

Für Mensch  
und Umwelt



# LOKAL

September 2016  
Nummer 115  
St.Gallen–Appenzell



**t das: Velostrassen-Pilot in der Lindenstrasse**  
**bereit: Velostation Süd 25.9.: Wählen**

## Wer umweltbewusst fährt, dem dankt die Natur.

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

**erdgas**   
Die freundliche Energie.



## Stress mit dem Billettautomaten?

Dank dem Kurs "mobil sein & bleiben" sind Sie sicher und gut informiert zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. In einem halben Tag geben Ihnen Experten des öffentlichen Verkehrs und der Polizei praktische Tipps. Das Tarifsystem wird angeschaut. Der Billett-Automat am Bahnhof und im Bus werden erklärt. Die Neuerung im Strassenverkehr werden besprochen. Sie erhalten einen Gutschein für Ihren nächsten Ausflug mit der Bahn. Der Kurs ist dank unseren Partnern kostenlos.

### Sargans

Mo 19.09.2016  
13:30-17:00 Uhr

Alterzentrum Castelriet  
Grossfeldstrasse 7

Anmeldung bei  
Pro Senectute Rheintal-  
Werdenberg-  
Sarganserland  
081 750 01 50

### Heerbrugg

Di 20.09.2016  
08:30-12:00 Uhr

DREIVITAL  
Max Schmidheiny-Str. 201

Anmeldung bei  
Pro Senectute Rheintal-  
Werdenberg-  
Sarganserland  
081 750 01 50

### Jona

Di 27.09.2016  
08:30-12:00 Uhr

Pflegezentrum Bühl  
Bühlstrasse 10

Anmeldung bei  
Pro Senectute See und  
Gaster  
055 285 92 40

### Buchs

Do 20.10.2016  
13:30-17:00 Uhr

Pro Senectute  
Bahnhofstrasse 29

Anmeldung bei  
Pro Senectute Rheintal-  
Werdenberg-  
Sarganserland  
081 750 01 50

ARCHITEKTUR | PLANUNG | BERATUNG

**DORIS KÖNIGER**

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

Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

Alle vier Jahre werden unsere Parlamente neu gewählt. Wie immer beginnen wir mit dem National- und Ständerat im Oktober. Es folgt im Februar dann das kantonale Parlament und zu guter Letzt im September 2016 noch das städtische. Es ist wichtig, dass wir noch mehr VertreterInnen einer nachhaltigen Zukunft in diese Gremien wählen, denn die Zukunft beginnt jetzt. Wir wollen auch in der nächsten Legislatur einen Schritt hin zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung machen und die überflüssige Mobilitäts-Initiative von SVP, FDP und CVP, Hauseigentümerverband, Gewerbeverband, TCS und ACS ins Leere laufen lassen. Diesen Rückschritt in der städtischen Verkehrspolitik wollen wir verhindern. Wir brauchen in der Stadt St.Gallen nicht noch mehr Autos, mehr Abgase und Lärm. Wollen wir in der Blechlawine aus der Agglomeration ersticken? Nein, wir wollen auf eine intelligente, platzsparende und umweltfreundliche Mobilität setzen. Unsere Lebensqualität in den Stadtquartieren soll nicht dem Autoverkehr geopfert werden, sondern wo möglich verbessert oder mindestens beibehalten werden. Die Initianten verlangen «Gleich lange Spiesse für Autofahrer und Fussgänger» – da kommen einem ja die Tränen: Wie soll sich eine FussgängerIn denn gegen ein Auto wehren? Die starken Verkehrsteilnehmer verlangen mehr Unterstützung zu Lasten der schwachen VerkehrsteilnehmerInnen – dies wäre ja ein Witz, wenn es nicht zum Heulen wäre.

Also an die Urnen liebe Mitglieder. Dieser Unsinn muss gestoppt werden: Geben Sie deshalb Ihre Stimme Kandidatinnen und Kandidaten, die sich klar für eine umweltfreundliche Mobilität und gegen eine Verkehrspolitik aus der Steinzeit einsetzen.

Susanne Schmid



# Wahltag ist Zahltag

Neu: E-Cargobike-Sharing in St.Gallen	4
Vereinbarung zum Parkhaus UG25	6
Neu im Vorstand: Niklaus Fürer	8
Agglomerationsprogramm dritte Generation	9
Velostrassen-Pilot in der Lindenstrasse	12
Stadttunnel Rapperswil überzeugt nicht	16
Velostation Süd bereit	17
25.9.: Wählen	19
Agenda	24

### Impressum

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

Nummer 115, Auflage 4200 Exemplare, erscheint dreimal im Jahr

Redaktion: Helene Guillong

Layout: Ingrid Jacober

Korrektur: Cécile Federer

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

VCS-lokal ist eine Beilage der VCS-Sektion St.Gallen–Appenzell zum VCS-Magazin 4/2016, Impressum: VCS-Magazin, Mitgliederzeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Verlag und Redaktion: VCS, Postfach, 3001 Bern

Der VCS St.Gallen–Appenzell ist regionaler Partner vom Projekt carvelo2go in der Stadt St.Gallen. Das Projekt wurde am 6. Juli 2016 mit Unterstützung der Stadt St.Gallen lanciert. Davor wurde das E-Cargobike-Sharing bereits erfolgreich in den Städten Basel, Bern und Vevey durch die Mobilitätsakademie aufgebaut.

# Neu: E-Cargobike-Sharing in St.Gallen

*Von Helene Guillong.* Die sieben E-Cargobikes können über die Plattform carvelo2go.ch ausgeliehen werden. Die erste Stunde kostet fünf Franken, die zweite bis neunte Stunde je zwei Franken und jede weitere Stunde einen Franken. Das VCS-E-Cargobike (Urban Arrow Family AC400) hat den Namen Gipfelstürmer und wird von der Bäckerei Ruppeiner in St.Georgen «gehostet». Der VCS hat für sein Velo absichtlich einen Standort in einem Wohnquartier auf einem Hügel gewählt, da es praktischer ist, das Cargobike in der Nähe

des Wohnorts auszuleihen. Mit dem VCS-E-Cargobike Gipfelstürmer können auch bequem zwei Kinder transportiert werden. Da die Kinder vorne sitzen, können sie den Verkehr aufmerksam beobachten und sich mit den Eltern unterhalten.

## Warum E-Cargobike-Sharing?

Mit der Broschüre «Massnahmenpaket Innenstadt St.Gallen» hat sich der VCS St.Gallen–Appenzell schon 2007 für eine belebte Innenstadt stark gemacht. Dank Aufwertungen sollten die Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt erhalten bleiben.

Laut Mobilität in der Schweiz (Mikrozensus, Bundesamt für Statistik, 2012) werden erfreuliche 47 Prozent der Einkaufswege zu Fuss zurückgelegt, danach folgt mit 37 Prozent das Auto. Als Grund für die Nutzung des Autos wird in erster Linie der Transport von sperrigen und schweren Gegenständen genannt.

