



lokal

REGION ST. GALLEN

Mai 2013

Nummer 102

**Abstimmung:
Neugestaltung Bahnhofplatz**

**Autofreies Wohnen:
Lebenswerte Quartiere**



Editorial	→	3
Strassenaktion gegen eine zweite Gotthardröhre	→	5
Autofreies Wohnen	→	6
Abstimmung Bahnhofplatz	→	10
Fussgänger: Drücken oder fördern?	→	12
Hauptversammlung VCS	→	16
Frösche, tote Hosen und Stadträte im Breitfeld	→	18
Veloflohmarkt 2013	→	21
Vom Gas- aufs Velopedal	→	23
Radwegnetz	→	24

Impressum

Zeitschrift der Ortsgruppe St. Gallen des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)
Rorschacher Strasse 21
Postfach
9004 St. Gallen
Telefon 071 222 26 32
Fax 071 222 26 62
info@vcs-sgap.ch
www.vcs-sgap.ch

Nummer 102
Auflage 2'400 Exemplare
erscheint 4 x im Jahr

Redaktion

Margot Benz, Daniel de Stefani, Peter Jans-Matter, Doris Königer, Mathias Nosedà,
Susanne Schmid-Keller, Thomas Schwager, Martin Stamm, Robert Furrer

Als Gastkolumnistin: Karin Hungerbühler, Amt für Umwelt und Energie der Stadt St. Gallen

Layout

Stefan Marbach

Korrektur

Cécile Federer

Lektorat

Robert Furrer

Druck

Niedermann Druck AG
Letzistrasse 37
9015 St. Gallen

Der Parkplatzkonsens ist gestorben – es lebe die fortschrittliche Verkehrspolitik

Von Susanne Schmid-Keller

Liebe Leserinnen und Leser

Die Wiederbelebung des Parkplatzkonsenses ist im Februar 2013 an den gegensätzlichen Vorstellungen einer zukünftigen Verkehrs- und Stadtentwicklung gescheitert. Nun liegt der Ball wieder beim Stadtrat: Er muss Führungsstärke beweisen und den Willen der Bürgerschaft respektieren.

Ein kurzer Blick zurück

Am 7. März 2010 hat die St. Galler Stimmbevölkerung mit 59 % das „Reglement für eine nachhaltige Verkehrspolitik“ angenommen. Vor zwei Jahren, im Mai 2011 wurde die Vorlage „Umgestaltung Marktplatz“ von einer Mehrheit von 53 % abgelehnt. In der Folge wurde mit einer VOX-Analyse nach den Gründen der Ablehnung gefragt. Gemäss Aussagen des Stadtrates befürworten gut 80% einen autofreien Marktplatz, Bohl und Blumenmarkt. Davon sind heute ca. 50 Parkplätze betroffen. Nur gerade 38% wollten das Parkhaus Schibenertor. Der Stadtrat schreibt in seiner Medienmitteilung vom 7. Juli 2011: „Wir wollen dieser offensichtlichen Mehrheitsmeinung in der Bürgerschaft entsprechen und auf den Bau des Parkhauses verzichten“. Mit der Ablehnung der Vorlage Marktplatz konnte auch der Parkplatzkonsens I nicht in Kraft treten.



Parkplatzkonsens II

Auf Vorschlag der Bürgerlichen sollte eine Neuauflage des Parkplatzkonsenses möglich sein und die Stadt hat dazu auch ein Treffen mit allen Parteien und InteressenvertreterInnen arrangiert. In der Folge zeigte sich sehr schnell, dass die linken Parteien und der VCS nicht bereit waren, nochmals über eine Garage beim Schibenertor zu verhandeln. Für diese Gruppe war klar, dass nur eine Lösung ohne dortige Parkgarage Zukunft hat. Für die bürgerlichen Parteien

und InteressensvertreterInnen war undenkbar, in Verhandlungen ohne Garage beim Schibenertor einzusteigen. Bereits an der zweiten Sitzung mussten die Konsensverhandlungen als gescheitert betrachtet werden. Die unterschiedlichen Vorstellungen beinhalteten zu grosse Gegensätze.

Für eine fortschrittliche Verkehrspolitik

Die Parteien SP, Grüne, PFG, Juso, junge Grüne und Grünliberalen sowie die Verkehrsverbände VCS, Pro Velo, Fussverkehr und Umverkehr haben sich zu einem Komitee «für eine fortschrittliche Verkehrspolitik» zusammengeschlossen. Sie wollen die Umsetzung des „Reglement für eine Nachhaltige Verkehrspolitik“ vorantreiben, den städtischen, öffentlichen Raum nicht nur dem Auto-Verkehr zur Verfügung stellen, sondern vermehrt die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner ins Zentrum rücken. Es sollen bessere Verhältnisse für FussgängerInnen und Velofahrende sowie für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Dafür braucht es ganz klar kein neues Parkhaus beim Schibenertor.

Als erste Aktion hat das Komitee eine Petition lanciert, die den Stadtrat auffordert, sein Versprechen zu halten und auf den Bau eines Parkhauses beim Schibenertor zu verzichten.

