

Unser täglicher Verkehrskollaps - wie weiter mit der Mobilität?

Unsere Gesellschaft ist mobiler denn je, und das ist eine Errungenschaft, die uns viel Freiheit gibt. Unsere heutige Mobilität ist etwas Positives und soll als solche auch nicht in Frage gestellt werden.

Angesichts des heutigen Verkehrsvolumens auf der Strasse und der Schiene werden die negativen Auswirkungen der hohen Mobilität aber immer deutlicher: Unfälle, Staus und Stehplätze in der Bahn begleiten uns täglich. Es stellt sich deshalb die Frage: Wie weiter mit der Mobilität?

**Mehr als ein Drittel des
Gesamtenergieverbrauchs
der Schweiz geht auf
den Verkehr zurück.**

Der naheliegendste Gedanke bei Engpässen ist ein Ausbau. In gewissen Bereichen und an gewissen Stellen mag dies nach wie vor eine sinnvolle Lösung sein. Irgendwann kommt aber auch ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur an seine Grenzen, weil die dadurch verursachten negativen Auswirkungen nicht mehr verträglich sind: Verkehrsinfrastruktur verbaut die Landschaft, der Verkehr hat bereits heute einen hohen Anteil am Energieverbrauch (mehr als einen Drittel) und auch die Umweltverschmutzung, insbesondere die CO₂-Belastung, ist zu berücksichtigen. Vor allem aber hat der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der letzten Jahre deutlich gezeigt, dass jede Erweiterung neue Mobilität generiert und damit keine Entlastung der Verkehrssituation eintritt, sondern oft schon kurz nach einem Ausbau erneut die Kapazitätsgrenze erreicht wird. Die durchschnittliche Distanz, die Herr und Frau Schweizer pro Tag zurücklegen, ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

**Intelligente Mobilität
verlangt ein Umdenken
und eine Änderung
unseres Verhaltens.**

Um die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen, müssen neue Wege beschritten werden. Intelligente Mobilität verlangt ein Umdenken und eine Änderung unseres Verhaltens und das braucht geeignete Lenkungssysteme. Ideen dafür sind bereits viele vorhanden:

- **Kostenwahrheit:** Die direkten und indirekten Kosten des Verkehrs werden heute teilweise von der Allgemeinheit getragen. Eine Verteuerung der Mobilität durch eine Erhöhung der Preise für Treibstoff und öV-Billette würde die Kosten gerechter verteilen und Anreize setzen, unnötige Mobilität zu vermeiden.
- **Verkehrskonzentration lockern und Verkehrsströme regulieren:** Mit einem abgestuften Mobilitypricing je nach Wochentag und Tageszeit können Verkehrsspitzen vermieden werden, sowohl mit Road-Pricing als auch mit Bahnbilletten zu abgestuften Preisen.
- **Intelligente Nutzung von Verkehrsmitteln:** Mit mehr Car-Sharing und Teilen von Parkplätzen könnte der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur erheblich reduziert werden. Im Nahverkehr konsequent das Fahrrad statt das Auto nutzen, hat auch noch einen gesundheitlich positiven Aspekt, und Städtereisen mit der Bahn statt mit dem Flugzeug zu wagen, kann neue Horizonte aufzeigen. Auch neue Technologien beinhalten Potenzial. Steuern kann man hier aber wohl nur über den Preis: Ein intelligenter Einsatz der Verkehrsmittel muss sich lohnen.

Es ist erfreulich, dass der Bund bis Ende Jahr ein Mobility-Pricing-Konzept vorlegen will, das die Finanzierung von Strasse und Schiene neu regeln soll. Doch mit einem Konzept allein ist es nicht getan, neue Wege müssen tatsächlich beschritten und sinnvolle Anreizsysteme konsequent umgesetzt werden.

Vor dem Hintergrund, dass rund 40% der im Inland absolvierten Tagesdistanzen auf das Konto von Freizeitaktivitäten gehen, darf auch die eigene Freizeitgestaltung kritisch hinterfragt werden. Längere Wege versprechen nicht mehr Lebensglück. Oder wie einst Goethe schrieb: „Willst du immer weiter schweifen? Sieh, das Gute liegt so nah....“

Nicole Zürcher Fausch, Präsidentin



Inhalt

SEITE 2

Fortschrittliche Raumplanung

SEITE 3

öSR - Stand der Dinge

Parkplatzbewirtschaftung in Altstätten

SEITE 4/5

Vision Bodensee-Rheintal-Y

Interview mit Ständerätin

Karin Keller-Sutter

SEITE 6

A1-Spange St.Gallen

SEITE 7

Tempo 30 auf Durchgangsstrassen?

SEITE 8

Veranstaltungen/Mitteilungen





Gut geplant ist halb gewonnen

Überregionale Raumplanung: Ein Leuchtturmprojekt im Grossraum Wil

Lucas Keel, Gemeindepräsident Uzwil: Uzwil ist die erste Gemeinde im Kanton, die mit Zonenplan und Baureglement ein modernes Steuerungselement einführt, nämlich die «Zone mit bestimmter Nutzungsart». Diese grossflächige Zone wirkt auf publikumsintensive Verkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitnutzungen: Was in den Zentren von Uzwil und Niederuzwil stattfinden kann, soll dorthin. Dieses neue Instrument wirkt erst in einem grösseren Zeithorizont, beispielsweise wenn bestehende Bauten ihre Lebensdauer erreicht haben oder erweitert werden sollen.

Stefan Frei, Gemeindepräsident Jonschwil: Das zentrale Stichwort für die Raumplanung der nächsten Jahre ist für mich „Konzentration und nachhaltige Nutzung“. In den Dörfern müssen kompakte Siedlungsstrukturen entstehen. Dazu sind geeignete Vorschriften im Baugesetz und in den Baureglementen zu erlassen. Dort, wo Bauland über Jahre oder gar Jahrzehnte gehortet wird, müssen die Behörden Instrumente bekommen um das Bauland einer Überbauung zuzuführen.