Da möchten wir ansetzen: Lastenvelos ermöglichen es, grössere Gegenstände zu transportieren und können deshalb Einkaufsfahrten mit dem Auto ersetzen. Da die Velos weniger Platz brauchen und leiser sind als Autos, sind sie ideal, um grössere Gegenstände in der Innenstadt einzukaufen.

Dank dem Elektroantrieb lassen sich auch die Hügel von St.Gallen mit Leichtigkeit erklimmen.



Auf der Sitzbank können bequem zwei Kinder Platz nehmen.

Das VCS-E-Cargobike Gipfelstürmer: Es lohnt sich, den Gipfelstürmer auszuprobieren.



So können Sie den Gipfelstürmer ausleihen:

1. sich auf carvelo2go.ch registrieren
2. unter Standorte den Gipfelstürmer in St.Georgen in St.Gallen auswählen
3. zur gewünschten Zeit reservieren
4. den Schlüssel und Akku zur reservierten Zeit in der Bäckerei Ruppeiner abholen und die Miete bezahlen
5. den Gipfelstürmer geniessen
6. Gipfelstürmer in der Bäckerei Ruppeiner zur vereinbarten Zeit zurückbringen
7. allen von der Fahrt mit dem Gipfelstürmer erzählen

Der VCS hat im vergangenen April nach intensiven Verhandlungen mit Senn Resources AG eine Vereinbarung betreffend Parkgarage UG25 unterzeichnet. Als gewichtiger Einsprecher konnte der VCS in konstruktiven Verhandlungen an diesem Grossprojekt einige wichtige Verbesserungen\*\*\* erreichen.

# Vereinbarung zum Parkhaus UG25

**\* Bessere Lösungen für Velo und Fuss während und nach der Bauphase.**

**\* Im UG25 stehen bis 150 Parkplätze für eine Neuüberbauung Platztor (zweiter Campus HSG) zur Verfügung.**

**\* Die im Parkhaus Schibenertor vorgesehenen 128 öffentlichen Parkplätze können im UG25 kompensiert werden. Somit werden die Parkhäuser Platztor und Schibenertor obsolet.**

*Von Ruedi Blumer.* Zu den Kernaufgaben des VCS gehört es, sich für clevere, sichere, umweltgerechte und ressourcenschonende Mobilität einzusetzen. Der Platz ist insbesondere in den Städten beschränkt. Er muss darum sinnvoll, das heisst ökologisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich verantwortungsbewusst gestaltet und genutzt werden. Dabei geht es um alle Verkehrsträger und um die städtebauliche Gestaltung und Weiterentwicklung. Insbesondere in den Städten sind darum Fuss, Velo und öV dem Privatauto überlegen. Das zeigt sich auch daran, dass in den Städten immer mehr Einwohner aufs Privatauto verzichten. Im Kanton St.Gallen gibt es 550 PW auf 1000 Einwohner, im Kanton Basel Stadt sind es nur 345! Es ist klar, dass das Privatauto im Vergleich zu Fuss, Velo oder öV pro Person ein Vielfaches an Platz beansprucht – und das sowohl beim rollenden wie beim ruhenden Verkehr.

Wir sind mit einer ganzheitlichen Sicht und dem Ziel, städtebauliche Verbesserungen zu erreichen, in die Verhandlungen eingestiegen. Wir haben lange und hartnäckig, aber auch fair und konstruktiv verhandelt. Wir konnten unsere Ziele zu einem grossen Teil erreichen und haben schliesslich eine gehaltvolle Vereinbarung unterzeichnet und unsere Einsprache zurückgezogen.

Wir erreichten wesentliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Zwei Beispiele dazu:

- Die Fussgänger-Radweg-Verbindung vor dem UG25 wird 3 statt 2 Meter breit.
- Es wird ein Radwegstreifen von der St. Jakobstrasse über die Kreuzung Platztor bis in die Goliathgasse erstellt.

Der Bau eines Parkhauses Schibenertor wäre ein städtebaulicher Sündenfall. Darum setzt sich der VCS dafür ein, dass am öV-Knoten Schibenertor kein Parkhaus gebaut wird. Für diesen Fall ist in der



Vereinbarung festgeschrieben, dass mindestens 92 der 128 oberirdischen Parkplätze, die mit dem Schibenertor saldiert würden, ins UG25 transferiert würden. Diese 92 Plätze würden bei den Parkplätzen für Kunden und Besucher (gelbe Plätze) sowie bei jenen für Mitarbeiter und Bewohner eingespart.

Senn verpflichtet sich, sowohl die öffentlichen Parkplätze (weisse) wie auch jene für Kunden und Besucher (gelbe) zu bewirtschaften. Der Tarif darf nicht tiefer sein als der geltende Tarif für öffentliche Parkplätze in der Umgebung.

Es ist damit zu rechnen, dass auf dem Platztor in den nächsten zehn Jahren ein zweiter Campus für die Uni St.Gallen entstehen wird. Möglicherweise wird eine entsprechende Botschaft bereits im nächsten Jahr dem Kantonsrat zugeleitet. Bei Realisierung des Projektes «Campus Universität» entsteht ein Bedarf von gegen 200 Parkplätzen. Oberirdisch dürfen maximal 50 erstellt werden. Auf ein Parkhaus wird verzichtet. Senn verpflichtet sich in der Vereinbarung, bei Bedarf bis 150 Parkplätze im UG25 zur Verfügung zu stellen. Um das zu gewährleisten, würden entsprechend solche für Mitarbeitende und Bewohner gekündigt.

**Beharrlichkeit, Gesamtsicht und Weitblick führten zu diesem Verhandlungserfolg. Der VCS ist überzeugt, dass die Parkhäuser Schibenertor und Platztor unsinnig und unnötig sind.**

**Die unterzeichnete Vereinbarung weist den Weg, wie ein bestehendes Parkhaus vergrössert und dabei auf zwei neue verzichtet werden kann. Baubeginn fürs UG25 ist voraussichtlich im Sommer 2017.**

An der Mitgliederversammlung vom 17. Mai 2016 wurde Niklaus Fürer neu in den Vorstand der VCS-Sektion St.Gallen–Appenzell gewählt.

## Neu im Vorstand: Niklaus Fürer



liebhaber, leidenschaftlicher Velofahrer und sportbegeistert.

### Warum hast du dich entschlossen beim Vorstand der VCS-Sektion St.Gallen–Appenzell mitzuwirken?

Während dem Arbeitsprozess war ich zu hundert Prozent in Arbeit und Familie engagiert und Freiwilligenarbeit war schwierig. Da ich nun pensioniert bin, habe ich eher Zeit im VCS mitzuwirken. Verkehrsfragen interessieren mich.