Weitere Aktionen sind geplant, damit die verhärteten Fronten in der Verkehrspolitik etwas aufgeweicht werden können und mit neuen Ideen der Stadtraum gestaltet werden kann. Natürlich kommt das Komitee dabei nicht um die Frage der Parkplätze herum. Parkplätze sind eng mit dem Verkehrsaufkommen verknüpft und der Verkehr ist ein vordringliches Problem der Stadt St. Gallen. Möglich ist auch ein zukünftiger Parkplatzkonsens III. Dieser könnte die öffentliche Diskussion und Politik vom Feilschen um einzelne Parkplätze entlasten und den Blick frei geben für zukunftssträchtige Stadt-Projekte. Kreative Ideen sind gesucht.

Was gilt heute ein Volksentscheid noch?

Von Mathias Nosedá

Erinnern Sie sich noch? Wir haben uns für die Alpeninitiative entschieden. Der Urner Landammann tanzte, die Verkehrslawine durch den Gotthard schien begrenzt!

Alles Makulatur! Unsere Verkehrsministerin und der Bundesrat haben einen Kniefall in Richtung Stammtisch und wirtschaftlicher (und gegen volkswirtschaftliche) Interessen gemacht. Eine zweite doppelspurige Autoröhre soll durch den Gotthard gebohrt werden um die erste sanieren zu können. Zwei Fahrbahnen sollen nach der Sanierung des ersten Gotthardautotunnels unbenutzt vor sich hin motten! Nur Schelme zweifeln an der Lauterkeit der Versprechungen...

Zusammen mit Leuten der Alpeninitiative, Grünen, SP und GLP machten wir am 28. März in der Marktgasse unübersehbar auf unser Anliegen aufmerksam.



Und die St. Galler haben sich rege an der Petition an den Bundesrat beteiligt! Inzwischen haben Schweiz weit über 68000 Leute die Petition unterschrieben!

Mein Fazit: Wenn ein Anliegen stark unter den Fingernägeln brennt, der Stand optisch markant präsent ist und das Wetter stimmt, dann können wir viele Leute erreichen und eine solche Aktion macht Freude!

Von Doris Königer

Die auf das Auto fokussierte Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte stösst immer mehr an ihre Grenze. Die zunehmende Mobilität müsste aber durch den Langsamverkehr und dem ÖV abgedeckt werden können. Ziel müsste sein, eine Politik der kurzen Wege zu verfolgen und das Gehen wieder als zentrale Fortbewegungsform gelten. Das heisst, dass wir in Zukunft näher zusammenrücken müssen. Dies nicht zu unserem Nachteil: Attraktive verdichtete Quartiere bringen Vorteile für alle mit sich.

„Die Mehrheit unserer Quartiere sind unattraktive Zwischendinger“, so die Überschrift eines Artikels im Fachheft des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverbandes SIA. Quartiere mit Dichten unter 0,5 (Villenquartiere) haben eine hohe Qualität, weil sie eine Atmosphäre von Privatheit erzeugen. Dichten über 2,0 generieren einen hohen Grad an Öffentlichkeit. Auch das wird wiederum als Lebensqualität wahrgenommen. Dies zeigt sich vor allem in der Zahlungsbereitschaft der Nutzerinnen und Nutzer solcher Wohn- und Arbeitslagen.

Was für Konsequenzen leiten sich aus dieser Analyse ab? Nachverdichten wäre sicherlich ein Weg, aber zielführender für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden ist es, vor allem bei Neubauquartieren ganz bewusst und radikal auf städtische Qualitäten und Urbanität zu setzen. Die Mischung von Wohnen und Arbeiten, öffentliche Erdgeschossnutzung und eine genügend hohe Dichte, welche bei einer Ausnutzungsziffer von 2,0 beginnt, müssten bei der Planung als Zielsetzung feststehen. Diese Quartiere müssen natürlich gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass in so gut erschlossenen Gebieten die BewohnerInnen und NutzerInnen auf ein eigenes Auto verzichten können, und was noch wichtiger ist: dies auch wollen! So kann man feststellen, dass in Städten wie Bern und Basel die autofreien Haushalte 2012 bereits über 50% ausmachen. Interessante Projekte sind auch in Zürich aufgegleist: So plant die Baugenossenschaft Zur Linden „Sihlbogen 2000W“ in Zürich-Leimbach mit 200 Wohnungen und Gewerbeflächen, die Genossenschaft Kalkbreite eine Überdeckung eines neuen Tramdepots mit Wohnraum für 250 Personen und gleich vielen Arbeitsplätzen, sowie die Baugenossenschaft „mehr als wohnen“ auf dem Hunziker Areal ZH eine Überbauung mit 450 Wohneinheiten. Dies sind alles Projekte, die sich am Nachhaltigkeitsprinzip der 2000 Watt-Gesellschaft orientieren. Autoarm bis

Buchhaltung Steuererklärung Jahresabschluss Verwaltungen Firmengründungen

Sie möchten Teilbereiche selbst erledigen? Ich zeige Ihnen, wie!
Das Büro von Moos ist gut mit dem ÖV erreichbar und kommt auch mit dem ÖV zu Ihnen. Die Reisezeit ist Hobby und damit persönliches Vergnügen.
Büro von Moos, Hagenstr. 10, 9650 Nesslau, Tel: 071 364 27 30

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.