Dichte Wohnüberbauungen in den Zentren – möglichst mit Tiefgaragen, sodass für Parkflächen nicht unnötig Flächen verbraucht werden – sind gefragt. Das heisst aber nicht, dass die Zeit des Einfamilienhauses vorbei ist. Dieses ist in Agglomerationsgemeinden wie Jonschwil weiterhin sehr gefragt und diesem Marktbedürfnis muss ein Stück weit Rechnung getragen werden.



Wil West: Den Masterplan findet man unter www.sg.ch - Bauen-Raum & Umwelt - Raumentwicklung

Christoph Häne, Gemeindepräsident Kirchberg, Präsident Regio Wil: Im Rahmen des Agglomerationsprogramms hat die Region Wil einen raumplanerisch innovativen Ansatz gewählt. Mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wil-West wird in den nächsten Jahrzehnten ein grosses zusammenhängendes Gebiet auf der Grundlage eines Masterplanes und einer von den Kantonen St. Gallen und Thurgau, der Regio Wil und den direkt betroffenen Gemeinden unterzeichneten Charta entwickelt. Auf einem Kerngebiet von rund 105'000 m² Land sollen mit der Zeit 2-3000 Arbeitsplätze entstehen. Raumplanerisch sind damit verschiedene Zielsetzungen verbunden: So soll eine konsequent qualitative Entwicklung bezüglich anzusiedelnden Betrieben und Arbeitsplätzen und gestalterischen Aspekten (Städtebau, ökologische Themen, Verkehrserschliessung) verfolgt werden. Regionalpolitisch verfolgt die Regio Wil mit dem ESP Wil-West das Ziel, im Spannungsfeld der grossen Zentren Zürich/Winterthur und St. Gallen ein eigenständiges Profil zu entwickeln, die Wertschöpfung zu steigern und damit die Region Wil wirtschaftlich zu stärken.

Alle Interviews: Raphael Lüchinger

Das Baugesetz als Baustelle

Der Kanton stellt den gesetzlichen Rahmen zu Raumplanung und Bauen auf eine neue Basis. In einem Interview nimmt Generalsekretär Kurt Signer Stellung zum Stand der Baugesetzrevision.

Welches Ziel verfolgt das Baudepartement mit der (Total)Revision des Planungs- und Baugesetzes?

Alle grundlegenden Bestimmungen und wesentlichen Vorschriften für das Bauen im Kanton St.Gallen sind in einem einzigen Gesetz festgehalten. Die anzuwendenden Regelbauvorschriften sind abschliessend festgelegt; die kommunalen Baureglemente werden entsprechend vereinfacht. Die grundlegenden Neuerungen zielen auf deutliche Vereinfachungen sowie auf die Behebung dringender Problembereiche ab. Struktur, Systematik und Begrifflichkeiten lehnen sich an das geltende Baugesetz an.

Die Vernehmlassung im Sommer 2012 ist auf reges Interesse gestossen. Wie lautete der „Tenor“ zum Vernehmlassungsentwurf?

Die Vernehmlassung stiess tatsächlich auf ein reges Interesse. Konkret gingen 73 Vernehmlassungsantworten fristgemäss ein. Ein Grossteil der Stellungnahmen beschränkte sich auf ausgewählte, die Teilnehmer speziell interessierende Themen. In den Vernehmlassungsantworten zeigte sich ein sehr kontroverses Bild. So wird die Stossrichtung der vorgeschlagenen Totalrevision ebenso deutlich begrüsst wie auch heftig kritisiert.

Welches sind die grössten Knackpunkte?

In der Vernehmlassung kristallisierten sich einige zentrale inhaltliche Streitpunkte sehr deutlich heraus. So erwies sich die vorgesehene Vereinfachung und Minimierung der Regelbauvorschriften mit Hilfe eines vorgegebenen Nutzkörpers als nicht mehrheitsfähig. Klar zeigte sich in der Vernehmlassung auch, dass Kanton und Gemeinden noch kein einvernehmliches Verständnis bezüglich der künftigen Aufgabenteilung besitzen. Sehr strittig erwiesen sich in der Vernehmlassung sodann auch die verschiedenen neuen Instrumente zur Stärkung der Raumplanung. So kritisierten beispielsweise verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer auf Seiten der Wirtschaft, dass mit den neuen Instrumenten viel zu stark in die Eigentumsrechte eingegriffen wird. Im Gegensatz dazu forderten verschiedene Gemeinden vehement noch weitergehende Instrumente zur Baulandmobilisierung.

Wie sieht das weitere Vorgehen aus?

Die Erarbeitung der Botschaft zum Planungs- und Baugesetz erfolgt in vier Schritten. In einem ersten Schritt steht die Bereinigung der zentralen Streitpunkte im Fokus. In diesem Sinne sind verschiedene Fachgespräche und bilaterale Sitzungen mit Interessengruppen bereits erfolgt, einige stehen noch an. Die Ausarbeitung und die Bereinigung der Botschaft erfolgt in einem zweiten Schritt. Sodann wird die Regierung die Vorlage in einer noch zu bestimmenden Form einer zweiten Vernehmlassung unterziehen. In einem letzten Schritt verabschiedet die Regierung die Botschaft zuhanden des Kantonsrates. Ziel ist es, dass der Kantonsrat die Botschaft zum neuen Planungs- und Baugesetz 2015 beraten kann.



Kurt Signer ist Betriebswirt, arbeitete lange als Leiter im Generalsekretariat des UVEK, später als Generalsekretär bei den SBB und ist seit September 2010 Generalsekretär des Baudepartements des Kantons St.Gallen.

Lenken statt Fördern

Ökologische Steuerreform: Die UFS bleibt dran

Die UFS hat im Jahr 2010 ihre Grundsätze für eine Ökologische Steuerreform festgelegt und einen konkreten Vorschlag für eine Umsetzung präsentiert. Im Herbst 2013 hat der Präsident der FDP Schweiz, Philipp Müller, in der Presse verlauten lassen, dass sich die FDP unter bestimmten Voraussetzungen eine ÖSR vorstellen könnte. Sie hat nun eine Fachkommission zum Thema "Übergang von einem Förder- zu einem Lenkungssystem" gegründet. Die UFS ist in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

Mit der Energiestrategie 2050 versucht der Bund Wege aufzuzeigen wie gleichzeitig ein Ausstieg aus der Atomenergie und die Senkung der energiebedingten CO₂-Emissionen umgesetzt werden sollen. Naheliegenderweise kann dies nur über einen deutlichen Ausbau der erneuerbaren Energien und eine Senkung des Endenergieverbrauches gelingen. In einer ersten Phase bis 2021 soll der Umbau in erster Linie über Förderinstrumente, z.B. kostendeckende Einspeisevergütung (KEV) oder Gebäudeprogramm, realisiert werden.

Ab dem Jahr 2021 soll es einen Übergang weg vom Fördersystem hin zu einem Lenkungssystem geben. Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) führt in seinem Grundlagenbericht zu diesem Übergang als Motivation denn auch die geringeren volkswirtschaftlichen Kosten an, die ein Lenkungssystem hat. Oder anders gesagt: Die Erreichung der Ziele im Energiebereich mit einem Fördersystem ist nur zu sehr hohen volkswirtschaftlichen Kosten zu haben.

Umbau zu möglichst geringen volkswirtschaftlichen Kosten

Genau diese hohen volkswirtschaftlichen Kosten sind denn auch der Hauptgrund, weshalb sowohl die FDP als auch die Umweltfreisinnigen Subventionen im Energiebereich sehr skeptisch gegenüberstehen. Die Umweltfreisinnigen haben bereits 2010, vor dem Entstehen der Energiestrategie 2050, ihre Ideen für eine Ökologische Steuerreform präsentiert. Und sie haben schon damals wichtige Grundsätze wie die Staatsquotenneutralität festgehalten. Die damals vorgeschlagene Umsetzung (Senkung der Lohnnebenkosten durch Abschaffung der IV-Beiträge und Kompensation der Einnahmen durch eine moderate Energiesteuer) wurde als Beispiel einer möglichen Umsetzung gesehen, wobei sich die Umweltfreisinnigen stets offen gezeigt haben für alternative Vorschläge, sofern gewisse Grundsätze eingehalten werden.

Die UFS ist dabei

Die FDP Schweiz begrüsst einen Abbau der Fördermassnahmen und einen Übergang zu einem Lenkungssystem. Sie hat im Auftrag der Parteipräsidentenkonferenz (PPK) eine Fachkommission zu diesem Thema ins Leben gerufen. In dieser Fachkommission sitzt auch ein Vertreter der UFS-Arbeitsgruppe "Ökologische Steuerreform". Nachdem die FDP Schweiz im Dezember 2013 ihre Stellungnahme zum Grundlagenbericht der eidgenössischen Finanzverwaltung zugestellt hat, bereitet sie sich aktuell auf die erwartete Vernehmlassung im Herbst 2014 vor.

Andreas Kunz

Das UFS-Positionspapier „Ökologische Steuerreform“ finden Sie auf www.umweltfreisinnige.ch.

Andreas Kunz ist Ing. FH Mikrosystemtechnik (NTB) und Wirtschaftsingenieur. Er ist für ein Ostschweizer Industrieunternehmen tätig, in der Parteileitung der FDP Uzwil und Mitglied der Arbeitsgruppe Ökologische Steuerreform der UFS.



Mit einer überlegten Parkplatzbewirtschaftung zu weniger Verkehr

Autofreie Altstadt oder Einkaufsort?

In Altstätten schwellten die Probleme mit Parkplätzen über mehrere Jahrzehnte. Die einen wünschten die romantischen Altstadtgassen autofrei zu erhalten, die Geschäftsinhaber kämpften konsequent dagegen, die blauen Zonen reduzierten sich durch Missbrauch selbst. Wahljahre verjüngten den Stadtrat und auch bei den Geschäftsinhabern gab es einen Wechsel. Die Behörden suchten nach mutigen und wirkungsvollen Ideen um das Parkplatz-Patt zu überwinden. Als Ruedi Dörig, neu in den Stadtrat gewählt, das Ressort Parkplatzbewirtschaftung übergeben wurde, las und fragte er sich durch die Vorgeschichte und erkannte

den grossen Wert einer geeigneten Lösung für die Altstadt als Einkaufsort. Um endlich in einer Abstimmung eine Mehrheit zu erlangen, musste eine einfache und kostengünstige, an die Bedürfnisse angepasste Parkplatz-Bewirtschaftung gefunden werden.

Gegner und Querulanten sind verstummt, die Suchfahrten haben abgenommen.

Intelligente Parkplatzbewirtschaftung ist entscheidend

Ein parallel dazu entwickeltes Grossprojekt für die Erneuerung des Rathauses mit einer Tiefgarage am östlichen Stadteingang ermöglichte es, eine Parkplatz-Bewirtschaftung ohne Einführung der Autofreiheit in der Altstadt zu realisieren. Die blauen Zonen sollten aufgehoben und durch ein für alle öffentlichen Parkplätze verbindliches, örtlich angepasstes, einfaches Parkplatz-Kontrollsystem ersetzt werden. Freies Kurzparken für 15, 30, 60 Minuten je nach Zone, mit bezahlten Verlängerungen bis zur doppelten Zeit und teilweise kostenlose Langzeitparkplätze ausserhalb der Innenstadt wurden der Volksabstimmung vorgelegt, knapp gut geheissen, ihre Realisierung durch Referenden und Einsprüche einer kleinen Gruppe über Jahre verzögert, bis endlich das Bundesgericht dem Hickhack ein Ende setzte. Niedrig angesetzte Parkkosten waren entscheidend für den Erfolg der Abstimmung. Nach der Installation der Parkplatzbewirtschaftung verstummten Gegner und Querulanten. Parkplatz suchende Rundfahrten nahmen nach Aussage der Polizei stark ab. Es wurden aber keine diesbezüglichen Statistiken erhoben.



Ist das Parkplatssystem bei den niedrigen Preisen rentabel?

Ruedi Dörig antwortet, dass der Stadtrat die Kontrolle des Parksystems einer privaten Sicherheitsfirma übergab, um die Polizei zu entlasten. Ein Geschäft sei es für die Stadt sicher nicht, die Einnahmen betragen nach den bisherigen Erfahrungen nur rund die Hälfte der ursprünglich errechneten Kosten. Erstaunlich, dass die Einnahmen durch trotz billigen Parkkosten ausgelöste Bussen überraschend erhöht werden.

Richard Höber



Interview mit Ständerätin Karin Keller-Sutter

Am 9. Februar 2014 hat das Schweizer Volk JA gesagt zu „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI“. Teil dieser Vorlage war auch STEP, das strategische Entwicklungsprogramm bis 2050, dessen Ostschweizer Anteil im Ausbauschnitt 2025 eine Taktverdichtung Chur-St.Gallen beinhaltet. Dies erfordert den Doppelspurausbau Buchs-Sevelen und eine Doppelspurinsel in Oberriet. Damit gerät die Vision des Bodensee-Rheintal-Y, das die St.Galler Ständeräte Karin Keller-Sutter und Paul Rechsteiner im Sommer 2012 lanciert haben, in greifbare Nähe.

Frau Keller-Sutter, welche Ziele verfolgt das Konzept Bodensee-Rheintal-Y?

Es ging uns darum, das Zeitfenster der FABI-Vorlage für überfällige Investitionen in der Ostschweiz zu nutzen. Allerdings mussten wir im Verlauf der Kommissionsarbeiten auf die Bodenseelinie vorläufig verzichten. Die Priorisierung der Rheintallinie lag auf der Hand, da gewisse Vorinvestitionen eine schnellere Realisierung möglich machten. Zudem war der Preis vertretbar und damit mehrheitsfähig. Das Ziel des gesamten Y ist die bessere Anbindung der Ostschweiz an den Fernverkehr und den internationalen Verkehr.

Wie sollen diese Ziele erreicht werden?

Mit der FABI-Vorlage und dem positiven Abstimmungsergebnis haben wir ein Etappenziel erreicht. Jetzt müssen wir uns darauf konzentrieren, dass die Strecke St. Gallen-Chur tatsächlich nach unseren Vorstellungen realisiert wird.

Mit der Annahme von FABI steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die beiden dringend nötigen Doppelspurstücke im Rheintal gebaut werden. Wie sieht der Fahrplan aus und was sind die nächsten Schritte?

Der St. Galler Kantonsrat hat die Strecken parallel zu FABI in sein aktuelles öV-Programm aufgenommen. Der Kanton könnte – wenn nötig – auch vorfinanzieren. Die entsprechende gesetzliche Grundlage ist im Kanton vorhanden. Zudem hat der Kantonsrat bei der Beratung des öV-Programms die Regierung beauftragt, die SOB (die Südostbahn, Anm.d.Red.) in die Rea-

Es gibt im gesamten Schienennetz der Schweiz keine Strecke von dieser Bedeutung, die nicht als Fernverkehr geführt würde.

lisierung der Rheintalstrecke einzubinden. Da bei den SBB die Kapazitäten fehlen, könnte dies attraktiv sein. Wir hoffen, dass der Ausbau um ca. 2017 realisiert werden kann.

Was braucht es zusätzlich, um die angestrebte Vision des „Y“ zu verwirklichen?

Der erste Ausbauschnitt von FABI geht bis 2025. Ein nächster Ausbauschnitt auf der Seelinie müsste in ein kommendes öV-Programm des Bundes integriert werden. Allerdings braucht es dafür die entsprechenden Mittel und auch Vorarbeiten unsererseits. FABI priorisiert ja bekanntlich den Unterhalt vor dem Ausbau. Wir müssen uns jetzt zudem auf den Ausbau der Rheintallinie konzentrieren und vermeiden, dass die FABI-Abstimmung ein weiteres leeres Versprechen bleibt.

Welchen Stellenwert genießt das Projekt in Bundesbern?

Es ist ein offenes Geheimnis, dass der Bund nicht auf die Ostschweiz gewartet hat. Es brauchte sehr viel Überzeugungsarbeit, um die Rheintalstrecke in die FABI-Botschaft integrieren zu können. Jetzt hat das Volk zugestimmt und der Bund ist zusammen mit den Verantwortlichen im Kanton in der Umsetzungsverantwortung.

Welche konkreten Vorteile bringt das „Bodensee-Rheintal-Y“ für die Ostschweiz?

Der Doppelspurausbau der Rheintallinie wird seit 1921 verfolgt. Zum ersten Mal ist es jetzt gelungen, die Strecke Chur-St.Gallen in den Fernverkehr zu integrieren. Dies bringt einer boomenden Wirtschaftsregion, dem Rheintal, eine direkte Verbindung nach St.Gallen und zum Flughafen Zürich. Es gibt im gesamten Schienennetz der Schweiz keine Strecke von dieser Bedeutung, die nicht als Fernverkehr geführt würde. Der Ausbau ist überfällig.

Wie wird der Austausch zwischen den für die Planung des Bahnausbaus zuständigen Gremien in der Schweiz und den entsprechenden Gremien in Österreich und in Deutschland gewährleistet?

Dies ist Sache der zuständigen Ämter und Exekutiven des Bundes, der Kantone und der entsprechenden Länder.

Interview: Elisabeth Zwicky Mosimann



Karin Keller-Sutter, seit 2011 St.Galler Ständerätin, ist es zu verdanken, dass die erste Etappe des Bahn-Y im Rheintal im massgebenden Bundesbeschluss zu FABI verankert worden ist. Zusammen mit ihrem Ständeratskollegen Paul Rechsteiner und mit der Unterstützung der Ostschweizer Regierungen hat sie der Vision des Bodensee-Rheintal-Y bei den Beratungen zu FABI im eidgenössischen Parlament das notwendige politische Gewicht verliehen. Ohne diese „Intervention“ hätte sich das Schwergewicht der Investitionen auf das Mittelland und auf die Westschweiz konzentriert. Das visionäre Konzept ist auf www.bahn-y.ch zu finden.

Nun ist die Ostschweiz am Zug



Mehr als nur ein Buchstabe: Das Bodensee-Rheintal-Y

Verkehrsentwicklung: Heute vor allem auf der Strasse ...
 Der Individualverkehr entwickelte sich in den letzten zehn Jahren rasant. So stieg die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge zwischen 2000 und 2010 auf der Nationalstrasse (Zählstellen Buriel und Sevelen SG) jeweils um 25% an. Auch die Hauptstrassen sind streckenweise an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Im Gegensatz zur Bahn erfolgte der Strassen- und namentlich der Autobahnausbau im Rheintal beidseits der Grenze offensiv, was dazu geführt hat, dass sich der Verkehr heute im Wesentlichen auf der Strasse abwickelt.

Für eine ökologisch nachhaltige Entwicklung des Alpenrheintals ist der öV-Anteil zu steigern. Dies gelingt nur mit einem deutlich dichteren Angebot des öffentlichen Fernverkehrs. Damit ein maximaler Effekt erzielt werden kann, braucht die Bahn nach übereinstimmender Erfahrung der Transportunternehmen ein halbstündliches Taktangebot.

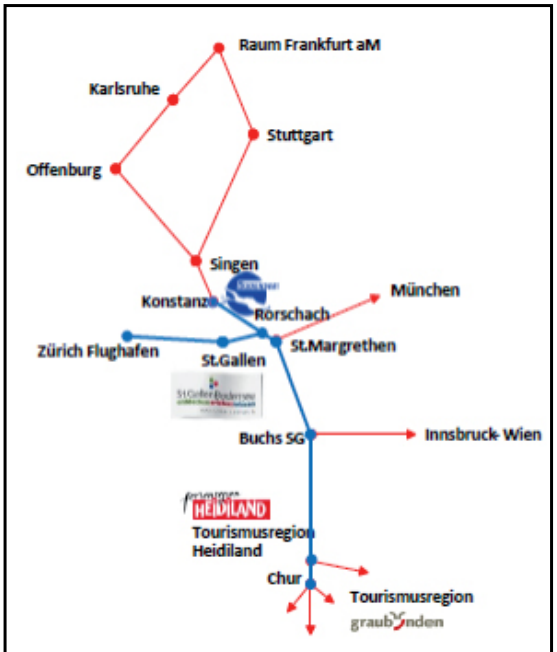
...in Zukunft auf der Schiene
 Das «Bodensee-Rheintal Y» verbindet künftig in Buchs SG, St.Margrethen und Konstanz das nationale öV-Netz mit jenen der drei Nachbarländer. Kern wird der Halbstundentakt mit IR-Zügen zwischen Chur und Rorschach sein. Die Weiterführung als Flügelzüge ab Rorschach erfolgt einmal stündlich durch Splitting des Zuges. Die beiden Zugteile verkehren dann weiter nach St.Gallen-Zürich und nach Romanshorn-Konstanz. Der Halbstundentakt verbessert auch die Anschlusssituationen in den beiden Grenzbahnhöfen St.Margrethen und Buchs SG an die öV-Konzepte von Liechtenstein und Vorarlberg.

Kombinutzen für Wirtschaft und Tourismus
 Der gesamte Korridor ab Rhein-Bodensee bis Chur weist ein Nachfragepotenzial von ca. 340'000 EinwohnerInnen und 150'000 Beschäftigten aus. Ergänzend kommt das Potenzial des Wirtschaftsraums St.Gallen dazu, das heute mit dem REX (Rheintalexpress) im Stundentakt für Schweizer Verhältnisse sehr schlecht abgedeckt wird. Mit einer schnellen und direkten Verbindung, insbesondere entlang des Bodensees, werden konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem MIV möglich.

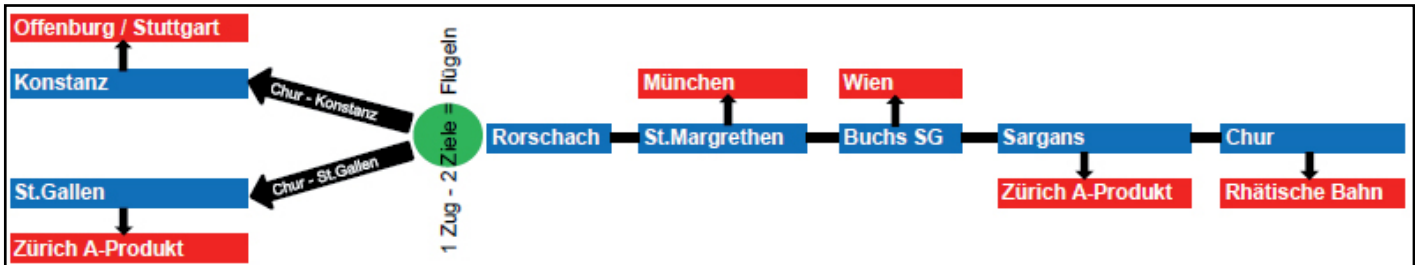
Zusätzlich erschliesst das angedachte Angebot bedeutende Tourismusdestinationen. Sowohl das Bodensee-Gebiet, die Region St.Gallen / Appenzell, der voralpine Raum, das Sarganserland und ganz Graubünden partizipieren am verbesserten öV-Angebot.

Vision Bodensee-Rheintal-Y

- St.Gallen, die Bodenseeregion und das Rheintal verfügen über ein konkurrenzfähiges und leistungsstarkes Bahnnetz mit Einbindung in das nationale Fernverkehrsnetz unter Berücksichtigung der grenznahen Entwicklung in den drei Nachbarländern.
- Die Einbindung in das nationale und internationale Bahnnetz sowie umsteigefreie Verbindungen von und zum Flughafen Zürich und zu den wichtigen Tourismuskärlkten Süddeutschlands machen den öV in der Ostschweiz attraktiver und stärken den Tourismus.
- Das Umsteigen von Strasse und Flugzeug auf die Schiene wird gefördert und wertet die Lebensqualität der Region spürbar auf.
- Der tiefe öV-Anteil von heute kaum 20% soll verdoppelt, mindestens aber auf 35% erhöht werden.



Grafiken und Texte aus dem Vorschlag der Ständeräte Karin Keller-Sutter und Paul Rechsteiner vom 20.6.2012, www.bahn-y.ch



Die Vision «Bodensee-Rheintal Y» soll in den Knoten zwischen Konstanz und Chur so weiterentwickelt werden, dass gute Anschlüsse oder Durchbindungen entstehen und Anschlüsse an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz ermöglicht werden.



3. Röhre mit Teilspange - das Projekt

Kanton und Stadt St.Gallen haben 2007/08 die sogenannte Spange Süd, eine komplett neue Umfahrung der Stadt mit einem Tunnel vom Schoren bis ins Neudorf und vier Ausfahrten in die Quartiere, für das Programm Engpassbeseitigung vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde vom Bund in den nicht finanzierbaren Bedarf eingeordnet. 2010 hat dann das Bundesamt für Strassen eine Projektstudie für die Engpassbeseitigung in der Stadt St.Gallen in Auftrag gegeben.

Variante 3. Röhre mit Teilspange

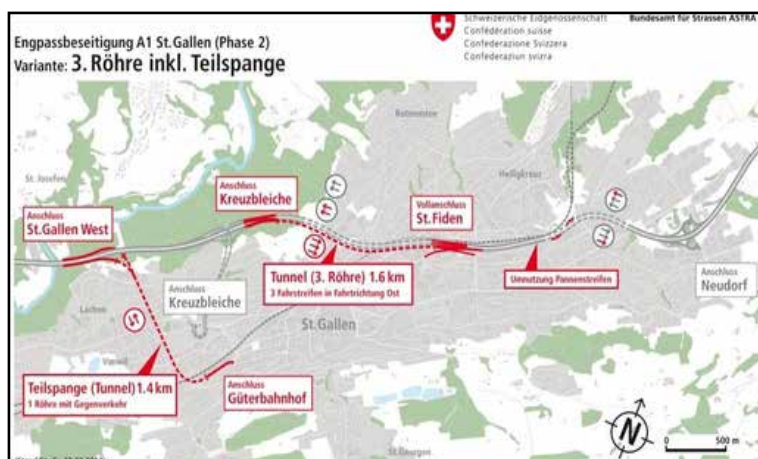
Von drei machbaren und Erfolg versprechenden Varianten empfiehlt die Studie eine dritte Röhre mit Teilspange Güterbahnhof als die zweckmässigste. Diese Variante sieht südlich der beiden bestehenden Tunnelröhren den Bau einer dritten Röhre im Rosenberg vor mit drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Ost. Die beiden bestehenden Tunnelröhren sollen den Verkehr in Richtung West aufnehmen. In der Harzbüchel- und der Lindentalgalerie sowie im Stephanshorntunnel würde der Pannestreifen zu einem dritten Fahrstreifen umgenutzt.

Ergänzender Bestandteil des Projekts ist die sogenannte Teilspange „Güterbahnhof“, eine im Gegenverkehr betriebene weitere Tunnelröhre als zusätzliche Ein- und Ausfahrt von und nach Westen, die nach der Sitterbrücke beginnt, beim Güterbahnhof endet und in die Geltenwilenstrasse einmündet.

Kostenbeteiligung von Stadt und Kanton

Die Kosten für eine 3. Röhre werden auf rund 530 Mio. Franken geschätzt und gehen zulasten des Bundes im Rahmen der „Engpassbeseitigung Nationalstrassen“. Die Teilspange Güterbahnhof würde mindestens 345 Mio. Franken kosten, der Anteil von Stadt und Kanton ist noch offen. (ak)

Der Schlussbericht der Studie ist auf www.autobahnschweiz.ch unter Engpassbeseitigung - St.Gallen - Downloads zu finden.



A1-Teilspange St.Gallen -

Verkehrsplanung versus Stadtentwicklung

Die städtische Autobahn erweist sich immer wieder und immer mehr als Nadelöhr. Besondere Schwachstelle ist der Autobahnzubringer Kreuzbleiche. Im Bereich der Einmündung in die Rosenbergstrasse kommt es zu den Hauptverkehrszeiten immer wieder zu massiven Staus auf Zürcher Strasse, Rosenbergstrasse, St. Leonhard-Strasse. Die Rückstaus in den Tunnel - ohne Pannestreifen und ohne Rauchgasentlüftung - sind problematisch und gefährlich.

Beseitigung des Nadelöhrs

Das Gesamtsystem Stadtautobahn und Ausfahrt Kreuzbleiche genügt den Anforderungen kaum mehr. Die Situation wird sich in Anbetracht der prognostizierten Verkehrszunahme um 20% bis 25% bis ins Jahr 2030 noch verschärfen. Dies hat Einfluss auf das städtische Verkehrsnetz. Betroffen sind zunehmend alle Verkehrsteilnehmer – Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr. Es gilt eine Gesamtlösung zu finden, welche einerseits das Nadelöhr auf der Autobahn beseitigt, andererseits aber auch für das städtische Verkehrsnetz von nachhaltigem Nutzen ist.

Nach der Prüfung verschiedener Varianten plant der Bund die Beseitigung des Engpasses auf der A1 mit dem Bau einer dritten Röhre zum Rosenberg-Tunnel und einem zusätzlichen Abzweiger westlich des Schoren-Tunnels in den Raum Güterbahnhof.

Autobahnausfahrt im stadtplanerischen Intensivgebiet

Gemäss städtischem Richtplan ist das Areal Güterbahnhof planerisches Intensivgebiet. Zusammen mit dem Areal des Bahnhofs St.Fiden ist der Güterbahnhof die letzte grössere Fläche, die für die Stadtentwicklung von einzigartiger Bedeutung ist. Darauf ist bei der Planung der A1 Spange Rücksicht zu nehmen.

Einer Ausfahrt Güterbahnhof dürfte in Politik und Bevölkerung massiver Widerstand erwachsen.

Eine Autobahnausfahrt im Güterbahnhof verschiebt einen Teil des Problems von der Rosenbergstrasse zum Güterbahnhof. Völlig offen ist die Frage wie der Verkehr aus dem Güterbahnhof herausfliessen soll. Die umliegenden Strassen sind jetzt schon überlastet und insbesondere wird der Verkehrsknotenpunkt Oberstrasse – Teufener Strasse nicht entlastet – im Gegenteil. Damit wird das Verkehrsproblem in Richtung Appenzellerland nicht entschärft. Trotz der bedeutenden Kosten muss die vom Quartierverein Riethüsli eingebrachte Idee eines Strassentunnels von der Liebegg zur Autobahn ernsthaft verfolgt werden.

