

Für Mensch  
und Umwelt



# LOKAL

November 2014

Nummer 108

Region St.Gallen

A blurred, grayscale background image showing a person on a bicycle in the foreground and a bus stop or bus in the background.

**Zum dritten Mal  
Nein zur zweiten Röhre**

**Höhere Ostwindtarife!  
– Besseres Angebot?**

**Busspur & Velo**

ARCHITEKTUR PLANUNG BERATUNG

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

**DORIS KÖNIGER**  
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

### Unbehagen, Unlust, Unmut

Sind das die Gefühle, die Sie beim Anblick einer Steuererklärung ergreifen?  
Das Büro von Moos kann nicht heilen. Es übernimmt jedoch  
**Jahresabschluss, Steuererklärung und Buchhaltung**  
bzw. zeigt Ihnen, wie Sie auch Teilbereiche selbst erledigen können.

**Büro von Moos Tel: 071 364 27 30**

Egal, wo und wie hoch Sie in der Schweiz wohnen, das (Reise-)Büro von Moos  
kommt mit **Bahn/Bus/Schiff/Seilbahn** zu Ihnen.  
Die Reisezeit ist Hobby und damit privates Vergnügen.



**Schokolade  
und feine Pralinen  
klar vom claro**

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

**claro**  
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.

Seit Anfang Oktober veröffentlicht die Kantonspolizei St.Gallen die aktuellen Standorte ihrer neun semistationären Radargeräte. Damit beugt sich die Polizei der Autolobby. Die Radarkontrollen kämen einer Abzockerei gleich, so die unhaltbare Kritik. Es ginge ausschliesslich um Mehreinnahmen in Form von Bussen als Beitrag, die Kantonsfinanzen ins Lot zu bringen. Vermehrte Kontrollen würden keinen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit leisten.

Verstehen diese Kritiker den Zweck von Geschwindigkeitskontrollen nicht? Stationär, semistationär, mobil – Geschwindigkeitskontrollen verfolgen immer das gleiche Ziel: die Erhöhung der Sicherheit aller. Damit Verkehrsteilnehmende die signalisierten Geschwindigkeiten einhalten, wird fehlbares Verhalten stichprobenartig sanktioniert. Weil wir immer und überall mit einer Kontrolle rechnen müssen, halten wir uns eher an die Verkehrsregeln.

Die Kritiker der Radarkontrollen haben in einem Punkt Recht: Die Erhöhung der Verkehrssicherheit an den Kontrollstandorten wird trotz deren Bekanntgabe erreicht. Logisch, denn Automobilisten halten die signalisierte Geschwindigkeit bei einem bekannten Radarstandort ein. Hingegen wird dieses Ziel dort verfehlt, wo nicht kontrolliert wird. Und genau darüber informiert indirekt die Veröffentlichung der Radarstandorte. Autofahrende wissen ganz genau, wo ungestraft übermässig aufs Gas gedrückt werden kann.

Selbstverständlich führt die Polizei zusätzlich spontane Kontrollen mit mobilen Radar- und Lasergeräten durch. Diese fallen aber weniger ins Gewicht. Die Betriebsstunden der semistationären Radargeräte (ununterbrochen) übersteigen jene der 13 mobilen Geräte (sporadisch vier bis fünf Stunden pro Tag) um ein Vielfaches. Entsprechend höher ist der Beitrag der semistationären Radarkontrollen zur Prävention. Die Publikation ihrer Standorte ist ein Schritt zurück in Richtung Faustrecht. Wollen wir da wirklich hin?

Robert Furrer

<b>Busspur &amp; Velo</b>	<b>4</b>
<b>Mehr Luft dank Velopumpen</b>	<b>8</b>
<b>Dem Kreisel eine Chance geben</b>	<b>10</b>
<b>Zum dritten Mal Nein zur zweiten Röhre</b>	<b>12</b>
<b>Zur Ochsenhöhi</b>	<b>13</b>
<b>Höhere Ostwindtarife! – Besseres Angebot?</b>	<b>14</b>
<b>Langsamverkehr in Gossau schnell umsetzen</b>	<b>16</b>
<b>Ja zum neuen Marktplatz</b>	<b>19</b>
<b>St.Gallen wird rot</b>	<b>20</b>
<b>Meine Standpunkte</b>	<b>22</b>
<b>Agenda</b>	<b>24</b>

**Publikation der Standorte von Radargeräten:  
Zurück zum Faustrecht.**

### «VCS lokal»

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

Nummer 108  
Auflage 2 200 Exemplare  
erscheint viermal im Jahr

**Redaktion**  
Mathias Nosedà, Daniel Rüttimann,  
Susanne Schmid, Peter Jans,  
Thomas Schwager, Robert Furrer,  
Martin Boesch, Ruedi Blumer

**Layout**  
Ingrid Jacober

**Korrektur**  
Cécile Federer

**Lektorat**  
Daniel Rüttimann

**Druck**  
Niedermann Druck AG  
Letzistrasse 37  
9015 St.Gallen



VCS-Mitglieder Roman Weibel (Fahrer) und Dominic Weibel (Filmer) dokumentieren, wie gefährlich die Stadt für Velofahrende sein kann; ausserhalb der Busspur wohlgemerkt.

Busspur & Velo, Beitrag auf Youtube › [www.vcs-sgap.ch/informationen/mitteilungsblaetter/vcs-lokal](http://www.vcs-sgap.ch/informationen/mitteilungsblaetter/vcs-lokal)

Bald mehr Radumdrehungen auf St.Galler Busspuren. Politik der kleinen Schritte.

