

Für Mensch
und Umwelt



loKAl

November 2017

Nummer 118

St.Gallen–Appenzell



Uznach: Kulturland und Lebensraum in Gefahr
Galler Mobilitätsinitiative: Nicht nur Bratwurst



Was kochen Sie morgen ?

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



ARCHITEKTUR PLANUNG BERATUNG

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

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

Frühstückstisch (4. und letzte Folge)

Herr Alain Bischof sitzt am Sitzungstisch, ihm gegenüber Urs Huber vom büro ö.

Huber: Espresso?

Bischof: Ja. Und eine Brezel will ich auch, Sie schrieben, man könne hier frühstücken...

Huber: Das haben nicht wir, sondern unser Werbetexter geschrieben. Aber voila: ein Espresso und eine Brezel.

Bischof: Danke. Sind Sie der Kerl, der meiner Frau geholfen hat, eine Online-Sprachschule zu gründen? Hinter meinem Rücken!

Huber: Ah ja. Dann ist Jessica Ihre Frau... Sie haben nicht miteinander besprochen, dass sie sich selbständig machen will? Die Schule läuft ja ausgezeichnet...

Bischof: Nichts wusste ich.

Ist das Ihre Politik, den Ehemännern nicht zu berichten...

Huber: Treuhänder sind diskret. Doch was können wir für Sie tun?

Bischof: Geben Sie mir einen Zucker!

Huber: Klar.

Bischof: Ich lasse mir von

meiner Frau nicht auf der Nase herumtanzen. Jetzt mache ich mich auch selbständig. Ich dachte an eine Absinth-Bar. Ich brauche jemanden, der das mal mit mir durchrechnet...

Huber: Das machen wir. Und wir reservieren einen Tisch am ersten Abend. Haben Sie schon Unterlagen da?

Coupon:

Haben Sie vor, eine Firma zu gründen, sind Sie für eine Buchhaltung verantwortlich oder wollen Sie keine Zeit mit Ihrer Steuererklärung verbringen: Frühstücken Sie bei uns: Es gibt einen ordentlichen Espresso, eine Brezel und ein Gegenüber vom Fach.

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

Rufen Sie mich zur Terminvereinbarung unter dieser Nummer an:

Tel.:

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

Stadtratswahlen in St.Gallen und Gossau: Der VCS unterstützt bei den Stadtrat-Ersatzwahlen am 26. November in St.Gallen Sonja Lüthi und in Gossau Monika Gähwiler-Brändle. Das sind zwei starke Frauen, die ihre Städte bestens kennen, viel mit dem Velo unterwegs sind und sich aus Erfahrung und Überzeugung für kluge, umweltbewusste, sichere und raumplanerisch durchdachte Verkehrslösungen einsetzen werden. In beiden Städten müssen die Velowegnetze verbessert, die Fusswege sicherer werden und die Buslinien mehr Eigentrasse bekommen.

Mehr öV auch für die Ostschweiz: Zurzeit läuft die Vernehmlassung zum Bericht des Bundes zum Ausbau der Bahninfrastruktur (AS 2030/35). Mit Ausnahme einer neuen Haltestelle Wil West der Frauenfeld-Wil-Bahn sind in diesem 11.5 Milliarden schweren Paket keine Ostschweizer Projekte enthalten. Unerhört! Zu Recht haben sich die Fraktionschefs aller vier Kantonsratsfraktionen darüber in den Medien gemeinsam und massiv beschwert und verlangen von der Regierung, dass sie ein Gleiches tut. Im Einklang mit den vier Fraktionen fordert auch der VCS Leistungssteigerungen im stark frequentierten Korridor Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach (Doppelspur statt dritter Autobahnanschluss)–Rheintal. Ebenso braucht es Verbesserungen im Linthgebiet und die Doppelspur Tiefenwinkel–Mühlehorn. Diese nötigen Ausbauten können problemlos finanziert werden, wenn der Brüttenertunnel durch eine oberirdische Lösung ersetzt wird. Zwei zusätzliche oberirdische Geleise bringen die gleiche Kapazitätsverbesserung wie der Tunnel, kosten jedoch weniger als eine Milliarde und nicht fast drei wie der zur Diskussion stehende Tunnel...

Ruedi Blumer, Co-Präsident VCS Sektion St.Gallen–Appenzell

**Für St.Gallen
Sonja Lüthi,
für Gossau
Monika
Gähwiler-
Brändle in
den Stadtrat.**

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 118, Auflage 4200 Exemplare, erscheint dreimal im Jahr

Redaktion: Raphaela Wendel

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 5/2017, Impressum: VCS-Magazin, Mitgliederzeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Verlag und Redaktion: VCS, Postfach, 3001 Bern

- Grüne Ader für St.Gallen** 4
- Umfahrung Uznach: Kulturland und Lebensraum in Gefahr** 6
- Sieben Jahre Städteinitiative** 8
- St.Galler Mobilität: Nicht nur Bratwurst** 12
- Beruhigte Kantonsstrassen: «Ball» nun bei der Stadt** 13
- Mehr Grün für alle** 16
- Testplanung St.Fiden** 19
- Kein Plus für neuen Autobahnanschluss** 20
- Projektwerkstatt: Wie weiter?** 22



Einfache Anfrage zum Bahntrasse der Appenzeller Bahn: Erwartet wird die Antwort des Stadtrates auf Anfang 2018.

Grüne Ader für St.Gallen

Text und Fotos von Doris Königer. Vor kurzem äusserte sich das Stadtplanungsamt St.Gallen über eine mögliche Überbauung des Ruckhaldehangs. Dies zusammen mit der Umzonungsaufgabe.

VCS-VertreterInnen hatten im Stadtparlament bereits angefragt, ob dort nicht eine autoarme Wohn- und Arbeitsbebauung entstehen könnte. Nach wie vor sind wir der Ansicht, dass dieser Ort, so nah an der Innenstadt, und mit mehreren öV-Angeboten angebunden, sich ideal dafür eignen würde. Gleichzeitig würde es auch Zufahrtsprobleme lösen, weil nicht prioritär und nur marginal Parkplätze erschlossen werden müssen. Andere Städte – auch Schweizer Städte – machen das St.Gallen seit einiger Zeit vor.

Aus diesem aktuellen Anlass wurde diese einfache Anfrage eingereicht. Wir alle geniessen die Fahrt mit der Appenzeller Bahn, wenn sie die letzten Kurven in die Stadt hinunter macht. Dieser Ausblick auf die Stadt, dieses Hineintauchen muss erhalten bleiben. Wenn in Kürze dieses Bahntrassee wegen dem Tunnel stillgelegt wird, soll darauf als Übergangslösung ein Fuss- und Veloweg entstehen. Bei einer späteren Überbauung ist dies aber noch offen, und es sieht fast so aus, als würde dieser in meinen Augen historische Weg – dieses Bahntrassee – aufgehoben und durch andere Verbindungswege ersetzt. In New York gibt es den High-Line-Park – dort wurde eine stillgelegte 2,5 km lange Hochbahn zu einem städtischen Aussenraum umgestaltet. Dieser hochgelegene Park erschliesst Restaurants, Museen und Wohnhäuser, hat enorme Aufenthaltsqualität und ist eine wunderbare Verbindung zwischen zwei städtischen Quartieren. Ähnliches schwebt mir hier vor. Deshalb wurde die einfache Anfrage eingereicht, die den Erhalt des Trassees zur Diskussion stellt und die Stadtverwaltung sensibilisieren soll, diesen historischen städtischen Zugang zu erhalten. Nicht mehr für die Bahn, aber für den Langsamverkehr – ein Ort welcher zum Flanieren einlädt, eine Verbindung zwischen Talstadt und Riethüsli, ein Ort für Kunst im Aussenraum. Gleichzeitig kann diese Verbindung auch die neu zu erstellenden Bauten attraktiv erschliessen und eventuell einen Teil der Familiengärten integrieren.



