

Für Mensch
und Umwelt

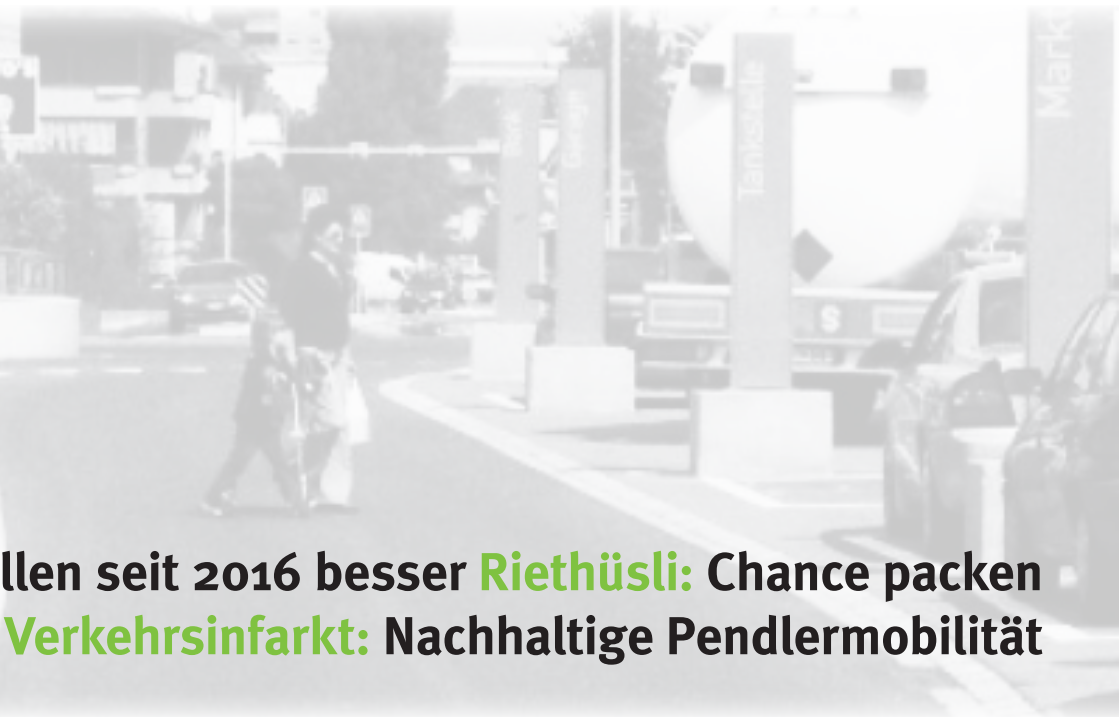


LOKAL

März 2017

Nummer 116

St.Gallen–Appenzell



Allen seit 2016 besser **Riethüsli**: Chance packen
Verkehrsinfarkt: Nachhaltige Pendlermobilität

Wer Erdgas/Biogas tankt, dem dankt die Natur.

St. Galler Stadtwerke
Telefon 0848 747 900
mobilitaet@sgsw.ch
www.sgsw.ch

erdgas 
biogas



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.



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

überzeugend

claro
FAIR TRADE

ARCHITEKTUR | PLANUNG | BERATUNG

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

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

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

Global verspricht 2017 ein bewegtes Jahr zu werden: Zwar sind Verkehrschaos und Smog in Grossmetropolen altbekannt, neu aber wird die dominierende Weltmacht von einem «Überraschungsei» geführt – während Europa schwächelt.

Und wie sieht es inmitten Europas aus – in unserer Gallusstadt? Da freut sich der VCS über eine verkehrspolitisch progressive Parlamentsmehrheit, eine velofahrende Baudirektorin sowie jene Verwaltungsteile, die zu realisieren beginnen, dass andernorts bewährte Urbantrends wie autoarmes Wohnen auch unsere Stadt interessieren sollten.

Leben wir nun in einer «heilen Welt», wo alles automatisch «gut» kommt? Angesichts knapper Mehrheitsverhältnisse sowie Ewiggestrigen, welche sich bewährende Volksentscheide wie unser Verkehrsreglement mit einer Mogelpackung kippen wollen, die sich als «Mobilitätsinitiative» tarnt, kann man auch skeptischer sein. Sicher bietet die aktuelle Konstellation Chancen, doch lassen sich diese nur mit vereintem Einsatz von Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft nutzen. Bei Letztgenanntem denke ich nicht zuletzt an Helden wie unser Ortsgruppenjuwel Mathias – dessen auch angesichts existenzieller Herausforderungen so unaufgeregt-konstruktiv bleibende Haltung mich enorm beeindruckt.

Mit derartigen Gleichgesinnten sich für zukunftstaugliche Entwicklungen einzusetzen, bleibt ein gutes Gefühl. Dazu kann die Kontaktaufnahme mit dem VCS-Sekretariat ein Anfang sein, dem eine unverbindliche Einladung zum nächsten Ortsgruppentermin der jeweiligen Region folgt, wo engagierte Menschen Sie mit offenen Armen empfangen: Freuen wir uns doch gemeinsam auf Fortschritte, die uns 2017 noch bringen mag.

Thomas Brunner, Ortsgruppe St. Gallen

Gegen den Verkehrsinfarkt: Nachhaltige Pendlermobilität	4
Potenzial: Grenzüberschreitender ÖV im Bodenseeraum	6
Interview mit Maria Pappa, Stadträtin, Direktorin DBP	8
Kurzmeldungen Stadt St. Gallen	13
Riethüsli: Chance packen	14
St. Galler Velo-Hauslieferdienst «schon da»	18
Hier ist St. Gallen seit 2016 besser	20
Agenda	24



Impressum

VCS-lokal, Zeitschrift des VCS St. Gallen–Appenzell, Rorschacher Strasse 21, Postfach, 9004 St. Gallen, Telefon 071 222 26 32, info@vcs-sgap.ch, www.vcs-sgap.ch

Nummer 116, Auflage 4200 Exemplare, erscheint dreimal im Jahr

Redaktion: 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 1/2017, Impressum: VCS-Magazin, Mitgliederzeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Verlag und Redaktion: VCS, Postfach, 3001 Bern

Die Verkehrsinfrastruktur im Rheintal stösst insbesondere zu den Pendlerzeiten an ihre Grenzen. Über Lösungen diskutierten im November 2016 rund 140 Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung im Rahmen einer grenzüberschreitenden Fachtagung in Hard, Vorarlberg: Fachtagung Pendlermobilität Vorarlberg–Liechtenstein und Kanton St. Gallen.