## Busspur & Velo

Von Thomas Schwager, St.Galler Stadtparlamentarier, Grüne. Politik, insbesondere Verkehrspolitik, ist schwerfällig. Wer da nicht mit viel Geduld gesegnet ist, macht sich unglücklich. Ein aktuelles Beispiel aus St.Gallen:

### Erster Vorstoss 2008

Im Jahr 2008 habe ich gemeinsam mit meinem CVP-Parlamentskollegen Stefan Rosenblum mit einer Interpellation angeregt, den Velos grundsätzlich die Nutzung von Busspuren zu ermöglichen. In seiner Antwort sagte der Stadtrat eine «pragmatische Überprüfung» dieses Anliegens zu. Passiert ist im Anschluss daran aber über Jahre hinweg nichts. Warten als die ultimative Form von Pragmatismus?

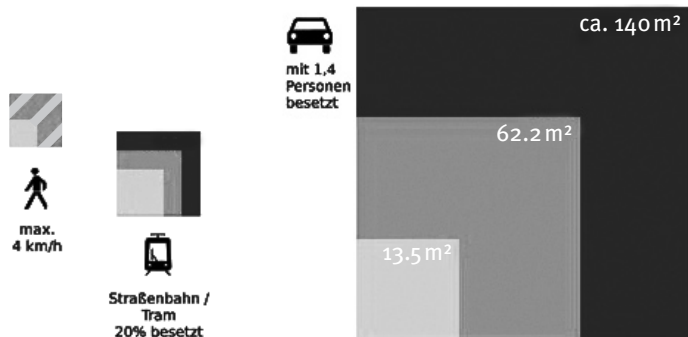
Im August 2012 startete ein VCS-Mitglied eine Umfrage unter den 50 grössten Schweizer Städten, ob die Mitbenutzung der Busspur durch Velos erlaubt wird. Von den befragten 50 Städten, 31 antworteten, bejahte dies eine klare Mehrheit von 23, nur in acht Städten war zum damaligen Zeitpunkt die Busspurmitbenutzung untersagt. Die allermeisten Städte mit für Velos offenen Busspuren meldeten kaum Probleme.

### Postulat überwiesen im 2012

So folgte im Oktober 2012 als Motion der zweite politische Vorstoss unter dem Titel «Velos auf die (Bus-)Spur bringen», erneut gemeinsam mit meinem engagierten CVP-Kollegen. Dieser Vorstoss wurde in Form eines Postulats an den Stadtrat überwiesen.

Nur in acht der 50 grössten Städten, 31 antworteten, war 2012 die Busspurmitbenutzung durch Velos untersagt.

Intelligente und damit platzsparende Verkehrsformen müssen Vorrang haben.



Der Stadtrat war bereit, sich dem Anliegen nun wirklich anzunehmen und einen Bericht zu verfassen, ob und wie sich Busspuren für den Veloverkehr insgesamt oder zumindest teilweise öffnen lassen.

Dieser Bericht liegt nun zwei Jahre später dem Parlament zur Beratung vor. In unserer Stadt gibt es derzeit 35 Strassenabschnitte mit Busspur. Bei 13 davon ist bereits ein eigener Velostreifen vorhanden, auf weiteren neun Abschnitten besteht ein Velofahrverbot wie zum Beispiel im Bereich des Autobahnanschlusses Kreuzbleiche. Somit verbleiben elf Abschnitte, die der Stadtrat durch die Verwaltung für eine Velofreigabe hat überprüfen lassen.

### Busspurfreigabe in Raten

Die zuständigen städtischen und kantonalen Fachleute kamen in ihrem Bericht zum Schluss, dass Velos problemlos nur auf Busspuren ab einer Breite von 4,5 Metern möglich seien. Bei Busspurbreiten bis 4,2 Meter werde es jedoch schon eng für ein sicheres Überholen der Fahrräder durch den Busverkehr, und bei noch schmalen Spuren wäre eine Velomitbenutzung nur unter besonderen Umständen möglich.

Gestützt auf diese Ausführungen empfiehlt nun der Stadtrat die Freigabe von sieben der elf gegenwärtig zur Diskussion stehenden Busspurabschnitten. Darunter auch die Abschnitte von der Haltestelle Kantonsspital stadtauswärts Richtung St.Fiden und stadteinwärts Richtung Singenberg. Nicht per sofort, sondern über den Verlauf der nächsten ein bis zwei Jahre. Zudem stellt der Stadtrat in Aussicht, dass auch bei allen künftig neu entstehenden Busspuren die Frage der Mitbenutzung durch Velofahrende geprüft wird.



### Ziel erreicht?

Wird nun alles gut? Jein! Zumindest dürfen sich die Velofahrerinnen und Velofahrer der Stadt darüber freuen, dass dank dem jahrelangen Engagement von VCS, Pro Velo und ihren engagierten Mitgliedern immer mehr Busspuren legal von Velofahrenden genutzt werden können. Gerade in den letzten Monaten wurde nach Belagsarbeiten auf der Höhe Grossacker/Silberturm eine neue Velospur in die Busspur integriert. Warum es aber nun erneut ein bis zwei Jahre dauern soll, bis auf den sieben geprüften Busspurabschnitten für Velos die freie Fahrt gelten soll, bleibt unverständlich.

### Kein Kampf Velo gegen öV

Immer wieder wird ausgeführt, Velofahrende auf der Busspur würden den öffentlichen Verkehr behindern und die Buschauffeure zu gefährlichen Ausweichmanövern zwingen. Der Punkt aber ist, dass Velofahrende ja nicht einfach von der Strasse verschwinden, wenn sie nicht auf der Busspur fahren dürfen. Sie sind dann unmittelbar links der Busspur und kommen damit in ein ungemütliches Verkehrssandwich: rechts der Bus, und wenn es ganz arg kommt, links ein Lastwagen. Jeder verantwortungsvolle Busfahrer wird in solchen Situationen ebenfalls die Geschwindigkeit drosseln und Rücksicht nehmen.

