



lokal

REGION ST. GALLEN

Juni 2012

Nummer 98

**Elektromobilität:
Was hat die Umwelt davon?**

**Die südliche Altstadt – ein Gewinn
für die Stadt St. Gallen**



Editorial	→	3
Elektromobilität: Was hat die Umwelt davon?	→	5
Die Südspange ist gestorben – Ein Nachruf	→	10
Die südliche Altstadt – ein Gewinn für St. Gallen	→	18
Vom Gas- aufs Velopedal	→	20
Rookies: Jugendliche biken – aber richtig	→	22
Agenda	→	24

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 98
Auflage 2'400 Exemplare
erscheint 4 x im Jahr

Redaktion

Doris Königer, Martin Stamm, Mathias Nosedá, Robert Furrer,
Susanne Schmid-Keller, Thomas Schwager

Als GastkolumnistInnen Sascha Legenstein, Kinder Bike Team
sowie Karin Hungerbühler, Amt für Umwelt und Energie der Stadt St. Gallen

Layout

Stefan Marbach

Korrektur

Cécile Federer

Lektorat

Martin Boesch, Thomas Brunner, Thomas Schwager

Druck

Niedermann Druck
Rorschacher Strasse 290
9016 St. Gallen

Von Susanne Schmid-Keller

Liebe Leserinnen und Leser

St. Gallen – Stadt im Umbruch: Vielerorts wird im öffentlichen Raum gebaut, entsteht Neues, wird Vertrautes umgestaltet. Doch in welcher Richtung sich unsere Stadt entwickelt, ist noch nicht völlig klar. Es kommt einem vor wie Wandern im Nebel: Ab und zu tauchen schemenhafte Figuren auf – in diesem Fall „neu gestaltete öffentliche Plätze“.

Noch sind diese Bijoux vereinzelt über das Stadtgebiet verteilt, eine gesamthafte Sicht ist noch nicht klar erkennbar. Eine Vernetzung fehlt weitgehend. Jedoch wird die Stadt Schritt um Schritt aufgewertet, indem öffentliche Räume bewusst für die Bewohnerinnen und Passanten optimiert werden, also speziell für zu Fuss Gehende.

Jüngstes Beispiel in dieser Reihe ist der Gallusplatz. Mit der neuen Pflästerung und dem neuen Verkehrsregime hat der Platz eine Grosszügigkeit erhalten, die manche St. GallerInnen staunen lässt. Hingegen ist beim Marktplatz die autofreie Gestaltung leider noch nicht umgesetzt. Doch auch hier besteht Hoffnung, dass auf einen Rückschritt wieder zwei Schritte in die richtige Richtung möglich werden.

In die falsche Richtung hingegen würden wir uns mit der vorgeschlagenen Engpassbeseitigung A1 bewegen. Der wertvolle Stadtraum beim Güterbahnhof soll dem Verkehr geopfert werden. Statt Wohnungen und Arbeitsplätze käme dort ein Autozubringer zu liegen mit all seinen negativen Auswirkungen aufs umliegende Quartier. Anstelle einer neuen, hochwertigen innerstädtischen Siedlung bekämen wir Verkehrschaos mit Stau, Lärm und Abgasen. Damit würden die positiven Signale für höhere Stadtqualität andernorts wieder zu nichte gemacht. Ein Schritt vorwärts und zwei Schritte zurück? Hoffentlich nicht!



Der Gesamtrahmen für die neue Entwicklung muss das neue Verkehrsreglement sein, das bewusst Investitionen in den Langsamverkehr fordert. Das Volk hat darin ausdrücklich verlangt, den Langsam- und öffentlichen Verkehr zu fördern, damit dem unaufhaltsam wachsenden MIV mit effizienteren und platzsparenden Mobilitätsformen begegnet wird. Nur so kann der Stadtumbau zu einer menschen- und umweltfreundlichen Stadt gelingen.

Wagen wir es und gestalten unsere Zukunft mit einer beherzten Priorität auf den sogenannten 'Langsam'verkehr!

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



Velos kaufen im claro ein

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

claro
FAIR TRADE

Von Mathias Nosedá

Die Mobilität beansprucht rund einen Drittel des Gesamtenergieverbrauchs. Auch in der Stadt St.Gallen. Lange wurde davon gesprochen. Und nun kommt sie langsam in Fahrt: Die Elektromobilität! Wo liegen die Vor- und Nachteile?