Gegen den Verkehrsinfarkt: Nachhaltige Pendlermobilität

Von Niklaus Fürer. Ob an den Autobahnan-
schlüssen oder den Grenzübergängen: Mor-
gens und abends stauen sich Pendler auf dem
Weg zur Arbeit und Linienbusse stecken im
Stau. Bevölkerungswachstum und neue Be-
triebsansiedlungen werden die angespannte
Situation in den nächsten Jahren weiter ver-
schärfen. «Der Verkehr muss besser verteilt
werden. Als Lösungsstrategie alleine auf den
Ausbau von Strasseninfrastruktur zu setzen,
ist zu wenig und dauert zu lange», mahnte
der Vorarlberger Landesrat Johannes Rauch

und verwies dabei auf die Niederlande, die
durch gezieltes Mobilitätsmanagement Staus
um zwanzig Prozent reduzieren wollen. Laut
Frank Burmeister vom dortigen Verkehrs-
ministerium setzen sie dabei zum einen auf die
Verlagerung von Pendlerströmen auf Fahrrad,
Fahrgemeinschaften und auf verbesserte Zug-
verbindungen. Zum anderen wird versucht,
Verkehrsspitzen durch flexible Arbeits- und
Schulbeginne zu glätten. «Der holländische
Weg» würde auch in der Region Rheintal funk-
tionieren.

«PEMO – Nachhaltige Pendlermobilität»,
an dem sich Vorarlberg, Liechtenstein und
der Kanton St. Gallen beteiligen, hat sich zum
Ziel gesetzt, solche konkreten Massnahmen
im südlichen Bodenseeraum zu implementie-
ren und dabei insbesondere auch erfolgrei-
che Strategien aus anderen Ländern zu über-
nehmen.

Arbeitgeber beeinflussen Pendlermobilität

Im Rahmen des Projekts PEMO sollen An-
reize mit den Arbeitgebern gemeinsam ent-
wickelt und in der Praxis erprobt werden, um
zu einer Entlastung der Verkehrsinfrastruktur
beizutragen. Bereits 19 engagierte Unterneh-
men aus Vorarlberg und Liechtenstein haben
sich dazu bereit erklärt, Analysemethoden
und Massnahmen zur Änderung des Mobili-
tätsverhaltens weiterzuentwickeln. «Den Mit-
arbeitenden eine gesunde, kosten- und ner-
vensparende Anreise zum Arbeitsplatz zu er-
möglichen, liegt in unserem Interesse und
trägt zum Bild eines attraktiven Arbeitgebers
bei», ist Daniel Öhry, Mobilitätsbeauftragter
der Hilti AG überzeugt. Ein Grund, warum Hilti
auch als Pilotbetrieb bei PEMO teilnimmt.

Um das Mobilitätsverhalten der Arbeit-
nehmenden zu verändern, müsse das Thema
auch in der Unternehmenskultur verankert
werden, meint der Vorarlberger Verhaltens-
ökonom Gerhard Fehr von Fehr Advice aus Zü-
rich. Durchdachte Lösungen und Anreize für
die Pendler funktionieren, ohne die Verkehrs-
teilnehmenden gross zum Nachdenken zu
zwingen, also intuitiv.

Beispielsweise belohnt das Land Liechten-
stein Arbeitnehmende, welche nicht mit dem
Auto zur Arbeit kommen, mit einem monatli-
chen Betrag. Die Strategie setzt nicht auf Be-
strafung der Autopendler, sondern auf die Be-
lohnung der Langsamverkehr-Pendler.

Gute Veloinfrastruktur beeinflusst Kaufver- halten

Vorarlberg scheint der Schweiz um einiges
voraus zu sein. Das Land und die Gemeinden
lancierten unter anderen das Projekt «Vorarl-
berg mobil – anders unterwegs», welches
durch einen gezielten Ausbau der Veloinfra-
struktur den Einkauf per Fahrrad propagiert
und, wichtig auch, mit Marketing und Öffent-
lichkeitsarbeit begleitet.

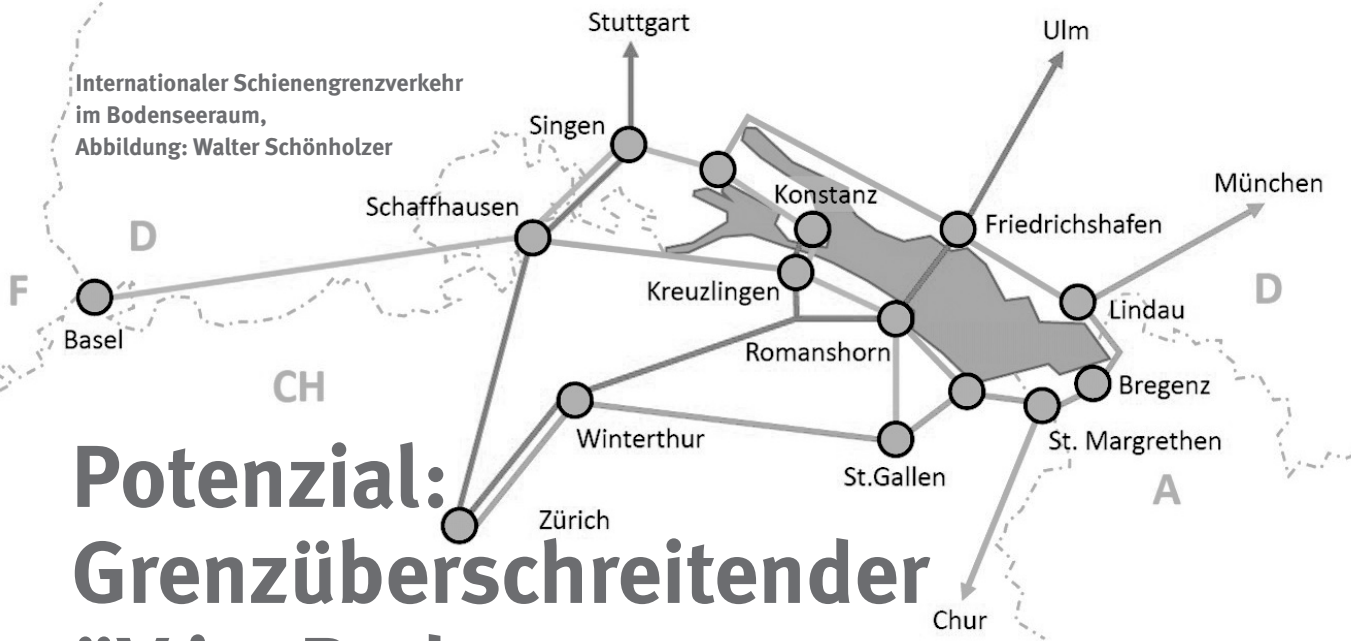
Fast fünfzig Prozent der Vorarlberger ge-
ben an, gelegentlich mit dem Rad einzukaufen.
Fahrradfahrende Personen besuchen den
lokalen Einzelhandel häufiger als PKW-Einkäuf-
erInnen. Somit belassen sie ihre Kaufkraft an
Ort. Ein fahrradfreundliches Stadtzentrum
hilft dem Innenstadtgewerbe im Konkurrenzkampf
mit der grünen Wiese.