Es geht bei der Benutzung der Busspur nicht um einen Kampf der Velofahrenden gegen den öffentlichen Verkehr. Der Platz in der Stadt ist beschränkt. Im städtischen Strassenraum Vorrang haben müssen darum effiziente Verkehrsmittel. Das sind jene, die wenig Platz brauchen oder viele Menschen transportieren können. Wir brauchen in der ganzen Stadt darum ausreichend breite Busspuren, die Platz bieten für Bus und Velo.

Warum es aber nun erneut ein bis zwei Jahre dauern soll, bis auf den sieben geprüften Busspurabschnitten für Velos die freie Fahrt gelten soll, bleibt unverständlich.



Das Velo ist «in» und im Stadtverkehr das schnellste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Deshalb wollen Stadt, Kanton und Region den Veloverkehr weiter fördern. Dies kann auch mit kleinen Massnahmen geschehen. Seit Ende Mai sind in St.Gallen zwei öffentliche Velopumpen in Betrieb.

## Mehr Luft dank Velopumpen

*Von Susanne Schmid.* Bereits zwei Pumpen, eine an der Militärstrasse und eine an der Museumstrasse, sind in der Stadt in Betrieb, zwei weitere sind in Gossau installiert. Finanziert werden sie je zur Hälfte vom VCS und aus dem Clevermobil-Fonds.

In St.Gallen hat man sich für Handpumpen entschieden. Sie brauchen fast keinen Platz, wenig Wartung und sind insgesamt günstiger als Druckluftpumpen.

Damit sie wenig Anstrengung verlangt, hat die Pumpe einen grösseren Durchmesser als die private zu Hause. So können alle (ausser kleine Kinder) ganz leicht ihr Velo aufpumpen. Die beiden meist verbreiteten Ventile können problemlos an den Druckluftschlauch angeschlossen werden.

Die Velopumpe ist äusserst stabil und fix mit dem Boden verbunden, damit sie Vandalen keine Angriffsmöglichkeit bietet. Und sie ist einfach zu bedienen: Schlauch anschliessen, Griff herausziehen und nach unten drücken. Bereits nach ein paar wenigen Stössen ist der Pneu hart und das Velo zur Weiterfahrt bereit.

Diese Qualität hat auch ihren Preis. Pro Pumpe wird mit 3000 Franken gerechnet.



Die Pilotphase ist zwar noch nicht abgeschlossen, aber bereits jetzt kann man sagen, dass sich die Pumpen bewähren und dass das Velopumpennetz auch in die Region Arbon-Rorschach ausgedehnt werden kann. Es liegen bereits Anfragen von umliegenden Gemeinden vor.

Wichtig ist, dass der Standort für die Velopumpen gut evaluiert wird. Jene in der Museumstrasse direkt neben der Veloroute vom Osten in die Innenstadt steht optimal. Sie liegt zentral, ist leicht zugänglich, gut erkennbar und vom Platz her problemlos bedienbar. Jetzt geht uns die Luft erst recht nicht mehr aus!

**Peter Jans:**  
«So macht Velofahren noch mehr Freude.»

# Hier könnte Ihr Inserat stehen: 071 222 26 32.



## Dem Kreisel eine Chance geben

**Der Kreisel Spisertor/ Burggraben ist zügig gebaut worden. Den Sommer über war ein stetes Arbeiten zu beobachten. Für einmal wurde die Bauzeit nicht über- sondern unterschritten, und das sogar um sage und schreibe drei Wochen. Bravo den Arbeitern und Bravo der Bauleitung.**

*Von Margot Benz und Daniel Rüttimann.* Am 19. September 2014 konnte der Kreisel unter Mitwirkung der nahen Gastgewerbebetriebe (Restaurant Bosphorus, Piadineria Rimini und Café Franz) und Stadträtin Patrizia Adam sowie dem Quartiervereinspräsident Patrick Roth kulinarisch und rhetorisch sensationell eröffnet werden. Der Anlass war gut besucht und wurde humorvoll durch Hansueli Stettler und FreundInnen bereichert: Vier lustige Gesellen in einem hellblauen amerikanischen Schlitten mit Velo im Gepäck hören nicht auf, um den Kreisel zu fahren.

### Erste Kreiseleindrücke

Nach der Freigabe des Kreisels zuerst die Ernüchterung für Velofahrende: Die Einfahrt in die Spisergasse ist noch tagelang gesperrt und die Velofahrenden suchen sich auf verschiedene Arten einen Zugang, mehr oder weniger gefährlich und wohl auch ab und zu genervt. Mit Überraschung und Freude stelle ich fest, dass die meisten Velofahrenden mit aller Selbstverständlichkeit den Kreisel befahren – und zwar richtig durch die Mitte.

Die Einfahrt Spisergasse ist nicht optimal, weil zu weit südlich, aber durchaus gewöhnungsfähig. Schwierig bleibt weiterhin der schmale Streifen auf dem Burggraben Richtung Waaghaus. Das ist

vorderhand hinzunehmen und wird sich mit einer strassenmittigen Velospur verbessern.

Die Fussgängerinnen haben nun überall Vortritt und die befürchteten längeren Wege sind moderat. Der Fussgängerstreifen auf dem Burggraben ist sogar sehr fussgängerfreundlich in der direkten Fortsetzung der Spisergasse angelegt. Zu beobachten ist aber auch der direkte Übergang von der Spisergasse zur Migros «straight ahead» über die Fahrbahn. JedeR sucht sich eben den direktesten Weg.

Der motorisierte Verkehr verläuft flüssig. Eine Gefahrenquelle ist die Kreiseleinfahrt vom Burggraben her. Sie ist «vortrittsgefährdet», weil sie nicht quer zum Kreisel gebaut werden konnte. Der von links kommende, vortrittsberechtigte Verkehr muss gut aufpassen, nicht «abgeschossen» zu werden. Die dem Quartier wichtige Verkehrsbeziehung Linsebühlstrasse–Lämmli-brunnenstrasse (korrekte Zufahrt zur Autobahn) ist sehr eng und wird leider noch nicht häufig benutzt.

Die Trogenerbahn hat dank Lichtsignal grundsätzlich Vorfahrt. Die Schaltung ist noch nicht perfekt eingestellt, so kommt es zu einem sekundenlangen Stopp vor dem Kreisel. Die Fahrgäste würden ein langsames aber stetiges Ein- und Durchfahren des Kreisels zu schätzen wissen.

### Offene Pendenzen

Wurden die Abmachungen anlässlich der Einspracheverhandlungen mit dem Quartierverein Südost und dem VCS eingehalten?

Die Haltestelle Richtung Trogen wurde als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet, allerdings etwas breiter als die anderen Kreiseleinfahrten. Überholen ist nicht mehr möglich und wäre nicht korrektes Fahrverhalten. Der Platz für Velofahrende zwischen Strassenrand und Gleisen wurde auf der Linsebühlstrasse stadtauswärts merklich verbreitert.

Am Burggraben ist es weiterhin eng. Noch fehlt die Radfahrspur strassenmittig auf dem Burggraben stadteinwärts. Diese kann erst markiert werden, wenn ein Folgeprojekt im Bereich Burggraben geplant, bewilligt und durchgeführt ist. Nach Aussage des zuständigen Mitarbeiters des Tiefbauamts, Herr Notker Schmid, ist die Velospur im Folgeprojekt vorgesehen.

Ortsunkundigen Velofahrenden, welche auf der «Appenzeller Route» von SchweizMobil unterwegs sind, geht es möglicherweise wie den lustigen Gesellen anlässlich der Einweihung. Sie fahren mangels Routenwegweisern womöglich noch lange im Kreis herum. Die entsprechenden Wegweiser wurden während der Bauphase entfernt und bis heute nicht wieder angebracht.

**Mit Überraschung und Freude stelle ich fest, dass die meisten Velofahrenden mit aller Selbstverständlichkeit den Kreisel befahren – und zwar richtig durch die Mitte.**



**Wartende dürften bei Regenwetter mit der Situation nicht zufrieden sein. Das kleine Dach taugt als Wetterschutz kaum. Auf diesen Punkt wiesen VCS und Quartierverein in der Planungsphase ohne Erfolg mehrmals hin.**



Quelle: Verein Nein zur zweiten Gotthardröhre

Unterschreiben Sie noch heute den beiliegenden Referendumsbogen und senden diesen möglichst rasch zurück, besten Dank!

# Zum dritten Mal Nein zur zweiten Röhre

## Davon gehen wir aus

Die bestehende Röhre am Gotthard muss saniert werden, und zwar bis spätestens 2025. Die TechnikerInnen sagen: Länger kann sie nicht sicher betrieben werden.

## Das wollen wir

Am Alpenschutz und an der Verlagerungspolitik muss auch in Zukunft festgehalten werden. So hat es das Volk 1994 beschlossen. Eine zwingende Voraussetzung dafür ist der Verzicht auf die zweite Strassentunnelröhre. Die sanierungsbedingte Schliessung des Gotthardstrassentunnels fördert eine Umgestaltung der Strassenlogistik zugunsten der Bahn. Darum soll die Sanierung so erfolgen, wie es der Bundesrat bereits in seinem Bericht vom Dezember 2010 selber vorgeschlagen hat: mit einem Bahnverlad für Autos und einer Rollenden Landstrasse (RoLa) für Lastwagen. Dieser Vorschlag muss im Sinne der betroffenen Regionen optimiert werden.

## Das heisst

Sanierungsarbeiten nur im Winterhalbjahr, offener Strassentunnel im Sommerhalbjahr.

Verteilung des Lastwagenverlads auf zwei oder drei RoLa-Verbindungen: von Grenze zu Grenze für den Transitverkehr, vom Mittelland

ins Tessin und/oder von Erstfeld nach Biasca für Binnen-, Import- und Exportverkehr. So können für die Terminals weitgehend vorhandene Gleisanlagen benützt werden.

Die Sanierungszeit kann so zur «Generalprobe» für die Umsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden.

## Das wollen wir verhindern

dass Geld im Gotthard verlockt wird, welches zur Lösung viel dringenderer Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und den Randgebieten benötigt wird;

dass die EU wegen dem Vorliegen zweier vollausgebauter Röhren Druck auf die Schweiz ausüben kann, bald alle vier Spuren für den Verkehr zu öffnen und damit den Alpenschutz zu sabotieren;

dass die BefürworterInnen von vier Spuren davon profitieren,

dass die zweite Röhre bereits gebaut und erst im Nachhinein über deren (volle) Nutzung abgestimmt wird. Bereits läuft ja die Unterschriftensammlung für die Initiative «Freie Fahrt statt Mega-Staus», die mindestens vier Fahrspuren am Gotthard verlangt.