### Wofür möchtest du dich im Vorstand besonders einsetzen?

Ich möchte mich für die Erhaltung der Natur und eine möglichst umwelt- und menschenverträgliche Mobilität engagieren. Aufgrund meiner beruflichen Tätigkeit gilt dabei dem öV und dem Langsamverkehr mein Hauptinteresse.

Von Helene Guillong. Niklaus Fürer wohnt in Abtwil SG, ist verheiratet und der Vater von drei erwachsenen Kindern. Als gelernter Bahnbetriebsdisponent und Immobilien-Bewirtschafter SVIT arbeitete er 24 Jahre als Bahnbetriebsdisponent und 19 Jahre im Immobilienbereich bei der SBB. Er ist ein Natur-

Der VCS nahm im Juni an der öffentlichen Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm St.Gallen–Bodensee der dritten Generation teil. Dieses definiert in einem weiteren Schritt ein Zukunftsbild für die Weiterentwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft in der Grossregion\*\*\*.

## Agglomerationsprogramm dritte Generation

Von Doris Königer, dipl. Architektin ETH/SIA. Nachdem das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation den Schwerpunkt beim Fuss- und Veloverkehr setzte, liegt der Programmschwerpunkt nun bei der Steigerung der Landschaftsqualität innerhalb und ausserhalb der Siedlungsgebiete. Gemeinsam mit mehr als zehn Städten und Gemeinden werden konkrete Lösungen erarbeitet, beispielsweise für das Botsberger Riet in Flawil, die Seepromenaden in Romanshorn und Rorschach oder den Grünzug Ost in St.Gallen. Im Zentrum steht dabei die Frage: Wie können Landschaftsräume für Alltag und Freizeit (noch) attraktiver gemacht werden?

Das Agglomerationsprogramm mit seinen rund neunzig Massnahmen wird Ende 2016 eingereicht, um weitere Gelder aus dem Infrastrukturfonds des Bundes zu erhalten.

### Weiterentwicklung der Grossregion heisst:

\* Die grossräumige Positionierung der Agglomeration als Kern einer weite Teile der Ostschweiz und des internationalen Bodenseeraums umfassenden Grossregion mit entsprechenden zum Teil stark entwicklungsbedürftigen strategischen Verkehrsachsen, z.B. Richtung Konstanz und Rheintal/Vorarlberg.  
\* Das Strukturbild der Agglomeration mit dem Hauptzentrum St.Gallen und sieben Nebenzentren, zu denen neben Arbon, Gossau, Herisau und Rorschach neu Amriswil, Flawil

und Romanshorn zählen. Es postuliert hohe Verbindungsqualitäten zwischen den Zentren mit entsprechenden Massnahmen, z.B. eine neue direkte Bahnverbindung Arbon–St.Gallen. \* Das Zukunftsbild Siedlung und Verkehr, das die angestrebte Siedlungsstruktur, Siedlungsdichte und die Entwicklungsziele für wichtige Freiräume und Landschaften aufzeigt. So soll z.B. das Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum vorwiegend an den gut erschlossenen Lagen wie den Bahnhofsgebieten in den Zentren stattfinden.

## Handlungsschwerpunkte

Während wir als VCS hinter den meisten Massnahmen stehen, sprachen wir uns in der Vernehmlassung vehement gegen folgende Strassenbauten aus:

- Autobahnanschluss Witen/Rorschach
- Teilsperre Güterbahnhof
- Bodensee–Thurtalstrasse
- Oberlandstrasse

Die gesetzten Handlungsschwerpunkte verfolgen für den VCS richtige Ziele:

- Die Siedlungsentwicklung in den Agglomerationszentren auf die Bahnhofgebiete konzentrieren, um die Potenziale der S-Bahn auszunutzen: So sollen z.B. die Bahnhofplätze in Amriswil, Flawil, Herisau und Romanshorn im Zusammenspiel mit Arealentwicklungen zu attraktiven Verkehrsdrehscheiben und Eingangstoren zu den Städten umgebaut werden.
- Die Bahnhöfe zu attraktiven Umsteigeorten entwickeln und den Zugang zur Bahn verbessern.
- Die Stadtachsen im Agglomerationskern erneuern und verdichten: Mit dem neuen Konzept der «starken Stadtachsen» sollen z.B. in der Stadt St.Gallen die historischen Verkehrsachsen zu attraktiven Stadträumen entwickelt werden. Sie sollen einen

wichtigen Impuls für die Siedlungsverdichtung und -erneuerung setzen. Eine mögliche Umstellung auf ein Tram-System wird damit vorbereitet.

- Die regionalen Arbeitsplatzgebiete an verkehrlich günstigen Lagen entwickeln.
- Die Naherholungsgebiete und Freiräume aufwerten und deren Erreichbarkeit für Fuss- und Veloverkehr verbessern.

## Innere Verdichtung

Auch wir sind überzeugt, dass im gut erschlossenen urbanen Siedlungsgebiet Verdichtungen der bestehenden Siedlungsstruktur zu prüfen, bestehende Potenziale zu nutzen und der Bestand zu erneuern sind (urbane Siedlungsgebiet).

Im ländlichen Siedlungsgebiet gilt es, die Siedlungsausdehnung konsequent zu begrenzen. Die bestehenden Potenziale (Baulücken) an guten Verkehrslagen sollen genutzt und die bestehenden Siedlungen im Laufe der Zeit erneuert werden. Die vorhandenen Siedlungsflächen (eingezonte Bauzonen) an den Siedlungsrandlagen sollen erst in zweiter Priorität und nur bei guter öV-Erschliessung entwickelt werden.

Wie die Analyse der Bauzonen zeigt, reichen die vorhandenen Bauzonen mengenmässig aus, die prognostizierte Einwohner-

und Arbeitsplatzentwicklung aufzunehmen. Neue Einzonungen sind daher nur in Ausnahmefällen, bei sehr guter öV-Erschliessung und regionaler Abstimmung, vorzusehen.

Der Umgang mit vorhandenen Bauzonen an schlecht erschlossenen Lagen ist anzugehen. Hier fehlt uns als VCS das Bekenntnis zu «autofreiem/autoarmem Wohnen» und einer differenzierteren Forderung an die minimale öV-Güteklasse. Wir sind überzeugt, dass die Klassierung D mit dem Halbstundentakt oft zu niedrig ist. Dies besonders bei publikumsintensiven Nutzungen. Aber es ist ein erster Schritt, dass dies nun flächendeckend in allen Gemeinden der Agglomeration gelten soll.