Mit uns machen Sie EinDruck
Ihr persönlicher Druckpartner in der Ostschweiz

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



printed in
switzerland

VOC arm
nach Amt für Umweltschutz



Fragen Sie uns, wir beraten Sie gerne!

Alder Print und Media AG – mit uns beeinDrucken Sie

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



autos, unterstützt mit idealen öV-Anbindungen, Carsharing-Angeboten, Velo-verleih und Hauslieferdiensten für einen nachhaltigen Umgang mit der Mobilität.

Bern, Basel und Zürich machen es uns vor. St. Gallen ist stolz eine goldene Energiestadt zu sein. In der Verwaltung wird bereits an einem Mobilitätskonzept gearbeitet. Dies ist sinnvoll, denn 34% des gesamten Endenergieverbrauchs sind auf den Verkehr zurückzuführen. Das ist eindeutig zu viel. Deshalb sollte sich die Stadt auch auf neue nachhaltige Quartiere und nicht nur auf Minergiestandards setzen.

Zwei Stadtgebiete würden sich dafür eignen: das Güterbahnhofareal und das Gebiet um und über dem Bahnhof St. Fiden. Diese Gebiete sind bereits heute ideal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, zentral gelegen und weisen eine geeignete Grösse auf, um ein lebendiges Wohn-, Arbeits- und Gewerbegebiet möglich zu machen. Ein solches Quartier sollte eine Ausnützungsziffer von mindestens 2.0 und mehr aufweisen, mit einem guten Mix zwischen Arbeiten und Wohnen, genügend Angeboten für den täglichen Gebrauch, belebten Erdgeschossnutzungen, attraktiven Velowegen, Schul- und Betreuungsangeboten in Fussdistanz; attraktiven öffentlichen und halböffentlichen Aussenräumen und eventuell auch Dachflächen. Eine Abkehr von der monofunktionalen (zonenkonformen) Nutzung und damit von der veralteten Stadtstruktur des 20. Jahrhunderts muss eingeläutet werden.

Eine Teilsperre über das Güterbahnhofareal wäre ganz sicher nicht im Sinne der Nachhaltigkeit – ein autoarmes Quartier an dieser Stelle würde uns aber klar der Vision einer 2000 Watt-Stadt näherbringen.

Definition der Ausnützungsziffer (Dichte)

Die Ausnützungsziffer (AZ) ist die Verhältniszahl zwischen der anrechenbaren Bruttogeschossfläche der Gebäude und der anrechenbaren Landfläche.



Badespass + Eiszeit



Stadt St. Gallen

In der heutigen Rechtslage ist eine Baubewilligung, die für eine autoarme Wohnüberbauung nur eine begrenzte Zahl von Parkplätzen zulässt, bei einem Rekurs (z.B. von einem Nachbarn oder einem anderen Eigentümer im betroffenen Gebiet), nur dann gesichert, wenn ein Überbauungs- oder Gestaltungsplan als Grundlage gemacht wurde.

Mit dem geplanten „Reglement für private Parkplätze“ soll die klare rechtliche Grundlage geschaffen werden, dass solche Parkplatzbegrenzungen auch ohne den Sondernutzungsplan im normalen Baugesuchsverfahren, bei grösseren und eben auch kleineren Projekten, direkt erlassen werden können. Das Parlament hat folgerichtig im Richtplanauftrag „Reglement über private Parkplätze“ auch die „autoarmen Überbauungen“ explizit aufgenommen.

Von Martin Stamm

Jetzt ist es also bald soweit. Nach Wettbewerb, erstem Projekt, öffentlicher Diskussion, Unterführungskritik und zweitem Projekt stimmen wir Anfang Juni über die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ab.

Dabei hat die Zukunft des Platzes schon im letzten Oktober mit der Sperrung für den motorisierten Individualverkehr begonnen. Die Atmosphäre sich bereits spürbar verbessert. Vorbei sind die allabendlichen Staus in der Gutenbergstrasse und die täglichen Beinahe-Kollisionen mit der Trogenerbahn.

Was kommt den nun noch?

Mit der Neugestaltung wird der Platz weiter aufgeräumt. Die Fahrspuren der Busse werden vereinfacht und es wird noch weniger Konflikte geben. Postauto- und Bushaltstellen rücken zusammen. Dafür werden die Busperrons grosszügiger. Das macht das Umsteigen bequemer. Das Geflick aus jahrzehntelangen Detailmassnahmen wird durch eine einheitliche Gestaltung ersetzt. Es gibt mehr Veloparkplätze und eine Neugestaltung des Bahnhofpärklis.

Was gibt zu reden?