Preisdifferenzen behindern grenzüberschrei- tenden öV

In Vorarlberg bezahlt ein Erwachsener für
ein Jahresabonnement 365 Euro für das ganze
Land Vorarlberg, das heisst für alle Bahn- und
Busstrecken von Lindau bis St. Anton am Arl-
berg, im Schweizer Ostwind kostet eine Zone
621 Franken.

Podiumsdiskussion mit
Patrick Ruggli, Leiter
Amt für öV, Kanton
St. Gallen, Christian
Hillbrand, Geschäfts-
führer Verkehrsver-
bund Vorarlberg, Ulrich
Feisst, Geschäftsführer
LieMOBIL, Wolfgang
Pfefferkorn, Cibra In-
ternational, Moderator,
Foto: Energieinstitut
Vorarlberg





Potenzial: Grenzüberschreitender öV im Bodenseeraum

Internationaler Schienengrenzverkehr
im Bodenseeraum,
Abbildung: Walter Schönholzer

Von Ruedi Blumer. Zur traditionellen Herbstveranstaltung lud die IGöV (Interessengemeinschaft öV) Ostschweiz am 29. Oktober 2016 ins ehrwürdige Konzil zu Konstanz. «Die Verkehrserschliessung im Bodenseeraum ist eine Katastrophe und braucht darum dringend Investitionen», stellte Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Bundeslandes Baden-Württemberg, gleich zu Beginn seiner Ausführungen fest. «Im Vergleich ist Thurgau weit voraus, St.Gallen holt auf, in Baden-Württemberg ist der Nachholbedarf erheblich.»

In 2.35 Stunden von Zürich nach Stuttgart

In einem eindrücklichen Referat hielt der grüne Verkehrsminister fest, dass es auf der Nordseite des Rheins nun vorwärts gehe, ja gehen müsse. Die wichtige Verbindung Stuttgart–Zürich werde endlich ausgebaut. Der Bundestag habe eingesehen, dass diese Strecke als vordringlich zu behandeln sei. Eine Fahrzeit von 2.35 Stunden sei das Ziel, womit die Bahn attraktiver und schneller sei als das Auto. Aber auch auf der Ost-West-Achse geschieht einiges. Bereits 2017 und 2018 werden zwischen Konstanz und Singen mehrere Bahnstationen erneuert. Gemeinsames Ziel aller Rheinanner muss es sein, dereinst Regionalexpresszüge von St.Gallen via Konstanz–Singen–Schaffhausen–Waldshut nach Basel zu führen. So ergäbe sich für die Ostschweiz eine attraktive Alternative zum Rei-

seweg übers «Nadelöhr» Zürich. Die Reisezeit St.Gallen–Basel würde wie über Zürich gut zwei Stunden betragen. Zentrale Aufgabe zur Realisierung dieses Hochrheinexpress ist die Elektrifizierung der 75 Kilometer Bahntrasse zwischen Erzingen und Basel am rechten Rheinufer. Kostenpunkt 160 Millionen Euro. Es wird erwartet, dass sich die Schweiz mit 30 Millionen an den Kosten beteiligt. National- und Ständerat werden diesen Kredit wohl 2019 im Rahmen des Bahnausbau schrittes 2030/2035 beraten. Optimistisch gesehen, könnte der internationale Regioexpress, auf dem Halbtax und GA gültig sein müssten, ab 2025 elektrisch verkehren.

Der Thurgauer FDP-Regierungsrat Walter Schönholzer führte aus, dass sich der öV im Thurgau prächtig entwickle. Zwischen 2005 und 2015 hat das regionale Bahn- und Busangebot um 25 Prozent zugenommen. Die Zahl der Passagiere erhöhte sich im gleichen Zeit-

raum um 10 auf fast 27 Millionen. Bis 2019 sollen alle S-Bahn-Linien von Montag bis Freitag zwischen 5 und 24 Uhr im Halbstundentakt verkehren. Die 35 Minuten schnelle Verbindung St.Gallen–Konstanz soll dank 16 Zugpaaren zum Stundentakt ausgebaut werden.

Ständerat Paul Rechsteiner hielt fest, dass auf der Strecke St.Gallen–Chur ein schneller Halbstundentakt erreicht werden muss. Das Konzept «Bahn Y» sehe eine direkte Anbindung der Ostschweiz an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz vor. Er wies auch auf das enorme Exportvolumen von Rorschach, Rheintal, Werdenberg und Fürstentum hin. Grosses Potenzial besteht im Bodenseeraum auch bei der Verlagerung von Verkehrsströmen von der Strasse auf die Schiene sowie bei der Positionierung als Tourismusregion.

Diese interessante Tagung zur Entwicklung des öV im Bodenseeraum wurde mit einer Podiumsdiskussion unter der Leitung von Felix Gemperle, alt-Kantonsrat Goldach, abgerundet. Unerwartet und unverständlich war an dieser Tagung nur, dass vom Kanton St.Gallen trotz Einladung weder der zuständige Regierungsrat noch der Leiter des Amtes für öV anwesend waren. Aus dem Thurgau und aus Graubünden waren die Amtsleiter vor Ort. Hier muss St.Gallen dringend die Prioritätensetzung von Terminen anpassen, um den Zug nicht zu verpassen...

Maria Pappa wurde am 27. November 2016 in den Stadtrat von St. Gallen gewählt und hat ihr Amt als Direktorin Bau und Planung DBP am 1. Januar 2017 angetreten. Wir gratulieren ihr zu dieser Wahl und freuen uns, sie mit einem kurzen Interview der VCS-Leserschaft vorzustellen. Als verantwortliche Stadträtin für alle Mobilitätsbelange in unserer Stadt wird sie bestimmt für den VCS eine wichtige Ansprechperson sein.

Interview mit **Maria Pappa**, Stadträtin, Direktorin DBP



Gespäch zwischen
Maria Pappa, DBP, und
Martin Boesch, VCS,
am 19. Januar 2017 am
Marktplatz St. Gallen

Maria Pappa, erst seit kurzem im Amt und schon mittendrin? Sind Sie gut angekommen?

