

Für Mensch  
und Umwelt



# LOKAL

Juni 2014  
Nummer 106  
Region St.Gallen

**Autobahnanschluss Güterbahnhof:  
Minusnutzen!**

**St.Galler Parkgebührenpflicht:  
Ausgebremst!**

**Freie Fahrt durchs Wohnquartier:  
Niemals!**



Wer umweltbewusst fährt,  
dem dankt die Natur.

Sankt Galler Stadtwerke  
Telefon 0848 747 800  
erdgasmobil@sgsw.ch  
www.sgsw.ch

**erdgas**   
Die freundliche Energie.



# 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*



**fair play**  
**klar vom claro**

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

**claro**  
FAIR TRADE

Ein Vorstoss im Stadtparlament zur Praxis des gebührenpflichtigen Parkierens hat es gezeigt: Die praktische Umsetzung rechtlicher Bestimmungen im Bereich der Luftreinhalteverordnung (national), der Förderung des öffentlichen Verkehrs (kantonal) und des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (städtisch) lässt zu wünschen übrig. Der Stadtrat sieht es nicht als seine Aufgabe an, ob die im Rahmen von Baubewilligungen vereinbarte Parkplatzbewirtschaftung von zehn Einkaufszentren auf Stadtgebiet auch tatsächlich eingehalten wird. Man gehe den Hinweisen aus der Bevölkerung zwar nach, aber auf eigene Faust will man nicht tätig werden. Überhaupt noch keine Gebührenpflicht kennen rund zehn weitere Grossdetaillisten, die schon länger bestehen.

Während den Ladenöffnungszeiten gibt es in der Innenstadt zwar noch immer zu billige, aber immerhin keine Gratisparkplätze mehr. Gerade für die Innenstadtgeschäfte wäre es darum wichtig, dass auf dem ganzen Stadtgebiet für alle die gleichen Regeln gelten. Seit Anfang Jahr hält das kantonale Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs fest, dass neu auch ältere Einkaufszentren zur Bewirtschaftungspflicht ihrer Parkplätze angehalten werden können. Gemäss Antwort des Stadtrats seien Überlegungen in dieser Richtung im Gang.

Dem VCS war es immer wichtig, dass das städtische Gewerbe gegenüber den Einkaufszentren am Stadtrand bestehen kann. Ein Faktor dabei sind gleich lange Spiesse bei der Parkgebühr. Der Stadtrat ist darum gefordert, so bald wie möglich die Bewirtschaftungspflicht bei allen Einkaufszentren durchzusetzen. Und zwar mit einer einheitlichen Lösung für alle, die auch kontrolliert wird. Nicht nur zur Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs, sondern auch um eine verkehrlenkende Wirkung zu erzielen. Das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung muss endlich sichtbar werden. Lieber Stadtrat: Überlegungen anstellen ist ein erster Schritt, aber bitte bald den zweiten tun!

Thomas Schwager

<b>Freie Fahrt durchs Wohnquartier: Niemals!</b>	<b>4</b>
<b>St. Galler Parkgebührenpflicht: Ausgebremst!</b>	<b>6</b>
<b>Autobahnanschluss Güterbahnhof: Minusnutzen!</b>	<b>8</b>
<b>Ein Velo für alle!</b>	<b>10</b>
<b>Spisertor: Stück in mehreren Akten</b>	<b>11</b>
<b>Zum Steinige Tisch</b>	<b>12</b>
<b>Lebendige Quartiere für St.Gallen!</b>	<b>15</b>
<b>Und sie bewegt sich doch...</b>	<b>17</b>
<b>Agenda</b>	<b>20</b>



### **Einkaufszentren St.Gallen: Stopp dem schrankenlosen Parkieren (hier bei Lidl)**

#### **«VCS lokal»**

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 106  
Auflage 2 200 Exemplare  
erscheint viermal im Jahr

#### *Redaktion*

Mathias Nosedà, Daniel Rüttimann,  
Susanne Schmid-Keller,  
Doris Königer, Peter Jans-Matter,  
Thomas Schwager, Thomas Brunner

#### *Layout*

Ingrid Jacober

#### *Korrektur*

Cécile Federer

#### *Lektorat*

Daniel Rüttimann

#### *Druck*

Niedermann Druck AG  
Letzistrasse 37  
9015 St.Gallen

Keine Tempo-30-Zonen auf dem übergeordneten Strassennetz. Dies die Forderung von drei CVP-Stadtparlamentariern. Alle drei wohnen in St. Georgen und wollen ihr schönes Wohnquartier möglichst schnell und ohne Einschränkung erreichen. Dass sie dabei durch Wohnquartiere von weniger Privilegierten brausen, stört sie offenbar nicht. Bereits anlässlich der Richtplandebatte im Stadtparlament hat sich dieselbe Gruppe dafür eingesetzt, dass die Wildeggsstrasse im übergeordneten Strassennetz verbleibt.

## Freie Fahrt durchs Wohnquartier

*Von Susanne Schmid-Keller.* Die Wildeggsstrasse entspricht mit ihrem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 5200 Fahrzeugen dem Primärnetz und mit ihrer heutigen Ausgestaltung nicht diesen Kriterien. Insbesondere ist der Kreuzungsfall durch die wechselseitig angeordneten Parkplätze bewusst erschwert worden, damit das Tempo gebrochen werden konnte. Auch Radstreifen fehlen.

Zwar erfüllt die Wildeggsstrasse für das Quartier St. Georgen eine Erschliessungsfunktion. Für die AppenzellerInnen dagegen ist die Wildeggsstrasse eine reine Durchgangsstrasse. Sie ist die Verlängerung des bekannten Schleichwegs durchs Wohnquartier St. Georgen. Und für die AnwohnerInnen ist die Wildeggsstrasse Lebensraum. Man sieht, dass eine städtische Strasse gleichzeitig verschiedene Funktionen erfüllen muss.

Die geplante Tempo-30-Zone an der Wildeggsstrasse vereint die verschiedenen Bedürfnisse an die Strasse. Die Erschliessungsfunktion bleibt erhalten, das Ruhebedürfnis und die Forderung nach mehr Sicherheit der AnwohnerInnen könnten verbessert werden. Auch die Kanalisierung wird nicht abgeschwächt. Es gibt ja gar keine Möglichkeit, in reine Quartierstrassen auszuweichen. Tempo 30 auf dem übergeordneten Strassennetz gibt es heute beispielsweise schon

### Strassennetz im Richtplan

Der Richtplan unterteilt das verkehrsorientierte Strassennetz ins Hochleistungsstrassennetz (Autobahn) und ins übergeordnete Strassennetz. Daneben gibt es das untergeordnete Strassennetz mit quartierbezogenem Verkehr. Es gilt der Grundsatz der Kana-

lisierung auf dem übergeordneten Netz, das heisst, dass die Verkehrsteilnehmenden möglichst schnell aus dem Quartier aufs übergeordnete Netz geleitet werden.

Beim übergeordneten Netz unterscheiden wir Primär- und Sekundärnetz. Strassen, die 2012 einen durchschnittlichen täglichen Ver-



auf der Singenberg-/Molkenstrasse. Es ist also folgerichtig, auch auf der Wildegg- und der St.Georgenstrasse eine Tempo-30-Zone einzuführen. Tempo 30 und übergeordnetes Strassennetz schliessen sich also in keiner Weise aus.

Strassen in dicht besiedelten städtischen Quartieren müssen immer mehrere Funktionen erfüllen. Sie sind mehr als möglichst schnelle Verbindungswege. Kann man das Durchqueren eines Wohnquartiers wie bei der Wildeggstrasse nicht verhindern, so muss es möglichst wohnverträglich gestaltet werden. Tempo 30 ist dafür eine bereits mehrfach erprobte Möglichkeit. Vom Stadtrat erwarten wir, dass er die Interessen der AnwohnerInnen vor die Interessen der Durchfahrenden stellt.

kehr von über 5000 Fahrzeuge aufwiesen, gehören zum Primärnetz. Dort braucht es Velostreifen, Parkplätze in Quartierzentren müssen längs angeordnet sein, die Erschliessung der Liegenschaften soll rückwärtig erfolgen, und der motorisierte Individualverkehr und öv sollen überall kreuzen können.

Fürs Sekundärnetz gilt, dass sie in erster Linie auf den motorisierten Individualverkehr und den öv ausgerichtet sind. Separate Velostreifen sind nicht zwingend, sie sind in beiden Richtungen für den Verkehr offen, und für FussgängerInnen braucht es besondere Längs- und Querbeziehungen.

**Kann man das Durchqueren eines Wohnquartiers wie bei der Wildeggstrasse nicht verhindern, so muss es möglichst wohnverträglich gestaltet werden. Tempo 30 ist dafür eine bereits mehrfach erprobte Möglichkeit.**

# St.Galler Parkgebührenpflicht: Ausgebremst!



**Offene Parkschranken  
bei Aldi**

*Von Thomas Schwager.* Gemäss dem kantonalen Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs GöV haben sich «verkehrsrelevante Einrichtungen» an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen, sofern sie über wenigstens fünfzig Parkplätze verfügen. Daneben gibt es den Massnahmenplan Luft sowie das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, die ebenfalls klare Aussagen machen, dass Lenkungsmaßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs notwendig sind.

Zehn kleinere und grössere Einkaufszentren, von Aldi und Lidl über den Gallusmarkt bis zur Shopping-Arena und dem Sämtispark, haben sich in Vereinbarungen im Rahmen von Baubewilligungen dazu verpflichtet, ihre Parkplätze zu bewirtschaften. Dabei soll ein gewisser Prozentanteil der Einnahmen in die Stadtkasse fliessen. In den Vereinbarungen ist in der Regel ein Jahresminimum festgehalten, um eine ausreichende Verkehrserschliessung durch den öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Bei den entsprechenden Betrieben sind daher moderne Schrankenanlagen eingerichtet.

## **Uneinheitliche Regelungen**

Die Vereinbarungen sind sehr individuell und damit über die Jahre wenig einheitlich ausgefallen. Bei älteren Anlagen wie dem Gallusmarkt mit gegen sechshundert Parkplätzen sind die ersten neunzig Minuten kostenlos. Erst dann ist ein Obolus zu entrichten. Bei neueren Anlagen wie Sämtispark oder Shopping-Arena gilt die Gebührenpflicht ab der ersten Minute. Bei den Billig-Discountern Aldi und Lidl ebenfalls. Hier werden ab der ersten Stunde Fr. 1.50 verlangt.

Es ist die Aufgabe der Stadtverwaltung, zu überprüfen, ob die Vereinbarungen zur Parkplatzbewirtschaftung auch eingehalten werden. Besser, es wäre ihre Aufgabe! Denn gemäss einer Antwort

auf meine Interpellation sieht sich die Stadt nicht in der Pflicht, direkte Kontrollen durchzuführen. Hingegen würden gelegentliche Hinweise aus der Bevölkerung über «vermutete Missbräuche» eingehen, und diesen würde konsequent nachgegangen. Im Übrigen würden die Einkaufszentren defekte Schranken der Stadt von sich aus melden. In der Regel, schreibt der Stadtrat.

### **Wird die Aufsichtspflicht verletzt?**

Im Vorfeld der Parlamentsdebatte zu diesem Geschäft habe ich bei der Stadtverwaltung um eine Aufstellung gebeten zu den eingegangenen Meldungen über defekte Schranken und den anschliessend durchgeführten Kontrollen. Nach einigem Hin und Her wurde mir eine anonymisierte Liste für die Zeit ab 2011 bis und mit erstes Quartal 2014 mit insgesamt 170 Einträgen zugestellt. 31 Mal haben die Behörden gemeldete defekte Schranken überprüft. Dem gegenüber stehen 139 Meldungen über defekte Schranken, alle von nur drei Betrieben. Das bedeutet: Bei vier Betrieben kam es seit 2011 weder zu Kontrollen noch zu selbstgemeldeten Defekten von Schrankenanlagen, während es bei drei Betrieben in der gleichen Zeit zu 139 Meldungen und 22 Kontrollen kam. Wie plausibel ist das? Kann es bei einigen Schrankenanlagen nie zu Defekten kommen, während andere immer und immer wieder repariert werden müssen? Wie seriös nehmen die Detaillisten ihre Pflicht wahr, und warum kontrolliert die Stadtverwaltung nicht besser?

Aufgrund meiner persönlichen Beobachtung konzentriert sich das Problem der zu häufig offenen Schranken tatsächlich auf einige wenige Betriebe. Die nahe beieinander liegenden Aldi und Lidl hatten in der Vorweihnachtszeit offenbar sehr häufig Probleme mit ihren Schrankenanlagen: Sie schienen gemäss meinen Beobachtungen kaum je in Betrieb gewesen und weihnachtlich sehr grosszügig mit den per Auto anreisenden Besuchern zu sein. Die Probleme haben sich im ersten Quartal dieses Jahres fortgesetzt: Drei Betriebe meldeten insgesamt vierzehn Schrankendefekte. Von Seiten der Stadt wurde im ersten Quartal keine einzige Kontrolle vorgenommen.

**Eigentlich ist die rechtliche Situation klar. Es besteht ein gesetzlicher Auftrag zur Durchsetzung einer Parkierungspflicht für verkehrsintensive Publikumsanlagen. Nicht nur zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, sondern auch zur Verkehrslenkung im Sinne des kantonalen Massnahmenplans Luft und des städtischen Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Das mag bei den betroffenen Detaillisten und den Autofahrenden unpopulär sein, gehört aber zur Aufgabe unserer Behörden. Der Stadtrat tut gut daran, dafür zu sorgen, dass die Parkplatzbewirtschaftungs- und Kontrollpflicht in Zukunft einheitlicher und konsequenter durchgesetzt wird.**

**Wie seriös nehmen die Detaillisten ihre Pflicht wahr, und warum kontrolliert die Stadtverwaltung nicht besser?**

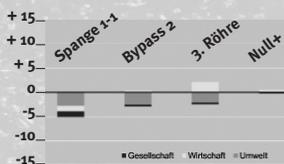
**Die nahe beieinander liegenden Aldi und Lidl hatten in der Vorweihnachtszeit offenbar sehr häufig Probleme mit ihren Schrankenanlagen.**

Auszüge «Autobahn N1, St.Gallen, Projektstudie Schlussbericht», Bundesamt für Strassen

Die Studie des Bundes hat zahlreiche Varianten neuer Strassen geprüft. Variante Null+ vermeidet ohne grössere Infrastrukturbauten aber durch geeignete Steuerungsmassnahmen Verkehrsüberlastungen auf dem Nationalstrassennetz und gewährleistet den Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse. Das Er-

gebnis der Nutzwertanalyse zeigt, «dass lediglich die Variante Null+ einen positiven Nutzen und die dritte Röhre ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen positiven und negativen Nutzen erzielt.» Die Kostenwirksamkeitsanalyse kommt zum Schluss: «Die meisten Nutzenpunkte pro investierten Franken werden durch die Variante Null+ erzielt, allerdings auf einem niedrigeren Gesamtniveau.»

# Autobahnanschluss Güterbah



**Nutzenbilanz für die drei Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss Bundesamt für Strassen: Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt**

Von Peter Jans-Matter. Im Entwurf zum Bundesbeschluss über die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz heisst es, im Raum St.Gallen sei der Problemdruck auf der Nationalstrasse insbesondere auf dem Abschnitt Kreuzbleiche–Neudorf sehr hoch. «Während der Verkehrsspitzen ist der Abschnitt bereits heute überlastet.»

Das Bundesamt für Strassen hat daher in einer Projektstudie verschiedene Varianten zur Entlastung der Stadtautobahn geprüft. Vorgeschlagen wird die Variante «dritte Röhre mit Teilspange Güterbahnhof». Sie kostet im Vergleich zu anderen Tunnelvarianten «nur» 900 Millionen Franken und sieht den Bau einer dritten Röhre des Rosenberg隧nels mit drei zusätzlichen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Ost vor. Die heutigen beiden Tunnelröhren mit vier Fahrspuren würden für den Verkehr in Richtung West zur Verfügung stehen. Ergänzender Bestandteil des Projekts ist die 345 Millionen Franken teure Teilspange Güterbahnhof. Sie soll die Nationalstrasse mit dem städtischen Strassennetz verbinden und südlich der SBB-Gleise im Güterbahnhofareal enden.

Diese Teilspange würde den städtischen Entwicklungsschwerpunkt Güterbahnhof erheblich einschränken, wenn nicht zerstören. Der Verkehrsfluss von und zur Autobahn würde verbessert und erleichtert. Eine Verkehrszunahme wäre damit programmiert.

Kanton und Stadt St.Gallen untersuchen derzeit Varianten zum genauen Standort der Ein-/Ausfahrt der Teilspange. Ob diese Varianten allerdings städtebaulich und verkehrspolitisch bessere Lösungen bieten werden oder ob es mehr um kosmetische Änderungen an der derzeitigen Planung geht, weiss man nicht. Die städtische Entwicklungsreserve beim Güterbahnhof braucht aber weiterhin eine Lobby. Eine Initiative, welche den Verzicht auf einen Autobahnanschluss im Güterbahnhofareal fordert, ist darum in Planung.

**Die Teilspange Güterbahnhof hat zahlreiche kritische Reaktionen hervorgerufen, auch aus Kreisen, die sonst der Verkehrsentwicklung freien Lauf lassen wollen. »**

In der weiteren Bewertung wird dann die Variante Null+, welche ohne grosse Bauten auskommt, einfach ausgeblendet, so dass gefolgert werden kann: «Aus allen Bewertungsmethoden geht die Variante dritte Röhre unter den infrastrukturellen Lösungen klar als Bestvariante hervor.»

Immerhin heisst es dann: «Trotzdem muss festgestellt werden, dass die Infrastrukturva-

rianten nicht volkswirtschaftlich begründbar sind.» Und: «Die Variante Null+ stellt keine Beseitigung des Engpasses sicher. Da sie jedoch nur sehr geringe Infrastrukturkosten verursacht und städtebauliche Eingriffe weitgehend vermeidet, stellt sie insbesondere unter der Zielsetzung einer nachhaltigen Entwicklung eine denkbare Option dar, gegebenenfalls als Übergangslösung.»

## Güterbahnhof: Minusnutzen!

Die dritte Röhre und die Teilspange Güterbahnhof werden heute von den Behörden als zusammenhängendes Projekt verkauft. Die Teilspange ist gemäss Projektstudie «ergänzender Bestandteil» des Projekts. Was bedeutet bei dieser Ausgangslage die Opposition in St.Gallen gegen die Teilspange Güterbahnhof? Ist die Teilspange bereits gestorben? Eine solche Annahme wäre wohl fatal. Denn sowohl Kantons- wie Gemeindebehörden pochen auf die Realisierung der Teilspange. Insbesondere der Stadtrat hat sich bereits überdeutlich geäussert und festgelegt. Noch kein Jahr ist vergangen, seit Stadtpräsident Scheitlin dem Bund ein Schreiben unter anderem mit folgendem Inhalt sandte (Hervorhebung durch VCS): «Die dritte Röhre Rosenbergstunnel muss zwingend zusammen mit dem neuen Nationalstrassenzubringer (Teilspange) realisiert werden, trotz allenfalls unterschiedlicher Finanzierung. (...) Der Stadtrat St.Gallen fordert daher mit Nachdruck, dass die Beseitigung des Engpasses auf der A1 im Raum St.Gallen mit dem Projekt «dritte Röhre samt der Teilspange Güterbahnhof» gleichzeitig realisiert wird.»

Zwar werden zur Zeit alternative Standorte für das Ende der Teilspange geprüft. Es besteht aber die grosse Gefahr, dass sich diese Alternativen als zu teuer, zu wenig zweckmässig, städtebaulich noch verheerender oder zu unwirtschaftlich erweisen. Es könnte dann heissen, man hätte ja Alternativen geprüft; da es aber keine gute gebe, müsse man weiterhin auf die Teilspange Güterbahnhof setzen. Was dann noch von der bisherigen Opposition übrig bleibt, werden wir sehen. Der Stadtrat würde sich besser für die Variante Null+ einsetzen, welche einer nachhaltigen Entwicklung und damit dem städtischen Verkehrsreglement am besten entsprechen würde.

### «Kommentar

» «Eine Autobahnausfahrt im Güterbahnhof verschiebt einen Teil des Problems von der Rosenbergstrasse zum Güterbahnhof» (Umweltfreisinnige), «Das Güterbahnhofareal ist zu wertvoll, als dass es durch eine Autobahnausfahrt verbaut wird» (Roger Dornier, FDP), Heini Seger (SVP) räumte ein, «dass die Ausfahrt der Teilspange noch korrigiert werden müsse» und Philipp Schneider (CVP) meint, über die Frage, ob ein Zubringer im Güterbahnhofareal gebaut werden solle, müsse man schon gar nicht abstimmen, da ohnehin niemand dafür sei.



# Ein Velo für alle!

Es war nicht gerade Velowetter, am 3. Mai 2014. Trotzdem fanden zahlreiche St.Gallerinnen und St.Galler den Weg zum Waaghaus. Die Halle war wieder bis auf den letzten Platz gefüllt mit nahezu vierhundert Velos aller Arten und Preislagen.



Von Peter Jans-Matter. Angeliefert wurden die Velos zum grossen Teil bereits am Freitagnachmittag: von Privaten, von «Bastlern», die während des Jahres ältere Fahrräder aufmöbeln, und von Velohändlern, die gebrauchte, an Zahlung genommene Velos oder neuerartige Vorjahresmodelle zum Verkauf geben. Insgesamt ergab sich sowohl preislich als auch von Erscheinung und Ausstattung her ein sehr breiter Mix.

Auch dieses Jahr zeigte sich, dass praktisch für alle Bedürfnisse etwas vorhanden ist: ein Bahnhofvelo, Renner, Mountain Bike, Stadtrad oder Kindervelo. Schwer haben es die wenigen E-Bikes, vermutlich weil der Zustand der Batterie an einer Velobörse nicht wirklich überprüft werden kann. Da überlegt sich manch einer schon, ob er einen Tausender ausgeben will, so ohne Sicherheit und Garantie. Wir vom VCS können den «inneren» Zustand auch nicht erkennen, so dass eine halbwegs fundierte Beratung kaum möglich ist.

War es das Wetter oder der etwas späte Zeitpunkt Anfang Mai, dass das Angebot gewohnt gross, die Zahl der an einem Velo Interessierten dieses Jahr aber geringer war? Rund jeder zweite Verkaufswillige musste sein Gefährt wieder mitnehmen. Der nächste VCS-Veloflohmarkt in St.Gallen ist im Frühling 2015!



**Den dreissig Helferinnen und Helfern sei für ihren Einsatz herzlich gedankt!**



# Spisertor: Stück in mehreren Akten

*Von Daniel Rüttimann.*

## **1. Akt: Die Stadtautobahn**

In den achtziger Jahren wird die Stadtautobahn gebaut, und die Moosbruggstrasse mit ihren drei Abbiegespuren stadtauswärts bleibt, wie viele andere Strassen auch, als massiv überdimensionierte Strasse zurück. Ein Rückbau lässt auf sich warten.

## **2. Akt: Projekt und Einsprache**

Fast dreissig Jahre später wird ein Kreisel geplant, den eigentlich niemand braucht. Auch einfachere Lösungen würden genügen. Der VCS erhebt Einsprache, da die Planung im Bereich Fuss- und Veloverkehr nicht überzeugt. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen werden allseits akzeptable Lösungen gefunden. Dazu wird uns eine Einladung für die Besprechung der Kreiselgestaltung in Aussicht gestellt. Der VCS zieht seine Einsprache zurück und berichtet darüber im «lokal» Nr. 103.

## **3. Akt: Die Gestaltung**

Auf Nachfrage und sehr kurzfristig werden der VCS und der Quartierverein zur Besprechung der Kreiselgestaltung eingeladen. Die Gestaltung ist eigentlich bereits fertig geplant, die Veloroute von regionaler Bedeutung wird nun

durch eine schicke Hecke «bereichert», die quer über die Veloroute verläuft. Hier können wir im allerletzten Moment noch eine Anpassung erwirken. Die geplanten Heckenkörper werden etwas verkleinert und verschoben, so dass mit dem Velo wieder eine vernünftige Durchfahrt möglich ist. Weitere Anliegen wie grössere wettergeschützte Warteräume werden nicht mehr berücksichtigt.

## **4. Akt: Der Zaun**

Turmwagen stehen auf der Kreuzung, neue Masten werden gesetzt und weitere Vorarbeiten getätigt. Bald geht der Kreiselbau los und allen ist klar, eine Baustelle bedeutet Einschränkungen. Nun werden die Bohrmaschinen ausgepackt, Löcher gebohrt, Pfosten gesetzt und ein riesiger Bauzaun errichtet. Das Massband teilt uns mit, er sei dreihundert Meter lang, die Beziehung Moosbruggstrasse – Lämmlisbrunnenstrasse ist komplett unterbrochen. Die Passanten stehen ratlos vor dem Zaun, schütteln die Köpfe und suchen nach einem Ausweg, auf dem verbleibenden, engen Trottoir auf der Südseite ist ein Kreuzen kaum möglich. Die Einschränkungen sind massiv stärker als erwartet. Dafür wurde die Sicherheit sehr hoch gewichtet. Die Fussgängerbereiche sind so abgesperrt, dass diese trotz

Baustelle gefahrlos begangen werden können. Ein klarer Fortschritt gegenüber anderen Baustellen!

### 5. Akt: Erste Begehung

Auf Initiative des VCS stellen sich der Bauleiter sowie der zuständige Polizeibeamte kurzfristig für eine Begehung zur Verfügung. Dabei sind engagierte Anwohner sowie der Quartierverein. Wir lassen uns als Erstes den Bauablauf und die Probleme aus Sicht des Bauleiters und der Polizei erklären und können nun einige Einschränkungen besser verstehen. Unser grosses Anliegen, zumindest temporär die Querung der Baustelle für die Fussgän-

ger auf der Achse Moosbruggstrasse–Lämmisbrunnenstrasse zuzulassen wird durch den Bauleiter als nicht machbar bezeichnet. Dafür wird von Seiten der Polizei sehr rasch die Signalisation für Fussgänger und Velofahrer verbessert. Wir einigen uns, eine zweite Begehung durchzuführen, wenn sich die erste Phase dem Abschluss neigt, denn für den Bau der zweiten Fahrbahnseite deutet der Bauleiter weitere Einschränkungen an.

### 6. Akt: Zweite Begehung

Nun sind die Schienen und die Randsteine eingebaut. Damit können die künftigen Verhältnisse abgeschätzt werden. Bislang ging

**Grub/SG (Postauto ab St.Gallen Richtung Eggersriet/Heiden) – Fünfländerblick – Unterbilchen – Landegg – Station Wienacht-Tobel – Buchensteig – Steiniger Tisch – Buriet – Rorschach HB (mit Postauto) – Forum Würth**

# Zum Steinige Tisch

**Leichte Frühlingswanderung... und ab ins Kunstmuseum... mit Weitsicht! Bei schönem Wetter zwei Stunden (fast) immer auf der Krete wandern. Und das ohne Schweiss. Danach fein tafeln und dabei die Rundschau geniessen, eine erstklassige Kunstausstellung bewundern und einen Cappuccino geniessen...**

*Von Mathias Nosedá.* Von St.Gallen aus schlängelt sich das Postauto zuerst zur Goldach hinab und dann steil hinauf nach Eggersriet. Etwa jede zweite Stunde können wir in Grub/SG aussteigen (ab Grub/AR fünfzehn Minuten länger).

Wir nehmen den Weg nach Norden zum Fünfländerblick. Zum Glück ist dieser steile Wegabschnitt im schattigen Wald. Schon nach einer Viertelstunde treffen wir ein in der Kapelle beim Fünfländerblick Schweiz–Vorarlberg–Bayern–Baden–Württemberg: Der Bodensee liegt zu unsern Füessen! Drehen wir uns um, so nicken uns Alter Mann und Säntis zu. Bänkli unter Schatten spendenden Bäumen laden zur ersten Rast ein.

Bis Unterbüchel folgen wir der Strasse, danach wieder einem Wanderweg geradeaus in einem lockeren Wald zur Landegg. Das Asylzentrum hat vor einiger Zeit viel Staub aufgewirbelt.

Der Wegweiser führt uns über die Strasse in ein kleines Tal hin-

der Bau sehr zügig voran, und wir können dem Bauleiter anlässlich der zweiten Begehung ein Kränzchen für die gute Bauplanung winden. Der grosse abgesperrte Bereich wurde wirklich für ein speeditives Vorgehen genutzt. Dank des trockenen Wetters gibt es keine Verzögerungen. Dazu konnten einige Werkleitarbeiten vorgezogen werden, was in der zweiten Bauphase positive Auswirkungen haben wird. Trotzdem wird es auch im Sommer, wenn die zweite Fahrspur neu gebaut wird, grosse Einschränkungen geben. Das breitere Trottoir wird kurzfristig ganz gesperrt werden, da darunter liegende Keller abgedichtet werden müssen. Wir spüren vom Bauleiter nun

ein besseres Verständnis für die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs und freuen uns, dass die geführten Diskussionen den einen oder anderen Eindruck hinterlassen haben.

### **7. Akt: Belagseinbau**

Noch während dieses «lokal» layoutet wird, wird auf der Moosbruggstrasse der neue Belag eingebaut, die Stadt besitzt nun zusätzliche zweihundert Meter Strassen, die nicht mehr an die Zeit erinnern, als sich der Transitverkehr via Gallusplatz und Spisertor auf die Rorschacher Strasse wälzte.

unter zum kleinen Bahnhof Wienacht-Tobel. Manchmal schnaut die dicke Dampflokomotive Rosa von Rorschach nach Heiden durch.

Gleich nach dem Bahnhof biegt ein schmaler Pfad Richtung Steiniger Tisch nach Osten ab. Vorbei an den einzigen Appenzeller Rebhängen, mit prächtigem Blick ins anmutige Vorderland, lustwandeln wir bald im frischen Buchengrün hinab zum Buechsteig (Postautostation Nagelstein).

Von hier aus führt ein beschaulicher Weg in zwanzig Minuten zum Steinige Tisch, schön auf der Geländekante. Der Steinige Tisch (der Name bezieht sich auf das Gelände, nicht auf einen Beizentisch) ist ein Ort fürs Auge. Und danach auch noch für durstige Kehlen und hungrige Bäuche. Besonders reizvoll sind die Bänkli in kleinen Felsenischen. An Sonntagen ist man hier nicht allein.

Wir setzen den Weg der Krete entlang fort und sind eins, zwei im Buriet. Hier hält jede Stunde das Postauto nach Rorschach.

Wir steigen im Hauptbahnhof Süd aus. Ohne einen Fuss zu heben sind wir nach dreissig Metern auf einem Aussichtsturm! Der Bodensee liegt vor uns.

Mit dem Lift gelangen wir zur Bahnunterführung. Am andern Ende stehen wir vor einem grosszügigen Gebäude, dem Forum Würth. Lassen Sie sich die Kunstaussstellung nicht entgehen! Da reihen sich in sehr schönen Räumen Bilder und Plastiken vom Feinsten. Auch den Kindern wird es nicht langweilig bei Niki de Saint Phalle.

Und zu guter Letzt liegt das Kunstkaffee an bester Aussichtslage direkt über dem Bodensee. Ein würdiger Abschluss!

**Karten: Rorschach  
Nr. 1075,  
St.Margrethen  
Nr. 1076, 1:25 000  
Schwierigkeit: leicht  
Zeit: 2.5 Stunden  
ohne Rast  
Jahreszeit: Frühling  
bis später Herbst  
Ausrüstung:  
leichte Wanderschuhe  
Variante: Start in  
Wienacht-Tobel,  
1.5 Stunden  
Adressen:  
[www.forum-wuerth.ch](http://www.forum-wuerth.ch)  
[www.steinigertisch.ch](http://www.steinigertisch.ch)**



# VOM GAS- AUF'S VELOPEDAL

Fahren Sie diesen Sommer clever und klimafreundlich:  
Tauschen Sie ihr Auto gegen ein E-Bike und ein Carsharing-Abo.

.....  
Gegen Abgabe Ihres Autoschlüssels erhalten Sie für zwei oder vier Wochen ein E-Bike zum Testen. Dazu schenkt Ihnen Mobility Carsharing ein Gratis-Probeabo. Das kostenlose Angebot gilt von Juni bis August 2014. Melden Sie sich an und erleben Sie den clevermobilen Fahrspass.

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

Weitere Informationen und Anmeldung:  
myblueplanet, Tel. 052 203 02 32, [www.myblueplanet.ch](http://www.myblueplanet.ch)



innehalten ...    sich Zeit nehmen  
klären ...        Lösungen erarbeiten  
umsetzen ...    Erarbeitetes realisieren

*Wir unterstützen Sie professionell und nachhaltig.*

St. Gallen, Neugasse 2

071 866 34 31

[www.zeitstelle.ch](http://www.zeitstelle.ch)

ARCHITEKTUR

PLANUNG

BERATUNG

[doris.koeniger@bluewin.ch](mailto:doris.koeniger@bluewin.ch)

Dierauerstrasse | 9000 St. Gallen

**DORIS KÖNIGER**

Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

Tragen wir Sorge zu unseren Quartieren! Es braucht identitätsstiftende Bauten, Einkaufsmöglichkeiten, ansprechende Strassen und Plätze sowie Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr. Eine Stadt wie St.Gallen braucht lebendige Quartiere!

# Lebendige Quartiere für St.Gallen!

*Von Doris Königer\**. Quartiere verlieren in letzter Zeit immer häufiger ihre identitätsbildenden Einrichtungen oder Gebäude. So schliesst der Quartierladen Christen im Riethüsli, das Hotel/Restaurant Sonne Rotmonten wurde bereits abgerissen; und bald wird auch das Spanische Klubhaus Geschichte sein. Beim Bahnhof Haggen arbeitet man derweil noch in der Shedhalle und im Schindlerhaus; aber auch diese Gebäude müssen einer neuen Wohnüberbauung weichen.

Diese Entwicklung ist an sich nicht verkehrt, aber wir müssen uns stets bewusst sein, dass die Qualität und der Nutzen des Neuen dem Ort gerecht werden müssen. So sollte im **Bahnhof Nord** nun endlich mehr Leben in den Erdgeschossen stattfinden und als Ersatz des Klubhauses nicht ein weiteres Büro- oder Lehrgebäude mit abgewandter Fassade entstehen. Hier an dieser Lage, so nahe beim Bahnhof, zentraler geht es nicht, sollten öffentliche Nutzungen stattfinden, die sowohl tagsüber wie auch abends besucht werden.

Auch die Strassenraumgestaltung sollte nördlich des Bahnhofs diese öffentlichen oder halböffentlichen Nutzungen unterstützen. Eine der wichtigsten Velorouten wird in Zukunft hier vorbeiziehen; die dort neu gebauten Trottoirs anstatt einer erwarteten Begegnungszone bei der Lokremise erscheinen daher unverständlich. Auch ein neuer **Abfahrtsort für internationale Carreisen** ist hier vorgesehen. Aber nirgendwo sieht man einen Wetterschutz, nicht

**Hier an dieser Lage, so nahe beim Bahnhof, zentraler geht es nicht, sollten öffentliche Nutzungen stattfinden, die sowohl tagsüber wie auch abends besucht werden.**

\* Doris Königer ist Architektin und Stadtparlamentarierin der SP und hat am 6. Mai 2014 zwei Vorstösse im St.Galler Stadtparlament eingereicht zu den Themen «aktive Bodenpolitik» und «Bushaltestelle Rotmonten».

einmal eine Bank ist zu sehen. Das Spanische Klubhaus ist heute das Einzige, was nachts noch beleuchtet ist und die Wartenden vielleicht zu einem kleinen Imbiss einlädt.

Im **Riethüsi** wird es auch ruhig nach der Schliessung von Post und Quartierladen. Trotz naher Gewerbeschule fehlen die Läden für die Dinge des täglichen Bedarfs, die Orte wo sich die QuartierbewohnerInnen noch austauschen können. St.Gallen – die Stadt der kurzen Wege – war und ist eines unserer Ziele, aber wenn wir nicht achtgeben, verpassen wir dieses Ziel bei weitem.

In **Rotmonten** sind in den letzten Jahren nicht nur Post und Banco-mat abgezogen worden, auch das Hotel Sonne ist seit kurzem weg. An seine Stelle kommen jetzt ein paar verteilte Wohnhäuser, umgeben von einem privaten Garten mit Mauer und Hecke. Es ist hier überhaupt keine öffentliche oder mindestens halböffentliche Nutzung vorgesehen. Weder Ableger des nahen Altersheims noch ein Kindergarten und auch kein Café – einfach nichts. Die **wichtigste Bushaltestelle des Quartiers** bekommt keinen prominenten Ort, sondern wird an die Seite gedrängt. Das vorgestellte Modell ist auch viel zu klein, schützt zu wenig vor Wind und Wetter, und es sind wieder keine Veloabstellplätze für das Umsteigen von Rad auf Bus vorgesehen. An diesem Ort scheint einzig und allein die Rendite ausschlaggebend zu sein und nicht die Bevölkerung und das Quartierleben.

Die Stadt St.Gallen muss in Zukunft eine **aktivere Bodenpolitik** betreiben, damit sie die wichtigen Gebäude in Kerngebieten ihr Eigen nennen kann. So kann sie bestimmen, was hier passieren soll und welche Nutzungen für ein aktives Quartierleben unverzichtbar sind. Mit günstigen Mieten oder Baurechtszinsen kann sie erreichen, dass an diesen Orten Dinge entstehen, die nicht hochrentabel sind, aber für eine lebendige Stadt viel wertvoller.

zu vermieten an der Tschudistrasse 43, 9000 St.Gallen

## RÄUMLICHKEITEN

Eingangsgeschoss (60+14 m<sup>2</sup>)

heutige Nutzung: Computerschulungs-Center,  
vielseitig nutzbar als Kurslokal, Atelier, Therapie, Büro

ab 1. Sept. 2014 oder früher, Miete / **Mt Fr. 1'180.- / NK Fr. 100.-**  
Infos: [www.solinsieme.com](http://www.solinsieme.com), Tel. 079 334 99 86 / 071 244 81 42



Wenn auch nicht im gewünschten Tempo, so bewegt sich hier und dort etwas in die richtige Richtung. Und solange die offiziellen Fachstellen so hartnäckig und kooperativ am Thema dran bleiben wie die hiesigen Interessenverbände, brauchen wir die Hoffnung nicht aufzugeben auf eine velofreundlicher aufblühende Stadt.

## Und sie bewegt sich doch...

*Text und Fotos von Thomas Brunner, Infobox von Stefan Pfiffner.*  
Velofahrende werden in St.Gallen nicht wirklich verwöhnt. Zwar war der hiesige «Winter» diesmal gnädig, aber nach wie vor landet man sogar auf Hauptvelorouten vor seltsam anmutenden Schilderwäldern, vielfach gestaffelten Rotlichtbarrieren und Ähnlichem mehr.

### Klare Verbesserungen

Dennoch kann der verbreitete Eindruck täuschen, trotz offensichtlichem Nachholbedarf tue sich in unserer Stadt nichts für Velofahrende. Als Gegenbeispiel mag das Gebiet nördlich des Hauptbahnhofes dienen: Eine klare Verbesserung ist die letztes Jahr erstellte Rampe zwischen den Gleisen und der Fachhochschule. Sie ermöglicht Velofahrenden länger abseits der vielbefahrenen Rosenbergstrasse voran zu kommen.

Auch die neuen Oberflächen-Abstellmöglichkeiten nördlich der Hauptunterführung entsprechen einem ausgewiesenen Bedürfnis: Die Kombination von Velo und Bahn ist halt enorm effizient. Und erfahrungsgemäss wünschen nicht alle Bahnhofsnutzer jenen Zusatzkomfort, wie er in der bewachten Velostation der Ostunterführung angeboten wird.

### Leicht erkennbar ist aber auch viel Verbesserungspotenzial

Leider gehts in der Verlängerung sowohl westlich als auch östlich dieses aufgewerteten Abschnittes nicht so komfortabel weiter (siehe Bilder 2, 3, 4). Noch immer ist der Wechsel zwischen Nord- und Südseite des Hauptbahnhofes für Velofahrende nur umständlich möglich und stellenweise auch gefährlich.

Gestaltungsbedingt werden für Velofahrende gedachte Zirkulationsflächen häufig nicht erkannt und immer wieder blockiert, bei-



Links im Bild einige der auf der Bahnhofnordseite neu geschaffenen Veloabstellplätze. Im Hintergrund die komfortable Rampe vor der Fachhochschule.



Richtung Kreuzbleiche ist Langsamverkehrsprivilegierung offenbar kein Thema. Da viele die neckischerweise entgegen der Bewegungsrichtung angeordneten Knöpfe (Gratistipp!) gar nicht erkennen, nutzen Querungswillige schliesslich Lücken im Verkehrsfluss. Immer wieder kommt es zu brenzligen Begegnungen mit hier eh bereits genervt telefonierenden AutomobilistInnen.

# VELO LEGI.CH

Ihr Velofachgeschäft  
in St.Gallen



**Velo Legi**  
Rorschacherstrasse 221  
9000 St.Gallen  
Tel. 071 244 20 90

Stad St.Gallen  
Sportamt

**Badespass**  
Fitness und Wohlbefinden

HALLENBAD UND SAUNA  
**BLUMENWIES**  
ST.GALLEN

Auskauf an der Kasse oder unter Telefon 071 208 12 00 www.badespass.stadt.sg.ch

## 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.

# COMEDIA



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

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

spielsweise durch Fehlparken (häufig unmittelbar unter der Rampe) oder durch empört-«rechthaberische» Passanten, die sich auf einem Trottoir entgegen aller Signalisierungen in «ihrem Reich» wähen.

Natürlich sind das alles Momentaufnahmen. Und es muss ja nicht so bleiben. Also geben wir der städtischen Fachstelle Platz für geplante Verbesserungen, damit wir uns jetzt schon auf ein paar Realisierungen freuen können:

**Mit diesen Massnahmen wird die nördliche Verbindung von und zum Schibenertor bis zur Fachhochschule/Kreuzbleiche sichergestellt**

Kombinierter Geh- und Radweg Rosenbergstrasse, Abschnitt Rathausunterführung bis Unterführung Bahnhofstrasse, kurzfristig: Querschnittsverbreiterung Trottoir Rosenbergstrasse mittels Geländerversetzung, Signalisation Geh- und Radweg auf dem südlichen Trottoir in beide Richtungen, neu auch für Velofahrende in Westrichtung und Zufussgehende in beide Richtungen

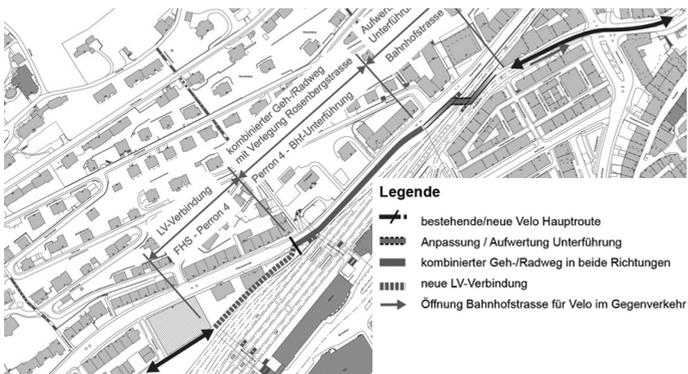
Öffnung Bahnhofstrasse auch für Velos in Ostrichtung, kurz-/mittelfristig: Anpassung Strassenrand und neue Velolichtsignalanlage

**Mittel- bis langfristige Projekte werten die Verbindung zusätzlich auf**

Verlegung Rosenbergstrasse, für durchgängiges 7. Gleis: attraktiver, breiter kombinierter Geh- und Radweg auf der Rosenberg Strasse Süd, Abschnitt Rathausunterführung bis Unterführung Bahnhofstrasse

Neugestaltung Bahnhofstrasse: attraktive Veloverbindung mit entsprechendem Abstand zur Gleisanlage sowie breitere Rampe Süd zur Unterführung Bahnhofstrasse

Aufwertung Unterführung Bahnhofstrasse: Verbreiterung und bessere Ausgestaltung der Unterführung



Daran, dass Trottoirs generell als Fussgängerbereich empfunden werden, ändern auch rechtlich eindeutige Signale wenig. Da wäre eine intuitiv verständliche Gestaltung wohl hilfreicher.



An der Bahnhofstrasse «endet» auch die zwischen Schibenertor und St. Leonhard einzige befahrbare Gleisunterführung unschön im «Nirvana», von wo nur noch Ortskundige Umwege Richtung Marktplatz finden.

# Agenda 2014

Dienstag, 10. Juni	16.00	Stadtparlament	Waaghaus, St.Gallen
Dienstag, 17. Juni	16.00	Stadtparlament	Waaghaus, St.Gallen
Dienstag, 17. Juni	19.15	Vorstand Sektion	VCS-Büro, St.Gallen
Mittwoch, 18. Juni	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, St.Gallen
Freitag, 20. Juni		Planung VCS Schweiz	Schaffhausen
Samstag, 21. Juni		Delegierte VCS Schweiz	Schaffhausen
Dienstag, 1. Juli	16.00	Stadtparlament	Waaghaus, St.Gallen
Dienstag, 12. August	18.30	Vorstand Sektion	VCS-Büro, St.Gallen
Mittwoch, 13. August	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, St.Gallen
Freitag, 15. August	17.00	Redaktionsschluss «VCS lokal»	
Dienstag, 26. August	16.00	Stadtparlament	Waaghaus, St.Gallen
Dienstag, 16. September	18.30	Ortsgruppe und Vorstand Sektion	VCS-Büro, St.Gallen
Dienstag, 23. September	16.00	Stadtparlament	Waaghaus, St.Gallen