Im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt wurden die Umweltauswirkungen von Elektroautos *) untersucht. Kürzeste Zusammenfassung dieses Berichtes: Im Betrieb ist der CO₂-Ausstoss eines konventionellen Elektroautos deutlich geringer als bei einem benzingetriebenen. Die Gesamtumweltbelastung eines Elektroautos ist jedoch leicht höher als bei einem Erdgasauto, im Vergleich zu Diesel und Benzin aber deutlich tiefer, sofern als Berechnungsgrundlage der Schweizer Strommix verwendet wird.

Entscheidend besser schneiden Leichtbaufahrzeuge mit Elektroantrieb ab. Am umweltfreundlichsten sind Leichtbaufahrzeuge, die den benötigten Strom aus erneuerbaren Energiequellen tanken. Nur: Wie kommt der saubere Strom in die Autobatterie?



Foto: Renault

Solarstrom für Autos der Zukunft

Die Elektromobilität wird eindeutig zu einem höheren Stromverbrauch führen. Würde die gesamte Automobilflotte von heute mit Strom fahren hätte dies einen Mehrverbrauch von rund 14% im Vergleich zu heute zur Folge. Da Elektromobile viel effizienter mit der Energie umgehen als die heutigen Fahrzeuge mit erdölbasierten Treibstoffen bleibt unter dem Strich trotzdem ein grosser Umweltvorteil. Zentral ist dabei aber, wie der Strom produziert wird. Die ökologisch ideale Lösung ist der Solarstrom.

Viele Privatpersonen würden gerne selber Solarstrom produzieren. Als Mieter fehlt ihnen dafür das eigene Dach, als Hausbesitzer vielleicht das nötige Kapital für die grosse Anfangsinvestition. Oder schlicht die Zeit und Nerven, sich mit der Planung und Bewilligung der Anlage auseinander zu setzen. Weitere Hindernisse sind die Betreuungs- und Unterhaltsarbeiten.

Statt vieler kleiner Anlagen mit nur wenigen Quadratmeter Fläche empfiehlt sich darum der Zusammenschluss zu einer Genossenschaft. So lassen sich grössere Anlagen kostengünstiger erstellen und betreiben. Und diese produzieren dann auch günstigeren Solarstrom.



Photovoltaikanlage auf dem Parkhaus des Kurzentrums in Rheinfelden

Solar-Genossenschaft

Die Grünliberalen lancierten die politisch neutrale Genossenschaft Solar St. Gallen mit dem Ziel, erneuerbaren Energien noch schneller zum Durchbruch zu verhelfen.

Mit den Anteilscheinen werden Solar-Anlagen finanziert. Deren Energie wird ins Strom-Netz eingespeist und durch die St. Galler Stadtwerke vertrieben. Und das eingesetzte Kapital wird erst noch angemessen verzinst. Eine Partnerbank finanziert über Kredite die zusätzlich benötigten Mittel. Dank der Solar-Genossenschaft können sich alle an der Produktion von Solarstrom beteiligen.

Die erste der geplanten Solaranlagen kommt auf der Hundesporthalle im Schiltacker zu stehen. Sie soll noch diesen Herbst den Betrieb aufnehmen und nicht die einzige Genossenschaftsanlage bleiben. Sie wird 828 Quadratmeter gross und soll dereinst im Jahr Strom für 25 bis 30 Vierpersonen-Haushalte liefern.



Hundesportanlage im Schiltacker

Mit weiteren Dachbesitzern ist die Genossenschaft im Gespräch. Seit dem 20. Februar 2012 können Anteilscheine gezeichnet werden. Bislang wurden für über 250'000 Franken Anteilscheine gekennzeichnet.

Soviel kostet solares Fahren

Auf der Webseite www.solar-sg.ch lässt sich berechnen, wie hoch die Beteiligung in der Genossenschaft sein muss, um so viel Solarstrom zu produzieren, wie das Elektroauto verbraucht. Wer zum Beispiel 10'000 km pro Jahr mit einem Elektroauto fährt, kann die dazu notwendige Investition in eine Solarstromanlage mit 10 Anteilscheinen zu 1000 Franken decken.