## Tiefbauamt versus Stadtplanung

Bis anhin hatten meist die Tiefbauämter der Gemeinden und des Kantons den Lead über die Ausführung des Agglomerationsprogrammes. Wir sind überzeugt, dass diese Aufgabe in Zukunft aber bei den Planungsämtern angesiedelt werden soll, da eine gesamtheitliche Betrachtungsweise nötig ist. Es geht nicht mehr nur um Verkehrsprobleme, Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr oder die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, nein, es geht neu auch um Siedlungsentwicklung, um den Umgang mit dem gebauten Raum.

Als Beispiel sehen wir die Querverbindung Nord-Süd bei den St.Galler Stadtachsen. Sie fehlt in unseren Augen im vorliegenden Agglomerationsprogramm. Die Stadtplanung sollte zusammen mit der Siedlungsentwicklung um den Bahnhof St.Fiden dieses Thema mitberücksichtigen und hier eine visionäre städtebauliche Lösung suchen.

## Massnahmen für die Velofahrenden

Als Highlights des Agglomerationsprogrammes ist die St.Galler Velobahn zu nennen, eine Art Veloautobahn von Ost nach

West. Auch Verbesserungen des Bodensee-Radweges sind angedacht. Ausserdem sollte vermehrt auf die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Velofahrenden geachtet werden. Die immer zahlreicheren E-Bikes stellen ganz neue Anforderungen an den Strassenraum.

## ÖV-Massnahmen

Eine direkte Bahnverbindung St.Gallen–Arbon ist weiterzuverfolgen. Wir teilen die Ansicht, dass eine Verbindung via Wittenbach wegen der Einbindung in die Linie St.Gallen–Kreuzlingen im Vordergrund stehen soll.

Nicht zufrieden sind wir mit dem Ansatz für die Mühleggbahn. Diese sollte in Zukunft wieder zwei Kabinen führen, um eine Kapazitätssteigerung zu erreichen und den Velotransport zu verbessern.

Das Thema Ausstattung von öV-Haltestellen ist ein sehr aktuelles Thema, welches wir als VCS intensiver begleiten wollen. Zu nachträglichen Diskussionen wie bei der Haltestelle Kornhausplatz oder Sonne Rotmonten in St.Gallen sollte es in Zukunft nicht mehr kommen.

Erfreulich sind die angestrebten Taktverbesserungen bei der Zentrenverbindung St.Gallen–Flawil–Amriswil–Romanshorn sowie die weiteren Abklärungen zur Einführung eines St.Galler Trams. Wir sind überzeugt, dass damit ein positiver städtebaulicher Schub ausgelöst würde und dieser unserer Stadtregion gut täte.

Wie bereits erwähnt, sind wir gesamtheitlich sehr zufrieden mit den geplanten Massnahmen in diesem Agglomerationsprogramm der dritten Generation. Dies, obwohl uns die angedachten Strassenausbauten in keiner Weise überzeugen. Aber noch sind sie nicht gebaut!

**Weitere Informationen:** [www.regio-stgallen.ch/agglomerationsprogramm](http://www.regio-stgallen.ch/agglomerationsprogramm)



# Oeko - Licht klar vom claro

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

**claro**  
FAIR TRADE

Fahrradstrassen auch in der Schweiz?

# Velostrassen-Pilot in der Lindenstrasse

Von Stefan Pfiffner, Verkehrsplanung Stadt St. Gallen, und Thomas Brunner. Fahrradstrassen bewähren sich in den Niederlanden bereits seit den 1980er-Jahren. Heute bestehen dort über 1000 Fahrradstrassen (sogenannte Fietsstraat). 1997 wurden Fahrradstrassen auch in Deutschland, 2012 in Belgien und 2013 in Österreich eingeführt. Auf Fahrradstrassen haben Velofahrer und Velofahrerinnen sowie der motorisierte Individualverkehr in einer Strasse gegenüber dem einmündenden Verkehr Vortritt.

## Wie innovativ ist dieses St. Galler Pilotprojekt?

Von Thomas Brunner.

Mit dem Pilotprojekt Lindenstrasse erfindet St. Gallen das Rad ganz bestimmt nicht neu. Beispielsweise mit Blick auf München, wo sich ein Netz von Fahrradstrassen seit längerem bestens bewährt, oder auch Luzern, wo so ein Versuch bereits erfolgreich angelaufen ist, müsste gar die Frage erlaubt sein, ob derartige Projekte überhaupt nötig sind oder ob man nicht einfach umsetzen sollte, was in anderen Städten längst zum Standard gehört?

Allerdings gibt es mehr als «nur» formalrechtliche Gründe, um die Einführung solcher Instrumente einerseits zügig anzugehen, aber andererseits auch seriös zu begleiten:

■ Hierzulande sind Verkehrsteilnehmende an andere Rahmenbedingungen gewöhnt als andernorts. Das merkt man beispielsweise daran, wie Reisende aus St. Gallen in München ebenso wie in Kopenhagen wider besse-

Auch in der Schweiz sind Fahrradstrassen in Fachkreisen und Gemeinden seit längerem in Diskussion. Damit sollen die Velofahrerinnen auf quartierorientierten Strassen mit schwacher Belastung durch den Autoverkehr komfortabel, unterbruchsfrei und sicher ans Ziel kommen. Auf Initiative der Städte Basel, Bern, La Chaux-de-Fonds, Luzern, Zürich und St. Gallen prüft das Bundesamt für Strassen (ASTRA) nun zusammen mit den zuständigen Ämtern die Umsetzbarkeit von Fahrradstrassen in Pilotversuchen.

### Pilotversuch in St. Gallen

Für die Stadt St. Gallen bietet sich damit die Chance, bei der Einführung eines andernorts bewährten Verkehrsregimes von Beginn weg dabei zu sein. Dazu soll auf der Lindenstrasse als Pilotstrecke eine Fahrrad- beziehungsweise «Velostrasse», wie dieses Regime nun in der Schweiz während der Pilotphase bezeichnet wird, eingerichtet werden. Als Pilotabschnitt wurde der Bereich zwischen Werkstrasse und Lukasstrasse gewählt, da dieser hier einzig der Erschliessung dient und keinen Busverkehr aufweist.

Diese Strecke erfüllt die Anforderungen des ASTRA aufgrund ihrer geringen Verkehrsmenge – durchschnittlicher täglicher Verkehr von weniger als 2000 Fahrzeugen – und weist mit rund vierhundert Velofahrerinnen und Velofahrern pro Tag einen ansprechenden

rem Wissen immer wieder auf Radwege «stolpern» – weil wir jede erhöhte Asphaltfläche intuitiv mit einem Trottoir verwechseln.

■ Wann- und wo-immer jemand Verbesserungen realisieren möchte, wird es «Ewiggestrige» geben, die vor den Gefahren allen Neuen warnen und «Altbewährtem» nachtrauern. Das ist völlig normal, liegt es doch in der Natur der Sache respektive von uns Menschen. In solchen emotional aufgeladenen Debatten ist es dann umso wichtiger, über robustes Datenmaterial zu verfügen, welches zeigt, wie die Realität tatsächlich funktioniert.