Also voll angekommen bin ich noch nicht – das braucht seine Zeit, um alles kennenzulernen. Die Verkehrspolitik in der Stadt St. Gallen ist mir in den grossen Zügen vertraut, aber die vielen Projekte im Detail – da muss ich mich noch besser informieren lassen (lacht). Aber bei meinen MitarbeiterInnen bin ich gut angekommen, das ergibt einen guten Ausgangspunkt.

Sie sind täglich viel unterwegs, oft mit dem Velo. Was sind Ihre Eindrücke über die Mobilität in dieser Stadt, speziell als Velofahrerin in St. Gallen?

Ich habe zwei, drei Mal versucht mit dem Velo ins Büro zu fahren, aber es hat im Moment zu viel Schnee und zum Teil Eis auf den Strassen; viele Velorouten sind zudem noch nicht gepfadet. Das ist mir zu gefährlich, und man wird einfach zu schmutzig von dem Pflotsch. So lasse ich das Velo im Moment zu Hause und freue mich auf den Frühling.

Man hat viel gelesen über die «neuen Mehrheiten», vor allem in Verkehrsfragen. Was ist dazu Ihr Eindruck?

Man hat früher sehr viel fürs Auto, für die AutofahrerInnen gemacht. Das hat sich seit dem Verkehrsreglement 2010 geändert, wenn auch noch langsam. Unsere Fachstelle und die neuen Agglomerationsprogramme bieten die Möglichkeiten, in Zukunft noch mehr zu tun, um den öV und den Langsamverkehr zu fördern, wie es das Mobilitätskonzept vorsieht. Aber manches braucht einfach Zeit, gerade wenn Einsparungen im Spiel sind.

Sind denn genügend Ressourcen vorhanden, um diese Verbesserungen auch wirklich umzusetzen? Braucht es zum Beispiel einen neuen Rahmenkredit für Veloprojekte?

Dank den Agglomerationsprogrammen hat sich das geändert, ich habe den Eindruck, dass die Finanzen nicht mehr das zentrale Problem sind bei der Umsetzung. Aber wenn wir sehen, dass wir mehr Geld brauchen, müssen wir prüfen, was zu tun ist.

Schauen wir uns jetzt ein paar aktuelle Projekte an; beginnen wir mit dem Bahnhof Nord. Wie steht es dort mit den Fernbussen, dem Kurzzeitparkieren?

Der Stadtrat hat 2016 entschieden, dass für die Fernbusse mittelfristig eine Lösung an einem andern Ort gefunden werden sollte. Da sind wir jetzt dran, wo und wie das sein könnte. Die Zufahrt zur Parkgarage sehen wir nicht als grosses Problem, aber viele Leute wollen einfach lieber am Strassenrand rasch anhalten als in die Garage hinunter zu fahren, obschon dort jetzt die Gratisparkdauer verlängert wurde.

Besteht da ein Zusammenhang mit der Forderung aus der Partizipationsveranstaltung, dass die Fusswegverbindung zwischen Unterführung und Lokremise massiv aufgewertet werden sollte?

Ob ein Zusammenhang damit besteht, kann ich so nicht sagen. Auf jeden Fall fehlt aktuell auf der linken Seite eine sichere Variante für den Fussweg, um bis zur Lokremise kommen zu können. Da besteht Handlungsbedarf.

Trotz dem Veto des Kantons zu den Planungs-ideen an diesem Ort?

Das sind zwei unterschiedliche Prozesse. Es gibt kurzfristige Massnahmen, zur Aufenthaltsqualität im Umfeld der Fachhochschule und vor allem zur Sicherheit, zum Schutz der FussgängerInnen; diese können wir jetzt schon angehen, das hat erste Priorität. Die langfristige Nutzung des Gebietes ist das andere –

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität
www.vcs-sgap.ch

Veloflohmarkt

2017

Samstag, 29. April
Waaghaus St.Gallen

Annahme

Freitag 16.00 bis 18.00 Uhr
Samstag ab 8.00 Uhr

Verkauf

Samstag 09.00 bis 12.30 Uhr

Erlös oder Velo abholen

Samstag 11.30 bis spätestens 12.30 Uhr

mehr Infos unter www.vcs-sgap.ch



Für Mensch
und Umwelt

VCS

dazu müssen noch vertiefte Gespräche mit den verschiedenen Akteuren geführt werden.

Am Partizipationsmeeting in der Lokremise wurde auch die Idee einer Passerelle über die Bahngleise zum Leonhardspärkli mehrmals vorgebracht – was halten Sie davon?

Es trifft zu, dass die Erreichbarkeit der Lokremise für FussgängerInnen nicht optimal ist, aber persönlich finde ich die Idee einer Passerelle ziemlich utopisch. Man müsste ja hoch hinauf über die Fahrleitungen hinweg bauen, also eine Mega-Steigung überwinden. Dann müsste diese auch rollstuhlgängig sein. Dazu bräuchte es eine grosse Rampe. Also die Idee ist schon interessant, aber ich zweifle an der Umsetzbarkeit.

Der VCS setzt sich seit langem für «autoarmes Wohnen» ein, also Wohnüberbauungen, die auf Leute ohne Auto zugeschnitten sind. Macht die Stadt dazu etwas, wie könnte sie solche Projekte fördern? Nicht zuletzt wäre dies ja ein wichtiger Beitrag zum Mobilitätskonzept!

Das ist aus meiner Sicht ein sehr interessanter Ansatz, persönlich begrüsse ich solche Ideen. Soweit meine Direktion dazu etwas beitragen kann, werden wir das sicher tun, sei es durch Massnahmen im Bereich der Stadtplanung, des Liegenschaftsamt, bei der Verkehrsplanung oder bei Erschliessungen. Allenfalls sind dazu auch Beschlüsse des Stadtrates nötig, das müssen wir näher prüfen.

Ein Beitrag zu diesem Themenbereich ist das Parkierungsreglement, die Regelung der notwendigen Autoabstellplätze und Parkierungsflächen. Geht da endlich etwas?

Ja, das ist ein pendentes Geschäft, da sind wir dran. Mehr kann ich dazu im Moment aber nicht sagen.

Wir sitzen direkt am Marktplatz und schauen dem Autostau auf der Suche nach Gratisparkplätzen zu: Wann wird dieser Platz endlich autofrei?

Der Stadtrat hat schon vor längerer Zeit entschieden, dass der Marktplatz so schnell wie möglich autofrei werden soll, unabhängig von einer allfälligen Parkgarage am Schibenertor, und auch unabhängig vom Fortgang des ganzen Marktplatz-Projektes. Aber wir müssen jetzt zuerst abwarten, bis die pendenten Einsprachen gegen die Parkplatzaufhebung entschieden sind.