« High-Line-Park, New York

Der Kanton St.Gallen möchte das Verkehrsproblem in Uznach mit einem 100-Millionen-Strassenprojekt angehen. Dieses Grossprojekt löst jedoch die Verkehrsprobleme von Städtli und Zürcherstrasse in Uznach nicht wirklich.

Umfahrung Uznach: Kulturland und Lebensraum in Gefahr

Von *Cornelia Meier*. In Uznach wird seit Jahren über eine mögliche Lösung des Verkehrsproblems diskutiert. Zur Entwicklung des jetzigen Projekts: Die Region Zürichsee-Linth erarbeitete zusammen mit einem externen Planungsbüro eine Projektstudie. Der Kanton St.Gallen erstellte anschliessend eine Zweckmässigkeitsbeurteilung und prüfte fünf der ursprünglich zwanzig Umfahrungsvarianten. Fazit: Keine der Varianten ist «eindeutig zweckmässig».

Gewählte Variante mit vielen Nachteilen

Die Gemeindepräsidenten der Region favorisierten die Variante 19SR. «S» bedeutet Städtlisperrung, das heisst, das Städtli bleibt für den Verkehr gesperrt, «R» steht für Rickenspange, das heisst von der Gasterstrasse wird eine Zusatzschleife in die Rickenstrasse hinauf gebaut. Diese «Variante 19SR» ist aus der Studie als Bestvariante hervorgegangen, weil sie durch das «S» und «R» am meisten Vorteile aufweist, aber gleichzeitig hat sie auch am meisten Nachteile.

Der Hauptvorteil wäre, dass das Städtli Uznach verkehrsfrei wird und dadurch ein Rückstau des Verkehrs ins Städtli vermieden werden könnte. Die Variante bringt jedoch sehr viele Nachteile. Die Umfahrung generiert sehr grosse Umwegfahrten, die eine Verlängerung der Reisezeiten innerhalb von Uznach hervorrufen. Die Schadstoff- und Lärmbelastung nimmt dadurch zu und der Verkehr wird in die Aussen- und Wohnquartiere verlagert. Zudem zerstört die neue Strasse im Naherholungsgebiet kostbare Lebensräume und es kommt zu einem enormen Kulturlandverlust.

Vorerst war dieses Umfahrungsprojekt im Strassenbauprogramm 2015 bis 2018 des Kantons als Ersatzprojekt aufgeführt. Die Kantonsräte aus dem Linthgebiet – mit Ausnahme von Kantonsrätin

Silvia Kündig, Grüne Linth – machten jedoch Druck und bewirkten, dass dieses Projekt, entgegen den Vorschlägen des Regierungsrates und der vorberatenden Kommission des Kantonsrates, auf Priorität A gesetzt wurde. Nun befindet es sich in Ausarbeitung beim Kanton. Inzwischen sind jedoch bedeutende Anpassungen der Variante gemacht worden. Die Städtlisperrung «S» wurde weggelassen – ohne Begründung und ohne die Vor- und Nachteile abzuwägen. Dadurch fallen wesentliche Vorteile des Projekts weg.

Löst diese Umfahrungsstrasse überhaupt das Verkehrsproblem?

Vergangene Verkehrszählungen haben gezeigt, dass rund siebzig bis achtzig Prozent des Uzner Verkehrs hausgemacht sind. Uznach ist ein regionales Zentrum mit Spital, Einkaufszentren, regionalen Beratungsstellen und überdurchschnittlich vielen Arbeitsplätzen. Deshalb ist der Grossteil des Verkehrs Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Für Verkehrsplaner ist deshalb schnell klar, dass die Verkehrsprobleme nicht mit einer Grossumfahrung lösbar sind. Leider haben bis jetzt die Politiker die Richtung vorgegeben.

Keine echte Mitwirkung der Bevölkerung

In den letzten fünf Jahren wurden öffentliche Informationsveranstaltungen durch die Region Zürichsee-Linth durchgeführt. Zudem fanden Mitwirkungsveranstaltungen für eine Begleitgruppe mit Vertretern aus Räten und Parteien statt. Eine echte Mitwirkung der Bevölkerung fand jedoch nie statt. Kritische Fragen und alternative Vorschläge fanden nirgendwo Platz. Die Veranstaltungen waren aus Sicht der Mitwirkung der Bevölkerung reine Alibiübungen. »

Die Interessensgruppe **Mobilität Region Uznach IGMRU** setzt sich für sanfte, alternative Lösungen ein, die auch den Fuss- und Veloverkehr unterstützen.
» www.igmru.ch

Bildquelle:
www.a53-gaster.ch/images/20130422/Flyer_Infoveranstaltung.pdf



Interessensgruppe zeigt alternative Lösungen auf

2013 formierte sich im Linthgebiet die überparteiliche Interessengruppe Mobilität Region Uznach. Die IGMRU hat sich zum Ziel gesetzt, Alternativen aufzuzeigen, die zur Lösung des Problems beitragen. Sie hat inzwischen weit über hundert Mitglieder und trifft sich jährlich zur Mitgliederversammlung. Aktuell laufen die Vorbereitungen für das Referendum gegen das Umfahrungsstrassenprojekt auf Gemeindeebene. Dies kann erst ergriffen werden, nachdem das Projekt bei den Gemeinden zur Vernehmlassung war und gutgeheissen wurde.

Sieben Jahre Städteinitiative

Raphaela Wendel, Geschäftsleiterin VCS, fragt: Im Jahr 2008 hat UmverkehR in sechs Schweizer Städten die Städteinitiative lanciert – in Basel, Genf, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich. Was waren damals die Ziele?

Silas Hobi, Geschäftsführer UmverkehR, antwortet: Als UmverkehR 2008 die Idee der Städteinitiative an der Generalversammlung präsentierte, standen die folgenden drei Ziele im Vordergrund: 1. die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen; 2. den Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen; 3. die Kapazität von Haupt- und Hochleistungsstrassen nicht weiter zu erhöhen.

2010 wurde die Städteinitiative in allen sechs Städten angenommen. Wie unterschieden sich die Initiativen von Stadt zu Stadt?

Das ist leider nicht ganz korrekt. In Winterthur, Basel und Luzern hat die Stadt einen Ge-

genvorschlag ausgearbeitet, der mehrheitsfähig war. Weil in Winterthur die Initiative zurückgezogen und kein Referendum ergriffen wurde, kam es dort zu keiner Volksabstimmung. Teilweise unterscheiden sich die verankerten Ziele stark. In St.Gallen und Luzern darf der motorisierte Individualverkehr MIV seit 2010 nicht mehr zunehmen. In Basel muss der MIV gegenüber 2010 bis 2020 um zehn Prozent zurückgehen. In diesen Städten sind städtische Verkehrszählungen für die Wirkungsüberprüfung massgebend. In Zürich muss der Anteil Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden, von 2011 bis 2021 um zehn Prozent gesenkt werden, während in Winterthur der Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs von 2005 bis 2025 um acht Prozentpunkte erhöht werden muss. In den Zürcher Städten handelt es sich also um eine Veränderung des Modalsplits, unabhängig von der Verkehrsentwicklung in absoluten Zahlen. Als Wirkungsnachweis ist die nationale Erhebung

«Mikrozensus Mobilität und Verkehr» MZMV massgebend. Genf unterscheidet sich nochmals stark von den anderen Städten. Der Kanton wurde beauftragt, bis 2019 ein durchgehendes Netz von Velo- und Fusswegen zu erstellen.

Wie beurteilt UmverkehR die Entwicklung in den einzelnen Städten seither? Welche Ziele wurden erreicht?