■ Das Regionalzentrum St. Gallen ist weder Dorf noch Weltstadt-Moloch, verfügt beispielsweise mit seinem Energiekonzept und Verkehrsreglement über zukunftsfähige Leitlinien und eignet sich ausgezeichnet als «Labor» für urbane Lösungsansätze. Es kann dem

Ruf unserer Stadt nur nützen, wenn St. Gallen nicht überall lediglich abwartet, welche Erfahrungen andere machen, sondern sich hier und da auch an der Front aktiv einbringt – so wie es Institutionen wie «unsere» EMPA schon länger vormachen.

■ Zuwarten würde erheblich teurer als vorausschauend agieren. Einerseits würde mit einer passiv-abwartenden Haltung auf erhebliche Kostenbeteiligungen des Bundes verzichtet an Aufgaben, die früher oder später ohnehin angegangen werden müssen. Und andererseits sind weder Staus wirklich «gratis» noch die Tiefbau-Aufwendungen, um diese auf ein einigermaßen erträgliches Mass zu begrenzen.

Somit ist dieser Pilotversuch klar zu begrüssen – mit der ebenso klaren Erwartung, dass es nicht beim Versuch bleiben sollte.



Vorgesehene  
Schweizer Velostrassen-  
Signalisation

Zweiradanteil auf. Ausserdem gibt es auf dieser Achse dank des Einbahnregimes für Autos praktisch keinen Durchgangsverkehr. Heute befindet sich die Lindenstrasse in einer Tempo-30-Zone, und die zulässige Höchstgeschwindigkeit bleibt auch im Versuch mit der Velostrasse weiterhin bei 30 km/h.

An den Knoten Helvetia-/Lindenstrasse und Buchental-/Lindenstrasse werden die Vortrittsregelungen angepasst. Dabei wird der heute geltende Rechtsvortritt in einen vortrittsberechtigten Knoten für Fahrbeziehungen auf der Lindenstrasse umgewandelt. Der Autoverkehr bleibt im bisherigen Rahmen weiterhin zulässig.

Da besonders die Aufhebung von Rechtsvortritten sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterung bewirken könnte, soll dies mittels Pilotversuch getestet werden. Dabei

darf man optimistisch sein: Die bislang vor allem zu Gunsten des Busverkehrs eingeführten Abweichungen vom Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen haben in der Stadt St.Gallen bis dato keine registrierte Zunahme von Unfällen oder anderen Problemen bewirkt.

Als weitere Massnahme werden die Eingangsportale jeweils mit der Signaltafel «Velostrasse» und nach Möglichkeit einer verstärkten Torwirkung ergänzt sowie ein zwei Meter grosses Velo-Piktogramm markiert. Die vorhandenen Radstreifen und Parkplätze bleiben für die Versuchsphase bestehen.

Die Bewilligung des ASTRA für den Versuch liegt inzwischen vor, und der Stadtrat hat zudem die notwendigen Verkehrsanordnungen erlassen, welche nach den Sommerferien öffentlich ausgeschrieben werden. Die Umsetzung des Pilotprojektes ist auf Mitte

September 2016 vorgesehen – sofern die Verkehrsanordnungen nicht angefochten werden.

### Auswertung des Pilotversuchs

Der Pilotversuch wird mit einem entsprechenden Monitoring begleitet. Damit soll die folgende Grundsatzfrage beantwortet werden: «Haben Velostrassen positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und auf die Qualität für den Veloverkehr?» Zudem soll sich zeigen, ob eine Velostrasse und die Tempo-30-Zone auf der Lindenstrasse miteinander verträglich sind. Insbesondere ist zu prüfen, ob und wie die Aufhebung des Rechtsvortritts sich auf das Verkehrsverhalten innerhalb der Tempo-30-Zone auswirkt.

Zu diesem Zweck wurde im Mai 2016 eine Vorerhebung durchgeführt. Eine Zwischenerhebung ist im Herbst 2016 vorgesehen und die Haupterhebung im Herbst 2017. Nebst Zählungen des motorisierten Individualverkehrs und des sogenannten Langsamverkehrs sind in Spitzenstunden auch Videobeobachtungen geplant. Zudem werden Verkehrsteilnehmende sowie Anwohnerinnen und Anwohner zum allenfalls veränderten Verhalten und zu ihrer Wahrnehmung der Sicherheit nach Einführung der Fahrradstrasse befragt.

Die Planung, Projektierung, Bewilligung, Umsetzung sowie die Erhebungen vor und während der Durchführung erfolgen gemäss ASTRA-Konzept durch das Tiefbauamt der Stadt St.Gallen. Das ASTRA beobachtet das Controlling der Städte und sorgt für eine einheitliche Datenerhebung und -auswertung. Ausserdem werden die Pilotversuche von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) begleitet. Da es sich bei den Pilotversuchen für eine Velostrasse auch aus Sicht der kantonalen Verkehrsfachleute um ein wichtiges und zukunftsgerichtetes Projekt zur Veloförderung handelt und Velostrassen bei einem positiven Ergebnis in weiteren Städten und Gemeinden



**Fahrradstrasse  
in München**

im Kanton St.Gallen implementiert werden könnten, beteiligt sich das kantonale Tiefbauamt am Pilotversuch finanziell.

### Ausblick

Velostrassen sind nur eine Umsetzungsvariante als Baustein eines künftigen Netzwerkes sogenannter Veloschnellrouten. Beim Tiefbauamt der Stadt läuft derzeit eine Planung für eine künftige Veloschnellroute als attraktive Ost-West-Achse (Stephanshorn-Bahnhof Winkeln). Bereits 2015 wurde eine entsprechende Machbarkeitsstudie für eine Veloschnellroute längs durch die Stadt erstellt, bestehend aus «Velobahnen», die ausschliesslich dem Veloverkehr dienen, sowie Velostrassen wie dem Pilotabschnitt Lindenstrasse.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms dritte Generation 2013 bis 2019 sollen erste Abschnitte dieser Veloschnellroute Ost-West realisiert werden – und zwar dank Aufnahme in das Agglomerationsprogramm mit erheblichen finanziellen Beteiligungen von Bund und Kanton.

# 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.



Alter Wein in neuen Schläuchen

# Stadttunnel Rapperswil überzeugt nicht

Von Urs Bernhardsgrütter, VCS See-Gaster. Im September 2011 lehnte die Bevölkerung der Stadt Rapperswil-Jona einen vom Kanton entworfenen und vom Stadtrat unterstützten 700 Millionen Franken teuren Tunnel ab. Dies nach einem Referendum der Grünen, des VCS und der IG Mobilität. Alle anderen Parteien, inklusive der SP, unterstützten damals den Bau eines neuen Tunnels. In der Folge entwickelte der Stadtrat zusammen mit der interessierten Bevölkerung an mehreren öffentlichen Mobilitätsforen ein breit abgestütztes Massnahmenpaket, an dem auch der VCS beteiligt war.