*) Quelle: newsletter cercl'air 5/12,S.2)



Foto: mobility



Foto: mobility



Auch Elektromobile sind teilbar

Von Thomas Schwager

Einen anderen Ansatz verfolgt das Carsharing-Unternehmen Mobility, ebenfalls eine Genossenschaft. Seit letztem Herbst lassen sich in der Stadt St. Gallen zwei Elektrofahrzeuge tagesweise nutzen. Bald sollen wie bei den konventionellen Fahrzeugen auch die stundenweise Nutzung möglich sein.

Die Mobility-Elektromobile sind nicht solarbetrieben: In der Batterie steckt zertifizierter naturemade star-Strom aus umweltschonender Schweizer Wasserkraft: www.mobility.ch

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.

Die Südspange ist gestorben – Ein Nachruf

Von Martin Stamm

Am 22. März 2012 stellte das Bundesamt für Strassen ASTRA seine Ideen zur Entlastung der A1 in St. Gallen vor und begrub die Idee einer Südumfahrung. Die Südspange, das „visionäre Projekt der automobilen Verkehrsplanung“ in St. Gallen, ist damit gestorben. Das gab auf der Seite ihrer Befürworter lange Gesichter und einige hässige Reaktionen. Dabei war das Ergebnis voraussehbar.

Eine Idee aus der Mottenkiste

Die Südspange hat eine lange Geschichte. Ursprünglich stammt die Idee einer Schnellstrasse entlang der südlichen Talseite aus dem Generalverkehrsplan von 1968. Damals wurde eine vierspürige offene Schnellstrasse durch den Klosterbezirk geplant. Ganze Häuserzeilen sollten dem Verkehr geopfert werden.

Später tauchte die Idee in abgespeckter Form wieder auf. 1993 sollte eine Umfahrung der südlichen Altstadt schon grösstenteils im Tunnel geführt werden. Das Volk sagte 1993 glücklicherweise Nein zu dieser Idee, zu gross wären die negativen Auswirkungen auf die Quartiere gewesen. Anfangs des neuen Jahrtausends wurde die Idee abermals zum Thema. Bei der Eröffnung der Stadtautobahn 1987 hatte man sich davon noch die Lösung der Verkehrsprobleme auf lange Zeit hinaus versprochen. 20 Jahre später war die Kapazität schon fast wieder erschöpft, grösstenteils durch Verkehr, den genau diese Stadtautobahn erst erzeugt hatte! Nur eines von sieben Autos nutzt die A1 als Durchgangsverbindung, 85 % der Belastung sind Ziel-, Quell- und Binnenverkehr.

Der Kanton plante als Antwort darauf eine Schnellstrasse zwischen Kreuzbleiche und dem Neudorf mit mehreren Ausfahrten. Eine offizielle Angabe zu den Kosten wollte man nie machen, hinter vorgehaltener Hand war von mehr als 1.5 Milliarden die Rede, Milliarden, die der Bund zu bezahlen hätte.

„Leider“ wechselte die Verantwortung für den Nationalstrassenbau Anfang 2008 ganz zum Astra nach Bern. Dort merkte man rasch, dass die Südspange kein Nationalstrassenprojekt ist, sondern eine städtische Schnellstrasse für städtische Probleme. Also machte man sich über die Bücher und prüfte verschiedene Alternativen.

Was hat die Südspange zu Fall gebracht?

Zum einen die Finanzen. Das ASTRA rechnet für ihre Realisierung mit Kosten von 3.1 Milliarden Franken. Das ist deutlich mehr als die 1.55 Milliarden des Kantons. Gestiegene Sicherheitsstandards, aufwendige Ein- und Ausfahrten und die schwierige Topographie sollen schuld daran sein.

Nun hat der Bund für Engpassbeseitigungen in der ganzen Schweiz für die nächsten 20 Jahre bloss 5.5 Milliarden zur Verfügung. Weil fast 1.5 Milliarden bereits ausgegeben (bzw. vergeben) sind, bleiben also gut 4 Milliarden. Es braucht schon sehr viel Realitätsverweigerung, wenn jemand glaubt, dass die Agglomerationen Zürich, Basel, Bern, Lausanne und Genf mit zusammen einer Milliarde zufrieden sind, damit der Löwenanteil des Geldes nach St. Gallen fließen kann.