St.Gallen und Luzern halten ihre Ziele bisher ein. Die Publikation des Mikrozensus Mobilität und Verkehr hat gezeigt, dass Zürich ebenfalls auf Kurs ist, obwohl bis zur Zielerreichung noch einige Anstrengungen vorgenommen werden müssen. Die Auswertungen für Winterthur liegen noch nicht vor, deshalb kann noch keine Aussage zur Zielerreichung gemacht werden. In Basel ist inzwischen klar, dass das Ziel verfehlt wird. Die Basler Regierung denkt inzwischen sogar laut darüber nach, das Ziel wieder aus dem Gesetz zu streichen, statt alles daran zu setzen, es schlimmstenfalls etwas später zu erreichen. Auch Genf wird das Ziel nicht erreichen. Unterdessen hat es Genf bereits etwas aufgeweicht, dafür aber die Parkplatzerstellungspflicht gelockert. Dies kann zu einer Abnahme oberirdischer Parkplätze führen, was Raum für Fuss- und Velowege schafft.

In St.Gallen gibt es seither das Verkehrsreglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Dieses will, dass der MIV nicht weiter zunimmt. Das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens soll durch den Ausbau des öVs, Fuss- und Veloverkehrs abgedeckt werden. Bürgerliche Parteien und autophile Organisationen haben dieses Jahr die sogenannte Mobilitätsinitiative initiiert – mit anderen Worten eine Autoinitiative. Diese will, dass der MIV gleich behandelt wird wie die anderen Verkehrsteilnehmer. Dies käme ei-

ner Aufhebung der Plafonierung gleich. Damit würde das Verkehrsreglement ausgehebelt. Im März 2018 wird das St.Galler Stimmvolk entscheiden, ob es Mobilitätsinitiative annehmen will. Gibt es in anderen Städten ähnliche Initiativen?

Leider wird die Städteinitiative auf verschiedene Arten angegriffen. Den Anfang machte die SVP Luzern mit der Initiative «Für einen flüssigen Verkehr». Mit rund 68 Prozent Neinstimmen wurde dieser Versuch abgeschmettert. Darauf folgten die Mobilitätsinitiative in St.Gallen und die Initiative «Zämme fahre mir besser» in Basel. Diese Abstimmungen stehen noch aus. Kritisch gestaltet sich die Situation im Kanton Zürich. Nachdem die Stadt beim Bellevue die Spur zum Opernhausparkplatz abgebaut hat, lancierte die SVP mit der kantonalen Antistau-Initiative einen Vorstoss, um die Planungshoheit über das Strassennetz den Städten Winterthur und Zürich zu entziehen. Statt die SVP-Initiative diskussionslos abzulehnen, hat die Regierung einen Gegenvorschlag vorgelegt, welcher am 24. September 2017 vor das Volk kommt. Damit wurde die Initiative noch verschlimmert und auf sämtliche Gemeinden im Kanton erweitert. Konkret soll in der Kantonsverfassung festgelegt werden, dass die Verkehrskapazität des MIVs nicht mehr reduziert werden darf, ohne im umliegenden Strassennetz kompensiert zu werden. Somit werden separate Busspuren, Verkehrsdosierungen, Zebrastreifen oder Temporeduktionen faktisch verunmöglicht, weil es im dicht besiedelten Kanton Zürich keinen Platz für Kapazitätserhöhungen im umliegenden Strassennetz gibt. Langwierige Einsprachen und Gerichtsverfahren sind vorprogrammiert und führen dazu, dass die Planung sinnvoller Verkehrslösungen bereits im Keim erstickt wird. Leider ist davon auszugehen, dass die autofreundliche Kantonsbevölkerung der Empfehlung der

Regierung und des Parlaments folgt und den Gegenvorschlag annimmt.

Die Befürworter der Mobilitätsinitiative argumentieren, dass die Plafonierung des MIV der Wirtschaft schade. Läden in der Innenstadt würden so benachteiligt. Was sagen Sie zu diesem Argument?

Wenn der Umsatz von Läden in der Innenstadt rückläufig ist, hat dies primär mit der Erstellung von Shoppingzentren in der Peripherie oder der Agglomeration zu tun. Dies ist wiederum eine Folge der fehlenden Raumplanung sowie des «Gmeindligeistes». Meistens sind es übrigens die bürgerlichen Parteien, welche mit ihrer Klientelpolitik dem lokalen Baugewerbe Aufträge zuschanzen und entsprechende Konsumtempel auf der grünen Wiese ermöglichen. Untersuchungen in Graz und Bristol haben gezeigt, dass der grösste Teil der Kunden zu Fuss einkauft und Ladenbesitzer die Relevanz des Autoverkehrs systematisch überschätzen. Wer es nicht glaubt, soll in der Vorweihnachtszeit die Zürcher Bahnhofstrasse besuchen. Viele Shoppingmeilen auf der ganzen Welt liegen in Fussgängerzonen. Dem Detailhandel droht unterdessen übrigens eine völlig neue Gefahr. Die Digitalisierung und das Onlineshopping führen zu regelrechten Markteinbrüchen in den traditionellen Einkaufshäusern.

Was sind die Argumente der Gegner in anderen Städten? Sind diese nachvollziehbar?

Alle Angriffe auf die Errungenschaften der Städteinitiativen kommen aus Kreisen der SVP und des Gewerbeverbandes. Selbstverständlich decken sich die Argumente weitgehend. Nachvollziehbar sind sie für mich überhaupt nicht. In gewissen Städten leben bereits mehr als die Hälfte der Haushalte ohne eigenes Auto – Tendenz steigend. Trotzdem wird ihre Gesundheit durch regelmässige

Überschreitung der Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte durch den Autoverkehr gefährdet. Von Verkehrsunfällen ganz zu schweigen. Die Energiewende und der Klimawandel stellt uns vor weitere grosse Herausforderungen, und in Grosstädten gibt es keinen Platz für überdimensionierte, schlecht ausgelastete Fahrzeuge, die 95 Prozent der Zeit herumstehen. Viel mehr frage ich mich, was die Autolobby eigentlich will. Es ist offensichtlich, dass in der Schweiz und gerade in urbanen Zentren der Platz für einen Ausbau der Strassen fehlt. Der MIV nimmt dort nicht weiter zu, weil das Strassennetz komplett ausgelastet ist. Verkehrsdosierungen, Temporeduktionen und die Priorisierung des öV führen dazu, dass der Strassenverkehr nicht kollabiert sondern störungsfrei abgewickelt werden kann. Stau ist volkswirtschaftlich und ökologisch schädlich und deshalb unerwünscht. Nur in jedem zehnten Auto sitzt zur Stosszeit eine zweite Person. Rund die Hälfte der Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer und problemlos durch das Velo zu ersetzen. Anstatt sich in rückständigen ideologischen Grabenkämpfen zu verrennen, empfehle ich den bürgerlichen Parteien und dem Gewerbeverband, die Effizienz des Strassenverkehrs zu erhöhen. Flexible Arbeitszeiten, Fahrgemeinschaften, Home-Office und bedarfsorientierter öV leisten einen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes zu Spitzenzeiten und reduzieren die negativen Auswirkungen des Verkehrs. Bemühungen in diese Richtung leisten einen ernsthaften Beitrag zur Bewältigung der Alltagsmobilität im Interesse der Bevölkerung.

Aufgrund der Topografie sind viele der Ansicht, St.Gallen sei keine Velostadt. Wie sieht UmverkehR dieses Argument?

Spätestens seit dem Durchbruch der E-Bikes spielt die Topografie eine untergeordnete Rolle für die Erhöhung des Veloverkehrs.



Entscheidend ist ein sicheres und durchgehendes Velowegnetz. Dafür muss das Velo als Verkehrsmittel konsequent in der Planung berücksichtigt und es müssen auch Parkplätze und Autospuren durch angemessene Velowege ersetzt werden. Für die Städte lohnt sich die Priorisierung des Velos in vielerlei Hinsicht. Die Erstellung der Infrastruktur ist deutlich günstiger als für den MIV oder den öV, die Belastung der Umwelt noch tiefer als bei einem Tram, und die Gesundheitskosten können durch die Alltagsbewegung gesenkt werden. Erst wenn sich Kinder und ungeübte Velofahrende auf den Velostreifen wohl fühlen, wird ein signifikanter Anteil des Verkehrs über die Zweiräder abgewickelt.