Aber die «illegalen» (nicht markierten) Parkplätze könnten doch sofort geräumt werden. Warum passiert da nichts?

Das kann ich nichts sagen, das liegt im Kompetenzbereich der Polizei.

Wann wird die Pfortneranlage Liebegg eingerichtet?

Das Konzept der Pfortneranlagen ist klar beschlossen und von allen Beteiligten gemeinsam getragen, das heisst von der Stadt, von der Region und den Kantonen SG und AR. Im Speziellen, was die Pfortneranlage Liebegg anbelangt, streben wir eine Umsetzung so rasch wie möglich an, vor allem um den öV auf der Teufener Strasse zu verbessern. Aber es braucht dazu noch vertiefte Planungen, und vor allem auch Verhandlungen mit dem Kanton AR, auch und gerade bezüglich Finanzierung, denn die ganze Anlage wird ja voraussichtlich nicht auf Stadtgebiet erstellt. Und wie bei vielen andern Geschäften sind wir dabei auf die Federführung der kantonalen Behörden angewiesen.

Zum Schluss noch ein paar Fragen zur sogenannten «Mobilitätsinitiative»: Der Stadtrat hat ja das Zustandekommen der Initiative festgestellt.

Das Zustandekommen der Initiative war eine rein formelle Angelegenheit. Ob sich das bisherige Regime bewährt hat, ist Ansichtssache. Es steht allen offen, eine entsprechende Initiative zu lancieren. Letztlich werden die StimmbürgerInnen über diese Frage an der Urne entscheiden.

Hat sich denn die bisherige Verkehrspolitik (das städtische Verkehrsreglement und das Mobilitätskonzept) nicht bewährt?

Der Stadtrat hat noch im letzten Jahr klar festgehalten, dass sich die bisherige Mobilitätspolitik der Stadt bewährt hat und es aus seiner Sicht keinen Grund gibt, von dieser Ausrichtung abzuweichen. Die Fakten betreffend Verkehrsentwicklung, die laufend erhoben werden, sprechen ja eine deutliche Sprache. Das bisherige Regime hat sich bewährt. Wir haben, abgesehen von punktuellen Situationen, kein Stauproblem in unserer Stadt. Mit dem Ausbau des öV sowie des Langsamverkehrs ermöglichen wir allen eine gute Mobilität. Und bisher waren die StimmbürgerInnen der Meinung, dass wir den Autoverkehr auf dem jetzigen hohen Niveau stabilisieren sollten. Das ist uns bisher auch gelungen, ohne Einschränkungen der Erreichbarkeit.

Gibt es eventuell einen Gegenvorschlag des Stadtrates, um das Verkehrsreglement abzuändern?

Persönlich halte ich das nicht für nötig. Das Verkehrsreglement muss nicht geändert oder verbessert werden. Es ist klar gefasst und hat sich ja bewährt. Aber der Stadtrat hat zu dieser Frage noch nicht Stellung bezogen.

Zum Abschluss noch eine Frage zu den oft zitierten Visionen, dass die Stadt keine solchen hätte, aber dringend bräuchte. Was sagen Sie dazu?

Unsere Mobilitätspolitik, also weg von der autogerechten Stadt und hin zur nachhaltigen Mobilität mit Förderung von öV und Langsamverkehr, ist visionär genug. Das umzusetzen ist eine Daueraufgabe. Bis wir dies flächendeckend erreicht haben, ist es noch ein weiter Weg. Und wir müssen auch die bisher skeptische Minderheit der Bevölkerung davon überzeugen, mit Informationen und mit verbesserten Angeboten. Dazu gibt es viele Detailprojekte. Zum Teil sind es zeitraubende Prozesse, die hier ablaufen müssen. Ich sehe momentan keine technischen Fortschritte, die bei all den Prozessen nicht mitberücksichtigt werden. Deshalb ist das wie gesagt meiner Meinung nach visionär genug.

Was halten Sie von den «neuen Technologien», von visionären «Leuchtturmprojekten»?

Natürlich sind wir bestrebt, technisch à jour zu sein, aber der Grat zwischen Visionen und Utopien ist schmal. Zum Beispiel unsere VBSG sind da dauernd dran, im Rahmen unserer Möglichkeiten. Auch bei der E-Mobilität sind wir vorne mit dabei. Aber Utopien helfen uns nicht weiter. Wir müssen jetzt handeln, mit den Technologien, die uns heute zur Verfügung stehen. Und eines gilt es zu bedenken: Autos werden – im Vergleich mit andern Optionen – immer verhältnismässig viel Platz brauchen für den Nutzen, den sie bringen. In einer Stadt mit beschränkten räumlichen Möglichkeiten ist dies ein wichtiger Faktor. Ziel ist es, Mobilität für alle Menschen in dieser Stadt zu ermöglichen.

Maria Pappa, vielen Dank für das aufschlussreiche Gespräch, und viel Erfolg bei Ihrer Arbeit!

Kurzmeldungen Stadt St. Gallen

Testplanung St. Fiden

Von Doris Königer. Am 19. Januar 2017 hat der erste Workshop zur Programmergänzung durch das Begleitgremium stattgefunden. Das Begleitgremium hat sich in zwei Arbeitsphasen mit Fragen zum Gebiet St. Fiden–Heiligkreuz auseinandergesetzt. In der ersten Arbeitsphase wurden die Identität, die Qualitäten, Schwächen und Visionen zusammengetragen. In der zweiten Arbeitsphase haben die einzelnen Interessengruppen (Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Staat) ihre Ziele und Aufgabenstellung an die Testplanung formuliert. Die wichtigsten Aussagen wurden in das Testplanungsprogramm übernommen. Der VCS ist im Unterschied zur Testplanung Bahnhof Nord mit einer Vertretung (Zivilgesellschaft) dabei.



Engagierte Diskussionen am Forum Marktplatz, Foto: Doris Königer

Forum Marktplatz

Von Doris Königer und Susanne Schmid. Am 26. Januar 2017 fand im Waaghaus das erste «Forum Marktplatz» statt. Vertretungen von Parteien, Verbänden und Bevölkerung diskutierten an zwölf Tischen über die Zukunft von Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt. Der VCS war mit zwei Vertreterinnen dabei und wird unsere Anliegen auch in den folgenden Anlässen einbringen. Am ersten Abend wurden Ideen gesammelt und in Untergruppen in ihrer Wichtigkeit bewertet. Nun wird die Verwaltung diese sichten, zusammenstellen und in eine Vernehmlassung schicken. Erfreulicherweise besteht eine grosse Übereinstimmung darüber, dass der Marktplatz in Zukunft autofrei sein soll. Interessant war auch, dass niemand die geplante «Parkgarage Schibener» erwähnte. Offenbar ist dieses Projekt in den Köpfen der Anwesenden – auch aus dem Gewerbe – bereits gestorben.



Riethüsli: Chance packen

Strassenraumgestaltung
in Köniz,
Foto: BAFU

Ab 2019 werden die Appenzeller Bahnen in den Ruckhaldetunnel verschwinden und die Haltestelle wird auf die Seite der GBS verlagert. Damit entsteht auf der Seite der Teufener Strasse wertvolle zusätzliche Fläche, da die Geleise der Appenzellerbahnen wegfallen. Diese einmalige Chance gilt es zu nutzen.

Von Susanne Schmid. Anlässlich der «Fachtagung Mobilität» im November 2016 wurden einmal mehr die interessanten Niedrigtempokonzepte vorgestellt, die im Kanton Bern und andernorts bestens funktionieren. Im Kanton Bern konnten damit bereits seit rund zwanzig Jahren positive Erfahrungen gesammelt werden. Solche Konzepte werden darum auch «Berner Modell» genannt. Es geht dabei um eine nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen in Siedlungsgebieten. Der an der Tagung ebenfalls anwesende Leiter der Abteilung Mobilität und Planung (Tiefbauamt Kanton St. Gallen) hat in der Diskussion erklärt, dass solche «Niedrigtempozonen» auch auf den Kantonsstrassen in St. Gallen möglich sind. Die Stadt kann sich nicht mehr hinter der Aussage verstecken, dass der Kanton mit solchen Massnahmen nicht einverstanden ist. Im Übrigen entsprechen diese auch dem Mobilitätskonzept 2040 der Stadt St. Gallen, basierend auf dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrs-

wicklung, das von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern 2010 mit rund sechzig Prozent Ja angenommen wurde.

Im Riethüsli die erste Kantonsstrasse nach dem «Berner Modell» gestalten

Riethüsli ist nicht Köniz, aber das «Berner Modell» ist trotzdem ein Ansatz, der auch hier Erfolg verspricht, denn die Problemlage ist ganz ähnlich. In Köniz passieren rund 18 000 Fahrzeuge täglich das Quartierzentrum. Köniz hat auf die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen gesetzt. Durch bauliche Massnahmen konnten die Geschwindigkeiten reduziert, der Ortskern aufgewertet und eine neue Identität für das Zentrum geschaffen werden. Köniz hat immer noch viel Verkehr im Quartierzentrum, aber der Verkehr ist menschen- und stadtverträglicher geworden. Die Sicherheit der Zufussgehenden konnte verbessert werden.

Im Riethüsli gilt es in Zukunft verschiedene Probleme zu lösen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse schlecht queren. Die einzige sichere Verbindung ist heute die provisorische Passerelle, die durch einen lichtsignalgesteuerten Fussgängerstreifen ersetzt werden soll. Damit ist die Sicherheit zwar gegeben, aber die Querungsmöglichkeiten sind nach wie vor schlecht. Die Geschäfte beim ehemaligen Quartierladen «Christen» bleiben durch die Teufener Strasse vom Quartier abgeschnitten. Das Quartierzentrum wird seiner Funktion nicht gerecht.

Mit dem Neubau der Schule ist geplant, dass eine grosszügige Freitreppe die Schule mit dem Quartierzentrum an der Teufenerstrasse verbinden soll. Ein Grund mehr, jetzt eine nachhaltige Strassenraumgestaltung zusammen mit dem Kanton an die Hand zu nehmen. Auch die Kreuzung Demutstrasse mit dem zukünftigen Alterszentrum muss in die Planung einbezogen werden. Es macht doch keinen Sinn, jetzt nur eine Baumreihe und eine Lichtsignalanlage zu planen und damit die Chance für eine quartierfreundliche Umgestaltung des Strassenraumes für die nächsten zwanzig Jahre wieder zu beerdigen. Jetzt haben wir die einmalige Möglichkeit, die erste Kantonsstrasse in der Stadt St. Gallen nach dem «Berner Modell» zu gestalten und damit Erfahrungen für weitere Umgestaltungen von Kantonsstrassen in Quartierzentren zu gewinnen, beispielsweise in der Lachen.

Das «Berner Modell»

Vor mehr als zehn Jahren wurde in Köniz BE die Schwarzenburgerstrasse (Kantonsstrasse) mit 18 000 Fahrzeugen pro Tag im Ortskern umgebaut. Ziel war die Koexistenz von Verkehrsteilnehmenden und verschiedenen Nutzungen, eine Reduktion der Geschwindigkeit und damit weniger Lärm und mehr Sicherheit sowie eine Aufwertung des Ortskerns. Das Ortszentrum sollte eine neue Identität erhalten. Ein Mehrzweckstreifen mit Kandelabern in der Mittelzone, Niedrigtempokzept und eine platzartige Gestaltung mit Einbezug der Seitenräume sind die gestalterischen Kernelemente dieses Projektes (vergleiche Abbildung).

Köniz ist nicht das Riethüsli. Der Strassenraum im Riethüsli muss nicht genau so gestaltet werden wie in Köniz. Es gilt auf die Eigenheiten der Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen. Gute innovative Gestaltungen sind gefragt. Ich bin sicher, dass St. Gallen nicht hinter Köniz zurückstehen muss – sofern man das wirklich möchte. Wagen wir das Neue – die Berner haben gute Erfahrungen damit gemacht.

Könizer Stimmen

Aus: TBA Dimension, Informationsbulletin für Kunden und Partner des Tiefbauamtes des Kantons Bern, 11/2008

Stefan Studer, Kantonsoberingenieur Bern: «Früher wurden Ortsdurchfahrten hauptsächlich für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut, die Strasse dominierte den Raum. Der Zerschneidungseffekt war hoch und das Einkaufen links und rechts der Strasse wurde zunehmend erschwert. Heute hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass Ortsdurchfahrten leben müssen. Der Strassenraum ist so zu gestalten, dass der Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden wie auch für die Anwohnenden, die Läden sowie Gewerbebetriebe verträglich abgewickelt werden kann. Erreicht werden kann dieses Ziel nur, wenn die Bevölkerung und die Betroffenen sehr eng in die Planungsprozesse einbezogen werden.»