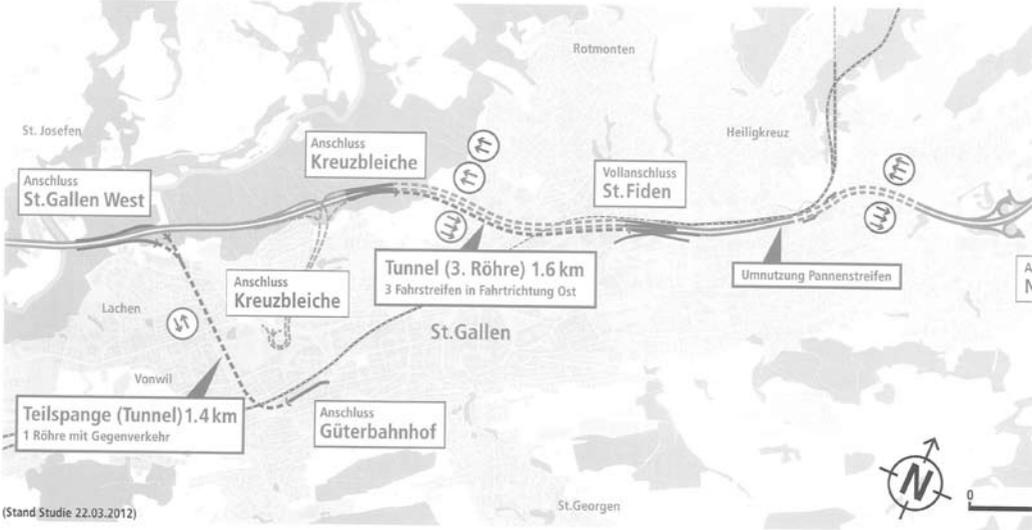
Die billigste Alternativvariante, die „Dritte Röhre“, kostet ohne den Zusatzanschluss im Güterbahnhof mit 530 Millionen nur etwa einen Sechstel der Südumfahrung (mit dem Zusatzanschluss wären es 900 Millionen).

Neben den hohen Kosten sind es aber auch inhaltliche Gründe, die das Asttra gegen die Südspange anführt. So werden als Negativpunkte angeführt:

- **gravierende städtebauliche Auswirkungen und lokale Mehrbelastungen in Wohnquartieren und Naherholungsräumen.**
- **Negative Auswirkungen auf die Stadtstruktur.**
- **Mehrbelastungen des städtischen Strassennetzes im Bereich der Ein- / Ausfahrten.**

Stadt und Kanton haben bisher keine Antworten auf diese Fragen geliefert. Es ist also zu einfach, nur das fehlende Geld verantwortlich zu machen. Selbst wenn es vorhanden wäre, würde die Südspange schlecht abschneiden.

Variante: 3. Röhre inkl. Teilspange



Alternativen

Als Alternative entwickelte man beim Astra zwei Ausbauvarianten der bestehenden Stadtautobahn zwischen der Sittertobelbrücke und dem Neudorf. Sie haben den grossen Vorteil, dass keine neuen Ein- und Ausfahrten mit all ihren negativen Auswirkungen auf die betroffenen Quartiere entstehen.

Von Seiten der Stadt und des Kantons verwies man immer auf die Überlastung der Kreuzbleiche und glaubte wohl, damit die Südspange wieder ins Rennen bringen zu können. Beim Astra gebar man als Antwort darauf die „Teilspange Güterbahnhof“, eine Stichstrasse zu einer zusätzlichen Einfahrt im Güterbahnhof-Areal.

Interessant ist die Erkenntnis des Bundes, dass man mit einer einfachen Verlegung der Busspur im Bereich des Knotens Kreuzbleiche bei minimalen Kosten die Knotenkapazität um 8 bis 10% steigern kann. Vielleicht hat man beim Kanton kein Interesse an einer solchen Massnahme, liefert ein überlasteter Knoten doch beste Argumente für einen Strassenausbau.

Diese Idee zeigt die ganze Problematik des Strassenbaus exemplarisch auf.