Da ist vor allem die Verlängerung der Unterführung unter der Bushaltestelle hindurch. Über sie ist bereits viel geschrieben und geredet worden. Für mich sind Unterführungen ein notwendiges Übel, welches man möglichst vermeiden sollte. Was während des Tages, wenn viel Betrieb ist und die Ladengeschäfte geöffnet haben, noch halbwegs attraktiv wirkt, wird am Abend und in der Nacht zum Unort. Wir sind keine Maulwürfe. Die Fussgängerinnen und Fussgänger gehören ans Licht und haben Anspruch an ihrem Teil des öffentlichen Raumes. Mit der vorgestellten Lösung sind die Konflikte mit den Bussen gut zu bewältigen. Sollte es nach Jahren doch zu eng werden, kann die Unterführung immer noch gebaut werden.

Dann gibt es viele Details, die der eine oder die andere gerne anders gelöst hätte. So wird der Lämmli-Brunnen verschwinden. Das hat bereits eine kleinere Kunstdiskussion ausgelöst. Dann könnte man mehr Veloparkplätze, mehr Taxistandplätze, mehr Gartenbeizen, mehr Bäume, mehr Verkaufsflächen und mehr Sitzbänke installieren.

Das zeigt: Der Bahnhofplatz muss vielen unterschiedlichen und teilweise widersprüchlichen Bedürfnissen gerecht werden. Das kann kein noch so gutes Projekt wegzaubern. Er wird immer ein Kompromiss bleiben. Er wird kein Idyll im Stadtzentrum, keine perfekte öV-Maschine, keine Flaniermeile. Aber er wird eine Visitenkarte für diejenigen, die in St. Gallen ankommen, ein entspannter Ort zum Umsteigen und ein Platz, auf dem ein Nebeneinander der verschiedenen Bedürfnisse möglich ist.



Wir führen am 16. Mai (20:15 Uhr, Hauptpost, 3.Stock) eine VCS-interne Veranstaltung zum Bahnhofplatz durch. Vertreterinnen und Vertreter der Stadt werden das Projekt vorstellen und sich unseren Fragen stellen. Alle interessierten VCS-Mitglieder sind herzlich dazu eingeladen.

Drücken oder fördern?

Von Peter Jans-Matter

Die Förderung des Fussverkehrs steht heute wohl in sämtlichen Leitbildern, Richtplänen und Verkehrskonzepten an prominenter Stelle. Wie sieht es aber in der Realität aus? Stehen die zu Fussgängerinnen und Fussgänger heute besser da als früher? Mit einigen Überlegungen möchten wir gerne in dieses Thema einführen und es in der nächsten Zeit etwas ausleuchten. Melden Sie uns auch Ihre Erfahrungen?

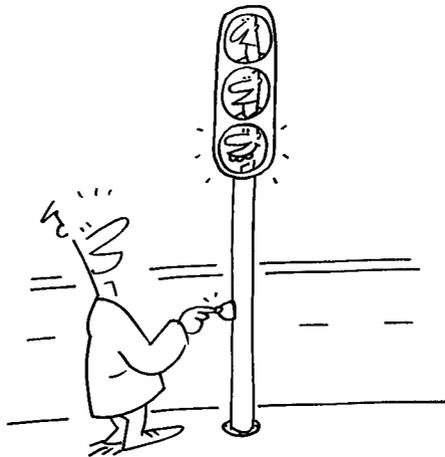
Im Schlussbericht zum Agglomerationsprogramm St. Gallen heisst es: „... Damit sollen die Voraussetzungen für den Fuss- und Radverkehr verbessert werden. Dies kann aber nur erfolgen, wenn den Bedürfnissen der Fussgänger/innen und Velofahrer/innen bei Infrastrukturmassnahmen generell hohe Priorität eingeräumt wird, namentlich bei Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen bei Ortsdurchfahrten und Platzgestaltungen. Aus Agglomerationssicht hat der Fussverkehr hohe Bedeutung, weil er grösster Zubringer zum ÖV ist, zur Belebung des öffentlichen Raumes beiträgt und damit für Anbieter aus Detailhandel, Tourismus usw. wichtig ist.“ (http://www.regio-stgallen.ch/contento/Portals/o/media/PDF/Schlussbericht_2_Generation_150dpi.pdf).

Als positive Entwicklung in der Stadt St. Gallen muss sicher die Neugestaltung der südlichen Altstadt erwähnt werden. Hier ist es eine Freude, sich zu Fuss zu bewegen, zu flanieren, einzukaufen oder in einer der zahlreichen Gaststätten einzukehren. Mit einer ansprechenden Gestaltung und dem Prinzip, dass die zu Fuss Gehenden Priorität und Vortritt haben, ist ein Vorzeigobjekt entstanden. Seit nun die Temperaturen (endlich) steigen, werden Strasse, Plätze und Sitzgelegenheiten aller Art wieder ausführlich beansprucht. Auch die mittlere und nördliche Altstadt und auch angrenzende Innenstadtgebiete sollten in ähnlicher Weise fussgängerfreundlich umgestaltet werden.