Christoph Erb, Präsident Sektion Bern des Touring Clubs Schweiz TCS: «Zirkulieren, nicht stehen. Das Berner Modell funktioniert, wenn das Ziel 'Koexistenz statt Dominanz' mit dem Leitsatz 'Verflüssigen statt Behindern im Strassenverkehr' ergänzt wird.»

Gisela Vollmer, Koordinatorin Fussverkehr Bern: «Ortsdurchfahrten sind nicht nur Durchfahrten, sondern für alle zu Fuss Gehenden, auch Schulkinder und Behinderte, zentrale Räume, die sie jederzeit sicher queren möchten. Klar erkennbare 'Tore' im Einfahrtsbereich, zu Plätzen umgestaltete Strassen, Bäume, Bänke, fussgängergerechte Beleuchtung sowie mehr Raum zwischen Strasse und Fassaden sind wichtige Gestaltungselemente.»

Katrin Sedlmayer, Gemeinderätin Köniz, Direktion Planung und Verkehr: «Nicht mehr wegzudenken. Dank der umgestalteten, übersichtlichen Könizer Ortsdurchfahrt und dem neuen attraktiven Zentrum ist ein Raum für alle entstanden. Wo früher der motorisierte Verkehr dominierte, gilt nun Koexistenz. Nach anfänglicher Skepsis ist das Verkehrsregime heute in Köniz vollumfänglich akzeptiert und nicht mehr wegzudenken. Dank Tempo 30 fliesst der Verkehr und die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger kommen problemlos über die Strasse. Die Entfernung des Fussgängerstreifens hat zu erhöhter Aufmerksamkeit geführt. Das tiefe Tempo bringt Ruhe und fördert die Rücksichtnahme. Mit dem Berner Modell wurde die sprichwörtliche Langsamkeit von uns Bernerinnen und Bernern auf eine Hauptachse gebracht und man kann feststellen: es ist ein Erfolg!»



Barbara Germann, Sebastian Schefer und Paul Zünd sind der Vorstand des Vereins Velo-Hauslieferdienste St. Gallen. Ziel des Vereines ist es, in der Stadt St. Gallen den Velo-Hauslieferdienst «schon da» als Qualifizierungsprogramm für anerkannte Flüchtlinge zu betreiben. Läuft alles rund, ist «schon da» ab April/Mai 2017 schon da.

St. Galler Velo-Haus- lieferdienst «schon da»

Von Paul Zünd. In Zusammenarbeit mit den Detailhändlern der St. Galler Innenstadt bietet «schon da» auf dem gesamten Stadtgebiet (PLZ 9000 bis 9016) einen Hauslieferdienst an. Einkäufe werden sicher, abgas- und staufrei das ganze Jahr über zu den Kunden nach Hause gebracht. Das freut auch die Umwelt, denn mit seinen E- und Cargobikes trägt «schon da» zur Reduktion von CO₂ bei. Eine kleine Rechnung: Ein Auto verursacht auf 1 km 150 g CO₂. Eine durchschnittliche Einkaufsfahrt mit dem Auto beträgt 6 km. Das ergibt fast 1 kg CO₂ pro Fahrt. Bei unserem Ziel von 6000 Fahrten im Jahr werden so etwa 5,4 Tonnen CO₂ weniger verursacht.

Von wo aus kann ich liefern lassen?

Von wo kann ich meine Einkäufe nach Hause liefern lassen? Von jedem Partnerge-



Sebastian Schefer,
Paul Zünd,
Barbara Germann

schäft von «schon da». Es machen voraussichtlich alle grossen Detailhändler sowie verschiedene kleine Fachgeschäfte in der St. Galler Innenstadt mit. Am Freitagmorgen und am Samstag können Einkäufe direkt am Stand von «schon da» auf dem Marktplatz abgegeben werden. Zu den übrigen Zeiten können sich die Kunden ihre Einkäufe auch in die Velostation am Bahnhof liefern lassen. Pendlerinnen können dort ihre Einkaufstaschen vor dem Besteigen des Zuges abholen. Das gleiche ist natürlich auch mit dem Auto über die Kurzzeit-Parkplätze in der Tiefgarage unter der FHS möglich.

Wie, wer, wann?

1. Einkaufen und wie gewohnt seine Waren einpacken, 2. vor Ort eine Fahrt lösen, den Lieferschein ausfüllen und den Einkauf im Geschäft deponieren, 3. die Einkäufe werden von «schon da» abgeholt und im gewünschten Zeitfenster zu den KundInnen nach Hause geliefert, Montag bis Freitag 10 bis 20 Uhr, Samstag 10 bis 18 Uhr.

Unter der Leitung von Paul Zünd, Geschäftsführer, bildet ein Team von MitarbeiterInnen mit einer andragogischen oder pädagogischen Ausbildung anerkannte Flüchtlinge für ihren Übertritt in den Arbeitsmarkt aus.

Die Teilnehmenden erhalten nebst einer fachspezifischen Ausbildung für den Einsatz beim Velo-Hauslieferdienst auch eine intensive Deutschförderung. Sei dies bei der Ausbildung, in der Praxis oder im Deutschunterricht. Damit die Teilnehmenden für ihren Übertritt in den Arbeitsmarkt gut vorbereitet sind, trainiert und begleitet sie ein erfahrener Jobcoach.

Der Vorstand hat das Ziel, bis Ende März alle Fragen rund um das Qualifizierungsprogramm zu klären, so dass «schon da» im April/Mai starten kann. Partnergeschäfte und weitere Informationen bald auf schonda.ch.

In der Stadt St.Gallen konnten im Jahr 2016 viele Verbesserungen der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt werden.

Hier ist St.Gallen seit 2016 besser



Von Stefan Pfiffner, Verkehrsplanung, Tiefbauamt St.Gallen. Die Verbesserungen lassen sich in zwei Kategorien einteilen: einerseits in Sofortmassnahmen, welche einfach und unkompliziert beispielsweise im Rahmen von Strasseninstandstellungen realisiert werden können, andererseits in Bauprojekte, welche bauliche Massnahmen beinhalten und entsprechend projektiert und öffentlich aufgelegt werden.

Sofortmassnahmen

Der Kanton hat in Zusammenarbeit mit der Stadt St.Gallen sämtliche Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen untersucht und die erforderlichen Verbesserungen insbesondere hinsichtlich Sicherheit definiert. Die Stadt St.Gallen hat 2016 die Untersuchung komplettiert, indem auch alle Fussgängerstreifen auf den Gemeindestrassen beurteilt und in das Langsamverkehrsportal implementiert wurden. Erste Verbesserungen an Fussgängerstreifen konnten bereits realisiert werden.