- **Die Stadtautobahn hat zu einem enormen Anstieg des Verkehrsvolumens geführt. Mal eben kurz für eine Kiste Bier von Winkeln in den Gallusmarkt? Mit der Stadtautobahn kein Problem. Dieser unnötige und künstlich erzeugte Verkehr verstopft die Strassen der Stadt. Und jede Massnahme gegen die Verstopfung erzeugt mehr Verkehr.**
- **Zusätzliche Ein- und Ausfahrten machen ganze Quartiere kaputt. Im Fall des Güterbahnhofs kommt sie jetzt ausgerechnet auf ein Gelände zu liegen, welches der Kanton eben erst für viel Geld von der SBB gekauft hat. Was beim Kauf noch als wichtiges Entwicklungsgebiet bezeichnet wurde wäre plötzlich nur noch eine Verkehrsschneise. Nur, dass es dieses Mal nicht nur die Interessen von Quartierbewohnern trifft, sondern ganz direkt diejenigen des Kantons.**
- **Die Teilsperre kann unabhängig vom Autobahnausbau realisiert werden. Weil sie primär den städtischen und kantonalen Interessen dient, muss sie zu einem guten Teil auch von diesen finanziert werden. Beim Verteilungskampf um die 5,5 Milliarden des Bundes werden die anderen Regionen sehr darauf achten, dass Bundesgeld nicht für lokale Aufgaben verwendet wird.**

Augen zu und weiter träumen

Noch scheinen nicht alle begriffen zu haben, was der Entscheid bedeutet. Nur mit einer Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs können die dadurch verursachten Probleme gelöst werden. Das bedeutet eine Begrenzung des gesamten Verkehrsaufkommens und ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Die Bevölkerung hat das längst gemerkt und dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrspolitik zugestimmt.

Leider ist die Politik noch nicht so weit. Die Wirtschaftsorganisationen der Stadt St. Gallen begrüssen in einem Communiqué zwar den Vorschlag des Bundesamtes für Strassen (Astra), fordern aber sogleich eine Verlängerung der Teilsperre Güterbahnhof zu einen Anschluss an die Teufener Strasse und einem weiteren Anschluss an die Speicherstrasse. Finanzierungsfragen sind für die WISG kein Thema (wo bleibt da das Sparpaket?).

Noch weiter geht der Automobilclub der Schweiz ACS. Die Projekte müssten bis 2018 angepackt werden und die Teilsperre bis ins Neudorf verlängert werden, aber ohne kostspielige Anschlüsse innerhalb der Stadt. Dafür soll, nach Meinung des ACS, unter dem Klosterbereich ein unterirdischer Kreislauf mit einem Anschluss an eine Tiefgarage gebaut werden (ist denn das kein kostspieliger Anschluss innerhalb der Stadt?).

Bei der Finanzierung wird der ACS noch kreativer. Er will 900 Millionen, die durch den Verzicht auf die die «volle Südsperre» frei würden, für den Bau nutzen. Zudem will er Kanton und Stadt St. Gallen für die Finanzierung einbinden und die „bereits bewilligten“ Umfahrungsprojekte von Bütschwil und Wattwil in der Höhe von 340 Millionen Franken zurückstellen. Der ACS gibt hier grosszügig Geld aus, welches gar nicht vorhanden ist. Die 900 Millionen des Bundes stehen ebenso wenig zur Verfügung wie die 340 Millionen für die Umfahrungen im Toggenburg. Sie müssen jetzt schon zeitlich gestaffelt werden, weil sie sonst nicht finanzierbar sind.

Auch SVP und TCS favorisieren weiter die Südsperre. Auch sie scheinen die Botschaft aus Bern nicht gehört und schon gar nicht verstanden zu haben.

Fazit

Der Traum vom grossen Autobahnring rund um die Stadt ist ausgeträumt. Will man die Verkehrsprobleme nachhaltig lösen, so bleiben nur eine Begrenzung des Gesamtverkehrs und ein Umstieg auf platz- und umweltschonendere Verkehrsmittel. Ansätze sind vorhanden. Das Tram für die ganze Stadt St. Gallen soll, nach Schätzungen der Stadt, etwa 600 Millionen kosten.