› [www.zweite-roehre-nein.ch](http://www.zweite-roehre-nein.ch)



## Zur Ochsenhöhi

Leichte Winterwanderung oder Schneeschuhtour von Weihnachten bis Anfang März, wenn es frisch geschneit hat, oder als Wanderung das ganze Jahr für alle, die etwas Ausdauer mitbringen für die 550 Höhenmeter: Sonderau (Schöni) – Flecken – Buechberg – Schletters – Ochsenhöhi neben der Hundwilerhöhe – Chüterenegg – Hundshenki – Dälersegg – Lank (oder Appenzell)

Von Mathias Nosedá, Foto von Hanspeter Fritschi. Kurz vor Hundwil steigen wir aus dem Bus, und schon schnallen wir uns die Schneeschuhe an. Ein langer Hang liegt vor uns! Regelmässig gehts über eine halbe Stunde den offenen Hang hoch zum Buechberg. Je nach Schneehöhe Kuhzäune umgehend, wählen wir eine Spur via Schletter und Hinterbühl durch den Höhiwald zur Ochsenhöhi. Der Säntis grüsst ungerührt zu uns ins Flachland. Wer mehr sehen möchte, macht sich auf zur Hundwilerhöhe, die leicht in 25 Minuten zu erreichen ist.

Nach der verdienten Pause schlendern wir ganz gemütlich auf der Krete Richtung Appenzell. Auch wenn sich unsere Pupillen nicht wie beim Eintritt ins Hochgebirge erweitern: Es ist einiges zu entdecken! Wir halten uns immer zuoberst auf der Krete und sehen von der Chüterenegg zum Lichs (Luchs?), zum Speck und zur Hundshenki(!). Dauernd haben wir mindestens den halben Kanton Innerrhoden vor Augen. Bald erreichen wir die Dälersegg.

Nun müssen wir uns entscheiden: Rechts führt der Kapellweg nach Appenzell (die Skizzenbücher von Hans Arp sehen im Kunstmuseum Appenzell?), links nehmen wir den Weg über die Rapisau und die Sitterbrücke zur Postautohaltestelle Lank.

**Start:** Haltestelle Sonderau/Hundwil der Postautolinie St.Gallen–Herisau 80.180

**Ende:** Haltestelle Lank der Postautolinie Appenzell–Teufen 80.191 oder mit Publicar, Telefon 0848 55 30 60

**Karte:** Gais

1:25 000, Nr. 1095

**Zeit:** 3 bis 3,5

Stunden ohne Rast

**Ausrüstung:**

Schneeschuhe mit Ski-  
stöcken, Wanderschuhe

Nach dem Preisschub durch die Aufteilung der Zonen 210 und 212 ab Mitte Dezember sind Angebotsverbesserungen wie die Ausdehnung des Geltungsbereiches der Kurzstrecke und eine 24-Stunden-Karte zu prüfen.

# Höhere Ostwindtarife! – Besseres Angebot?

Von Ruedi Blumer. Bekanntlich werden auf den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember die Tarifzonen 210 (St.Gallen) und 212 (Gossau–Herisau) je in zwei Zonen aufgeteilt. Zone 210 wird aufs Stadtgebiet beschränkt; aussen herum entsteht die Ringzone 211 mit Wittenbach, Mörschwil, Teufen, Abtwil, Engelburg. Zone 212 umfasst nur noch Gossau, Andwil und Arnegg. Herisau ist neu Zone 213. Diese zusätzlichen Zonen führen insbesondere bei den Einzelbilletten zu Preisaufschlägen von bis zu 50 Prozent gegenüber heute.

2013 strich Ostwind die Mehrfahrtenkarte für Kinder. Schüler bezahlen dafür seither Fr. 13.80 statt 8.60. Mit einem Vorstoss im Kantonsrat wollte ich bei der Regierung anregen, dass sie sich im Tarifverbundrat dafür einsetzt, dass es wie bisher weitergehen darf.

## Mehr Kurzstrecken?

In ihrer Antwort hält die Regierung immerhin fest, dass nach den strukturellen Massnahmen zwingend eine Phase der Konsolidierung folgen müsse. Auf meine konkrete Frage, wie es um die Zukunft der Kurzstrecke stehe, bekam ich dennoch die frustrierende Antwort, dass darüber im Tarifverbundrat (in dem die Stadt St.Gallen leider nicht vertreten ist) erst Mitte 2015 entschieden werde.

Dem VCS ist es ein grosses Anliegen, dass die Errungenschaft der Kurzstrecke für maximal fünf Haltestellen erhalten bleibt. Gerade für gelegentliche öV-Nutzer/innen und potenzielle Umsteiger/innen ist das ein wichtiges Angebot.

Ich schlage vor, dass das Angebot der Kurzstrecke auf die ganze Agglomeration ausgedehnt wird, also auf das Gebiet der heutigen Tarifzonen 210 und 212. Wenn das nicht erfolgt, müsste man ab Dezember 2014 beispielsweise für die Strecke vom Russen via AFG-Arena ins Oberdorf Gossau drei Zonen lösen. Drei Zonen für drei Bushaltestellen. Das ist doch definitiv zu unfair!

Ostwind verspricht die Mehreinnahmen aus der Zonenaufteilung für Angebotsverbesserungen einzusetzen. Die Ausweitung des Kurzstreckengebietes wäre eine solche! Zu prüfen wäre die Kurzstrecke auch für andere Agglos wie Rapperswil-Jona, Wil, Kreuzlingen oder Rorschach.

## Eine 24-Stunden-Karte?

Eine weitere Angebotsverbesserung wäre die 24-Stunden-Karte. Zürich kennt dieses Angebot genauso wie alle wichtigen europäischen Städte. Auch aus Sicht der Tourismusförderung wäre die 24-Stunden-Karte sehr wertvoll – bedarfsgerechter und kundenfreundlicher als ein 9-Uhr-Pass, der kurz nach Mitternacht abläuft.

## Nachtzuschlag abschaffen?

Schliesslich müsste Ostwind sich dafür einsetzen, dass der Nachtzuschlag abgeschafft wird. Ein gültiges Billett muss unabhängig von der Tageszeit zur Benützung des öV-Angebotes berechtigen. Das ist kundenfreundlich, transparent und innerhalb einer Agglomeration sinnvoll und zukunftsgerichtet. Das erhöht den Umsteigeeffekt auf den öV und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Investitionen in kluge Verkehrssysteme sind schlauer als steigende Gesundheitskosten wegen vermeidbarer Unfälle.

**Drei Zonen für drei Bushaltestellen. Das ist doch definitiv zu unfair! Ostwind verspricht die Mehreinnahmen aus der Zonenaufteilung für Angebotsverbesserungen einzusetzen. Die Ausweitung des Kurzstreckengebietes wäre eine solche!**



## SteinFein – Das kleine, feine Schmuckatelier

Besuchen Sie uns am **29. November** am  
Christchindlimaart St. Gallen in der Webergasse.

**10% Gutschein für Ihren nächsten Einkauf**  
nicht kumulierbar mit anderen Angeboten

SteinFein Susanne Freund M 076 390 23 62  
Bachweidstrasse 1a info@steinfein.ch  
9011 St. Gallen www.steinfein.ch



Wenn es Gossau ernst meint mit der Positionierung als Velostadt, müssen in den kommenden vier Jahren alle elf dringenden Langsamverkehrs-Massnahmen des Aggloprogramms umgesetzt werden, insbesondere auch die Velounterführung am Bahnhof Gossau.

# Langsamverkehr in Gossau schnell umsetzen

*Von Ruedi Blumer.* Die aktuelle Prix-Velo-Rangliste von Pro Velo Schweiz zeigt es deutlich: Bezüglich Velofreundlichkeit belegt Gossau bei den Kleinstädten bis 30 000 Einwohner den letzten Platz. (St.Gallen belegt in der Kategorie der mittelgrossen Städte auch den Schlussplatz.)

Bezüglich Velofreundlichkeit belegt Gossau bei den Kleinstädten bis 30 000 Einwohner den letzten Platz. St.Gallen belegt in der Kategorie der mittelgrossen Städte auch den Schlussplatz.

Das stört erfreulicherweise auch den Stadtrat, und er möchte das ändern, indem er Gossau als Velostadt positionieren will. Als erste Massnahme haben die fünf Stadträte im Sommer eine gemeinsame Velofahrt durch die Stadt unternommen...

## **Bund zahlt nur bis 2018**

Gelegenheit für weitere Massnahmen bietet das aktuelle Aggloprogramm. Das Aggloprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach ist von so herausragender Qualität, dass es sogar von der OECD ausgezeichnet wurde. Einen Schwerpunkt in diesem Programm bilden die Massnahmen für den Langsamverkehr, denn hier besteht in unserer Agglo grosser Nachholbedarf.

Der Bund beteiligt sich mit 40 Prozent an den Realisierungskosten. Das aber nur unter der Bedingung, dass Gemeinde und Kanton die vorgesehenen Massnahmen in den Jahren 2015 bis 2018 umsetzen.

Pflichtbewusst verfasst der Stadtrat also Bericht und Antrag ans Parlament betreffend Umsetzung der elf Langsamverkehrsmassnahmen, die im Aggloprogramm mit Priorität A vorgesehen sind. Er beantragt einen Rahmenkredit von 550 000 Franken, um die acht kleineren Massnahmen (zum Beispiel Entflechtung der Verkehrsträger durch einen separaten Geh- und Radweg beim Freibad oder Erstellung eines Radwegs entlang der Willerstrasse) zu realisieren. Bund und Kanton bezahlen je gut eine Million Franken.

Das Stadtparlament stimmt der Vorlage im September einstimmig zu. Soweit so gut.

## **Priorität-A-Massnahmen fehlen im bewilligten Rahmenkredit**

Da sind aber noch die drei weiteren Massnahmen mit Priorität A, die etwas mehr kosten und darum wohl im bewilligten Rahmenkredit fehlen. Beim Bahnhof Arnegg sind zwei Massnahmen nötig (Gleisquerung und Ausbau zum Umsteigeknoten Bahn/Bus), und beim Bahnhof Gossau ist eine zusätzliche Personenunterführung oder eine wesentliche Verbreiterung der bisherigen seit Jahren überfällig.

Für diese drei Massnahmen wird mit Gesamtkosten von 4.5 Millionen Franken gerechnet. Nach Abzug der 40 Prozent des Bundes bleiben also für Gossau noch knapp 2.7 Millionen Franken.

Auf Nachfrage von Florian Kobler im Parlament hat der Stadtrat zugesichert, dass er auch diese drei Massnahmen in den kommenden vier Jahren in Angriff nehmen wolle. Der VCS erwartet darum, dass der Stadtrat 2015 dem Parlament entsprechende Vorlagen unterbreitet.

## **Dringender Bedarf beim Bahnhof Gossau**

Beim Bahnhof Gossau muss endlich ein neuer Bushof mit sinnvollen Haltekanten und zeitgemässer Fahrgastinformation entstehen. Gleichzeitig muss das Problem der Personenunterführung so gelöst werden, dass es für Fussgänger und Velofahrende genug Platz hat und sie sich gegenseitig nicht im Weg sind. Fussballfelder, Dreifachturnhalle, Oberstufenzentrum, Freibad, öffentlicher Spielplatz und bald ein neues Hallenbad auf der Südseite des Bahnhofes rufen längst nach einer Velounterführung.

Erfreulich ist, dass die Stadt Gossau vor wenigen Wochen beim Freibad und beim Bahnhof Arnegg zwei Velopumpstationen eingerichtet hat. Der VCS hat sich mit 50 Prozent an den Kosten beteiligt.

Auf Nachfrage von Florian Kobler im Parlament hat der Stadtrat zugesichert, dass er auch diese drei Massnahmen in den kommenden vier Jahren in Angriff nehmen wolle.

# 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

Stadt St.Gallen Sportamt



**Badespass + Eiszeit**



HALLENBAD UND SAUNA  
**BLUMENWIES**  
ST.GALLEN



**Eishalle** St.Gallen  
**Lerchenfeld**

Die aktuelle Vorlage zur Neugestaltung des Marktplatzes ist nicht einfach ein bisschen teure Pflasterstein-Kosmetik, wie dies die Gegner aus dem rechtsbürgerlichen Gewerbelager polemisieren; vielmehr wird die Umgestaltung ein für St.Galler Verhältnisse revolutionäres, neues Verkehrsregime bringen, einen vom unnötigen Autoverkehr befreiten Platz.

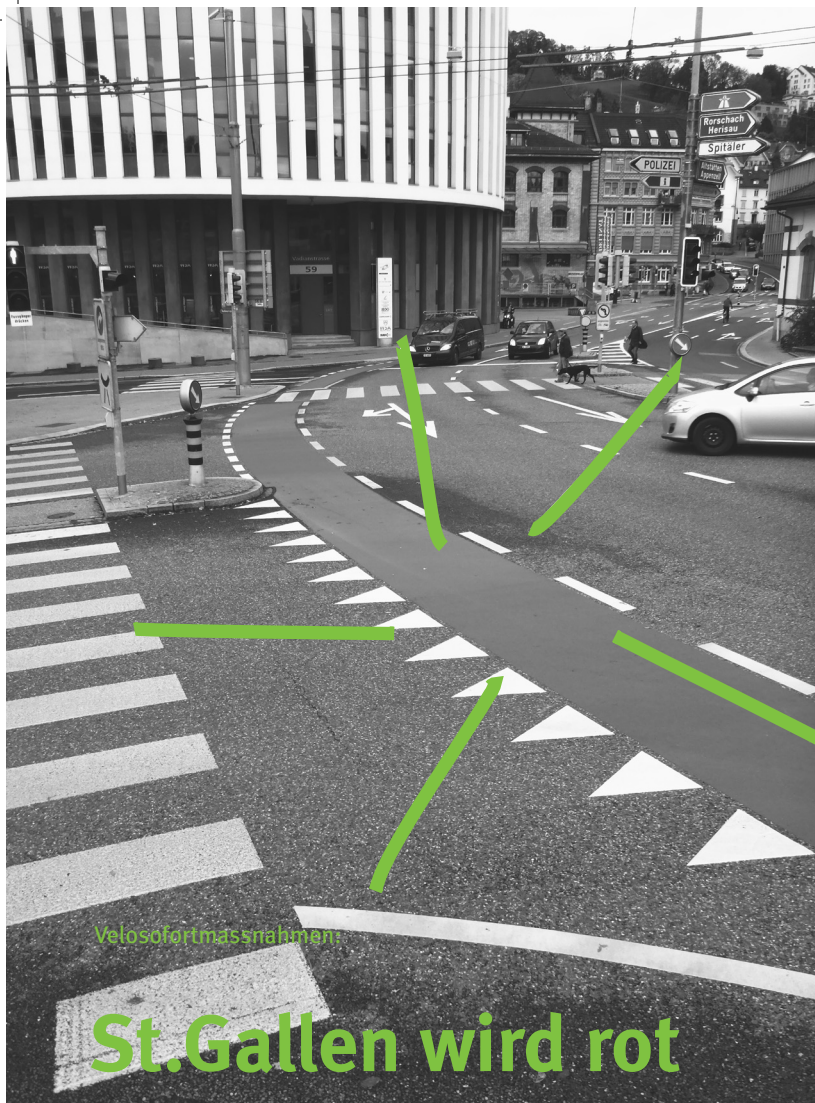
## Ja zum neuen Marktplatz

Nur ein Ja am 8. März bringt unsere Stadt einen entscheidenden Schritt weiter auf dem Weg zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Von Martin Boesch. Das ist die Zukunft: keine parkierten Autos mehr auf dem Marktplatz und in den nördlichen Altstadtgassen, kein nervender Such- und Balzverkehr zwischen Union und Bohl, eine neue Linienführung für den öV mit breitem Trottoir vor dem Café Pfund und den anschliessenden Geschäften statt parkierte Autos, keine Taxidurchfahrt mehr hinter der Calatravahalle. Dieser Befreiungsschlag, der auf die SP-Initiative «Autofreier Marktplatz» zurückgeht, ist der wahre Grund für die Opposition der Gewerbetreibenden, die lieber am alten Regime festhalten wollen. Sie hoffen darauf, dass nach der Fertigstellung der Parkgarage am Schibenertor oben auf dem Platz alles beim Alten bleibt und die Autofahrer somit den Fünfer und das Weggli haben. Dass der öffentliche Raum am Marktplatz damit weiter vergammelt, ist ihnen egal. Und dass sich das Innenstadt-Gewerbe damit einmal mehr ins eigene Fleisch schneidet und die Attraktivität als Erlebnis- und Einkaufsort zusätzlichen Schaden nimmt, blenden sie in ihrer Fixierung auf den Mythos «Auto» einfach aus.

Und noch ein Wort zu den Kosten: Wenn man bedenkt, dass die Sanierung des Taubenloches, die neue WC-Anlage am Blumenmarkt sowie die dringend nötige Erneuerung der öV-Fahrbahnen rund acht Millionen Franken kosten, dann ist die effektive Umgestaltung des ganzen Platzes von Union bis zum Waaghaus mit neuen Belägen und Perronkanten, Baumpflanzungen und Möblierung mit Sitzbänken sehr günstig. Zum Vergleich: Die Pflasterung am Gallusplatz hat insgesamt mehr als zehn Millionen Franken gekostet. Will das Baugewerbe diesmal umsonst arbeiten?

Für den VCS ist also klar: Wir setzen uns im kommenden Abstimmungskampf vehement für den neuen Marktplatz ein und werden die unlautere Kampagne des Gewerbes energisch bekämpfen.



Rote Markierung zur Verdeutlichung des Veloweges vor der Leonhardsbrücke

Melden Sie uns Fuss- und Veloverbindungen in Ihrer Wohnumgebung, auf Ihrem Arbeitsweg oder dem Schulweg Ihrer Kinder, welche mühsam oder unsicher sind. Wir bringen diese bei den entsprechenden Stellen ein und setzen uns für Massnahmen ein.

Velosofortmassnahmen

## St.Gallen wird rot

Von Daniel Rüttimann. Auch wenn Peter Jans mit Unterstützung des VCS für den Stadtrat kandidiert, ist hier nicht das Parteirot gemeint. Vielmehr können seit einiger Zeit mehr und mehr rote Flächen auf unseren Strassen gefunden werden, welche den Verlauf von Velospuren verdeutlichen und so zur Sicherheit der Velofahrenden beitragen.

Diese Einfärbungen und weitere kleine Verbesserungen am Velowegnetz sind Resultate einer guten Zusammenarbeit zwischen Pro Velo, dem Tiefbauamt sowie der Stadtpolizei St.Gallen und dem VCS. Halbjährlich finden gemeinsame Sitzungen oder Begehungen



Der Abbieger in die Gartenstrasse wird mit einer provisorischen Insel geschützt



Schutz für den Velofahrer vor Kurvenschniefern bei der Talstation Mühlegg

statt, an denen die Verbände Schwachstellen aufzeigen können, die von ihren Mitgliedern gemeldet wurden.

Bei diesen Begehungen geht es darum, Stellen für mögliche Sofortmassnahmen anzusprechen und passende Lösungen zu suchen. Einfache Massnahmen wurden durch die Stadt teils innert Monaten umgesetzt, auf andere müssen wir leider länger warten.

Bei der letzten Begehung im September lag der Schwerpunkt auf Fahrverboten, welche für den Veloverkehr hinderlich sind. Zwischen Neudorf und Bruggen konnten wir diverse gesperrte Verbindungen besprechen. Viele davon sollten bald für den Veloverkehr geöffnet werden.



|s|g |s |w |

Sankt Galler Stadtwerke

Wie Sie profitieren können, erfahren Sie unter:

[www.jetzt-umsteigen.ch](http://www.jetzt-umsteigen.ch)

Eine Aktion der Sankt Galler Stadtwerke und verschiedener St.Galler Garagen.

Peter Jans:

# Meine Standpunkte

## Raumplanung

St.Gallen soll nach innen und nicht nach aussen wachsen. Das heisst: innere Verdichtung statt Zerstörung des grünen Rings. Gleichzeitig müssen aber Grünräume, Parks, Hecken und Bäume erhalten werden. Ich möchte die Zusammenarbeit mit angrenzenden Gemeinden verstärken und Synergien vermehrt nutzen – mit dem Fernziel von Gemeindevereinigungen.

## Verkehr

Ich setze mich ein für eine konsequente Umsetzung des städtischen Verkehrsreglements: Wir plafonieren den Motorfahrzeugverkehr auf den Stand des Jahres 2010. Damit reicht das bestehende Strassennetz aus – es braucht keine Kapazitätserweiterungen. Für kurze Wege ist der Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten. Für längere Wege ist der öffentliche Verkehr weiter zu verbessern – möglichst bald mit einer Tramlinie in der Talsohle.

## Energie

Ich möchte den vom Volk beschlossenen Atomausstieg beschleunigen. Energiesparen und Energieeffizienz sollen belohnt werden. Wir verringern den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und reduzieren schrittweise die Abhängigkeit von nicht erneuerbaren Energien. Ziel ist eine vollständige Umstellung auf erneuerbare Energien. St.Gallen ist mit seinem fortschrittlichen Energiekonzept bereits auf dem Weg in eine saubere Energiezukunft. Es ist konsequent umzusetzen – dafür setze ich mich ein.

## Sicherheit

St.Gallen ist eine sichere Stadt. Das soll auch so bleiben. Die Stadtpolizei soll weiterhin bürgernah arbeiten und ihre Präsenz auf der Strasse und in den Quartieren beibehalten. Sicherheit heisst aber auch Verkehrssicherheit. Gesamthaft steht St.Gallen gut da. Besonders gefährdet sind aber zu Fuss Gehende und Velofahrende. Kritische Stellen punkto Verkehrssicherheit sollen darum lokalisiert und Verbesserungen angebracht werden.



# Peter Jans

Stadtratswahlen, 30. November

## Der Stadt zuliebe: Umweltfreundlich wählen!

[peterjans.ch](http://peterjans.ch)



Für Mensch  
und Umwelt



St. Gallen·Appenzell

# Agenda

Dienstag, 18. November	16.00	Stadtparlament	Waaghaus, St.Gallen
Mittwoch, 26. November	19.15	Vorstand Sektion	VCS-Büro, St.Gallen
Mittwoch, 10. Dezember	18.30	Ortsgruppe	VCS-Büro, St.Gallen
Samstag, 25. April 2015		Veloflohmarkt	Waaghaus, St.Gallen