**Fussgängerstreifen Zürcher Strasse–
Lerchenfeldstrasse: Verschiebung Lage,
Anschlag Mittelinsel**

**Fussgängerstreifen Fürstenlandstrasse 122:
markierte Mittelinsel, Verbesserung
Beleuchtung, Absenkung Strassenränder**

2016 konnten weitere Lücken im Radstreifennetz auf den Hauptachsen geschlossen werden. Im Rahmen der Deckbelagsarbeiten ergab sich auf der Rorschacher Strasse im Abschnitt Brühltor bis Lämmlisbrunnenstrasse die Möglichkeit, im bestehenden Strassenquerschnitt einen Radstreifen stadtauswärts zu markieren. In Richtung stadteinwärts konnte ein neuer Radstreifen bergwärts ab dem Knoten Lämmlisbrunnenstrasse bis zum Fussgängerstreifen Höhe Bushaltestelle Theater realisiert werden.

**Rorschacher Strasse, neuer Radstreifen
Brühltor–Lämmlisbrunnenstrasse
stadtauswärts**

**Rorschacher Strasse, neuer Radstreifen
Lämmlisbrunnenstrasse bis
Fussgängerstreifen Haltestelle Theater**

Bauprojekte

Eine markante Verbesserung konnte für die Velofahrenden im Bereich der verkehrsbelasteten Geltenwilenstrasse, südlich der Brücke über die SBB-Gleise erzielt werden. Dank der Verlängerung des kombinierten Geh- und Radweges auf der Westseite erhält nun auch die wichtige Verbindung (u.a. Schweiz-Mobilroute) von der Vadianstrasse via Geltenwilenstrasse in die Güterbahnhofstrasse ein attraktives und sicheres Angebot. Die Querung ist neu gut ausgebildet und klar geregelt.

Zudem konnte die stark frequentierte Fussgängerquerung auf der Kornhausstrasse, Höhe Vadianstrasse, besser angeordnet und auf die Fussgänger-Wunschlinien ausgerichtet werden. Die Querungsstelle wurde mit einer Mittelschutzinsel ergänzt.





Geltenwilenstrasse, Veloquerung Höhe Vadianstrasse: lichtsinalgesteuerte Velofurt (Querung), kombinierter Geh- und Radweg auf der Westseite von der Vadian- bis zur Güterbahnhofstrasse

Kornhausstrasse, Verbesserung Fuss- und Veloverkehrsquerung Höhe Vadianstrasse: neue Querungshilfe in Form einer Mittelinsel, Reduktion auf einen Fahrstreifen



Als einen Meilenstein für die Veloförderung in der Stadt St.Gallen kann die neue Velostation in der Hauptpost mit neunzig Veloabstellplätzen bezeichnet werden. Diese Station ist mit einem Abo, welches in der bedienten Velostation Fachhochschule bezogen werden kann, rund um die Uhr zugänglich.

**Eingang Velostation Hauptpost
Velostation Hauptpost**



Veloflohmarkt Early-Bike

Samstag, 29. April 2017, ab 8.45 Uhr

Gutschein nur für VCS-Mitglieder

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

Ausschliesslich mit diesem Originalgutschein.

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität.

www.vcs-sgap.ch

Ortsgruppe St.Gallen
Rorschacherstrasse 21 · 9004 St.Gallen

Frühstückstisch (3. Folge)

Jessica hat Frühstück gemacht und Alain setzt sich dazu.

Alain: «Was ist das denn? Seit wann gibt's Pilze zum Zmorge?»

Jessica: «Well: I have prepared mushrooms...zur Eröffnung meiner Online-Sprachschule.»

Alain: «Wie? Was heisst hier zur Eröffnung? – Oh, die schmecken nicht schlecht.»

Jessica: «Ich hab dir vor einem Monat erzählt, dass ich eine Firma gründen will. Du aber hörst eben nicht zu»

Alain: «Eine Firma gründen? Das kannst du doch nicht...»

Jessica reicht ihm den Handelsregistereintrag.

Coupon:

Sollten Sie vorher eine Firma gründen, für eine Buchhaltung verantwortlich sein oder keine Zeit für Ihre Steuererklärung haben, frühstücken Sie bei uns. Es gibt einen ordentlichen Kaffee, Tee und ein Gegenüber, das ganz Ohr für Sie ist.

Laden Sie mich zum Frühstück ein, ich habe was mit Ihnen zu besprechen.

Rufen Sie mich zur Terminvereinbarung unter dieser Nummer an:

Per Post oder Mail an:

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

büro ö

Agenda

29.3.2017	Mittwoch	Vorstand Sektion und Ortsgruppe St.Gallen
1.4.2017	Samstag	Velobörse und Flicktag in Rapperswil
3.4.2017	Montag	Kurs mobil sein & bleiben Sargans
5.4.2017	Mittwoch	Kurs mobil sein & bleiben Wil
24.4.2017	Montag	Beginn Session Kantonsrat
29.4.2017	Samstag	Veloflohmarkt in St.Gallen, Wil und Flawil
4.5.2017	Donnerstag	Ortsgruppe St.Gallen
9.5.2017	Dienstag	Redaktionsschluss VCS lokal
11.5.2017	Donnerstag	Kurs mobil sein & bleiben St.Gallen
16.5.2017	Dienstag	Mitgliederversammlung VCS Sektion St.Gallen–Appenzell
18.5.2017	Donnerstag	Kurs mobil sein & bleiben Buchs
21.5.2017	Sonntag	Abstimmungen
23.5.2017	Dienstag	Kurs mobil sein & bleiben Rapperswil
6.6.2017	Dienstag	Ortsgruppe St.Gallen
12.6.2017	Montag	Beginn Session Kantonsrat
15.6.2017	Donnerstag	Vorstand Sektion VCS St.Gallen–Appenzell
24.6.2017	Samstag	Delegiertenversammlung VCS Schweiz
29.6.2017	Donnerstag	Ortsgruppe St.Gallen
15.8.2017	Dienstag	Vorstand Sektion VCS St.Gallen–Appenzell
24.8.2017	Donnerstag	Ortsgruppe St.Gallen
9.9.2017	Samstag	Mobilitätsmarkt St.Gallen
18.9.2017	Montag	Beginn Session Kantonsrat
19.9.2017	Dienstag	Kurs mobil sein & bleiben Jona
21.9.2017	Donnerstag	Ortsgruppe St.Gallen
21.9.2017	Donnerstag	Vorstand Sektion VCS St.Gallen–Appenzell
24.9.2017	Sonntag	Abstimmungen
24.9.2017	Sonntag	Redaktionsschluss VCS lokal

Hier ist St.Ga
Gegen den