Welche weiteren Städte schliessen sich allenfalls der Städteinitiative an?

Nachdem die erste Welle der Städteinitiative vorüber war, hat sich eine Eigendynamik entwickelt. In Thun und Biel wurde das Erfolgsmodell durch lokale Gruppierungen mit Beratung von UmverkehR eingeführt. In Baden und Aarau stehen die definitiven Entscheide noch aus.

Was sind aktuelle Projekte von UmverkehR?

Zurzeit beschäftigt sich UmverkehR mit den folgenden drei Schwerpunkten:

1. Kampagne Platz Da: Die Kampagne sensibilisiert für den Platzbedarf des Verkehrs. Unterschiedliche Verkehrsmittel benötigen unterschiedlich viel Platz. Ein Doppelstockzug mit drei Kompositionen transportiert auf einer Länge von rund 300 Metern die gleiche Anzahl Passagiere wie 1000 Personenwagen auf einer Länge von ungefähr sechs Kilometern. Wenig überraschend schneidet das Auto von allen Verkehrsmitteln bezüglich Flächeneffizienz am schlechtesten ab.

2. Nachtzugkampagne: Nachdem die Deutsche Bahn angekündigt hat, dass sämtliche Nachtzuglinien per Ende 2016 eingestellt werden sollen, hat sich UmverkehR für deren Erhalt eingesetzt. Mit Erfolg: Die österreichischen Bundesbahnen ÖBB betreiben einen Teil der Strecken weiter.

3. Fussverkehrstest: Mit Unterstützung von Prof. Klaus Zweibrücken der Hochschule Rapperswil hat UmverkehR den Fussverkehrstest entwickelt und in elf Schweizer Städten durchgeführt. Der Test ermöglicht anhand von Kriterien, die Qualität des Fusswegnetzes zu vergleichen und gipfelte in einem Städte-Ranking.

UmverkehR befindet sich zurzeit in einem Strategieprozess. Ziel ist, neue mittelfristige Projekte zu entwickeln. Dabei werden wir visionär, erfrischend und wirkungsvoll bleiben.

St.Galler Mobilität: Nicht nur Bratwurst

Die Abstimmung über die Mobilitätsinitiative findet am 8. März 2018 statt. Sehr erfreulich ist, dass der Stadtrat die Initiative zur Ablehnung empfiehlt. Auch das Stadtparlament hat in der Sitzung vom 22. August 2017 die Mobilitätsinitiative ohne Gegenvorschlag abgelehnt. Dies zeigt, dass die Stadt mit ihrem Verkehrsreglement ein wirkungsvolles, erfolgreiches Instrument nutzt und durchsetzt – dass dieses zudem breite Unterstützung genießt. Damit sich St.Gallen zu einer echten Fuss- und Velostadt entwickeln kann, will sich der VCS St.Gallen–Appenzell aktiv in den Abstimmungskampf einbringen. Diese rückwärtsgewandte Autoinitiative verdient eine deutliche Absage.

Von Raphaela Wendel, Geschäftsleiterin VCS: Die unsinnige Mobilitätsinitiative beabsichtigt, in St.Gallen das Rad der Zeit zurückzudrehen. Der VCS wehrt sich dagegen und rechnet mit Erfolg.

St.Gallen will nicht nur die Bratwurststadt sein, sondern auch Fussgänger- und Velostadt werden. Dazu bekannten sich die St.Gallerinnen und St.Galler am 7. März 2010. Mit 59 Prozent sagten sie deutlich Ja zur Städteinitiative beziehungsweise zum städtischen Verkehrsreglement. Damit war St.Gallen die erste Stadt schweizweit, die sich für die Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr und gleichzeitig für die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs aussprach. Somit war sie wegweisend für die weiteren Abstimmungen zur Städteinitiative des Vereins Umverkehr.

Seit dem 1. April 2010 ist in der Stadt St.Gallen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Kraft. Seither sind zahlreiche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt worden. Der VCS St.Gallen–Appenzell freut sich über die Fortschritte und sagt: «Weiter so!» Denn es ist noch einiges zu tun in Bezug auf ein attraktives, zusammenhängendes Velowegnetz, die Sicherheit für Fussgänger und Fussgängerinnen sowie die Führung der Busspuren. Erfreulich ist, dass es nahezu gelungen ist, den motorisierten Individualverkehr zu plafonieren.

Dass ein Umdenken jedoch nicht in allen Köpfen stattgefunden hat, zeigt die Anfangs Jahr eingereichte Mobilitätsinitiative. Ein Komitee von bürgerlichen Parteien und weiteren Organisationen fordert, dass der Autoverkehr in der Stadt wieder zunehmen darf. Die Initiative will einen Wechsel von der angebots- zur nachfrageorientierten Verkehrsplanung betreffend motorisiertem Individualverkehr. Damit würde das fortschrittliche Verkehrsreglement ausgehebelt. Damit die positive Entwicklung für Mensch und Umwelt in St.Gallen weiterhin stattfinden kann, muss dies unbedingt verhindert werden.



Beruhigte Kantonsstrassen: «Ball» nun bei der Stadt

Von Susanne Schmid und Martin Boesch, Foto von Susanne Schmid. Wer erinnert sich noch an die Initiative «Strassen zum Leben»? Es war im Jahre 2000! Schon damals wogte der Kampf um die Verkehrsberuhigung auf innerstädtischen Hauptverkehrsachsen, also in der Regel auf Kantonsstrassen. Schon damals organisierte der VCS eine Exkursion nach Köniz, um das inzwischen legendäre «Berner Modell» kennenzulernen.

Der Stadtrat verwies in all den Jahren immer auf die alleinige Zuständigkeit des Kantons und zog sich so aus der Verantwortung. Mit dem Projekt zur Aufwertung der Zürcher Strasse im Quartier Lachen

2006 zeigte sich dann erstmals etwas Spielraum für die Mitwirkung der Stadt. Es sollte einen Interessenausgleich zwischen Quartier und Durchgangsverkehr geben. Seither ist der Druck auf die durchfahrenen Quartiere immer stärker gestiegen, der Handlungsbedarf ist immer grösser geworden. Aber wie der bevorstehende Umbau der Teufener Strasse im Riethüsli deutlich macht, wird immer noch wie im letzten Jahrhundert projiziert: Autoschneisen durchschneiden das Quartierzentrum ungebremst, eine Aufwertung des Strassenraums für die BewohnerInnen und den Langsamverkehr ist kaum in Sicht.

Die Autolobby indessen möchte alle – wenn auch noch so zaghaften – Schritte hin zu einem bewohnerfreundlicheren Verkehrsregime auf innerstädtischen Staatsstrassen verhindern. Sie hat deshalb die Regierung mittels einer Interpellation herausgefordert, gegen jegliche Aufweichungstendenzen Stellung zu beziehen – der Titel der Interpellation Locher ist Programm: «Keine Verkehrsbehinderungen auf Kantonsstrassen».

Die Antwort der Regierung ist nun allerdings nicht im Sinne der Interpellanten ausgefallen, sondern zeigt auf, wie und wo Gestaltungsspielraum in Richtung «Berner Modell» besteht. Und besonders bemerkenswert sind die Aussagen zur Rolle der Stadt St.Gallen: Sie kann durchaus eine sehr aktive Position wahrnehmen!

Die Stadt St.Gallen ist die einzige Gemeinde im Kanton, die selbständig auf den innerstädtischen Kantonsstrassen plant und projiziert. Auch die Kompetenz zum Erlass von Verkehrsanordnungen wie beispielsweise Tempo 30 ist an die Stadtbehörde delegiert. Dabei ist die Stadt an die baulichen und betrieblichen Vorgaben sowie an die Standards des Kantons gebunden – so gesehen kann die Stadt nicht einfach planen und projektieren, was sie will. Die Stadt informiert den Kanton über die Projekte und dieser genehmigt sie, sofern die Kriterien eingehalten sind. Diese Aufgabenteilung zwischen Kanton und Stadt hat sich aus Sicht des Kantons bewährt. Die Regierung sieht keinen Anlass, daran etwas zu ändern.

Im Einzelnen gelten drei wichtige Kriterien bei Gestaltungsmaßnahmen:

1 **Fahrbahnhaltestellen für die Busse sind dort möglich, wo einzig die Stauräume verlegt werden, keine Beeinträchtigung des individuellen Verkehrs erfolgt und dadurch ein Vorteil für den öffentlichen Verkehr herauschaut.** Mit andern Worten: Fahrbahnhaltestellen wie in St.Georgen (vgl. Foto) sind auch auf Kantonsstrassen möglich, sofern sowieso schon oft Stau herrscht und dieser nur verlegt wird – also hinter statt vor dem Bus liegt. Fahrbahnhaltestellen auf Stadtgebiet können deshalb in solchen Fällen die Regel werden.

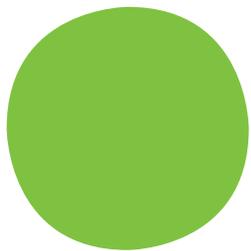
2 **Gestaltungskonzepte dürfen die Kapazität der Kantonsstrasse nicht reduzieren.** Das bedeutet, dass auch Tempo 30 oder Tempo 20 (Begegnungszonen) auf Kantonsstrassen möglich sind, da die Kapazität bei niedrigem Tempo gleich hoch bleibt oder sogar höher wird. Auf Tempo-30-Strassenabschnitten können gleich viele Autos pro Stunde durchfahren wie bei Tempo 50, weil die Abstände zwischen den einzelnen Autos bei niedrigem Tempo viel kleiner sein können als bei höherem Tempo. Dieser Zusammenhang ist mehrfach empirisch bewiesen.

3 **Dosier- und Pfortneranlagen dürfen den Verkehr nicht verdrängen.** Der Zufluss durch ein Gebiet soll so geregelt werden, dass kein Stop-and-go-Verkehr entsteht, sondern ein gemächliches Durchfahren erlaubt wird. Dadurch kann das Maximum an Verkehr abgeführt werden. In Rapperswil-Jona wird ein solches System seit Jahren erfolgreich betrieben. Für die geplante Dosierungsanlage im Riethüsli ist dies ein gutes Omen, der Kanton wird sich dort nicht querlegen.

Die Formulierung dieser Gestaltungsrichtlinien zeigt klar auf, dass bedeutend mehr Aufwertungsmassnahmen möglich sind als bisher angenommen. Sie sind keine Behinderungen, sondern erzeugen im Gegenteil eine Beruhigung.

Und noch eine Aussage der Regierung lässt Hoffnung aufkommen: Durch eine enge Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll sichergestellt werden, dass die «Nutzung der verschiedenen Verkehrsarten möglichst wesensgerecht erfolgt und die Verkehrsleistung insgesamt möglichst klein gehalten werden kann». Der effiziente Verkehr für Stadtgebiete ist der öffentliche Verkehr, kombiniert mit Fuss- und Veloverkehr. Diese Verkehrsarten sind sehr flächensparend und für kurze Distanzen – wie sie in der Stadt vorwiegend vorkommen – unschlagbar schnell. Sie sorgen dafür, dass die gesamte Verkehrsleistung insgesamt klein ist. Dies ist doch eine direkte Aufforderung zur Förderung des öffentlichen und Veloverkehrs sowie der FussgängerInnen. Das ist zukunftsorientierte urbane Mobilität!

Der VCS erwartet nun von der Stadtverwaltung, dass sie Projekte vorlegt, die Strassenraumaufwertungen und Verkehrsberuhigung auch auf Kantonsstrassen einbeziehen wie beispielsweise in den Quartierzentren der Langgasse oder der Zürcher Strasse in Lachen. Die Zeiten haben sich geändert, und St.Gallen hat die Möglichkeit, eine moderne Verkehrspolitik umzusetzen – nichts anderes verlangen wir von unseren Behörden!



Separate Lichtsignale für das Velo: Das Postulat im St.Galler Stadtparlament vom 15. März 2011 und die Antwort des Stadtrats am 16. Mai 2017.

Mehr Grün für alle

Massnahmen an Lichtsignalanlagen entlang der Hauptachsen:

- Langgasse, LSA Heiligkreuz, Langsamverkehrsoptimierungen; zwei separate Velo-LSA – Sommer 2013
- Rorschacher Strasse, Knoten St.Fiden, Velo-LSA stadtauswärts; Velo auf Busspur – 2015
- Rorschacher Strasse, Knoten Obere Waid, separater Velo-Drücker; Velofurt – 2015
- Rehetobelstrasse, Knoten Krontal; ausgeweiteter Radstreifen (Velosack) stadteinwärts – 2015
- Torstrasse, Knoten Brühltor; separate Velo-LSA zur Verdeutlichung – Juni 2011
- Rosenbergstrasse, Knoten Winkelriedstrasse, Linksabbiegemöglichkeit Velo; separate Velo-LSA – 2012
- Vonwilstrasse (Süd), Knoten Burgstrasse; ausgeweiteter Rad-

Von Robert Furrer. Nein, das ist kein Tippfehler: Der Stadtrat hat sich für die Beantwortung des Postulats wirklich mehr als sechs Jahre Zeit gelassen. Vielleicht, weil die Stadtregierung damals das Postulat nicht erheblich erklären wollte? Oder schätzte das Tiefbauamt das Thema als nicht relevant ein? Die Antwort folgt später in diesem Beitrag.

Mit der Überweisung des Postulats «Mehr Grün für alle: Separate Lichtsignale für VelofahrerInnen» wurde der Stadtrat eingeladen, eine Optimierung des Systems von Velo-Lichtsignalanlagen für Knoten im Innenstadtbereich von der Leonhardsbrücke bis zum Brühltor sowie an den verkehrsreichen Hauptachsen Zürcher Strasse, Fürstenlandstrasse, Rorschacher Strasse und Langgasse hinsichtlich einer markanten Verbesserung der Sicherheit und Verkürzung der Fahrzeit zu prüfen.

Mit Lichtsignalanlagen LSA lassen sich die einzelnen Verkehrsströme je nach Belastung steuern und dadurch Leistungsfähigkeit von Knoten optimieren: Kreuzungen, Einmündungen, allenfalls Kreiseln. Gleichzeitig können bestimmte Verkehrsteilnehmende priorisiert werden. Lichtsignalanlagen koordinieren die verschiedenen Verkehrsträger im Mischprinzip. Es haben also alle Verkehrsteilnehmenden auf dieselben Ampeln zu achten. Es gibt Ausnahmen: spezielle Lichtsignalanlagen für den öffentlichen Verkehr sowie die Fussgängerampeln. Zudem kennt die Stadt St.Gallen Lichtsignale für Velos. Die Anmeldung der Velofahrenden erfolgt entweder automatisch per Induktionsschleife im Strassenkörper oder per Knopfdruck am Ampelmast. Die Velo-Grünphasen sind im Bedarfsfall auf die einzelnen Ströme (Spuren) aufgeteilt. Aber eine Lichtsignalanlage ist nicht – wie es der Stadtrat in seiner Antwort schreibt – die einzige geeignete Steuerungslösung. Verkehrsbeschränkung kann

ebenfalls eine wirksame Massnahme sein: beispielsweise durch Pförtneranlagen, Reduktion des Geschwindigkeitsregimes und Erhöhung des Widerstands einer Verkehrsverbindung, etwa durch Hindernisse.

Andere Schweizer Städte kennen zahlreichere und differenziertere Velo-Lichtsignale. So wird /wurde beispielsweise in Basel während einer Versuchsphase an ausgewählten Knoten Velofahrenden das Rechtsabbiegen erlaubt, wenn gleichzeitig der übrige Verkehr desselben Stroms «Rot» hat: «turn right on red». Und in Bern wird punktuell gleichzeitiges «Grün» für Velos und Busse oder für Velos und querende FussgängerInnen eingesetzt.

Der Stadtrat betont, dass er den Versuch in Basel habe abwarten wollen, bevor er auf das Postulat antwortet. Das war bezüglich einer allfälligen bundesweiten Neuregelung bezüglich «turn right on red» sinnvoll und entsprechend verständlich. Übrigens, der Versuch in Basel war mit Ausnahme von vereinzelt Standorten erfolgreich, weshalb der Gesetzgeber des Bundes mittelfristig mit einem Vorstoss zu einer entsprechenden Gesetzesänderung rechnen kann.

Der Basler Versuch und die damit einhergehende Fristverlängerung für die Postulatsantwort spielte dem Stadtrat in die Karten. Dadurch konnte der Stadtrat eine Fülle von Massnahmen im Sinne des Postulats ausweisen, welche seit dessen Überweisung im Jahre 2011 realisiert wurden. Ungeachtet davon ist dem Tiefbauamt, namentlich dem Bereich Langsamverkehr, für das Engagement zugunsten der Velomassnahmen Lob und Dank auszusprechen. In der Postulatsantwort sind Erfolge ausgewiesen – siehe grüne Spalten.

Trotz dieser langen Listen muss man ernüchert festhalten, dass der Auslöser für diese Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs als Schwachstellenbehebung einzuordnen ist. Viel zu lange darbt das Thema Veloförderung in der Stadt St.Gallen. Allfälligen Unkenrufen, jetzt sei es genug mit der Förderung des Veloverkehrs, muss damit begegnet werden, dass der Nachholbedarf gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nach wie vor erheblich ist. Beruhigend diesbezüglich ist die allerletzte Anmerkung in der stadträtlichen Antwort, wonach zur Attraktivierung des Veloverkehrs auch künftig an Lichtsignalanlagen viel investiert werden soll.

Ein unverändert starkes Engagement der Stadt in Sachen Förderung des Velo- und auch des Fussverkehrs ist auch in Zukunft notwendig. An dieser Stelle seien drei Beispiele von Schwachstellen angefügt, für deren Behebung bei der Stadt und beim Kanton noch mehr Überzeugungsarbeit, unter anderem durch den VCS, zusammen mit seinen Partnerverbänden, geleistet werden muss:

1. Bei der Ausfahrt aus der Poststrasse in Richtung Oberer

streifen (Velosack) stadteinwärts – 2016

Weitere Verbesserungen an Lichtsignal-knoten:

- Rorschacher Strasse, Knoten Singenberg, stadtauswärts; Radstreifen – Juli 2011
- Rorschacher Strasse, Knoten Krontal; vorgezogener Haltebalken stadtauswärts – 2012
- Vonwilstrasse (Süd), Knoten Burgstrasse; ausgeweiteter Radstreifen (Velosack) stadteinwärts – 2016
- Zürcher Strasse, Schwimmbad Lerchenfeld; indirektes Velo-Linksabbiegen mittels Velofurt

Weitere Massnahmen an Lichtsignal-knoten in Planung:

- Splügenstrasse, Knoten Autobahn-Einfahrt, St.Fiden Nord; separate Velo-LSA – 2017
- Schönbüelstrasse; Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (kombinierter Geh- und Radweg Ostseite sowie Velofurten)
- Teufener Strasse, Knoten Riethüsli; Verbesserung für Velofahrende im Zusammenhang mit Strassenraumgestaltung

Die Stadt St. Gallen hat in den letzten Jahren bezüglich Veloförderungsmassnahmen einen guten Weg eingeschlagen. Das Engagement des Tiefbauamtes in dieser Sache ist lobenswert. Der Austausch und die Zusammenarbeit mit dem VCS sind sehr gut. Bei einzelnen Anliegen war die Hartnäckigkeit unseres Verbandes gefordert. Am Ziel, aus St. Gallen eine vorbildlich attraktive und lückenlos sichere Velostadt zu machen, sind wir noch nicht. Bleiben wir dran – die Stadt und der VCS.

Graben kommt es immer wieder zu sehr gefährlichen Situationen für Velofahrende. Wenn mehr als ein Bus beziehungsweise Postauto bei Vorgrün losfahren und anschliessend die Autos und Velos Grün bekommen, werden die Velofahrer regelmässig zwischen den Bussen und den Autos in die Zange genommen. Es ist nur deshalb noch zu keinem schweren Unfall gekommen, weil sich die Velofahrenden zurücknehmen und bei Grün nicht oder nur zögerlich losfahren. Das kann es nicht sein. Ein Kind oder ein eher unerfahrener Velofahrer vermag diese Gefahr nicht zu antizipieren.

2. Bei der Ausfahrt aus der Museumstrasse auf den Brühlortknoten in Richtung Bohl ist es den Velofahrenden verwehrt, die Kreuzung trotz grünem Licht in einem Zug zu überqueren. Auf halber Strecke sehen sie sich einem neuerlichen roten Licht gegenüber, das sie zu einem weiteren Stopp zwingt. Noch schlimmer ist dieses Phänomen am Knotenkomplex Leonhardsbrücke–Rosenbergstrasse–Zürcher Strasse–Bogenstrasse. Bis zu dreimal – !! – müssen Velofahrende wie auch Zufussgehende vor einer rot leuchtenden Ampel warten, bis sie die ganze Kreuzung überwinden können. Ein solches Verkehrsregime wird Autofahrerinnen und Autofahrern in der Stadt St. Gallen nirgends zugemutet. Die Forderung nach einer grünen Welle an solchen und ähnlichen Strassen querenden Velowegen ist nicht übertrieben. Dieses Problem am Knoten rund um den Autobahnanschluss Kreuzbleiche ist der Stadt bekannt. Eine Lösung ist nicht einfach und nicht billig. Gleiches Anliegen kann aber am Brühlort verhältnismässig einfach gelöst werden.

3. Auch wenn die AFG-Arena nicht im Perimeter liegt, der im Postulat behandelt wurde, so kann deren Erschliessung für Velofahrende nach wie vor als absoluten Unort mit zahlreichen Gefahrenherden bezeichnet werden. Punktuell wurden zwar Verbesserungen angebracht, zentrale Anliegen wurden noch immer nicht umgesetzt. So ist das Zufahren und Wegfahren nach wie vor mit Schikanen verbunden. Namentlich scheinen die Räumungszeiten der LSA-Steuerung beim Knoten Zürcher Strasse–Herisauer Strasse–Appenzeller Strasse–Autobahnausfahrt ausschliesslich auf Tempi von Motorfahrzeugen ausgerichtet zu sein. Velofahrende, die korrekt bei Grün in den Knoten einfahren, sehen sich häufig durch Motorfahrzeuge gefährdet, die auf einer anderen Strasse fahrend ihrerseits korrekt bei Grün losfahren. Die Räumungszeiten müssen zwingend überprüft, bei Bedarf auf die Geschwindigkeit von Velofahrenden ausgerichtet und entsprechend erhöht werden! Es ist mir bewusst, dass die Steuerung des besagten Knotens durch das kantonale Tiefbauamt erfolgt. Es darf aber erwartet werden, dass das städtische Tiefbauamt in dieser Sache beim Kanton vorstellig wird.

Testplanung St. Fiden

Von Doris Königer. Das Testplanungsverfahren Entwicklung St. Fiden–Heiligkreuz war ein dialogischer Planungsprozess mit vier eingeladenen interdisziplinären Teams. Dialogisch soll heissen, dass nicht die Konkurrenzsituation zwischen den teilnehmenden Teams im Vordergrund steht, sondern das Erarbeiten nicht anonymen Lösungsvorschläge, die im direkten Austausch zwischen Teilnehmenden und Begleitgremium entwickelt werden. Das Testplanungsverfahren sollte den offenen Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten und den Erkenntnisgewinn für weiterführende Planungen fördern.

Den komplexen Problemstellungen der Quartierentwicklung wird mit einem breiten Spektrum möglicher Ansätze begegnet, die im Vergleich beurteilt werden. Ziel des Prozesses ist es, Übereinstimmungen und Unterschiede von Strategien zu erkennen und sich schrittweise einer verfolgenswerten Richtung anzunähern. In der Synthese der Testplanung kann möglicherweise eine Kombination von Lösungselementen verschiedener Teams berücksichtigt werden.

Die Diskussion und Beurteilung der Testplanungsbeiträge erfolgte integral über die im Programm definierten Zielsetzungen. Als Co-Präsidentin konnte ich als Vertretung der «Zivilgesellschaft» an den fünf Workshops teilnehmen und die Anliegen des VCS vertreten. Die vier Planungsteams reichten sehr unterschiedliche Ansätze ein, welche intensiv in verschiedenen Gruppen diskutiert und beurteilt wurden. In Umlauf ist nun der Schlussbericht zur Testplanung. Der VCS hat zusammen mit Heimatschutz, ProVelo und den beiden Quartiervereinen ein gemeinsames Konsenspapier erarbeitet und dies der Stadtplanung termingerecht eingereicht, und wir hoffen, dass unsere Interessen noch stärker berücksichtigt werden.

Inhaltlich wird der Stadtrat in den nächsten Wochen über die Testplanung und das weitere Vorgehen informieren.

Folgende Themenbereiche boten den Diskussionsrahmen:

- Städtebauliches Gesamtkonzept
- Vernetzung mit bestehenden Nachbarquartieren
- Anbindung an das umgebende Verkehrsnetz und gebietsinterne Erschliessung
- Einbindung und Gestaltung der Freiräume und öffentlichen Räume
- Nutzungszuordnung und funktionale Bezüge
- Wirtschaftlichkeit
- Etappierung
- Nachhaltige Entwicklung gemäss des Standards «Nachhaltiges Bauen Schweiz»



**Kein Anschluss
Witen**

Kein Plus für neuen Autobahnanschluss

Nur zwei Kilometer nach Meggenhus soll der Anschluss Witen zu liegen kommen, mit Strassenführung des Zubringers direkt ins Herz der Stadt.

Von Richard Faust, Mörschwil. Die drei Gemeindevorsteher Rorschach, Rorschacherberg und Goldach sind sich einig. Es muss ein zusätzlicher Autobahnanschluss her. Der soll dann alle Verkehrsprobleme der Region am See lösen. Tatsächlich gibt es zeitweise zumindest in Rorschach und Goldach einige Probleme mit einer zügigen Durchfahrt. Zwar hat der Autoverkehr in den letzten zehn Jahren eher ab- als zugenommen. Doch sind mit dem Ausbau des öV die zahlreichen Barrieren wesentlich länger geschlossen, was in den Stosszeiten zu längeren Rückstaus über mehrere Strassenverzweigungen führt – nervenaufreibend nicht nur für die Fahrzeugführer,

Die Problematiken des Projekts: ■ Das Anschlusswerk Witen an einer schwierigen Hanglage beansprucht viel Land und stört die natürliche Umgebung. Hässliche Lärmschutzmassnahmen werden nötig und der bestehende Rastplatz wird zum Bedauern der LKW-Fahrer verschwinden. ■ Die Zubringerstrasse wird aus Kostengründen leider nur teilweise in einen Tunnel gelegt. Eine spätere Überbauung des Tunnels wird nicht möglich sein. ■ Die Kreuzung mit der Sulzstrasse soll mit ei-

nem Lichtsignal ausgerüstet werden. Damit soll wohl die Zufahrt in das Wohngebiet dosiert werden. Ein Rückstau auf dem Zubringer ist also bereits eingeplant. ■ Bei der Pestalozzistrasse trifft der Autobahnzubringer aus dem Industrie- und Gewerbegebiet ins Wohngebiet und wird in einen Tunnel abgesenkt, was für Fussgänger und den Langsamverkehr im Bereich von Ein- und Ausgang Umwege bedeutet. ■ Nach Unterquerung der Bahnlinie und dem Quartier bei der Industriestrasse er-

sondern noch viel mehr für die AnwohnerInnen, die Fussgänger und die Velofahrer die immer noch nicht auf ein gut ausgebautes Radwegnetz ausweichen können.

Eigentlich können diese punktuellen Probleme mit dem Bau von Bahnunterführungen gelöst werden. Es stehen bereits eine Unterführung in Rorschach und eine in Goldach in Planung, deren Realisierung die grössten Probleme lösen könnte. Und sie können mit den nötigen flankierenden Massnahmen einigermaßen menschen- und umweltgerecht umgesetzt werden.

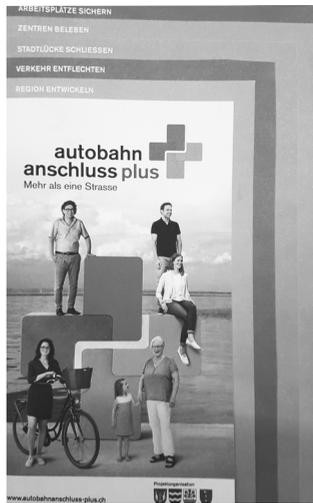
Prospekt mit schönen Bildern

Doch die Gemeindeoberen wollen aufs Ganze gehen: Ein Autobahnanschluss soll her, mit Zubringerstrasse von Witen quer durch Natur und Wohngebiete, bis hinunter zur Seestrasse. Es mag für manchen staugeplagten Autofahrer verführerisch klingen, über die neue Querspanne rasch auf die Autobahn zu gelangen. Doch wer weiss, dass neue leistungsfähigere Kantonsstrassen immer auch mehr Verkehr bringen und sich der Stau in der Regel einfach an andern Orten bildet, steht dem Unternehmen kritisch gegenüber, vor allem als Anwohner.

Die Problematik der neuen Nord-Süd-Verbindung und die weitverbreitete Skepsis der Einwohner müssen den Initianten bewusst sein. Mit einem «Masterplan» samt unheimlich teurem Werbekonzept, 3D-Animationen und farbenfrohem Prospekt, sollen die Stimmbürger auf die kommenden Abstimmungen in den Gemeinden Rorschach und Goldach vorbereitet werden. Mit Versprechungen wie «Region entwickeln», «Verkehr entflechten», «Zentren beleben» und «Arbeitsplätze sichern» wird die Realität einer neuen Schneise durch die Wohngebiete von Goldach und Rorschach verschleiert. Der Prospekt zeigt in schönen Bildern öV und Langsamverkehr, Freiräume in Wohnquartieren und belebte Zentren, aber

giesst sich der Verkehr über die Löwenstrasse und den Landhauskreisel in das Zentrum von Rorschach. Man fragt sich wo die Parkplätze für die zusätzlichen Fahrzeuge herkommen sollen. ■ Der Autobahnzubringer wird aber noch weiter bis an den See geführt. Dies wird die Seestrasse für den Autofahrer noch attraktiver machen und es wird quer durch das Wohngebiet ein neuer Verkehrsstrom zur Autobahn entstehen. ■ Bisher war die Hauptverkehrsachse in West-Ost-Richtung durch die

Stadt. Mit dem Autobahnzubringer entsteht eine neue Süd-Nord-Verbindung vom Autobahnanschluss bis zur Seestrasse. Mitten im Wohngebiet kreuzen sich diese Achsen. Was im Masterplan als «Entlastung» und «Entflechtung» dargestellt wird, wird mit Sicherheit zu mehr Verkehr und in Stosszeiten an neuen Orten zu Verkehrsüberlastungen und zu zusätzlichem Ausweichverkehr führen.