Das ist weniger als der Ausbau der Stadtautobahn. Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind noch viel billiger. Sie scheitern immer wieder am fehlenden Bekenntnis der Behörden zu diesem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel.

Beispiele gefällig? Von der geplanten Umgestaltung der Teufener Strasse im Riethüsli bis zum neuen Kreisell im Spisertor. Immer noch liegt der Fokus auf dem ungehinderten Fliessen des Autoverkehrs. Der Fussgänger und die Velofahrerin werden mit Lichtsignalen ausgebremst und über „sichere“ Umwege geleitet.

Wir werden sehen, wie sich die Stadt und der Kanton zu den Plänen des Bundes äussern und wie sie diese aufnehmen. Einen zusätzlichen Autobahnanschluss auf Stadtgebiet werden wir auf jeden Fall bekämpfen. Zu viele Quartiere sind schon dem Moloch Verkehr geopfert worden.

ARCHITEKTUR

PLANUNG

BERATUNG

doris.koeniger@bluewin.ch

Dierauerstrasse | 9000 St. Gallen

DORIS KÖNIGER

Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

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

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 

Die südliche Altstadt – ein Gewinn für die Stadt St. Gallen

Von Doris Königer

2002 hatte die erste „Altstadtrunde“ zu einem weitgehenden Konsens über die künftigen verkehrlichen und gestalterischen Massnahmen für die „Südliche Altstadt“ geführt.

VertreterInnen von insgesamt 21 Gruppierungen einigten sich über die Einführung der Begegnungszone, die Aufhebung der öffentlichen Parkplätze und auf Grundsätze für die gestalterischen Verbesserungen von Strassen und Plätzen. 2007 lag das Gestaltungsprojekt als Vorlage dem Stadtparlament vor. Die Baukommission forderte eine grössere Diskussionsplattform zum Verkehrsmodell und so tagte eine „Altstadtrunde II“ intensiv und fand einen neuen Konsens für ein modifiziertes Verkehrsmodell. Nach wie vor sollte die ganze „Südliche Altstadt“ Begegnungszone werden, ohne öffentliche Parkplätze, die Zu- und Wegfahrt zum Quartier sollte möglich bleiben, der Gesamtverkehr im Klosterviertel aber - nötigenfalls mit schrittweise verschärften Massnahmen - in klar definierten Grenzen gehalten werden. Das Stadtparlament sagte danach klar ja zur Vorlage und ein Referendum wurde nicht ergriffen.

Die letzten Monate, und speziell die letzten Wochen und Tage, haben es gezeigt: Die urbane Gestaltung der „Südlichen Altstadt“ mit ihrer Pflasterung kommt bei der Bevölkerung an, es ist eine Aufwertung unserer Innenstadt. Das Fest „aufgetischt“ zum Gallusjubiläum zeigte uns, wie dieser Ort bespielt werden kann. Die Besucherinnen und Besucher nahmen den Raum ein, verweilten darin und genossen die anregende, aber eher ruhige Stimmung.



Kaum werden die Tage ein wenig wärmer, bedienen die Restaurants und Cafés ihre Gäste draussen, und die „Südliche Altstadt“ wirkt einladend und belebt. Die Abende Anfangs Mai haben ausserdem eindrücklich gezeigt, dass nicht nur konsumiert wurde, sondern dass auch viele diese Stimmung, die sanfte Beleuchtung der Altstadt und die Grosszügigkeit des öffentlichen Raumes geniessen: Einfach um den Gallusplatz flanieren, sich unter die Linde setzen oder auf der Mauer beim Klosterplatz das Geschehen beobachten. Vorsichtig muss die Stadt nun Nutzungen finden, die diesem gelungenen Ort gerecht werden.



Der zunehmende Durchgangsverkehr stört aber, und zu viele Autos halten sich nicht an die Parkierungsregeln. Positiv wirkt die fehlende Fahrspur, dadurch sind die Autos gezwungen, langsam durch die flanierenden Passanten zu steuern. Um das Gebiet abzurunden, sollten noch die Ränder, z. B. der Picco-Pello oder die Zeughausgasse mit gestaltet werden.



Vom Gas- aufs Velopedal

Von Karin Hungerbühler, Amt für Umwelt und Energie der Stadt St. Gallen

Einen Sommermonat lang aufs eigene Auto verzichten und dafür gratis ein E-Bike fahren sowie CO₂ einsparen – das bietet die Aktion „Vom Gas- aufs Velopedal“. Gegen Abgabe des Autoschlüssels oder der Autonummer erhalten Personen, die in St. Gallen wohnen oder arbeiten, kostenlos einen Monat lang ein Elektrovelo. Die Aktion wird von der Energiestadt St. Gallen in Zusammenarbeit mit myblueplanet und lokalen Velohändlern organisiert.

Ein flexibler und cleverer Mobilitätsmix führt schnell, bequem und umweltfreundlich zum Ziel. Gerade für kurze Wege in der Stadt zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit ist das Velo ideal. Mit einem E-Bike lässt sich jede Steigung mühelos überwinden. Elektrozweiräder kennen keine Stau- oder Parkplatzprobleme und halten fit. Die Aktion „Vom Gas- aufs Velopedal“ stellt Interessierten in den Monaten Juni bis August bei Abgabe des Autoschlüssels oder der Autonummer kostenlos ein E-Bike zur Verfügung, um dieses alternative und trendige Transportmittel im Alltag zu testen und dabei CO₂ einzusparen. Mobility offeriert zudem ein Gratis-Testabo für vier Monate.

Wie funktioniert?

Interessierte melden sich bei myblueplanet oder bei den zwei lokalen Velohändlern Velo Pfiffner und Thömus an. Gegen Abgabe der Autonummer oder des Autoschlüssels mit Führerschein (ausser Teilnahme Mobility) erhalten sie gratis einen Monat lang ein E-Bike. Die Anmeldungen werden nach Eingang berücksichtigt, und es stehen zehn Velos pro Monat zur Verfügung. Das Angebot gilt in den Monaten Juni bis August für Personen, die in der Energiestadt St. Gallen wohnen oder arbeiten. Unter den Teilnehmenden wird ein Elektrovelo „Stromer“ verlost.

Mit Ökostrom unterwegs

Für einen umweltschonenden Betrieb werden E-Bikes mit Strom aus erneuerbaren Quellen betankt. Die Sankt Galler Stadtwerke bieten mit St. Galler Strom Öko und St. Galler Strom Öko Plus den optimalen Treibstoff zur Verbesserung der Ökobilanz eines E-Fahrzeugs an. Zudem stellt die Energiestadt St. Gallen an fünf Ladestationen in der Innenstadt kostenlos Ökostrom zum Betanken von Elektro-Zweirädern zur Verfügung.



Kontakte für Anmeldung „Vom Gas- aufs Velopedal“:

- **myblueplanet, Karin Witschi, Turnerstrasse 1, 8400 Winterthur**
karin.witschi@myblueplanet.ch, Tel. 078 602 14 27,
www.myblueplanet.ch/bike4car-2012
- **Velo Pfiffner AG, Bruno Pfiffner, Linsebühlstrasse 67, 9000 St. Gallen**
velopfiffner@bluewin.ch, Tel. 071 223 62 62,
www.velopfiffner.ch
- **Thömus Veloshop St.Gallen, Bea Lengwiler, Favrestrasse 7,**
9016 St.Gallen, sg@thoemus.ch, Tel. 071 280 13 30,
www.thoemus.ch/stgallen



Vom Gas- aufs Velopedal

Tauschen Sie ihr Auto gratis einen Monat lang gegen ein E-Bike!

Gegen Abgabe Ihres Autoschlüssels oder Ihrer Autonummer erhalten Sie einen Monat lang freie Fahrt mit einem E-Bike. Von Juni bis August 2012 stehen 10 E-Bikes zur Verfügung und Mobility Carsharing schenkt ein Gratis-Testabo für vier Monate.

Das Angebot gilt für Personen, die in der Energiestadt St.Gallen wohnen oder arbeiten.

Weitere Informationen und Anmeldung: myblueplanet, Tel. 078 602 14 27, www.myblueplanet.ch

Rookies:

Jugendliche biken – aber richtig!

Von Sascha Legenstein

Velo Legi an der Rorschacher Strasse 221 in St. Gallen startet mit einem neuen Jugendkonzept in den Frühling und will mit den Samstagveranstaltungen sportlichen Kids die Freude am Bikesport wecken.

Das sportliche Angebot richtet sich an Jugendliche zwischen 10–14 Jahren, die Freude am Biken haben oder neugierig sind, diese Sportart kennen zu lernen. Die Kids haben die Möglichkeit, ein Velo Legi Rookie zu werden und gemeinsam mit dem Jugendteam in die neue Mountain Bike-Saison zu starten. Während der ganzen Saison wird ein abwechslungsreiches Programm geboten. Die Bike-Touren finden abseits des Verkehrs, mitten in der Natur statt. Die Rookies lernen ihre Sportgeräte besser kennen und im Fahrtraining wird die Grundtechnik verfeinert. Auf spielerische Art und Weise werden technische und nützliche Elemente erlernt, die für diese Sportart eine wichtige Grundlage sind und die Basis für Spass und Können sind. Unmittelbar können die jungen Bikerinnen und Biker das Gelernte auf natürlichem Untergrund testen und umsetzen. So machen die Singletrails und technischen Passagen jedes Mal mehr Freude. Ein zusätzliches Ziel von Velo Legi Rookies ist ein guter Team-Spirit, denn alle wollen gemeinsam viel Spass haben, einander respektieren und unterstützen!

Das Leitungsteam von Velo Legi Rookies vermittelt die neueste Technik, oder wenn gewünscht, die gezielte Vorbereitung auf ein Rennen. Das ganze Konzept ist koordiniert mit Jugend und Sport (Bundesamt für Sport BASPO) und ‚cool and clean‘ (Swiss Olympic). Stephan Kürsteiner – als J&S-Leiter und Coach – wird die fahrtechnischen Details vermitteln, Sascha Legenstein – als Inhaber von Velo Legi GmbH – die Basics am Bike sicherstellen.

Selbstverständlich können Interessierte auch an einem Probetraining teilnehmen und sich im live-Training selbst ein Bild machen. info@velolegi.ch beantwortet auch gerne Fragen oder gibt zusätzliche Auskünfte zu den Veranstaltungen.

Auf www.velolegi.ch ist ein Anmeldeformular zu finden – so kann die Rookie-Bikesaison schon bald losgehen.

VELO LEGI.CH ROOKIES



Velo Legi Rookies
Stephan Kürsteiner
J&S - Leiter und Coach
078 845 00 63



Velo Legi Rookies
Sascha Legenstein
Präsident
071 244 20 90

E-Bike Aktion

VELO LEGI.CH

Unsere starken E-Bikes bekommt ihr jetzt zum sensationellen Preis!

- E-Motion MTB Fr. 1999.– statt Fr. 2999.–
- Cresta Sport mit Bosch Antrieb Fr. 2280.– statt Fr. 3499.–
- Giant Escape Power Fr. 1950.– statt Fr. 2999.–
- Cresta Comfort mit Tranz-X Antrieb Fr. 2280.– statt Fr. 3498.–
- Gepida Reptila mit Yamaha Antrieb Fr. 1900.– statt Fr. 2999.–
- A2B Metro Fr. 3000.– statt Fr. 4499.–

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



Agenda

Dienstag, 12. Juni	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 12. Juni	19.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Samstag, 23. Juni	08.45	Planungskonferenz VCS Schweiz	Hotel Glarnerhof, Glarus
Samstag, 23. Juni	10.00	Delegiertenversammlung VCS Schweiz	Aula Kantonsschule, Glarus
Dienstag, 26. Juni	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 28. Juni	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Die VCS Geschäftsstelle ist vom 21. Juli bis am 5. August 2012 geschlossen!			
Freitag, 10. August		Redaktionsschluss lokal 99	
Dienstag, 14. August	18.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Mittwoch, 15. August	19.00	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Mittwoch, 22. August		Redaktionsschluss Magazin 5 / 2012	
Dienstag, 28. August	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 11. September	18.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Dienstag, 18. September	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Samstag, 22. September	10.00	Mobilitätsmarkt	Marktplatz / Bohl, St. Gallen
Sonntag, 23. September		Stadtrats- und Stadtparlamentswahlen	St. Gallen
Dienstag, 25. September	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 27. September	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen