

Für Mensch
und Umwelt



LOKAL

Juni 2016

Nummer 114

St.Gallen–Appenzell

A faded, grayscale background image of several irises in bloom, with their long, pointed petals and slender stems visible against a light, hazy background.

initiative: Nun braucht es sofort Massnahmen
Der Irrsinn als Rückgrat der (Auto-)Mobilität

Wer umweltbewusst fährt, dem dankt die Natur.

Sankt Galler Stadwerke
Telefon 0848 747 900
erdgasmobil@sgsw.ch
www.sgsw.ch

erdgas
Die freundliche Energie.



Beim Coiffeur (2. Folge)

Jessica und ihre Friseurin im Salon «Scherholder»

Jessica: «Der Schnitt muss zu meinem Projekt passen, ich mache mich selbständig.»

Allegra: «Brava! Wie wäre es mit einem mittellangen Bob in Rottönen? Wart, ich hab da ein Bild in der Cosmopolitan...»

Jessica: «Das ist bieder. Ich dachte an die Frisur von Gianna Nannini.»

Allegra: «Mamma mia! Aber ok, das geht mit deinem Haar. Was willst du denn tun?»

Jessica: «Ich gründe eine virtuelle Sprachschule. Ich will selbst Englisch und Deutsch

unterrichten. Und ich suche LehrerInnen und KundInnen auf der ganzen Welt, die dann per Skype arbeiten. Jetzt schreibe ich den Businessplan. Hast du auch einen gemacht?»

Allegra: «Santo cielo! Ich hab

einfach angefangen. Doch mit AHV, Mehrwertsteuer und so bin ich anfangs naiv gewesen. Da brauchst du Beratung. Und auch für Grafik und Werbung.»

Jessica: «Verrätst du mir deine BeraterInnen?»

Coupon:

Entscheiden Sie mit, wo es weitergeht:

- beim Webdesigner
- am Frühstückstisch mit Alain
- in der ersten Englischstunde

Wollen Sie eine Firma gründen, sind Sie für eine Buchhaltung verantwortlich oder haben Sie keine Zeit für Ihre Steuererklärung, dann kommen Sie mit uns zum Coiffeur. Während wir uns frisieren lassen, kommen wir ins Gespräch.

Natürlich empfangen wir Sie auch unfrisiert bei uns im Sitzungszimmer.

- Ok, ich mache mit Ihnen beim Coiffeur ab. Melden Sie sich.
- Ich komme ins Sitzungszimmer zu einem Kaffee.

büro ö · Burggraben 27,
9000 St. Gallen, 071 222 58 15
büro ö · Rosentalstrasse 8,
9410 Heiden, 071 890 00 73
www.b-oe.ch, info@b-oe.ch

Per Post oder Mail an:

büro ö

ARCHITEKTUR | PLANUNG | BERATUNG

DORIS KÖNIGER

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

Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

Von FABI bis zur Milchkuh, so könnte man in Kürzestform meine Zeit beim VCS beschreiben. Die beiden Vorlagen haben etwa so viel Gemeinsames wie Gegensätzliches. FABI war die Folge einer VCS-eigenen Volksinitiative, bei der Milchkuh kämpft der VCS an vorderster Front gegen eine Initiative der Strassenlobby. Gemeinsam haben beide Vorlagen, dass es um die Verkehrsfinanzierung geht. Um nun zum eigentlichen Inhalt dieses Editorials zu kommen, erwähne ich nochmals einen Gegensatz: FABI war der Start meiner Tätigkeit für den VCS, und die Milchkuhinitiative wird nun der Abschluss sein. Ich verlasse die VCS Geschäftsstelle auf Ende Mai und werde künftig an der Hochschule in Rapperswil arbeiten. Neben FABI und Milchkuhinitiative war ich für die Kampagnen zum Pendlerabzug und Gottward verantwortlich und begleitete das Baugesetzreferendum sowie die nationalen und kantonalen Wahlen. Neben den Abstimmungs- und Wahlkampagnen beschäftigte ich mich mit Einsprachen gegen Parkhäuser in St.Gallen und dem Flugplatz Altenrhein und bereitete diverse Stellungnahmen und Vernehmlassungsantworten vor. Die Seniorenmobilitätskurse konnten mit Unterstützung der nationalen Programmleitung in unserem Sektionsgebiet von drei auf sechs Standorte ausgebaut werden. Nicht vergessen werden sollten die diversen Austauschsitungen mit Verbänden, Parteien sowie den städtischen und kantonalen Verwaltungsstellen. In diesen Sitzungen konnten viele Probleme angesprochen und oftmals auch auf sachlicher Ebene gelöst werden. Viele positive Entwicklungen basieren auf unseren Interventionen in solchen Sitzungen.

Ich möchte mich mit dieser Gelegenheit bei allen bedanken, mit denen ich in dieser vielfältigen Funktion zu tun hatte, insbesondere bei unserem sehr engagierten Co-Präsidium, das stets ein offenes Ohr für meine Fragen und Anliegen hatte.

Meine Nachfolgerin konnte ihre Arbeit bereits antreten und arbeitete sich seit April in ihre Aufgaben ein. Ich wünsche Helene Guillong viel Motivation, Erfolg und Befriedigung als neue VCS-Geschäftsleiterin. Sie stellt sich auf Seite 7 vor.