Unerfreulich ist hingegen die Entwicklung bei den Strassenüberquerungen. Zahlreiche Ampeln wurden mit gelben Kästchen ausgestattet und Grün gibt es nur noch auf Knopfdruck. „Fussgänger drücken“ steht auf dem Schild und so kommt es einem auch vor. Die Fussgängerinnen und Fussgänger stehen unter Druck; dem Druck des motorisierten Verkehrs, dem immer mehr Zeit und Raum gegeben wird. Ohne diese Drückerei konnte man in etwa abschätzen, wann die nächste Grünphase kommt und entsprechend auf den Fussgängerstreifen zugehen. Heute muss man zuerst zum gelben Kästchen gehen, hat aber oft den entscheidenden Zeitpunkt zum Auslösen einer Grünphase gerade verpasst und

steht nun da und wartet, bis die Autokolonne von der für sie verlängerten Grünzeit profitiert hat. Als täglicher Fussgänger vermag man in dieser Entwicklung beim besten Willen keine „Aufwertungsmassnahme“ für den Fussverkehr zu erblicken.

Mindestens bei gewissen Übergängen ist die Dauer der Grün- und Orange-Phasen ein Problem. Nicht nur sportliche Fussgänger sollten eine Strasse überqueren können, sondern auch Personen, die etwas langsamer unterwegs sind. Teilweise ist es aber kaum möglich, innerhalb der kurzen Orange-Phase das gegenüberliegende Trottoir zu erreichen. Man gewinnt den Eindruck, dass das Fussgänger-Grün eher den vom motorisierten Verkehr nicht benötigten Rest an Zeit erhält, besonders in sogenannten Spitzenzeiten. Nur sind ja gerade auch in diesen Zeiten mehr Leute zu Fuss unterwegs.



PFYSCH! - CARTOON

In St. Fiden konnte die Rorschacher Strasse bis vor kurzem ohne Lichtsignal überquert werden, jetzt ist Anstehen und Warten an einer Ampel angesagt. Auslöser ist der Verkehr in Richtung Autobahn.

In verschiedener Hinsicht scheinen die „Optimierungen“ in der Verkehrssteuerung der Erhöhung von Kapazität für den motorisierten Verkehr zu dienen. Das von den St. Gallerinnen und St. Gallern erlassene Verkehrsreglement fordert aber Veränderungen in umgekehrter Richtung. Nötig sind Massnahmen, welche die Sicherheit und den Komfort für diejenigen verbessern, die sich zu Fuss in der Stadt bewegen.

Wir von der VCS-Ortsgruppe möchten in der nächsten Zeit der Frage nachgehen, wie es in St. Gallen mit der Förderung des Fussverkehrs steht. Ihre Eindrücke und Einschätzungen interessieren uns. Senden Sie uns eine Nachricht auf info@vcs-sgap.ch.



ARCHITEKTUR

PLANUNG

BERATUNG

doris.koeniger@bluewin.ch

Dierauerstrasse | 9000 St. Gallen

DORIS KÖNIGER

Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten



Fotos von Philipp Stalder

Als positive Entwicklung in der Stadt St. Gallen muss sicher die Neugestaltung der südlichen Altstadt erwähnt werden. Hier ist es eine Freude, sich zu Fuss zu bewegen, zu flanieren, einzukaufen oder in einer der zahlreichen Gaststätten einzukehren. Mit einer ansprechenden Gestaltung und dem Prinzip, dass die zu Fuss Gehenden Priorität und Vortritt haben, ist ein Vorzeigebjekt entstanden. Seit nun die Temperaturen (endlich) steigen, werden Strasse, Plätze und Sitzgelegenheiten aller Art wieder ausführlich beansprucht. Auch die mittlere und nördliche Altstadt sowie angrenzende Innenstadtgebiete sollten in ähnlicher Weise fussgängerfreundlich umgestaltet werden.

VCS St. Gallen / Appenzell

Hauptversammlung 2013

am Dienstag, 28. Mai, 20.00 Uhr

im Restaurant Unterer Brand an der Brandstrasse 40 in 9011 St.Gallen
(Ortsunkundige können bei der Geschäftsstelle eine Wegbeschreibung mit Plänli anfordern.)

Der Vorstand lädt alle Mitglieder herzlich zur Hauptversammlung ein:

Traktanden

- 1) Begrüssung
- 2) Wahl der Stimmenzähler und Stimmenzählerinnen
- 3) Protokoll der HV 2012
- 4) Jahresbericht 2012
- 5) Jahresrechnung und Revisorenbericht 2012
- 6) Rückstellungen
- 7) Budget 2013
- 8) Wahlen
- 9) Varia

Allfällige Anträge sind bitte bis spätestens am 17. Mai schriftlich einzureichen an die Geschäftsstelle der Sektion: info@vcs-sgap.ch oder VCS St.Gallen/Appenzell, Rorscherstrasse 21, 9004 St.Gallen.

20.30 Uhr

«Verkehrsinfrastrukturen und Mobilität»

Vortrag von Martin Stamm, Co-Präsident

Beratung Steuern Buchhaltung Revisionen

büro ö ag
Haus zur Quelle
Burggraben 27
9000 St.Gallen
071 222 58 15
www.b-oe.ch

büro ö
dienstleistungen in ökonomie und ökologie



Wer umweltbewusst fährt, dem dankt die Natur.