## Neue Tunnelvariante auch vom Tisch

Immer wieder wurden konstruktive Vorschläge für verkehrsberuhigende Massnahmen vom VCS und den Grünen eingereicht. Der Stadtbus wurde in der Folge stark ausgebaut und hatte darum zweistellige Wachstumsraten. Neue Verkehrszählungen bestätigten die alten, wonach über 70 Prozent des motorisierten Verkehrs in Rapperswil-Jona



Im Juni war es endlich soweit: Die Velostation Süd konnte eröffnet werden und damit ging eine langjährige Forderung der Velofahrenden in Erfüllung. Für alle von Süden her Kommenden – also vom Riethüsli, St. Georgen oder der Innenstadt – besteht nun neu die Möglichkeit, das Velo auf der Südseite des Bahnhofs abzustellen, auf der Westseite der Hauptpost.

# Velostation Süd bereit

Von Susanne Schmid. Sie müssen das Velo nicht mehr mühsam durch die Unterführung schieben oder den Umweg über die St. Leonhardstrasse in Kauf nehmen, um es in der Velostation abzugeben. Leider gilt dieses Angebot aber nur für Abonnenten, die im Besitz eines Badges sind. Dieser kann bei der «Velostation Fachhochschule» gekauft werden und gilt für Jahres-, Halbjahres- oder Monatsabonnemente. Diese kosten pro Monat 20 Franken, pro Halbjahr 70 und pro Jahr 120 Franken.

Für Tages- und SpontanbenutzerInnen steht nach wie vor nur die Velostation bei der Fachhochschule zur Verfügung. Auch Gratisabstellen von Velos rund um den Bahnhof wird schwieriger, da immer mehr Abstellplätze weichen müssen. Nach dem Umbau des Bahnhofplatzes stehen aber wieder mehr Gratis-Abstellplätze zur Verfügung – was wir sehr begrüßen. Aus unserer Sicht braucht es beides: sichere, gedeckte Abstellplätze, die etwas kosten, sowie gedeckte und ungedeckte Gratisabstellplätze in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs.

Wir hoffen, dass das neue Angebot von vielen VelopendlerInnen genutzt und geschätzt wird, denn es hat zur Zeit noch genügend freien Platz.



Die neue Velostation bietet Platz für 90 Velos – neu gibt es auch 16 Plätze mit Stromanschluss für E-Bikes. Sie konnte mit Geldern aus dem Agglomerationsfond unterstützt werden und wird, im Auftrag der Stadt, von der Projektwerkstatt betrieben.

Fortsetzung auf Seite 18



## Frühstückstisch (3. Folge)

Jessica hat Frühstück gemacht und Alain setzt sich dazu.

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

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

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

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

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

Jessica reicht ihm den Handelsregistereintrag.

### Coupon:

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

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

Rufen Sie mich zur Terminvereinbarung unter dieser Nummer an:

Per Post oder Mail an:

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

**büro ö**

### Fortsetzung von Seite 16

der S7 für einen neuen Strassentunnel durch Rapperswil verwendet werden könnte. Auch diese Idee wird kläglich scheitern, da die SBB keinen Grund sieht, eine riesige Investition zu machen, die einen Umweg und eine Fahrzeitverlängerung für die S7 bedeuten würde.

### Kein politisches Einsehen für Verkehrsberuhigungen

Eigentlich liegt dem Stadtrat eine lange Liste von verkehrsberuhigenden Massnahmen für das Stadtgebiet vor. Ausser dem Ausbau des Stadtbusses wird alles andere auf die lange Bank geschoben. Tempo-30-Zonen sind zwar versprochen, werden aber nicht realisiert. Geteilte Fahrbahnen für einen angenehmeren und gleichmässigeren Verkehr, gemäss dem Berner Modell, werden nicht wirklich geprüft und eingeführt. Bessere Fusswegver-

bindungen beim Bahnhof Rapperswil finden ebenso kein Gehör beim Stadtrat, weil solche möglicherweise einen imaginären und eigentlich nicht bezahlbaren Tunnel behindern könnten, obwohl ein solcher, wie bereits erwähnt, von der Bevölkerung klar abgelehnt wurde. Gewinner dieser rückständigen Tunnelpolitik des Stadtrates sind die Planungsbüros und Bauingenieure, und Verliererinnen sind die Lebensqualität und die Umwelt in und um Rapperswil-Jona. Nichtsdestotrotz wird sich der VCS See-Gaster in Zusammenarbeit mit Fachleuten, grünen Gruppierungen und Pro Velo RJ weiterhin für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie verkehrsberuhigende Massnahmen auf den Durchgangsachsen einsetzen. Vielleicht finden diese im neuen Stadtrat, für den auch VCS-Mitglied Tanja Zschokke kandidiert, mehr Gehör.

## Stadtrats- und Parlamentswahlen im Kanton St.Gallen: St.Gallen, Wil, Rapperswil-Jona

# 25.9.: Wählen

Von Helene Guillong. Unter den Kandidierenden für den 25.9. sind auch VCS-Mitglieder. Diese erhalten hier die Möglichkeit, sich mit einem kurzen Statement vorzustellen. Einige davon engagieren sich aktiv für den VCS St.Gallen–Appenzell und sind mit Bild aufgeführt. Diese empfehlen wir besonders zur Wahl, damit in den St.Galler Städten eine nachhaltige Verkehrspolitik zur Tagesordnung wird. Wer wählt, bestimmt die Zukunft mit!

### VCS-Mitglieder, die für das Stadtparlament Wil kandidieren:

Noger Eva 1961, Grüne prowil, 5.05: Tempo 30 in den Städten fördert den Langsamverkehr und bringt Lebensqualität.



Stadtparlamentskandidat Wil: Fährndrich Peter 1961, Grüne prowil, Liste 5.14, VCS-Regiogruppe Wil

Ich setze mich ein für die konsequente Bevorzugung des Langsamverkehrs und des öV, die Gleichberechtigung von Personen mit und ohne Beeinträchtigungen jeder Art, eine ganzheitliche Wirtschaftspolitik, eine Steuerpolitik, die wirtschaftliche Ungerechtigkeiten ausmerzt. Das Leben in einer verkehrsberuhigten Stadt basiert auf einer Vielzahl von flexiblen Einzelmassnahmen und nicht auf einer einzelnen, kostenintensiven Infrastrukturlösung.