Scheidender Geschäftsleiter, Daniel Rüttimann

| | |
|---|----|
| Sackgasse oder was? | 4 |
| Mobilitätsstrategie im Rheintal | 6 |
| Interview mit der neuen Geschäftsleiterin | 7 |
| Der Irrsinn als Rückgrat der (Auto-)Mobilität | 8 |
| Nun braucht es sofort Massnahmen | 12 |
| Velofrühlingstour | 14 |
| E-Bikes als Chance verstehen | 16 |
| Agenda | 20 |



FABI bis Milchkuh und jetzt: Abschied

Impressum

VCS-lokal, Zeitschrift der Ortsgruppe St.Gallen des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Rorschacher Strasse 21, Postfach, 9004 St.Gallen, Telefon 071 222 26 32, info@vcs-sgap.ch, www.vcs-sgap.ch

Nummer 114, Auflage 4200 Exemplare, erscheint dreimal im Jahr

Redaktion: Mathias Nosedá, Susanne Schmid-Keller, Doris Königer, Daniel Rüttimann, Thomas Brunner

Gastautor: Hanspeter Guggenbühl

Lektorat: Helene Guillong

Layout: Ingrid Jacober

Korrektur: Cécile Federer

Druck: Niedermann Druck AG, Letzistrasse 37, 9015 St.Gallen

VCS-lokal ist eine Beilage der VCS-Sektion St.Gallen-Appenzell zum VCS-Magazin 3/2016, Impressum: VCS-Magazin, Mitgliederzeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Verlag und Redaktion: VCS, Postfach, 3001 Bern



St.Gallen mag ja immer wieder als hinterwäldlerisch dargestellt werden, wenn es jedoch um die Umsetzung neuer Möglichkeiten der Signalisation geht, ist die Stadt St.Gallen diesmal wohl das absolute Musterkind.

Sackgasse oder was?

Von Daniel Rüttimann. Seit Beginn des laufenden Jahres gibt es offiziell ein neues Verkehrsschild. Damit können Sackgassen signalisiert werden, welche für den Fuss- und/oder den Veloverkehr durchgängig sind. Dies ist insbesondere für ortsunkundige Personen eine deutliche Verbesserung. Sie können sich besser auf die Signalisation verlassen und wissen, ob eine Sackgasse zu Fuss oder mit dem Velo durchgängig ist.

Inzwischen sind die Sackgassenschilder fast flächendeckend ersetzt und es ist klar ersichtlich, wo der Weg für zu Fuss Gehende und Velofahrer weitergeht. Neben der korrekten Signalisation ist für den VCS ein weiterer Punkt zentral. Die bisherige Signalisation war gänzlich auf den Autoverkehr ausgerichtet. Mit der neuen Tafel sind nun alle Verkehrsteilnehmenden angesprochen und der Fuss- und Veloverkehr wird besser sichtbar.

Ein zweiter Fortschritt konnte bereits im vergangenen Jahr auf den Waldwegen erreicht werden. Dort wurden in Absprache mit Forst und Jagd viele allgemeine Fahrverbote aufgehoben. Nun ist vielerorts nur noch ein Verbot für Autos und Motorräder signalisiert, so dass diese Waldwege und -strassen nun mit Velos legal befahren werden dürfen. Der VCS bedankt sich in diesem Punkt bei der Stadtpolizei und freut sich, dass gerade mit der Umsignalisation auf den Waldstrassen Inputs aus den gemeinsamen Velositzungen umgesetzt werden konnten.

Für interessierte Gemeinden, welche ihre Einbahnsignale ebenfalls überprüfen und «aufrüsten» möchten, bietet Fussverkehr Schweiz eine einfache Möglichkeit: Mit einem Aufkleber auf die bestehende Tafel kann die Durchgängigkeit für Fussgänger und Velofahrende signalisiert werden. Das kantonale Tiefbauamt übernimmt die Kosten dafür.

«Einbahn mit Ausnahme»:
Baustellensignalisation beim Neumarkt St.Gallen mit Durchgängigkeit für Fussgänger und Velofahrerinnen

Mobilitätsstrategie im Rheintal

Von Doris Königer, Skizze (c) mrs partner|ERR|VdW. Mitte März fand in Rebstein ein Workshop zur Mobilitätsstrategie im St.Galler Rheintal statt. Der VCS war, neben Vertretern des TCS, Pro Velo und einem Arbeitgeberverband, dazu eingeladen. Hauptsächlich waren aber VertreterInnen der betroffenen Schweizer und Vorarlberger Gemeinden anwesend.

Das Planungsteam hatte eine Reihe von Leitideen und Grundsätze für eine Gesamtvision, einem Gesamtbild des Raumes mit dem Fokus auf die Mobilität, vorgestellt. Das Ziel des Tages war, die Akzeptanz der einzelnen Punkte abzuchecken, damit an der Aufgabe weitergearbeitet werden kann.

Grundsätze zur Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr

Das Planerteam «mrs partner|ERR|VdW» hatte die folgenden Grundsätze erarbeitet:

- Auswahl von Planungsschwerpunkten mit sehr guter Erreichbarkeit
- Priorität von Verdichtungen in den Planungsschwerpunkten als kompakte Siedlungsform mit Bahnanschluss, Chance Bahn – Langsamverkehr
- Effiziente und schonende Erschliessung der Arbeitsgebiete, Chance motorisierter Individualverkehr

- Aufwertung der zentralen Hauptachsen, Gestaltung Hauptstrassen innerorts
- Koordinierte lokale Strukturen von Siedlung, Verkehr und Landschaft
- Aufwertung der Rheinlandschaft für den Naherholungs- und insbesondere den Langsamverkehr
- Verbesserung der öV-Verbindung zum Vorarlberger Rheintal
- Gewährleistung verträglicher Verkehrsverbindungen mit dem Appenzellerland

Im zweiten Teil des Workshops ging es um den multimodalen Verkehr, die mehrgliedrige Transportkette mit verschiedenen Verkehrsträgern. Die von den PlanerInnen vorgeschlagenen Grundsätze entsprechen unseren Vorstellungen für einen multimodalen Verkehr:

- Feinmaschiges Langsamverkehrsnetz in den kompakten Siedlungen
- Leistungsfähige Umsteigeknoten
- Flächendeckende öV-Erschliessungen mit Buspriorisierung
- Verkehrsmanagement, Verkehrslenkung
- Abgestimmte Erschliessungsstrukturen innerhalb der Arbeitsgebiete
- Kombinierte Umfahrungs- und Sammelstrassen
- Identitätsstiftende, regionale Langsamverkehrsverbindungen
- Förderung Durchlässigkeit Radverkehr und Verhinderung von Schleichverkehr

Die verschiedenen Leitideen und Grundsätze wurden intensiv diskutiert und bewertet. Die anwesenden GemeindevertreterInnen hatten einen starken Fokus auf ihre eigene Gemeinde. Ihr Blick auf die gesamte Region sollte noch gestärkt werden. Nur wenn sie das Problem Strassenüberlastung und die zukünftige Raumentwicklung gemeinsam anpacken, werden sie zum Ziel kommen. Die gemeinsam in Auftrag gegebene Mobilitätsstrategie zeigt

aber auf, in welche Richtung die Regionalplanung gehen sollte. Es braucht dafür Wille und ein Aufeinanderzugehen der Gemeinden. Kompensationsgespräche müssen statt-

finden, damit auch die kleineren Player einen Gegenwert erhalten.

Den von den Planern vorgeschlagenen Ansatz werden wir als VCS unterstützen.

Interview mit der neuen Geschäftsleiterin



Helene Guillong

Daniel Rüttimann: Wieso hast du dich als Geschäftsleiterin beim VCS St.Gallen-Appenzell beworben?

Das Thema nachhaltiger Verkehr interessiert mich und ich möchte mich gerne aktiv dafür einsetzen. Ich wollte die Ostschweiz schon immer einmal näher kennenlernen.

Was bringst du für einen «Rucksack» an Ausbildung und Erfahrungen mit?

Fachlich bringe ich mein Studium in Umweltwissenschaften an der ETH mit. Bei der Konzeption von Fallstudien für Studierende habe ich gelernt, mich schnell in neue

Themen zu vertiefen und auch bei komplexen Projekten den Überblick zu behalten. Schnittstellen sind meine Kernkompetenz.

Auf welche Aufgaben freust du dich ganz besonders?

Das ist eine schwierige Frage. Mich reizt insbesondere die Vielfältigkeit und die Möglichkeit, schnell und flexibel zu entscheiden. Gerade die Kombination von fachlicher, organisatorischer und administrativer Tätigkeit gefällt mir. Und dann freue ich mich besonders darauf, viele neue spannende Leute kennenzulernen.

Wie und wann erreichen dich die Mitglieder am besten?

Telefonisch bin ich jeweils am Montag, Dienstag und Donnerstag von 13.30 bis 15.30 Uhr erreichbar. Der Telefonbeantworter und meine Mailbox sind auch ausserhalb dieser Zeiten geöffnet.

Was machst du, wenn du nicht arbeitest?

Familienarbeit, Wandern, Velofahren, Skitouren und Badminton (darin sind die Ostschweizer übrigens gefürchtete Gegner). Freiwillig engagiere ich mich als Präsidentin für einen Bauspielplatz.

Das Auto muss weg, weil es als Verkehrsmittel höchst unproduktiv ist.
Doch gerade darum brauchen wir das Auto.

Der Irrsinn als Rückgrat der (Auto-)Mobilität

* Bei diesem Artikel handelt es sich um den Nachdruck eines Artikels, den der Autor Hanspeter Guggenbühl für die Wochenzeitung WOZ schrieb, erschienen dort am 19. November 2015.

Von Hanspeter Guggenbühl*. Tesla statt Mercedes? Benzin-, Diesel- oder Elektromobil? Die Frage, wie Autos effizienter und umweltfreundlicher angetrieben werden können, bewegt Fachleute und Medien speziell, seit der Autokonzern VW bei der Manipulation seiner Abgas- und Verbrauchswerte erwischt worden ist. Diesel oder benzinbetriebene Motoren haben einen lausigen Wirkungsgrad und produzieren viel CO₂, argumentieren Befürworter der Elektromobilität. Die Produktion von Elektrizität und von Elektroautos erzeugen ebenfalls CO₂ und ist ineffizient, entgegnet die Sachwalter des Verbrennungsmotors, weil bei der Umwandlung in Kohle-, Atom- oder Solarkraftwerken viel Primärenergie ungenutzt verpufft.

Produktivität unter einem Promille

Wesentlicher als die Frage, welchen Antrieb wir wählen sollen, ist indes die Frage nach dem «Was»: Was treiben wir mit der Automobilität eigentlich an? Verkehrsforschung und Statistiken liefern uns dazu eine Fülle von Daten. Nachfolgend einige Resultate zur Produktivität sowie zum Verbrauch von Ressourcen, Raum, Zeit und Geld:

- Das Durchschnitts-Auto in der Schweiz wiegt 1.5 Tonnen. Es befördert im Durchschnitt 1.6 Personen, inklusive Gepäck rund 150 Kilo. Die automobile Verpackung ist somit zehnmal schwerer als der zu transportierende Inhalt.
- Das Auto kann anderthalb- bis zweimal so schnell fahren, wie das Gesetz erlaubt (in der Schweiz maximal 120 km/h). Es verfügt im Schnitt über 110 Kilowatt Leistung. Bei einem normalen Fahrzyklus liegt der Grossteil dieser Leistung brach. Ob mit Öl, Gas, Strom oder Wasserstoff: Um 90 Prozent Verpackung mit einem überdimensionierten Motor und tiefem primärenergetischen Wirkungsgrad zu transportieren, ist jede Energie zu wertvoll.

■ In 23 von 24 Stunden steht das Auto still in einer Garage oder auf einem Parkplatz. Man stelle sich einen Transportunternehmer vor, der einen 40-Töner mit überdimensioniertem Motor beschafft, ihn aber bloss mit vier Tonnen Fracht belädt und nur eine Stunde pro Tag betreibt. Er ginge pleite und käme ins Irrenhaus. Der gleiche Irrsinn aber bildet das Rückgrat des nationalen und globalen Personenverkehrs; in der Schweiz entfallen heute 70 Prozent der zurückgelegten Personenkilometer (Pkm) aufs Auto.

Rechnen wir zusammen: 10 Prozent Fracht, befördert mit weniger als 20 Prozent energetischem Wirkungsgrad, bei einer Betriebszeit von 4 Prozent. Die Produktivität des Autos bewegt sich damit unter der Schwelle von einem Promille.

Weit effizienter sind andere Verkehrsmittel: Ein Elektro-Velo wiegt mit 24 Kilo nur einen Drittel so viel wie die von ihm transportierte Person. Darum benötigt dessen Lenkerin auf der Fahrt von Bern nach Bolligen oder von St.Gallen nach Wittenbach nur etwa ein Zwanzigstel so viel Strom wie ein angeblich umweltfreundlicher Tesla-Fahrer. Bei der Eisenbahn ist das Gewichtsverhältnis zwischen Verpackung und transportierten Personen zwar ähnlich ungünstig wie beim Auto, doch ein Zug liegt weniger lang brach und benötigt pro Person und Kilometer ebenfalls viel weniger Energie als ein Mittelklasse-Auto.

Räuber von Ressourcen, Raum und Zeit

Das Auto ist nicht nur unproduktiver als andere Verkehrsmittel. Es verschlingt auch besonders viel Naturkapital. Was folgende Daten belegen:

- Der Autoverkehr (ohne Gütertransport) verbrennt ein Fünftel der in der Schweiz verbrauchten Endenergie und sein Anteil am CO₂-Ausstoss beträgt ein Viertel. Damit fördert er die Plünderung von nicht nachwachsenden Ressourcen und den Klimawandel. Sein Anteil an der lokalen Luftverschmutzung mit Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen oder Ozon ist rein rechnerisch zwar stark gesunken, seit die Schweiz mit strengen Abgasnormen die Einführung von Abgas-Katalysatoren durchsetzte. Dieser Rückgang, so ist aufgrund der Abgas-Manipulationen zu vermuten, dürfte in der Praxis allerdings kleiner sein als auf dem Papier.
- Der Verkehr insgesamt beansprucht im Inland 950 Quadratkilometer Fläche. 840 Quadratkilometer davon entfallen auf den Strassenverkehr (exklusive alle Parkplätze in Gebäuden). Pro Motorfahrzeug ergibt das eine Fläche von 140 Quadratmetern. Ein Auto, obwohl es meist still steht, beansprucht damit drei Mal mehr Land als eine Person in Form von Wohnfläche.

Effizient und umweltverträglich ist das Auto also nicht. Aber dafür viel schneller als die effizienteren Fahrräder? Theoretisch ja: Die meisten Modelle können weit über die erlaubte Geschwindigkeit hinaus beschleunigen. Doch Tempolimiten, stockende Kolonnen und Staus bremsen die flotte Fahrt. Das belegen Statistiken, ergänzt mit etwas Arithmetik:

Das Durchschnitts-Auto legt im Jahr 12 500 Kilometer (km) zurück, zeigt die Verkehrsstatistik fürs Jahr 2014. Für den Automobilisten, der eine Stunde täglich oder 360 Stunden pro Jahr damit fährt, ergibt das eine mittlere Geschwindigkeit von knapp 35 km/h.

Ein 37 000 Franken teurer Mittelklassewagen mit 12 500 Jahreskilometern verursacht Kosten von 90 Rappen pro Kilometer respektive von 11 250 Franken pro Jahr, zeigen die Berechnungen des Touring Club der Schweiz (TCS). Dafür muss ein Angestellter mit mittlerem Lohn 240 Stunden lang arbeiten.

Berücksichtigt man neben den 360 Stunden Fahrzeit im Auto auch die 240 Stunden Arbeitszeit fürs Auto, sinkt das Durchschnitts-Tempo auf 21 km/h (12 500 Jahreskilometer dividiert durch 600

Stunden). Da kann ein rüstiger Velofahrer – mit oder ohne Elektromotor – noch gut mithalten.

«Das Auto muss weg»...

«Das Auto muss weg», schrieb der damalige Journalist und heutige NZZ-Kolumnist Beat Kappeler schon 1984 in der Schweizer «Handelszeitung»; seither ist der Autobestand in der Schweiz nochmals um 70 Prozent auf 4.4 Millionen gestiegen. Kappeler hatte und hat Recht: Das Auto muss weg, weil es als Massenverkehrsmittel jeder Produktivität spottet. Das Auto muss weg, weil es der Menschheit zu viele Ressourcen, zu viel Raum und Zeit stiehlt. Und weil es mit Kosten von 11 250 Franken einen Haufen Geld verschlingt.

Doch hier beginnt der Konflikt zwischen Einsicht und Sachzwang: Die Kosten für die 4.4 Millionen in der Schweiz im Verkehr stehenden Autos summieren sich auf rund 50 Milliarden Franken pro Jahr. Das entspricht einem Anteil von 15 Prozent an den privaten Konsumausgaben und von acht Prozent am nominalen Bruttoinlandprodukt (BIP). Die Automobilität ist damit eine gewichtige Stütze des volkswirtschaftlichen Umsatzes und des wachstumsorientierten Wirtschaftssystems.

...und warum es trotzdem bleibt

Wäre das Auto ein Produktionsmittel, hätte es eine auf Produktivität getrimmte Gesellschaft gar nie eingesetzt – oder aus Effizienzgründen weitgehend ersetzt durch Bahn, Sammeltransport, Elektrovelo, Fahrrad und Telekommunikation. Doch der private Personenverkehr und sein Hauptträger fallen in den Konsumbereich. Hier regiert nicht die Produktivität, sondern das Gesetz der Menge: Je mehr Produkte eine Gesellschaft kauft, und je teurer die einzelnen Produkte sind, desto stärker wächst der Konsum und damit die Wirtschaft.

Oder umgekehrt: Würden die Menschen so effizient konsumieren, wie sie produzieren, brähe die Wirtschaft zusammen. Denn die reale Wirtschaft hängt am Wachstum wie die Mehrheit der Bevölkerung am Status- und Suchtmittel Auto. Darum bleibt jede Kritik an der Automobilität brotlos.



Schuhe, Sneakers - klar vom claro

claro Weltladen
Engelgasse 5 9000 St. Gallen | **claro**
Telefon 071 222 43 73 FAIR TRADE

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.

Nun braucht es sofort Massnahmen

Die grosse Mehrheit der St.GallerInnen ist gegen eine «Stau-stadt». Der Stadtrat ist nun gefordert. Er muss die aufgezeigten Massnahmen möglichst bald umsetzen. Allfällige finanzielle und personelle Engpässe in der Stadtverwaltung müssen unverzüglich behoben werden. Es macht keinen Sinn, auf den Tunnel in den Sternen zu warten und die Probleme der Gegenwart nicht jetzt energisch anzugehen. Wir wollen vom Stadtrat nun Taten sehen und nicht nur schöne Worte hören.

Von Susanne Schmid-Keller. Der VCS bedauert, dass die StimmbürgerInnen von St.Gallen die Initiative «Für ein lebendiges Areal Güterbahnhof – Ohne Autobahnanschluss» verworfen haben. Wir möchten uns aber bei allen MitstreiterInnen für Ihren grossen Einsatz bedanken, leider hat es nicht gereicht. Die Abstimmung hat aber gezeigt, dass die St.Galler und St.Gallerinnen gerne bei Verkehrsfragen mitentscheiden wollen und dass es ein «Stauproblem» in der Wahrnehmung der Abstimmenden gibt. Dieses gilt es nun zügig anzugehen.

Der neue Autobahnanschluss Güterbahnhof mit einer Tunnelverlängerung bis in die Liebegg ist noch lange nicht gebaut. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass in den nächsten Jahren weiterhin nicht viel geschieht. Das Güterbahnhofareal bleibt vorderhand in der heutigen Form als innerstädtische Brache bestehen. Die Entwicklung muss zuwarten und wir werden erst in ein paar Jahren sehen, was auf diesem Areal überhaupt möglich sein wird und ob das Projekt «Tunnel Liebegg» überhaupt realisierbar, sprich bezahlbar sein wird.

Der Verkehr auf den städtischen Strassen hat in den letzten Jahren nur wenig zugenommen. Trotzdem bleiben unsere Busse in den Spitzenstunden zum Teil im Verkehr stecken und die Mehrheit der Stimmberechtigten sieht sich einem «Stauproblem» gegenüber. Die Anschlüsse ans übergeordnete Netz sind nicht mehr immer gewährleistet. Auch bei den Gewerbetreibenden werden wertvolle Arbeitsstunden durch Staus vernichtet. Hier braucht es Abhilfe – und zwar sofort. Der öffentliche Verkehr soll nicht mehr durch den Individualverkehr behindert und ausgebremst werden.

Viele kleinere Verbesserungsmassnahmen können bereits heute, das heisst unabhängig vom neuen Autobahnanschluss, angegangen

werden. Das Mobilitätskonzept, vom Stadtparlament dieses Frühjahr mit grosser Mehrheit zur Kenntnis genommen, und das «Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» bieten eine gute Grundlage dafür. Auch im städtischen Richtplan sind viele entsprechende Massnahmen vorgesehen. Das Motto «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich machen» soll rasch umgesetzt werden.

Vermeiden

■ Stadt der kurzen Wege: Die dezentralen Strukturen in den Quartierzentren sollen gestärkt und nicht abgebaut werden. Dank Begegnungs- und Tempo-30-Zonen in den Quartieren sowie guten und sicheren Fuss- und Velowegen zu den Quartiergeschäften und den Schulen, werden viele Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Sicherer Schulweg kommt dabei ein besonders hoher Stellenwert zu.

Verlagern

■ Attraktive Velo-Stadt: St.Gallen soll zu einer attraktiven Velostadt werden gerade auch dort, wo es bergauf geht. Dank sicheren und raschen Velo-Routen und dem vermehrten Einsatz von E-Bikes/CargoVelos werden diese Alternativen zum motorisierten Individualverkehr vermehrt angenommen. Dazu sollen auf allen wichtigen Routen entweder die Busspuren für Velos geöffnet oder separate Velospuren errichtet werden, Verkehrsknoten müssen velogerecht umgebaut werden und es braucht zusätzliche gedeckte Veloabstellplätze.

■ Attraktivität des öV steigern: Mit dem Baubeginn für den AB-Tunnel ist ein wichtiger Schritt gemacht. In Zukunft können die PendlerInnen aus Teufen beispielsweise umsteigefrei und schnell bis zum Marktplatz fahren. Auch die Fahrpläne der VBSG müssen laufend verbessert und verdichtet werden.

■ Öffentlichen Verkehr priorisieren: Busspuren und Bevorzugung an Lichtsignalanlagen helfen mit, die Reisezeit beim öffentlichen Verkehr zu reduzieren und auch in Spitzen-

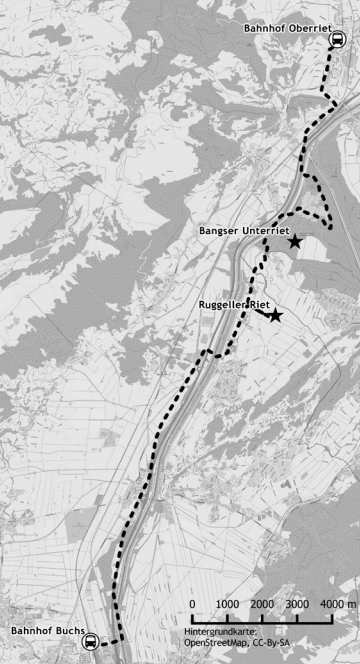
stunden den Fahrplan einzuhalten. Damit wird der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr attraktiver und der eine oder andere steigt vom Auto auf den öV um.

Verträglich machen

■ Pfortneranlagen: Mittels Lichtsignalanlagen kann der Individualverkehr dosiert, der öffentliche Verkehr bevorzugt und damit der Staugefahr vorgebeugt werden. Im Riethüsli könnte ein solcher Versuch gewagt werden, aber auch an den Knoten Blumenbergplatz und Stahl, im Zil und in Winkeln besteht Handlungsbedarf.

■ Fahrbahnhaltestellen: Dank Pfortneranlagen kann der öffentliche Verkehr bevorzugt werden und dank Fahrbahnhaltestellen verliert der öV seine privilegierte Stellung auch nicht gleich wieder. Der Bus gibt die Geschwindigkeit und den «Takt» vor und kann kaum überholt werden.

■ Strassenraum gestalten: Eine Verstetigung des Verkehrs führt zu weniger Lärm und Unfällen, also zu mehr Lebensqualität für die Bewohner und Bewohnerinnen bei gleichbleibendem Verkehrsdurchfluss. Solche Umgestaltungen sind vor allem auch auf den quartierquerenden Hauptstrassen notwendig, wie zum Beispiel auf der Zürcher Strasse in Lachen und Bruggen, im Riethüsli, im Krontal auf der Rorschacher Strasse, auf der St.Leonhardstrasse und in der Langgasse. Diese Massnahmen haben sich in andern Städten der Schweiz als sehr wirkungsvoll erwiesen.



Zum Ruggeller- und Bangserriet mit den sibirischen Schwertlilien:
 Buchs Bahnhof – Rheindamm Ost – Ruggell – Richtung Nofels/
 Feldkirch – links Richtung unteres Riet-Bangs (Österreich) – Unter-
 riet-Bangs – Meiningen – Oberriet Bahnhof

Velofrühlingstour

Text von Mathias Nosedá, Fotos von Christof Summer und Asio_ otus. Den launischen Winter konnten wir schon abschütteln, ein Blueschtvelotüürl ins Thurgau hat Auge und Herz aufgewärmt, jetzt sind wir bereit, blaue Wogen von sibirischen Schwertlilien zu geniessen... es eilt!

Starten wir beispielsweise am Bahnhof Buchs, wechseln an das liechtensteinische Rheinufer und schon liegt uns der Rhein zu Füßen! Leicht und in flottem Tempo radeln wir nach Bendern und Ruggell, flacher als auf dem Rheindamm geht es kaum.

In Ruggell wenden wir uns kurz vor der Kirche nach Norden, ins Ruggeller Riet nach 1.5 km biegen wir nach rechts ab und steuern – die richtige Jahreszeit vorausgesetzt – auf ein grosses Feld von blauen sibirischen Schwertlilien zu. Phantastisch! Zurück zum ursprünglichen Weg und weiter nach Norden, bald sind wir an der grünen Grenze zu Österreich und schon in Bangs. Nordöstlich – nach ein paar Metern Wald können wir ein weiteres – grosses Feld Schwertlilien erblicken: eine Augenweide, ein Blütenmeer!

Zurück in Bangs halten wir Richtung Schweizer Zoll und schon nach 200 m rechts auf einen (Feld-)Weg in die Rote Au und in grossem Bogen der Ill zu. Auch hier kann man ein wunderbares Naturschutzgebiet entdecken, unbekannt und doch sehr nah! Der Ill entlang nach Norden, kurz vor deren Mündung in den Rhein, überqueren wir die Ill und entlang dem Rhein erreichen wir bald den Zollübergang Meiningen–Oberriet und darauf den Bahnhof Oberriet.

Varianten: schon in Rüthi beenden oder Appenzeller und Stadt-sanktgaller fahren weiter nach Altstätten, mit der Appenzellerbahn auf den Stoos und danach in Sausefahrt nach Gais, Teufen, Herisau oder St.Gallen

**Mit VCS-Velokarte
 St.Gallen–Appenzell–
 Toggenburg 1:60 000,
 Velo und Identitätskarte**

**2 bis 2.5 Stunden, ohne
 Beobachtungszeit in
 den zwei Rieten,
 für alle, leicht, sehr
 wenig Höhendifferenz**

**Mai bis Anfang Juni
 blüht die sibirische
 Schwertlilie,
 www.tourismus.li,
 Tel. + 423 239 63 00,
 www.bangs-
 matschels.com**



Im April hat der VCS in Bern eine Fachtagung zu den boomenden E-Bikes organisiert. Von den diskutierten Fragen zu Sicherheit, Koexistenz und Infrastruktur sind einige Informationen angesichts der topographischen Verhältnisse in St.Gallen von besonderem Interesse.

E-Bikes als Chance verstehen

Von Thomas Brunner. Obwohl sie sich bei einigen Herstellern «nur» in der Motorsteuerung unterscheiden, differenziert der Gesetzgeber zwischen dem Leicht-Motorfahrrad (Pedelec), bei dem die Tretunterstützung bei 25 km/h aufhört, und dem eigentlichen Motorfahrrad (Speedped) mit Motorunterstützung bis 45 km/h. Dieser Unterschied hat in der Praxis bedeutsame Auswirkungen:

Unterschiedliche E-Bike-Typen

- Pedelecs sind als eher gutmütige Fahrräder mit Aufstiegshilfe speziell bei älteren NutzerInnen beliebt und rechtlich den «normalen» Velos gleichgestellt.
- Bei Speedpeds hingegen sind gelbes Nummernschild, Helm und Rückspiegel Vorschrift. Auf Verkehrsflächen mit Mofa-Verbot sind sie lediglich mit abgestelltem Motor zulässig. Und wegen abweichender Bestimmungen im benachbarten Ausland sind bei Grenzübertritten schon erhebliche Unannehmlichkeiten vorgekommen.

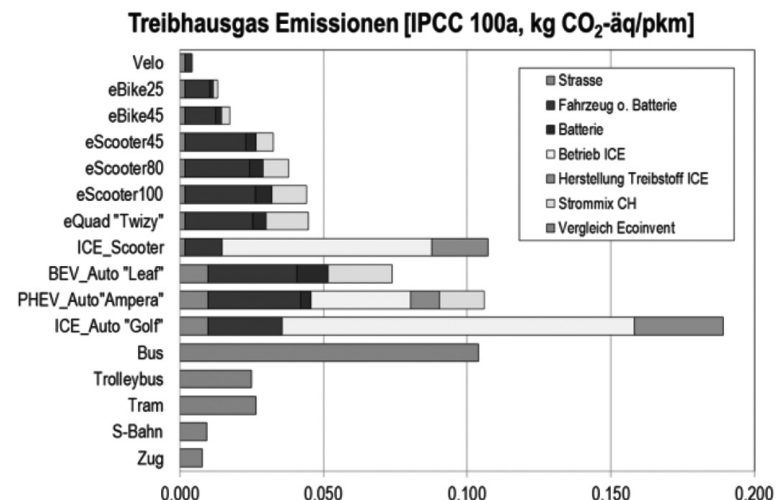
Auch das Anwendungsspektrum der beiden E-Bike-Typen unterscheidet sich deutlich: Pedelecs bewähren sich im städtischen Alltag typischerweise, wenn jemand zum Beispiel in St.Georgen oder Rotmonten wohnt und es geniesst, die tägliche Steigung leicht und beschwingt zu bewältigen – und sich erst noch an der frischen Luft zu bewegen. Dagegen eignen sich die hocheffizienten Speedpeds besonders für Pendeldistanzen um die zehn km und mehr. Dementsprechend sind sie bei Berufspendlern aus der Agglomeration beliebt, welche sich damit Parkplatzsorgen ebenso sparen wie einen kostspieligen Zweitwagen.

Daraus resultieren auch unterschiedliche Nutzergruppen: Während ein kräftiges Pedelec vor allem Schweiss erspart (zum Beispiel

mit einem Kinderanhänger) oder die praktische Velomobilität auch bei abnehmenden Kräften erhält, sprechen Speedpeds eher berufstätige und technologieaffine Individualisten mittleren Alters an.

Umweltfreundlicher als viele denken

Wissenschaftliche Studien bestätigen, was aufgrund der typischen Benutzerprofile einleuchtet: Fahrten mit dem E-Bike ersetzen vor allem Wege, die sonst mit dem Auto gefahren würden. Denn wer sein Ziel zu Fuss oder per Velo einfach erreicht, wird sich kaum das Zusatzgewicht eines Akkus aufladen. Und wo der öffentliche Verkehr stark ist, haben E-Bikes wie Velos vor allem im Verbund Potenzial.



Die Treibhausgasbilanz zeigt deutlich, dass es nicht darauf ankommt ob, sondern wieviel Energie verbraucht wird. (Quelle: BFE)

Natürlich verbraucht auch das E-Bike so wie jede andere Mobilitätsform Energie bei Herstellung und Gebrauch. Allerdings ist letztere aufgrund des geringen Eigengewichtes und Kombination zweier hocheffizienter Systeme (Zweirad und Elektromotor) beinahe vernachlässigbar: Die Klimabilanz von E-Bikes ist vergleichbar mit derjenigen von Zug und Tram (vergleiche Abbildung) und damit klar besser als bei der Nutzung der in St.Gallen verbreiteten Dieselbusse.

Laut Ökobilanzen der EMPA ist der ökologische Fussabdruck eines Fleischliebhabers sogar geringer, wenn er mit Solarenergie vom Bahnhof zur Universität aufsteigt, als wenn ein herkömmliches Velo zum Einsatz kommt. (Allerdings: Verzehrt jemand ausschliesslich Kartoffeln aus dem eigenen Garten, so sieht die Rechnung natürlich anders aus.) Das E-Bike ist eindeutig das umweltfreundlichste Hybridfahrzeug.

Sicherheitsaspekte

Wenn inzwischen jedes vierte verkaufte Zweirad ein «Motörli» hat, so wundert es nicht wirklich, dass auch die Bedeutung der E-Bikes in der Unfallstatistik steigt. Da lohnt es sich etwas genauer hinzusehen:

- Häufige Unfälle werden weniger bei den schnellen als vielmehr bei den gemütlicheren Pedelecs registriert. Dies passt zur Altersstruktur ihrer Benutzer: Auch bei Automobilisten und Fussgängerinnen lässt mit zunehmendem Alter die Reaktionsfähigkeit nach und Sturzfolgen werden gravierender. Bei diesen Verkehrsteilnehmern wird das Bild jedoch ergänzt durch jüngere Menschen, die auf Pedelecs seltener anzutreffen sind.
- Auffallend hoch ist der als «Selbstunfall» (ohne Kollisionspartner) erfasste Anteil. Leider liegen keine Angaben zu den auslösenden Faktoren vor. Wer jedoch vertraut ist mit ruppigen Abschrägungen, Kandelabern und ähnlichen Hindernissen in unserer Veloinfrastruktur, der kann sich denken, wo diesbezüglich Verbesserungsbedarf besteht (siehe Bild eines lokalen Beispiels).
- Studien haben gezeigt, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit von Zweirädern systematisch unterschätzen.

Noch stärker als die übrigen Velofahrer sind also E-Biker gut beraten, wenn sie nebst einer vorausschauenden Fahrweise, Helm und kräftigen Bremsen auch besonderen Wert auf Ihre Sichtbarkeit legen: Neonfarbene und reflektierende Kleidung bringen viel. Doch wozu ausgerechnet einige dieser hochexponierten VerkehrsteilnehmerInnen ihr verschleissfreies LED-Licht trotz Nabendynamo tagsüber abschalten, das wissen nur die Götter...

Zum Thema subjektives Sicherheitsgefühl ist ausserdem zu berücksichtigen, dass Fussgänger sich nicht wirklich als Verkehrsteilnehmer verstehen und ihre Achtsamkeit dementsprechend häufig anderswo ist – was mit der epidemischen Verbreitung von Smartphones nicht gebessert hat. Auf einer Mischverkehrsfläche empfinden Fussgänger und eine routiniert-konzentrierte Radlerin einen anderen Abstand als «genügend». Zumal beim sogenannten «Langsamverkehr» (!) auch bergauf die Geschwindigkeitsunterschiede erheblich geworden sind, fordern Experten die vermehrte Entkopplung von Fuss- und Radverkehrsflächen. Da auch diese Entwicklung Zeit braucht, sind gegenseitige Rücksichtnahme, Toleranz und Verständigungswille weiterhin nötig.

Ausblick

Angesichts dessen, dass schon ein 500-Watt-Motor die muskuläre Dauerleistung des Bikers vervielfacht, ist nachvollziehbar, dass E-Bikes mehr als nur «bequemere» Velos sind. Vielmehr eröffnet der technische Fortschritt ganz neue Einsatzmöglichkeiten für Zweiräder, speziell im urbanen Bereich. So auch im Cargo-Business, wo flinke, motorunterstützte Lastenräder auch bei erschwelter Zugänglichkeit bestens zum Trend nach immer schnellerer Lieferung des jeweils Gewünschten passen. Das spart auch Lagerkosten. Mit derartigen Entwicklungen ändern allerdings die Ansprüche an eine zweckmässige Verkehrsinfrastruktur. Erstellung, Optimierung und Unterhalt von diesen Infrastrukturen kosten Geld.

Im diesbezüglich wegweisenden Dänemark ist man sich bewusst, dass diese Zukunftsmobilität nicht nur schnell und bequem ist, sondern auch effizient, günstig und gesund. Also plant man zusätzliche 300 km «Super-Cycle-Highways» – bei bereits viel besser ausgebauten Radwegnetzen! Die dafür benötigten Finanzen (Grössenordnung 50 bis 130 Millionen Euro) gelten insofern als moderat, als sie gerade mal für einen Kilometer Metro reichen würden. Volkswirtschaftlich lohne sich eine attraktive Veloinfrastruktur schon wegen des Gesundheitseffekts täglicher Bewegung: Erfahrungsgemäss spare jeder Velokilometer etwa einen Franken Gesundheitskosten.

Obwohl auch bei uns die Zeit keineswegs still steht, können wir in der Schweiz von derart weitsichtiger Innovationsfreude nur träumen. Aber immerhin liesse sich das eine oder andere von guten Erfahrungen anderswo lernen und adaptieren? Immerhin laufen auch hierzulande Pilotversuche, beispielsweise in der Region Basel zum Thema Rechtsabbiegen. Zu Velostrassen ist bei uns in St.Gallen etwas in Planung. Voraussichtlich widmen wir diesem Vorhaben ein eigenes Kapitel in einer späteren Ausgabe des VCS-lokal.



Bei «Fallen» wie diesem unglücklich gesetzten Metallpfosten an der St.Leonhardstrasse (PLS) braucht es keine Unfallgegner. Eventuell könnten auffällige Warnfarben und/oder Reflektierstreifen die heikle Situation etwas entschärfen?

Wenn Sie mehr wissen wollen: Die Beiträge der VCS-Tagung sind unter www.e-bike-tagung.ch veröffentlicht.

Agenda

| | | |
|-----------|------------|-------------------------------------|
| 14.6.2016 | Dienstag | Vorstand Sektion |
| 21.6.2016 | Dienstag | Stadtparlament St.Gallen |
| 24.6.2016 | Freitag | Planungskommission in Brugg |
| 25.6.2016 | Samstag | Delegierte VCS Schweiz |
| 28.6.2016 | Dienstag | Stadtparlament St.Gallen, Aufräumen |
| 5.7.2016 | Dienstag | Stadtparlament St.Gallen |
| 6.7.2016 | Mittwoch | Ortsgruppe St.Gallen |
| 10.7.2016 | Sonntag | Ferienbeginn |
| 10.8.2016 | Mittwoch | Redaktionsschluss VCS lokal |
| 14.8.2016 | Sonntag | Ferienende |
| 16.8.2016 | Dienstag | Vorstand Sektion |
| 23.8.2016 | Dienstag | Stadtparlament St.Gallen |
| 24.8.2016 | Mittwoch | Ortsgruppe St.Gallen |
| 10.9.2016 | Samstag | Mobilitätsmarkt St.Gallen |
| 13.9.2016 | Dienstag | Stadtparlament St.Gallen |
| 15.9.2016 | Donnerstag | VCS lokal erscheint |
| 25.9.2016 | Sonntag | Stadtparlamentswahlen |

Nach dem Nein zur Güterbahnhof