Sankt Galler Stadtwerke, St.Leonhard-Strasse 15, 9001 St.Gallen,
Telefon 0848 747 900, verkauf.gw@sgsw.ch, www.sgsw.ch

erdgas 
Die freundliche Energie.
www.erdgas.ch

Frösche, tote Hosen und Stadträte im Breitfeld

Von Thomas Schwager, NVS-Vorstandsmitglied

Bei der Zonenplanänderung und dem Überbauungsplan für das Einkaufszentrum mit Stadion hat neben dem VCS auch der NVS Einsprache erhoben. Diese wurde mit dem stadträtlichen Versprechen abgewiesen, dass nach Fertigstellung des Stadions das Breitfeld nicht für zusätzliche Parkierungen genutzt würde. Diese Zusage hat Stadträtin Elisabeth Beery in einem Schreiben im Herbst 2008 erneuert. Und nun kommen die Toten Hosen.

Drei Grossanlässe dürfen mit stadträtlichem Segen das Breitfeld als Parkplatz nutzen: Die Olma, das CSIO und das Open Air. Der Stadtrat wollte nun aufgrund der Anfrage des Veranstalters für das erste Konzert im Fussballstadion diese Liste ausbauen. Zehn Jahre nach der Zusage an den NVS und den VCS könne man doch erneut darüber reden. Und zudem gäbe es für das eine Mal kaum eine Beeinträchtigung des Breitfelds, stehe doch die Infrastruktur der Parkierung in der Zeit zwischen dem CSIO und dem Open Air ohnehin zur Verfügung.

Sowohl der VCS wie auch der NVS waren nicht bereit, auf die Wünsche des Stadtrats und des Konzertveranstalters einzugehen. Wer einen Grossanlass plant und sich erst nach Verkauf von 27'000 Tickets Gedanken darüber macht, wie sich das Verkehrsaufkommen bewältigen lässt, ist offensichtlich in der falschen Branche. Kombi-Tickets für die Anreise mit dem ÖV sind auf jeden Fall nicht vorgesehen.



Stadtrat schob Umweltverbände vor

Ärgerlich auch, dass der Stadtrat schon beim ersten Konzert im Stadion seine ursprünglich gemachte Zusage relativiert. Statt von Anfang an Verantwortung gemäss den Zusagen aus den Jahren 2003 und 2008 zu übernehmen versteckt er sich lieber hinter dem Nein der Umweltverbände: „Sorry liebe Konzert-Veranstalter: Wir hätten ja gern gewollt, aber der NVS und der VCS haben uns nicht gelassen.“

Die Rolle des ‚Verhinderers‘ ist immer undankbar, aber häufig unumgänglich. Das Breitfeld ist ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung und im entsprechenden Bundesinventar aufgeführt. In diesem Gebiet hat der Schutz der Amphibien höchste Priorität. Nachgewiesen sind zehn Arten, drei davon sind im Verlauf der vergangenen Jahre bereits ausgestorben. Von den noch verbliebenen sieben Arten sind die Populationen zum Teil stark rückläufig.

Das Breitfeld ist auch für zahlreiche andere Tiere wie Schmetterlinge, Heuschrecken und Libellen wichtig. Auch hier ist der Artenschwund in den letzten Jahrzehnten drastisch vorangeschritten. Botenbrütende Vögel sind in den letzten Jahren komplett verschwunden. Auch die Feldhasen sind kaum noch anzutreffen. Mit ein Grund ist die intensive Freizeitnutzung des Breitfeld. Darum kann und darf der NVS keine zusätzliche Beeinträchtigung mehr tolerieren.

Kein Kampf um jeden Frosch

Nur ein konsequenter Vollzug der Eidgenössischen Bundesverordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete kann das Artensterben stoppen. Darüber hinaus sind zusätzliche Massnahmen zur ökologischen Aufwertung des ganzen Schutzgebiets notwendig. Nur so hat die vernetzte Lebensgemeinschaft von Pflanzen und Tieren langfristig Bestand.

Im Breitfeld ist nicht der einzelne Frosch entscheidend, sondern der Erhalt eines funktionierenden Oekosystems und damit gesunder und stabiler Populationen. Die Verantwortung dafür liegt bei der Armee als Betreiberin des Waffenplatzes und den beiden Städten Gossau und St. Gallen. Weder der NVS noch der VCS haben etwas gegen tote Hosen im Stadion. Im Breitfeld aber wollen wir die Natur. Und lebende Frösche!

Stadtrat interessiert an mehr Naturschutz

ths. Die beiden Stadträte Patrizia Adam und Nino Cozzio liessen sich Anfang April an einem wenig frühlingshaften Abend vom NVS die Probleme rund um das Breitfeld erläutern. Mit dabei war auch CVP-Stadtparlamentarier Marin Würmli. Dr. Jonas Barandun ging auf die Bedeutung des Schutzgebiets als Amphibienlaichgebiets von nationaler Bedeutung ein. Franz Blöchlinger legte dar, wie der Druck auf das Breitfeld in den letzten Jahren und Jahrzehnten dauernd angewachsen ist. Mitte August soll die Aussprache gemeinsam mit den zuständigen Fachleuten der Stadt weitergeführt und nach Verbesserungen für den Naturschutz im Breitfeld gesucht werden. Vielleicht gewinnt das Breitfeld ja doch noch dank den Toten Hosen.



NVS-Präsident Robert Schmid, flankiert von Jonas Barandun und Franz Blöchlinger, im Gespräch mit Nino Cozzio, Patrizia Adam und Martin Würmli.

Trotz sibirischer Kälte gute Verkaufsstimmung

Von Margot Benz

Am 6. April 2013 hiessen wir die Käuferinnen und Käufer des diesjährigen Veloflohmarktes vielleicht zum letzten Mal in dieser Form im Waaghaus willkommen.



Zu Alphornklängen von Ruedi Bächler wogte das interessierte Velovolk in und aus dem Waaghaus. Wie mir zugetragen worden ist, kamen die Käuferinnen sogar aus dem fernen Diepoldsau nach St. Gallen. Derweil die Kauflustigen die Velos ausprobierten und in der Halle aufmerksam herumwanderten und sich so warm halten konnten, mussten die Türsteherinnen und Kassiere einer unbarmherzigen Kälte trotzen. Die gute Laune ging trotzdem (fast) nie verloren. Nur wenn Händler in letzter Minute ankamen, und erst noch mit einer verkehrt ausgefüllten Liste, galt es Ruhe zu bewahren.

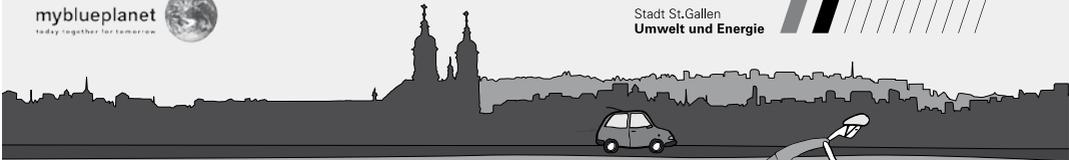
Die Waaghaushalle präsentierte sich gegenüber 2012 etwas lockerer gefüllt. Die Käufer konnten die Velos besser begutachten und standen sich weniger auf den Zehen herum. Mit 224 verkauften Velos stehen wir den 241 im letzten Jahr verkauften Velos nicht weit nach und konnten das Veloannahme-Veloverkauf-Verhältnis (VVV) von 49% wieder auf 65% steigern. Es lohnt sich weiterhin, sein altes Velo am Flohmarkt zum Verkauf anzubieten: mit überwiegender Wahrscheinlichkeit wird es eine neue Besitzerin finden.

Der Standort des nächsten Veloflohmarktes ist ungewiss. Eine wirklich gute Alternative zum Waaghaus, das renoviert werden soll, haben wir noch nicht gefunden. Wenn Ihnen, liebes VCS-Mitglied, ein grosszügiger, gedeckter und zentraler Ort auffällt, freuen wir uns über eine entsprechende Mitteilung an das VCS-Büro (info@vcs-sgap.ch).

myblueplanet
today together for tomorrow



Stadt St.Gallen
Umwelt und Energie



VOM GAS- AUF'S VELOPEDAL



Tauschen Sie Ihr Auto gratis für zwei Wochen oder einen Monat
gegen ein E-Bike.

.....
Gegen Abgabe Ihres Autoschlüssels oder Ihrer Autonummer mit dem Führerausweis erhalten Sie zwei
Wochen oder einen Monat lang freie Fahrt mit einem E-Bike. Von Juni bis August 2013 stehen
10 E-Bikes zur Verfügung und Mobility Carsharing schenkt Ihnen ein Gratis-Testabo für vier Monate.

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

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

clevermobil
in St.Gallen



VELO LEGI.CH





Vom Gas- aufs Velopedal

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

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

Wie funktioniert?

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

Mit Ökostrom unterwegs

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

Anmeldung „Vom Gas- aufs Velopedal“:

- myblueplanet, Turnerstrasse 1, 8400 Winterthur
Tel. 078 602 14 27, karin.witschi@myblueplanet.ch, www.myblueplanet.ch/bike4car-2013
- Velo Legi GmbH, Rorschacherstrasse 221, 9000 St.Gallen
Tel. 071 244 20 90, info@velolegi.ch, www.velolegi.ch
- Velo Pfiffner AG, Linsebühlstrasse 67, 9000 St.Gallen
Tel. 071 223 62 62, velopffner@bluewin.ch, www.velopffner.ch
- Thömus Veloshop St.Gallen, Favrestrasse 7, 9016 St.Gallen
Tel. 071 280 13 30, sg@thoemus.ch, www.thoemus.ch/stgallen

Von Daniel de Stefani

Wie definiert sich eine attraktive Infrastruktur für den Veloverkehr in der Stadt? Direkte, attraktive und zusammenhängende Wege. Durchlässige Quartiere und Zentren. Strassen ohne trennende Wirkung. Subjektive und objektive Sicherheit. Erfüllt das Radwegnetz in der Stadt St. Gallen all diese Kriterien? Noch nicht!

Alle sprechen davon, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Bund und Kanton haben mit entsprechenden Programmen den Zeitgeist erkannt. Auf dem Onlineportal www.stadt.sg.ch ist festgehalten, dass dem Langsamverkehr eine tragende Rolle zugesprochen wird und die entsprechenden Netze laufend verbessert und ausgebaut werden. Trotzdem fehlt der absolute Wille, dieser umweltfreundlichen Mobilität den Durchbruch zu ermöglichen. Der Auftrag nach Annahme der Städteinitiative lautet, den Mehrverkehr in unserer Autostadt durch entsprechende Massnahmen für öV und Langsamverkehr aufzufangen. Dazu könnte die im Rahmen des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon – Rorschach erstellte Schwachstellenanalyse die nötigen Inputs geben. Visionen und mutige Strategien sind jetzt gefragt. Der Wille, auf politischer Ebene dem Velo mehr Gewicht zu verleihen, scheint von links bis fast nach ganz rechts gegeben. Werden doch in der Presse und an Diskussionspodien von Vertretern jeglichen politischen Couleurs die energiesparenden, effizienten, raumplanerischen, umweltgerechten, gesunden und kostengünstigen Vorzüge des Fuss- und Veloverkehrs gelobt. Während für den MIV über eine Südspange und ein zusätzliches Parkhaus gesprochen wird, sind wir Velofahrerinnen und Velofahrer gespannt, welche Einbahnstrasse dieses Jahr vielleicht geöffnet wird und wo die nächsten 30 m Veloweg neu markiert werden.

St. Leonhardsbrücke. Dieser Riegel trennt die Innenstadt gegen Westen ab. Um dieses Hindernis mit dem Velo zu überwinden, braucht es noch immer viel Geduld und Mut. Die Zufahrt zur neuen Velostation tangiert bei der Reithalle ebenfalls diesen Knoten. Ob und wann hier fürs Velo eine Verbesserung angestrebt wird, ist mit der Umsetzung von anderen Projekten in diesem Bereich verknüpft. Überbauung Villa Wiesental, Kapazität Stadtautobahn, Zukunft Güterbahnhof Areal. Viele offene Fragen, deren Beantwortung noch viel Zeit beansprucht. Nutzen wir diese Zeit, um eigene Ideen zur Lösung dieser Schwachstelle einzubringen.

Generell fällt auf, dass die Umsetzung von Massnahmen zur Beseitigung einer Schwachstelle im LV- Netz meistens mit einem Strassenbau- Projekt verbunden sind. Fallen Umgestaltungen bei Volksabstimmungen durch, werden Verbesserungen auf Jahre hinaus blockiert. Siehe Beispiele Markt- platz und Zürcher Strasse.

Die Signalisation der Veloverbindung vom Neudorf bis nach Winkeln ist wohl verbessert worden. Eine schnelle, lückenlos sichere und hindernis- freie Verbindung von einem Ende der Stadt ans andere ist aber noch immer nicht realisiert. Velobahnen könnten ein Lösungsansatz sein. Sie führen nicht den Hauptstrassen entlang. Diese bleiben dem MIV und dem öV vor- behalten, für das Velo muss dort eine Basisinfrastruktur ausreichen. Velo- bahnen führen parallel dazu durch die Quartiere und bündeln den Velover- kehr. Sie können ein eigenes Trassee haben oder aus Strassen bestehen, die nur von wenigen Autos befahren werden. Das Öffnen von Einbahnstras- sen und Aufheben von Rechtsvortritten müsste geprüft werden.

Freie Fahrt fürs Velo!



Gewürze fein und fair

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

claro
FAIR TRADE

Agenda 2013

Dienstag, 14. Mai	08.30	Mobilitätskurs für Senioren	Stadtpolizei, St. Gallen
Donnerstag, 16. Mai	20.15	Veranstaltung Neugestaltung Bahnhofplatz	Hauptpost, St. Gallen
Dienstag, 21. Mai	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Donnerstag, 23. Mai	09.00	Oekomarkt mit VCS-Stand	Marktgasse, St. Gallen
Freitag, 24. Mai	19.00	SUFO	St. Mangen, St. Gallen
Samstag, 25. Mai	09.00	SUFO mit VCS-Workshop	St. Mangen, St. Gallen
Dienstag, 28. Mai	18.30	Vorstandssitzung Sektion	Unterer Brand, St. Gallen
Dienstag, 28. Mai	20.00	HV Sektion	Unterer Brand, St. Gallen
Samstag, 1. Juni	08.00	Ausflug Vorstand Sektion	Chur
Dienstag, 11. Juni	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 11. Juni	19.15	Vorstandssitzung Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Mittwoch, 12. Juni	18.30	Ortsgruppensitzung	Peter Jans, St. Gallen
Dienstag, 18. Juni	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Samstag, 21. Juni	10.00	Planungskonferenz VCS Schweiz	Fribourg
Samstag, 21. Juni	10.00	DV VCS Schweiz	Fribourg
Dienstag, 2. Juli	16.45	Stadtparlament	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Freitag, 9. August	17.00	Redaktionsschluss lokal 103	
Dienstag, 13. August	18.30	Ortsgruppensitzung	Mathias Nosedá, St. Gallen
Dienstag, 13. August	18.30	Vorstandssitzung Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Dienstag, 27. August	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen