

# PRESSEMAPPE

7. März 2011  
Restaurant Dufour, St. Gallen

## Pressekonferenz Ein Jahr Städte-Initiative Der Willen ist da, es braucht mehr Mut



### TeilnehmerInnen:

**Thomas Stahel**, Geschäftsleiter umverkehR

**Robert Furrer**, Geschäftsleiter VCS Sektion St.Gallen/Appenzell

**Monika Simmler**, Kampagnenkoordinatorin Abstimmungskampagne

## Die Zielvorgaben sind umsetzbar

---

*Von Thomas Stahel – Geschäftsleiter umverkehrR*

Die Überraschung war gross, als die Städte-Initiative in der Stadt St. Gallen heute vor einem Jahr mit fast 60 Prozent deutlich angenommen wurde. Die Abstimmung bedeutet eine Wende in der St. Galler Verkehrspolitik, die Stimmbevölkerung hat sich klar für eine umweltfreundlichere Mobilität und Prioritäten beim effizienten ÖV, Fuss- und Veloverkehr ausgesprochen.

Wie kam es zu diesem deutlichen Erfolg? Diverse verkehrspolitische Abstimmungen in den letzten Jahren haben gezeigt, dass sich die Stadtbevölkerung eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik wünscht. Der Wunsch nach verkehrsberuhigten Quartieren und mehr Lebensqualität war bei der St. Gallen Stimmbevölkerung besser angekommen als die Angstkampagne der Gegnerschaft. Ein weiterer Grund für das deutliche Ergebnis war, dass die sympathische Ja-Kampagne auch von Mitte-PolitikerInnen der EVP und CVP unterstützt wurde und sich die Stadtregierung im Abstimmungskampf neutral verhielt.

Als erste von sechs Abstimmungen – umverkehrR hat die Städte-Initiative neben St. Gallen auch in Basel, Genf, Luzern, Winterthur und Zürich lanciert – hat die Abstimmung in St. Gallen auch national viel Beachtung gefunden und für die weiteren Abstimmungen Vorbildcharakter. In Luzern und Basel wurden dann in der Folge die Gegenvorschläge der Regierung bzw. das Parlament auch deutlich angenommen. Die Städte-Initiativen erzielten Achtungserfolge, in Luzern sprachen sich immerhin 45,8 Prozent für eine Reduktion des Autoverkehrs um 30 Prozent aus. Weitere Abstimmungen folgen am 15. Mai im Kanton Genf und im Herbst in der Stadt Zürich.

In St. Gallen darf der Autoverkehr seit der Abstimmung nicht weiter wachsen. Dass dieses Ziel sehr wohl umsetzbar ist, hat der Verkehrsplaner Professor Zweibrücken von der Hochschule Rapperswil schon während dem Abstimmungskampf bestätigt. Andere Städte haben deutlich ambitioniertere Ziele: In Basel muss der Autoverkehr nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative innerhalb von zehn Jahren um zehn Prozent abnehmen. Und die neue Regierung in Wien möchte den Autoverkehr gar um einen Drittel reduzieren. Grosses Potential hat in St. Gallen zum Beispiel eine neue Tramverbindung, wie sie die InitiantInnen mit der Lancierung einer Petition nach dem Abstimmungserfolg forderten. Im Stadtzentrum von Strasbourg hat der motorisierte Individualverkehr nach der Eröffnung einer ersten Tram-Linie im Rahmen des Ausbaus des Tramnetzes von 1990 bis 1995 um 17 Prozent oder 40'000 Fahrten pro Tag abgenommen. Allein mit der Förderung des ÖVs ist es aber nicht getan; es braucht zweifellos auch eine weitere Verkehrsberuhigung in der Innenstadt sowie in den Quartieren und – falls sich herausstellt, dass das Ziel nicht erreicht wird – auch konkrete Massnahmen gegen den Autoverkehr.

## Bilanz nach einem Jahr

---

*Von Robert Furrer – Geschäftsleiter VCS St.Gallen/Appenzell; Stadtparlamentarier Grüne*

Das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung feiert Geburtstag. Grund, auf die letzten zwölf Monate zurückzublicken und eine Bilanz bezüglich der Verkehrsentwicklung zu ziehen. Mit der Annahme der Städte-Initiative am 7. März 2010 hat die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs Rückenwind bekommen.

Diverse Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr sind geplant oder bereits umgesetzt. Verschiedene neue Fusswegverbindungen, die Beseitigung von Lücken und Schwachstellen im Radwegnetz sowie die im Bau begriffene Velostation am HB Nord gehören zum Erfolgsnachweis. Die geplante Führung des Fuss- und Veloverkehrs ist aber an diversen neuralgischen Stellen noch nicht gut gelöst, beispielsweise von Stahl über die Leonhardsbrücke bis zur Geltenwilenstrasse, die Verbindung vom Säntispark über den Interio-Kreisel bis ins Gründenmoos oder die Übergänge zum Innenstadtbereich. Diese Schwachstellen bedürfen besonderer Aufmerksamkeit. Sehr erfreulich ist die Ernennung eines Verantwortlichen für den Langsamverkehr.