Stadtratskandidat Wil: Stutz Dani, Grüne prowil, VCS-Regiogruppe Wil

Mit gezielten Investitionen die richtigen Anreize setzen: Auch Mobilität soll Spass machen, insbesondere wenn man mit dem Velo oder dem öV unterwegs ist. Der tägliche Frust auf dem Arbeitsweg muss weniger werden. Unsere Stadt hat Nachholbedarf bei den Fussgänger-,Velo-undöV-Verbindungen, aber auch grosse Potenziale, die wir mit schlaun und wirksamen Investitionen der ganzen Bevölkerung zugänglich machen sollten.



Stadtparlamentskandidat Wil: Wick Guido, Grüne prowil, Liste 5.02, VCS-Regiogruppe Wil

Beim Langsamverkehr und öV besteht Nachholbedarf: Der Verkehr ist so zu organisieren, dass das Leben und Wohnen in der ganzen Stadt attraktiv wird. Nur mit wirkungsvollen Massnahmen gelingt es, den Anteil des Langsamverkehrs und öVs zu erhöhen, die Strassen zu entlasten und sicherer zu machen. Attraktive Velo- und Fussgängerverbindungen sowie ein gut ausgebautes öV-Netz anstelle neuer Strassen zahlen sich aus.

## VCS-Mitglieder, die für das Stadtparlament St.Gallen kandidieren:

Piazza Antonella 1962, Grüne, 4.15: Velofahren schon die Umwelt und bringt mehr Lebensqualität in die Stadt.

Bodenmann Marlene 1963, SP, 9.14: Als Velofahrerin und öV-Benutzerin sind mir diese Themen äusserst wichtig.

Eggmann Franz 1957, SP, 9.07: ÖV und MIV müssen für viel Geld auf die Spitzen ausgelegt sein. Lösung: umlagern!

Etter-Steinlin Lisa 1954, SP, 9.03: Lebenswerte Stadt mit gutem öV, durchgehenden Fahrrad- und sicheren Fussgängerstreifen.

Huber-Kobler Maria 1942, CVP/CSP, 3.06: Für ältere und behinderte Menschen sind gut vernetzte Fusswege wichtig.

Joos Yvonne 1974, PFG, 2.21: Ich setze mich für durchgehende Velowege und verkehrsberuhigte Quartiere ein.

Lieberherr Daniela 1962, PFG, 2.06: Priorität dem Langsamverkehr – mehr Velowege und Begegnungsplätze in den Quartieren.

Mall Winfried 1952, Grüne, 4.24: Eine lebenswertere Stadt durch konsequente Reduktion des motorisierten Verkehrs!

Schällibaum Tobler Barbara 1953, PFG, 2.02: Autofreies Wohnen fördern, überdachte Veloabstellplätze, Roadpricing prüfen.

Staub Marianne Vera 1964, Grüne, 4.23: «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich machen» soll umgesetzt werden!

Tobler Claudia 1977, PFG, 2.31: Für eine Stadt mit Herz für Langsamverkehr und Verstand für öffentlichen Raum.

Allenspach Monika 1966, PFG, 2.03: Für lebensfreundlichen öffentlichen Raum und Stärkung des Langsamverkehrs und öV.

Berlinger-Bolt Guido 1977, SP, 9.26: Velofahren muss sicherer werden. Velobahnen und Velolifte für clevere Mobilität.

Federer Cornelia 1964, Grüne, 4.05: Velo-Strassen für die Stadt St.Gallen.

Gasser-Beck Jacqueline 1971, glp, 10.10: Mobilität ist Lebensfreude! Deshalb möchte ich auch politisch etwas bewegen.

Grünenfelder Hape 1946, glp, 10.11: Förderung Langsam- und Kombiverkehr, Ausbau öV, bezahlbare Tickets, Energiewende.

Hächler Barbara 1962, CVP, 3.09: Ich mache mich stark für öV und Umwelt, damit wir nicht im Verkehr stecken bleiben.

Lemmenmeier Max 1951, SP, 9.61: Für eine gute Lebensqualität braucht es ein umfassendes öffentliches Verkehrsnetz.

Oberholzer Simon 1992, Junge Grüne, 5.19: Zersiedelung stoppen – nachhaltige Quartiere schaffen – Autoverkehr reduzieren.

Oberholzer Basil 1990, Junge Grüne, 5.02: Mit autofreien Quartieren und guter Raumplanung schaffen wir die Verkehrswende!

Tofalo Markus 1969, glp, 10.26: Velos gehören nicht an den Rand verdrängt. Für schnelle und flüssige Veloverbindungen.

Weder Assir Beatrice 1959, PFG, 2.29: Konsequente Bevorzugung von öV, Velo- und Fussverkehr. Keine Parkgarage Spisertor!

## Peter Jans wieder in den Stadtrat

*Von Susanne Schmid.* Peter Jans ist ein eigentliches «Urgestein» beim VCS. Er ist seit der Gründung dabei. Jahrelang war er als Sekretär des VCS für unsere Sektion tätig. Später hat er im Stadtparlament und im Kantonsrat eine umweltschonende Mobilität vertreten und ist für die Ideen des VCS aktiv bei unzähligen Aktionen eingestanden. Und heute kämpft er im Stadtrat genau so hartnäckig wie wir ihn von seinem früheren Engagement her kennen für eine lebenswerte Stadt mit einer umweltfreundlichen Mobilität.

Wir empfehlen Ihnen, Peter Jans wieder in den Stadtrat zu wählen. Geben Sie ihm Ihre Stimme, damit in unserer Stadt auch die Schwächeren gehört werden und die Umwelt nicht auf der Strecke bleibt.



Die Mobilität fordert uns heraus

# Ohne Stau im Kopf auch kein Stau auf der Strasse

*Von Peter Jans, Stadtrat.*

Den Motorfahrzeugverkehr in der Stadt zu stabilisieren und das weitere Verkehrswachstum mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und zu Fuss zu bewältigen – dieses bedeutsame Ziel haben die St.Galler Stimmberechtigten im Jahr 2010 mit deutlicher Mehrheit beschlossen. Dafür zu sorgen, dass dieses Ziel auch in der Realität erreicht wird, ist allgemein eine der wichtigsten Aufgaben im Mobilitätsbereich.

Richtschnur auf diesem Weg ist das städtische Mobilitätskonzept mit seinen zahlreichen Massnahmen. Es geht im Kern darum, den gerade in unserer Stadt-Topographie beschränkten Platz dergestalt sinnvoll aufzuteilen, dass die wichtigen und gewünschten Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden können – in stadtgerechter Form und mit Beibehaltung der hohen Lebensqualität unserer Stadt.

Dabei geht es nicht um das Ausspielen verschiedener Verkehrsträger gegeneinan-

der, sondern um den jeweils sinnvollen Einsatz derselben. Städtische Verkehrspolitik heisst, hier steuernd und priorisierend einzugreifen. Zum Beispiel soll die Stadt für den wirtschaftsfördernden gewerblichen Verkehr gut erreichbar sein, hingegen macht es keinen Sinn, wenn Berufspendler zu Tausenden alleine im Fahrzeug alltäglich die Strassen verstopfen.