Abbildungen: Masterplan Autobahnanschluss-Plus, Kanton St.Gallen und Gemeinden, bzw. Richard Faust

Bis Ende Oktober läuft die Vernehmlassung zum Masterplan. Politische Parteien, der VCS und der Verein kein3. autobahnanschluss.ch werden Stellungnahmen gegen den Anschluss einreichen.

keine überfüllten Durchgangstrassen, ampelbewehrte Fussgängerstreifen an Kreuzungen oder verzweifelte Autofahrer, die keinen Parkplatz finden. Objektive Information sieht anders aus.

Geplante Begleitmassnahmen

Der Masterplan führt 19 Begleitmassnahmen für verschiedene Strassen auf, die den Verkehr in die richtigen Bahnen lenken und ein Nebeneinander von Autos und Menschen ermöglichen sollen. Die Mehrheit der Massnahmen wird nicht zur angeblich angestrebten Verkehrsverminderung beitragen. So ist fast überall Richttempo 40 vorgesehen, und man spricht von Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer. Es fehlt der Pioniergeist, Strassen für den Durchgangsver-

kehr zu schliessen und Wohnstrassen einzurichten. Zudem ist noch nicht bekannt, ob diese Teilprojekte zwingend zusammen mit dem Autobahnzubringer realisiert werden.

Insgesamt ist das im Masterplan vorgestellte Projekt sehr auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Der Fuss-, Velo- und der öffentliche Verkehr werden nicht wirklich gefördert und die Wohnqualität durch zusätzlichen Lärm und Abgase gemindert. – Es scheint, dass die Planer immer noch in der Autoeuphorie des letzten Jahrhunderts stecken. Dabei wäre die Stadt am See bestens geeignet für autobefreite Wohnquartiere mit hoher Lebensqualität und einen gut ausgebauten öV.

Auch Privatpersonen können dies tun. Verwenden Sie aber bitte nicht den tendenziösen Fragebogen des Masterplan-Prospekts.

Projektwerkstatt: Wie weiter?

Vom Anbieter, der den Zuschlag neu erhielt, weiss man hingegen überhaupt nicht, was für qualitative Leistungen dieser erbringen wird. Es lässt sich leicht erahnen, dass es nicht möglich sein wird, mit einem Drittel weniger Geld die gleiche Qualität wie die Projektwerkstatt zu gewährleisten.

Von Doris Königer. Seit 1994 gibt es die Projektwerkstatt, und von Anfang an war diese eine treue Begleiterin des VCS. So wurden in deren Werkstatt Einzelteile für Aktionen gebaut, und am Veloflohmarkt verhalfen sie den Käuferinnen und Käufern zu einem fahrtüchtigen Drahtesel. Gemeinsam begleiteten wir Projekte wie das Provisorium Velostation auf der Bahnhof Nordseite, die später zur Velostation unter der Fachhochschule wurde und kürzlich dann die lang ersehnte Velostation auf der Südseite. Das Integrationsprojekt bietet heute 35 Arbeitsplätze für Menschen, die aus dem ersten Arbeitsmarkt herausgefallen sind. Es gibt eine breite Palette von Arbeitsschritten, die hier gelernt werden können: Reparaturen, Reinigungen, Vellorestaurationen und Recycling – dies alles Arbeiten, die viel mit dem Langsamverkehr zu tun haben und uns auch deshalb nahe stehen. Der Integrationserfolg ist hoch. Erst vor kurzem erhielt die Projekt-Werkstatt deshalb sogar einen kantonalen Preis. So kam die Kündigung seitens des Kantons vollkommen unerwartet und unverständlich. Wie kann man ein langjähriges erfolgreiches Integrationsprojekt so kurzfristig auflösen wollen?

Für die Stadt betreut die Projektwerkstatt zur Zeit die Velostation beim Parkhaus Fachhochschule sowie die automatische Velostation im Postgebäude. Dies inklusiv der kompletten Administration. In städtischen Kreisen war man entsetzt über das Vorgehen des Kantons. Eine Petition wurde schnell gestartet, auch mit Unterstützung

des VCS. Mitte September wurde diese mit 2253 Unterschriften dem Regierungsrat überreicht.

An der Augustsitzung des Stadtparlamentes ist zusätzlich noch eine parteiübergreifende dringliche Interpellation eingereicht worden. Diese wurde unterschrieben von den Fraktionspräsidenten der SP/Juso/PFG, der CVP, der Grünen und der Grünliberalen (44 Mitunterzeichnende). Darin wird die Projektwerkstatt und ihre Arbeit gewürdigt und das Befremden über das Vorgehen des Kantons öffentlich gemacht. Es werden Fragen gestellt zu Übergangs- und Langzeitlösungen, aber auch über die Zukunft unserer städtischen Velostationen. An der Septembersitzung antwortete der Stadtrat auf die gestellten Fragen. Er versucht gemeinsam mit der Projektwerkstatt eine Lösung aufzugleisen und eventuell Teilprojekte in einer anderen Form weiterzuführen. Ein kleiner Lichtblick.

Auch im Kantonsrat wurde an der Septembersession ein Vorstoss behandelt. Der Regierungsrat antwortet floskelhaft und undifferenziert. Er sieht keine Möglichkeit, dass der Kantonsrat auf den Entscheid zurückkommt, denn die Finanzierung laufe vollumfänglich über die Arbeitslosenversicherung und es gebe keine gesetzliche Grundlage für eine Finanzierung dieser arbeitsmarktlichen Massnahme durch den Kanton. Ein Entgegenkommen in irgendeiner Form ist in dieser Antwort nicht ersichtlich – ein bitterer Moment für alle Involvierten.

Doch zeigt sich, dass die Projektwerkstatt ein Integrationsprojekt ist, welches nicht einfach wegzudenken ist. Wir werden bis zuletzt dafür kämpfen!

Vollständiger Text > parlamentarischer Vorstoss 2.8.2017: Was ist unternimmt der Stadtrat gegen das drohende Aus bei der Projektwerkstatt?

Agenda

2.11.2017	Donnerstag	Ortsgruppe St.Gallen
14.11.2017	Dienstag	Stadtparlament
23.11.2017	Donnerstag	Ortsgruppe St.Gallen
26.11.2017	Sonntag	Abstimmungen
27.11.2017	Montag	Beginn Session Kantonsrat
30.11.2017	Donnerstag	Umweltorganisationen Baudepartement
30.11.2017	Donnerstag	Vorstand Sektion VCS St.Gallen–Appenzell
5.12.2018	Dienstag	Stadtparlament
10.12.2017	Sonntag	Fahrplanwechsel
12.12.2017	Dienstag	Stadtparlament: Budgetsitzung
16.1.2018	Dienstag	Stadtparlament
14.2.2018	Mittwoch	Stadtparlament
19.2.2018	Montag	Beginn Session Kantonsrat
4.3.2018	Sonntag	Abstimmungen
8.3.2018	Donnerstag	Zwicky-Tagung
17.3.2018	Samstag	Velobörse: Sargans in der Markthalle Schol
20.3.2018	Dienstag	Stadtparlament
24.3.2018	Samstag	Veloflohmarkt: Rapperswil im Werkhof
27.3.2018	Dienstag	Stadtparlament: Aufräumsitzung
4.4.2018	Mittwoch	Kurs in Wil: mobil sein und bleiben
23.4.2018	Montag	Beginn Session Kantonsrat
28.4.2018	Samstag	Veloflohmarkt Stadt St.Gallen im Waaghaus
8.5.2018	Dienstag	Stadtparlament

Umfahrung
St.