Auch der öffentliche Verkehr erfuhr im letzten Jahr Verbesserungen. So wurde die VBSG Linie 2 verlängert, die Linie 12 eingeführt und verschiedentlich Busspuren verlängert. Neue Infrastrukturbauten und Informationssysteme sind geplant. Die Kombination von Busachsen und Zonen mit Tempobeschränkungen wird thematisiert, ebenso die gezielte und punktuelle Öffnung der Busspuren für Velofahrende. Mit diesen zwei Forderungen tut sich die Stadt bzw. die VBSG aber noch schwer.

Um das Controlling der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gewährleisten zu können, hat die Stadt das Zählstellennetz ergänzt sowie das Auswertungssystem auf Jahresmessungen ausgerichtet. Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen dürfen spätestens nach dem entsprechenden Bundesgerichtsentscheid kein Tabu mehr, sie sind im Gegenteil prüfenswert. Dabei ist nicht nur die Stadt sondern auch der Kanton gefordert.

Die eingeschlagene Entwicklungsrichtung, wie sie auch im Richtplan zu erkennen ist, entspricht dem Verkehrsreglement. Leider besteht aber im Richtplan eine grosse Diskrepanz zwischen den grundsätzlichen Zielen und Absichtserklärungen auf der einen Seite und den Massnahmen und Beschlüssen auf der anderen Seite. Die vorgesehene Spange A1 würde zusammen mit allen anderen Kapazität steigernden Strassenprojekten die positive Wirkung der Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs untergraben. Ein markanter Ausbau des ÖV-Angebots kann nur dann ein deutliches Umsteigen vom MIV auf den ÖV erzeugen, wenn der Druck auf den MIV durch ein Angebotsdefizit bestehen bleibt. Wir erwarten vom Stadtrat und vom Parlament mehr Mut, d.h. eine eindeutige und konsequente Ausrichtung der Verkehrspolitik auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr.

## Wie der Grundsatzentscheid umgesetzt werden kann

---

*Monika Simmler – Kampagnenkoordinatorin der Abstimmung; Juso, umverkehr und VCS*

Nach dem klaren Bekenntnis der St. Galler Bevölkerung zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung gilt es nun, die richtigen Weichen zu stellen und Massnahmen zu ergreifen um die Ziele der Städte-Initiative zu erreichen. Behörden und Politik sind in der Verantwortung, dem Willen der Stadtbevölkerung zu folgen und ohne wenn und aber deren Zielsetzungen anzupfeilen.

Auch wenn viele der Forderungen und Themen des damaligen Abstimmungskampfes im Richtplan und in den Handlungen des Stadtrates aufgenommen scheinen, mangelt es doch immer noch an politischer Konsequenz. Dass der Stadtrat der Südspange im Richtplan nicht eine endgültige Abfuhr erteilt hat, sondern immer noch die weitere Prüfung des Projektes forciert, spricht klar gegen die Ziele des Reglements. Ein unnötiges Strassenbauprojekt mit Kosten in Milliardenhöhe, das zu starkem Mehrverkehr führt und die Lebensqualität in mehreren Quartieren zerstört, ist ein Relikt aus der Strassenbaueuphorie des vergangenen Jahrtausends und lässt sich schlichtweg nicht mit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung vereinen und müsste deshalb baldmöglichst begraben werden.

Im Bereich des Velo- und Fussverkehrs sind zwar bereits einige Verbesserungen in Gang, es fehlt aber nach wie vor an einem langfristigen Gesamtkonzept. Ein durchgehendes Velonetz soll St. Gallens Potential als Velostadt ausschöpfen und der öffentliche Raum muss für Fussgängerinnen und Fussgänger zunehmend attraktiver werden. Auch was den Ausbau des öffentlichen Verkehrs angeht, besteht noch Handlungsbedarf. Der ÖV muss attraktiver werden und zum umsteigen animieren. Dies kann über ein breites Angebot und konkurrenzfähige Preise erreicht werden. Vor allem im Bereich des Nachtnetzes besteht noch grosses Ausbaupotential. Der überbeuerte Nachtzuschlag muss endlich wieder abgeschafft und die Fahrtakte erhöht werden.

Bei der Umsetzung der Städte-Initiative kommt man selbstverständlich auch nicht daran vorbei, Einschränkungen beim motorisierten Verkehr vorzunehmen. Das Parkplatzangebot in der Stadt St. Gallen übersteigt nach wie vor den Bedarf. Die geplante neue Parkgarage ist mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung nicht vereinbar und ein Schritt in die falsche Richtung. Der Parkplatzkonsens wiegt zwar die Wirkung etwas auf, geht aber eindeutig zu wenig weit.

Alles in allem lässt sich sagen, dass nach wie vor ein grosser Handlungsbedarf besteht. Nach dem Grundsatzentscheid der St. Gallerinnen und St. Galler, gilt es jetzt Ernst: Stadtrat und –Parlament müssen die konkreten Projekte anpacken und konsequent für die Ziele der Städte-Initiative einstehen.