonhardsbrücke als zentrales Verbindungsstück zwischen dem Nationalstrassenanschluss Kreuzbleiche und der Innenstadt sowie der Teufener Strasse. Das für die künftige Verkehrsentwicklung in der Stadt St. Gallen wegweisende Projekt liess natürlich den VCS als Verkehrsfachverband im Dienste einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung nicht kalt. Dank dem grossen Engagement aller oppositionellen Kräfte konnte das Schlimmste verhindert, jedoch keine nachhaltige Weichenstellung für einen städtebaulich und ökologisch verträglichen Verkehr durchgesetzt werden.

Erstes Projekt mit sieben Spuren

Am 15. April 1975 genehmigte der Regierungsrat das Projekt für den SN1-Anschluss Reitbahn – so hiess der heutige Anschluss Kreuzbleiche damals. Zentrales Element des Projektes war eine 33 Meter breite siebenspurige St. Leonhardsbrücke sowie eine zusätzliche Brücke von der Burgstrasse zur Davidstrasse. Dieses „Wahnsinnsprojekt“ war auch dem durchaus strassenfreundlichen bürgerlichen Stadtrat zuviel des Guten. Er fürchtete eine massive Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch die ungebremste Verkehrslawine von der Autobahn in die Innenstadt und forcierte beim Kanton eine Zusatzprojektierung „St. Leonhardsbrücke“. Basierend auf den Grundlagen des Realisierungsplanes 1985/90 entstand so 1986 ein fünfspuriges, noch 22 Meter breites Brückenprojekt.

VCS macht mit einer Petition weiter Druck

Gegen das vorgelegte Projekt sammelt der VCS über 3000 Unterschriften und reicht die Petition im Gemeinderat ein. Zentrales Anliegen ist eine erneute Überarbeitung des vorgelegten Projektes mit einer weiteren Reduktion der Anzahl Fahrspuren. In der hart geführten öffentlichen Debatte befürchteten die AnwohnerInnen, vertreten durch den jungen Quartierverein „Wohnliches St. Otmar“, eine Verschlechterung ihrer Lebensqualität, warnen vor einer trennenden Schneise analog der Splügenbrücke (Autobahnzubringer St. Fiden), und Umweltgruppierungen wehren sich gegen das breite „Einfallstor“ für den Verkehr von der Autobahn direkt in die Stadt. „Der Individualverkehr müsse eingedämmt und nicht mit baulichen Massnahmen noch attraktiver gemacht wer-

den“ erklärt Peter Jans von der VCS-Sektion St. Gallen. Mit einer „bequemen Rollbahn“ liessen sich die Verkehrsprobleme nicht lösen. Dieser öffentliche Druck führte im November 1986 zur Überweisung eines Postulates im Grossen Gemeinderat mit dem Auftrag an den Stadtrat, in Zusammenarbeit mit dem Kanton eine weitere Reduktion der Fahrspurenzahl auf der St. Leonhardsbrücke unter Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs sowie weitere Projektänderungen zugunsten städtebaulicher Verbesserungen zu prüfen.



Der Stadtrat zaudert

In der Postulatsantwort vom 14. Februar 1990 werden die Ergebnisse zweier Gutachten öffentlich. Das städtebauliche Gutachten von Professor Huber sieht im Wettbewerbs-Verfahren „Bahnhof St. Gallen Nord-West“ zusammen mit dem zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projekt „Cardo“ der Post eine neue Ausgangslage für die Neugestaltung von St. Leonhardsstrasse und St. Leonhardsbrücke. Er empfiehlt eine Reduktion der Fahrspuren sowohl auf der Strasse als auch auf der Brücke. Der Verkehrsgutachter Professor Rotach spricht sich grundsätzlich für einen ordnenden Einfluss auf das Gesamtverkehrssystem aus. Er fordert auf der Basis der vierspurigen St. Leonhardsbrücke seines Kollegen Huber eine Projektüberarbeitung mit folgenden Vorgaben: Die Anzahl citynaher Parkplätze

soll möglichst rasch um 320 im Bahnhofquartier reduziert, der öffentliche Verkehr gefördert und die Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr grosszügig dimensioniert werden.

Die Gutachten vermögen den Stadtrat nicht von der fünfspurigen, 22 Meter breiten Brücke wegzubringen. Er verspricht vage, eine allfällige Reduktion der Spurenzahl auf vier vorzunehmen, sobald dies das rückläufige Verkehrsaufkommen aufgrund der Umsetzung des kantonalen Massnahmeplans zur Luftreinhalteverordnung zulässt.

VCS und WWF erheben vergeblich Einsprache

Gegen das vom Kanton genehmigte Projekt erheben VCS und WWF im Juli 1991 Einsprache. Als Begründung wird angeführt, das Projekt führe unweigerlich zu erheblichem Mehrverkehr, widerspreche somit diametral der Luftreinhalteverordnung sowie den Absichtserklärungen und Beschlüssen von Regierungs- und Stadtrat. Verlangt wird eine Überarbeitung des Gesamtprojektes mit einer Reduzierung der Brückenbreite, Verzicht auf eine zusätzliche Fahrspur für den Individualverkehr, verbunden mit konkreten Massnahmen zur Verkehrsreduktion, Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie wirksame Baumschutzmassnahmen. Nach der Ablehnung der Einsprache durch den Kanton erheben VCS und WWF Beschwerde beim Bundesgericht. Auch diese wird im Herbst 1993 abgewiesen.

Anmerkung

Heute, 20 Jahre später, präsentiert sich die Situation rund um die St. Leonhardsbrücke als trister, grauer Verkehrsraum mit fünf Spuren und bedenklichen Bedingungen für AnwohnerInnen, FussgängerInnen, VelofahrerInnen sowie die Umwelt. Zudem zeichnet sich mit der aktuell geplanten Teilsperre ab der A1 mit Ausfahrt im Areal des Güterbahnhofs ein noch verheerenderes Strassenbauprojekt ab, als es die ursprünglich geplante 7-spurige St. Leonhardsbrücke samt zusätzlicher Brücke Burgstrasse - Davidstrasse im Jahre 1975 war.

Dieses Mal muss es gelingen, jegliche Kapazitätserweiterung ab der Ausfahrt Kreuzbleiche zu verhindern und ordnende Massnahmen zur Stabilisierung und Reduktion des Verkehrsaufkommens zum Schutze der Stadt und der Umwelt durchzusetzen.



31. 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, 6. April 2013
ab 8.45 Uhr

Ausschliesslich mit diesem Originalgutschein
mit umseitiger Adressetikette.

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität.



Ortsgruppe St.Gallen
Rorschacherstrasse 21 . 9004 St.Gallen

Agenda

Dienstag, 12. Februar	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 12. Februar	19.15	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Donnerstag, 7. März	08.30	Zwicky-Tagung, TBA Kanton	Baudepartement, St. Gallen
Dienstag, 12. März	18.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Dienstag, 19. März	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 26. März	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 2. April	18.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Freitag, 5. April	16.00	Veloflohmarkt, Veloannahme	Waaghaus, St. Gallen
Samstag, 6. April	08.00	Veloflohmarkt, Veloannahme	Waaghaus, St. Gallen
Samstag, 6. April	09.00	Veloflohmarkt	Waaghaus, St. Gallen
Samstag, 20. April	09.45	Planungskonferenz VCS Schweiz	Altes Tramdepot, Bern
Freitag, 26. April	17.00	Redaktionsschluss lokal 102	
Dienstag, 30. April	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 7. Mai	18.30	Vorstand Sektion	St. Gallen
Dienstag, 7. Mai	20.00	Hauptversammlung Sektion	St. Gallen
Dienstag, 14. Mai	08.30	Mobilitätskurs für SeniorInnen	Stadtpolizei, St. Gallen
Dienstag, 21. Mai	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 23. Mai	09.00	Oekomarkt	Marktgasse, St. Gallen
Freitag, 24. Mai	19.00	SUFO	St. Mangen, St. Gallen
Samstag, 25. Mai	09.00	SUFO	St. Mangen, St. Gallen