Aus Gesprächen geht hervor, dass sich die Planer in Kanton und Stadt dieser Problematik sehr wohl bewusst sind. Geprüft werden verschiedene Varianten eines Autobahnzubringers, welche die oben dargestellten Probleme besser lösen als ein Anschluss im Güterbahnhof. Mit ersten Ergebnissen ist im Verlaufe des Sommers zu rechnen. Einer Ausfahrt Güterbahnhof dürfte in Politik und Bevölkerung massiver Widerstand erwachsen.

Albert Rüesch,
Leiter Arbeitsgruppe Stadt St.Gallen

Tempo 30 auf Durchgangsstrassen ?

Tempo 30 auf der Hauptstrasse durch Köniz: eine Erfolgsgeschichte

Köniz ist eine Vorortsgemeinde von Bern mit 40'474 Einwohnern. Täglich fahren etwa 17'000 Autos und mehrere Buslinien auf der direkt durch das Zentrum führenden Kantonsstrasse. Bis Ende der 1990er Jahre regelten zahlreiche Lichtsignalanlagen den Verkehr. Durch die Verlagerung des zentral gelegenen Werkhofs eröffnete sich 1995 die Möglichkeit, das Zentrum als attraktiven Einkaufs- und Begegnungsort zu gestalten. Zwischen 2000 und 2004 wurden die Bausteine der Zentrumsumgestaltung durch private Investoren, die Gemeinde und den Kanton realisiert, u.a. das neue Gemeindehaus, ein neues Einkaufszentrum und der davor liegende Blauäckerplatz als Herzstück der Umgestaltung.

Das Projekt: Planung und Umsetzung

Das seit der Umgestaltung verbesserte Verkaufs- und Dienstleistungsangebot führte zu einer über den Erwartungen liegenden Erhöhung der Anzahl Kunden, die zum Einkaufen ins Ortszentrum kamen und die Kantonsstrasse überqueren wollten. In Spitzenzeiten bildeten sich Staus wegen der zahlreichen querenden Fussgänger. 2005 wurden eine Tempo-30-Zone und eine Fläche ohne Fussgängerstreifen versuchsweise eingerichtet. Anfänglich waren die Einwohner mehrheitlich skeptisch gestimmt, änderten dann aber auf Grund der positiven persönlichen Erfahrungen ihre Meinung sehr rasch.

Heute möchte in Köniz niemand mehr auf die Tempo-30-Zone im Zentrum verzichten.

Die Tempo-30-Zone wurde definitiv eingeführt. Seither hat sich die Durchfahrtszeit für Fahrzeuge verkürzt, der Verkehr fliesst stetig und die Anzahl Verkehrsunfälle ist klar zurückgegangen. Die Wartezeiten für Fussgänger haben zugenommen, bleiben aber meistens unter 10 Sekunden.

Zwei vor und nach der Zone gelegene Lichtsignalanlagen lassen in den Spitzenzeiten nur so viele Fahrzeuge ins Zentrum gelangen, wie dort auf Grund von Verträglichkeitskriterien verarbeitet werden können. In der zentralen, zwischen zwei Kreiseln liegenden Zone überquert man die Strasse mit Hilfe eines Mittelstreifens, wo man will. Der öffentliche Verkehr kann dank Busspuren bei den erwähnten Dosierstellen bevorzugt ins Zentrum fahren. Eine parallel zur Kantonsstrasse verlaufende Gemeindestrasse dient zur zeitweisen Entlastung des Zentrums. Heute möchte in Köniz niemand



mehr auf die Tempo-30-Zone auf der Kantonsstrasse verzichten. Diese gehört zum Image von Köniz und war einer der Gründe für die Verleihung des Wakkerpreises 2012 an Köniz.

Voraussetzungen für den Erfolg

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Ortszentrum ist nur eines von mehreren vergleichbaren, nach dem so genannten Berner Modell geplanten Projekten, die in der Region Bern in den letzten 20 Jahren umgesetzt wurden. Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI, ehemaliger Kreisoberingenieur des Kantons Bern und seinerzeitiger Bauherr der Könizer Tempo-30-Zone zusammen mit der Gemeinde, hält fest, dass die folgenden Faktoren für den Erfolg eines Projektes dieser Art ausschlaggebend sind:

Verkehrspolitische Grundsätze der politischen Behörden, Instrumente zur konkreten Umsetzung dieser Grundsätze, d.h. ein gesamtheitliches Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept und eine „angebotsorientierte“ Strassenplanung, die Durchführung einer Wirksamkeitsanalyse, ein partizipativer Planungsprozess mit Einbezug der Bevölkerung, ein neues Rollenverständnis der Verantwortlichen und Planenden, die Prozesse modernieren statt nur als Experten aufzutreten. Das Lernen aus der Erfahrung, sowohl aus früheren Projekten dieser Art als auch aus Resultaten von Vorher- bzw. Nachher-Untersuchungen ist nach Ansicht von Fritz Kobi ein zentraler Aspekt bei der Planung einer Tempo-30-Zone. Das Miteinbeziehen von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, beispielsweise eines Elternrats, der Schulen oder der Behindertenorganisationen sei ebenfalls sehr wichtig, erstens auf Grund des Vielaugenprinzips und zweitens zur Vermeidung von Fehlinvestitionen.

Claudia Klinkmann

Das Berner Modell wurde ab 1985 entwickelt und ist bestrebt, Verkehrslösungen zu erarbeiten, welche die Anliegen von Mensch, Siedlung und Umwelt berücksichtigen. Mehr dazu auf der Homepage des Tiefbauamts des Kantons Bern, www.bve.be.ch

Fritz Kobi entwickelte zusammen mit Kollegen das Berner Modell. Er war 7 Jahr Abteilungschef Verkehrstechnik im Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt und 21 Jahre Kreisoberingenieur im Tiefbauamt des Kantons Bern. Seit 2008 leitet er sein eigenes Planungsbüro in Münsingen BE.



Das neue Betriebskonzept und die Tempo-30-Zone geniessen heute in der Könizer Bevölkerung eine hohe Akzeptanz.