Klar ist: Der motorisierte Verkehr wird auch in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Nur soll er umweltfreundlich werden. Im Einklang mit dem Energiekonzept und dem anstehenden Ausstieg aus fossiler Energie ist vorgesehen, dass der elektrische Antrieb den Verbrennungsmotor in den nächsten Jahrzehnten ablösen soll. Diesen Prozess will ich unterstützen und wo möglich beschleunigen.

Der Umgang mit dem Verkehr und den von der zunehmenden Mobilität ausgehenden Herausforderungen wird die Stadtpolitik auch in Zukunft massgeblich beschäftigen. Gefordert ist aktives Mitgestalten für ein nachhaltiges stadtkompatibles Verkehrswesen.



**Stadtparlamentskandidatin St.Gallen:**  
Benz Margot 1963,  
Grüne, Liste 4.07  
VCS-Veloflohmarkt,  
VCS-Anwältin



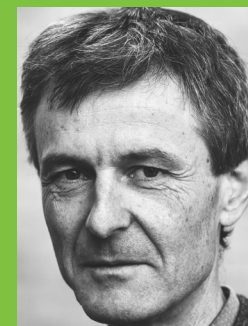
**Stadtparlamentskandidat St.Gallen:**  
Brunner Heinz 1950,  
SP, Liste 9.28,  
Mithilfe VCS-  
Veloflohmarkt

Endlich handeln! Das von der breiten Bevölkerung im Jahre 2010 gutgeheissene Verkehrsreglement verpflichtet den Stadtrat, den künftigen städtischen Mehrverkehr mit Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des autoarmen Wohnens aufzufangen. Jetzt müssen hier endlich konkrete Taten für einen stadtgerechten Verkehr folgen, die neue städtische Autobahnanschlüsse überflüssig machen.



**Stadtparlamentskandidatin St.Gallen:**  
Jacober Ingrid 1968,  
Grüne, Liste 4.06,  
Layout VCS-lokal

Weniger Mobilität ist mehr Qualität ... wenn mehr Zeit bleibt in lebenswerten Nahräumen, mit lokalen Produkten und Dienstleistungen ... wenn entschleunigte Räume mit sicherem Fuss- und Veloverkehr dem Leben Platz geben ... wenn gesundes, Raum schonendes Fort- und Ankommen mit Bus, Tram oder Zug erfreuliche Begegnungen ermöglicht ... wenn Sie Grün wählen!



**Stadtparlamentskandidat St.Gallen:**  
Mauchle Markus 1961, Grüne, Liste 4.08, VCS-Revisor

Ich werde mich für bessere Velowege, für ein gutes öV-Angebot und für den Fussverkehr einsetzen. Einen zusätzlichen Autobahnanschluss in die Stadt werde ich bekämpfen. Ebenso will ich keine weitere Zunahme von Parkplätzen. Der motorisierte Individualverkehr in der Stadt St.Gallen soll nicht weiter wachsen.



**Stadtparlamentskandidat St.Gallen:**  
Rüttimann Daniel 1982, Grünliberale, Liste 10.03, VCS-Veloflohmarkt, ehemaliger Geschäftsführer



**Stadtparlamentskandidat St.Gallen:**  
Brunner Thomas, Grünliberale, Liste 10.01, Vorstand VCS St.Gallen–Appenzell, Ortsgruppe St.Gallen

Das Rad neu erfinden oder es clever nutzen? Raum und Energie sind begrenzt, Mobilität bei sinnvoller Effizienz kaum. Wer würde 7 dl Wein in 15 kg Verpackung schleppen? Aber 70 kg Personen rollen in 1.5 Tonnen Blech in die Stadt. Klar ist zwischen Rotmonten und St.Georgen ein Motor angenehm. Doch das funktioniert locker mit 20 Prozent Fahrzeuggewicht (statt zofachem) und dank hocheffizientem Antrieb vernachlässigbarem Verbrauch: dem E-Bike.



**Stadtparlamentskandidatin St.Gallen:**  
Königer Doris 1961, SP, Liste 9.04, Co-Präsidentin VCS St.Gallen–Appenzell

In St. Gallen braucht es eine verkehrsbewusste Innenstadt, belebte Strassen und Plätze, verkehrsarme Wohnquartiere und Orte für autofreies Wohnen und Arbeiten. Das St.Galler Tram ist ein anzustrebendes Ziel. Ich werde mich weiterhin für diese Dinge einsetzen.



**Stadtratskandidatin Rapperswil-Jona:**  
Tanja Zschokke 1965, UGS

**Um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen in einer Stadt gerecht zu werden, braucht es intelligente Strategien. Ein zukunftsweisendes Mobilitätsmanagement kann mit bereits bekannten Lösungsansätzen situativ erarbeitet und etabliert werden.**

**Das Leben in einer verkehrsberuhigten Stadt basiert auf einer Vielzahl von flexiblen Einzelmassnahmen und nicht auf einer einzelnen, kostenintensiven Infrastrukturlösung.**

# Agenda

19.9.2016	Montag	Beginn Session Kantonsrat
19.9.2016	Montag	mobil sein & bleiben Sargans
20.9.2016	Dienstag	mobil sein & bleiben Heerbrugg
20.9.2016	Dienstag	Stadtparlament St.Gallen
21.9.2016	Mittwoch	Ende Session Kantonsrat
25.9.2016	Sonntag	Gemeindewahlen
27.9.2016	Dienstag	mobil sein & bleiben Jona
27.9.2016	Dienstag	Vorstand Sektion und Ortsgruppe St.Gallen
1.10.2016	Samstag	Beginn Herbstferien
20.10.2016	Donnerstag	mobil sein & bleiben Buchs
22.10.2016	Samstag	Planungskommission
23.10.2016	Sonntag	Ende Herbstferien
25.10.2016	Dienstag	Vorstand Sektion
2.11.2016	Mittwoch	Stadtparlament St.Gallen
8.11.2016	Dienstag	Ortsgruppe St.Gallen Sitzung
15.11.2016	Dienstag	Vorstand Sektion
28.11.2016	Montag	Beginn Session Kantonsrat
29.11.2016	Dienstag	Stadtparlament St.Gallen
30.11.2016	Mittwoch	Ende Session Kantonsrat
30.11.2016	Mittwoch	Ergebnisforum Bahnhof Nord
6.12.2016	Dienstag	Stadtparlament St.Gallen
13.12.2016	Dienstag	Stadtparlament St.Gallen Budget 2017
24.12.2016	Samstag	Beginn Weihnachtsferien
8.1.2017	Sonntag	Ende Weihnachtsferien

wie innovativ is