Im Kanton St. Gallen gibt es laut Aussage des Chefs Verkehrstechnik der Kantonspolizei keine Gemeinde, in der die Integration eines Abschnitts der Kantonsstrasse in eine Tempo-30-Zone geplant ist oder umgesetzt wurde. In Widnau wurde die Kantonsstrasse (Bahnhofstrasse) in einer mit Köniz vergleichbaren Weise umgestaltet, jedoch ohne Signalisation von Tempo 30. In der Stadt St.Gallen sind die Planer dabei, die Tempo-30-Zonen auszubauen mit dem Ziel den Verkehr auf die grossen „Verkehrsadern“ zu lenken.

Agenda

Montag | 28. April 2014

18.30 - 20.00 Uhr | Restaurant
Papagei | St.Gallen

Ordentliche Mitgliederversammlung

Mittwoch | 18. Juni 2014 *

18.30 - 20.00 Uhr | Feierabendveranstal-
tung | Restaurant Papagei | St.Gallen

Aktionsplan Grüne Wirtschaft
Präsentation Dr. Cecilia Matasci

Samstag | 9. August 2014*

09.30 Uhr | UFS-Veranstaltung im
Sommerprogramm der FDP Stadt SG

Rückhaltebecken Rütowiweiher
Führung durch die Baustelle mit
Stadtingenieur Beat Rietmann

Samstag | 13. September 2014 *

ca. 10.00 - 13.00 Uhr | Exkursion |
Mogelsberg - Brunnadern

Naturpark Neckertal
mit Gemeindepräsidentin Vreni Wild
und dem Geologen Oskar Keller

Freitag | 21. November 2014 | abends

Traditionelles Martinitreffen
in stilvoller Umgebung

* = öffentliche, kostenlose Veranstaltung

**Informationen zu weiteren
aktuellen Veranstaltungen im 2014
finden Sie jeweils auf
www.umweltfreisinnige.ch**

Wahlfonds 2015/16

**Postkonto 87-189862-9
Umweltfreisinnige St.Gallen**

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag.

Impressum

Redaktion: Claudia Klinkmann, hortulus@bluewin.ch
Iris Schlegel-Studer, schlegelstuder@gmail.com
Andrea Klinger, aklinger@paus.ch
Raphael Lüchinger, raphael.luechinger@hispeed.ch
Richard Höber, tierhoeber@bluewin.ch
Fotos: A. Klinger, M. Kurzen,
Gemeinde Köniz
gedruckt auf Papier aus
100% Recyclingfasern
Herausgeber:
Umweltfreisinnige St.Gallen



No. 01-14-519509 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership

Montag | 28. April 2014 | 18.30 Uhr

Ordentliche Mitgliederversammlung 2014

Das Schwerpunktthema 2014 heisst „Inwertsetzung von Waldeleistungen“. Heinz Engler, Geschäftsführer der Waldeigentümerorganisation Waldwirtschaft St.Gallen & Fürstentum Liechtenstein wird in einem Referat die Leistungen des Waldes bzw. der Waldeigentümer darlegen und mögliche Strategien für deren Abgeltung aufzeigen.

Waldeigentümerversammlung: www.waldsg.ch
St.Galler Wald: www.wald.sg.ch



Mittwoch | 18. Juni 2014 | 18.30 - 20.00 Uhr

Aktionsplan Grüne Wirtschaft

Was bezweckt der Aktionsplan Grüne Wirtschaft? Was bewirkt die Umweltschutzgesetz-Revision, die als indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative der Grünen entworfen wurde? Wie sind die Regelungen und Zielsetzungen im Bereich Abfälle und Rohstoffe?

Frau **Dr. Cecilia Matasci vom World Resources Forum (WRF)** präsentiert aktuelle und interessante Informationen mit Fokus auf dem Bereich Abfälle und Rohstoffe.

Der Aktionsplan des Bundesrates ist auf www.admin.ch unter dem Thema Wirtschaft - Grüne Wirtschaft zu finden.



Samstag | 13. September 2014 | vormittags

Naturpark Neckertal - Geologische Exkursion

Seit 2013 besteht der Naturpark Neckertal. Es werden erste Projekte umgesetzt, bevor Ende 2014 über den definitiven Betrieb entschieden wird. **Vreni Wild, Präsidentin des Vereins Naturpark Neckertal und Präsidentin der Gemeinde Neckertal**, informiert über ihre Erfahrungen mit der Naturparkgründung.

Der **Geologe Oskar Keller** begleitet die Wanderung von Mogelsberg nach Brunnadern dem Necker entlang und zeigt die geologischen Besonderheiten des Neckertals auf.

www.naturpark-neckertal.ch



22. März 2014 | Treberwursttreffen | Bericht

Treberwurst und Schutzwald

Der örtliche Revierförster Ernst Vetsch zeigte den Umweltfreisinnigen auf der Wanderung vom Kurhaus Alvier nach Oberschan die Bergwälder ob Wartau. Die Bedeutung der Weisstanne im Schutzwald war ebenso ein Thema wie der potenzielle Konflikt zwischen Erholungssuchenden und den Wildtieren im Gebiet. Auch das Schwerpunktthema der UFS 2014, die Inwertsetzung von Waldeleistungen, wurde anhand eines konkreten Beispiels einer Wasserversorgung eingehend erörtert. Natürlich durfte die obligate Treberwurst auf dem Hof der Familie Gabathuler nicht fehlen. Fein und würzig! Zum Abschluss erläuterte der Melsener Gemeinderat Pius Good in einer interessanten Zeitreihe die Energieverwendung und -produktion im Sarganserland vom Mittelalter bis in die Neuzeit.



Oh Gotthard!

Eine Sanierung des Gotthardtunnels mit Hilfe einer zweiten Röhre kostet mindestens 2,78 Milliarden Franken, ohne zweite Röhre aber mit temporärem Verlad von Autos und Lastwagen auf die Schiene wären es nur 1,44 bis 1,66 Milliarden.

Wo würde diese Milliarde nachher fehlen?

Bei der Bewältigung des Agglomerationsverkehrs natürlich - bei einem 3. Tunnel für die Stadtautobahn St.Gallen zum Beispiel oder einer Autobahnausfahrt Rorschach Süd oder einem Zubringer ins Appenzellerland oder www.alpeninitiative.ch

