

**Zeitschrift:** Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin  
**Herausgeber:** Verein Saiten  
**Band:** 6 (1999)  
**Heft:** 67

**Artikel:** Die verkehrspolitische Herausforderung  
**Autor:** Voneschen, Reto  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-885619>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

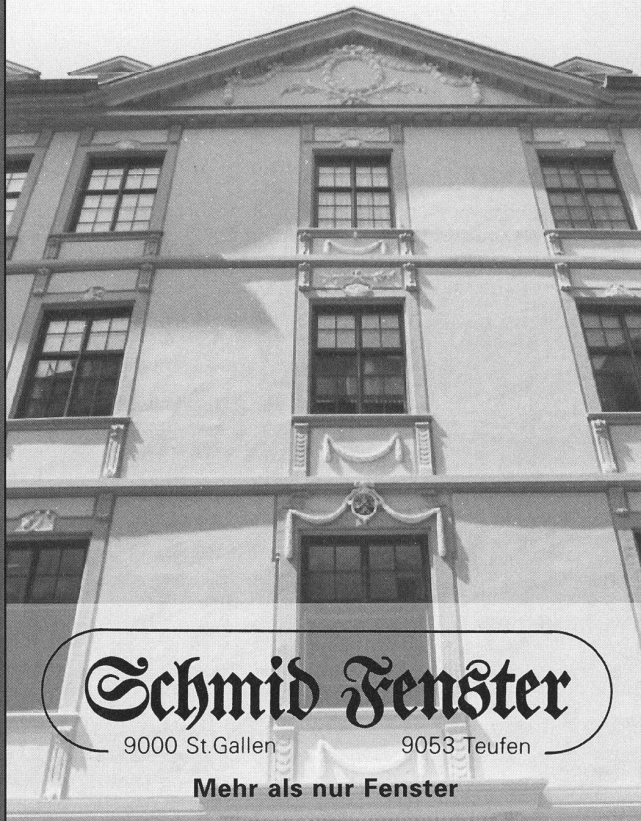


17.32 Uhr, Bohl

# Rush-Hour

**Die verkehrspolitische Herausforderung**

«Nur-Fenstertechnik» bekommen Sie fast  
überall und fast überall bleibt es auch dabei.

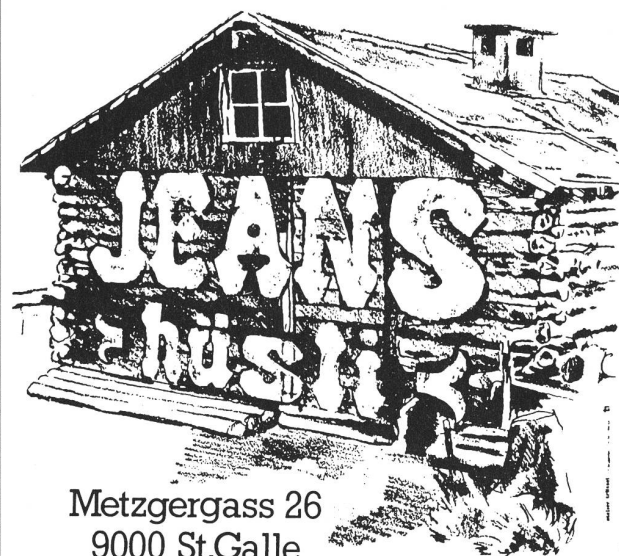


**Schmid Fenster**

9000 St.Gallen

9053 Teufen

Mehr als nur Fenster



Metzgergass 26  
9000 St.Galle



**BARATELLA**

Benjamin Marchesoni

Täglich frische, hausgemachte  
Eier-Nudeln, Spinat-Nudeln, Spaghettini,  
Lasagne und Ravioli

Unt. Graben 20 St.Gallen Tel. 222 60 33



... meer  
erholung

überraschend.  
schlicht.

**SCHLOSS WARTEGG**

erholung · seminare · musik · kinder

9404 Rorschacherberg – am Bodensee-Radwanderweg  
Telefon 071 858 62 62 Fax 071 858 62 60

## von Reto Voneschen

Samstag, 11 Uhr, am Bohl. Autos stauen sich entlang der Nord- und Südseite des Marktplatzes. Ein Trolleybus drängt sich durch die Autokolonne auf die für den öffentlichen Verkehr reservierte Spur, wird aber von einem querstehenden PW gebremst. FussgängerInnen eilen – neben und auf dem für sie reservierten Streifen – zwischen den stehenden Autos. Ein Velofahrer sucht einen Ausweg, kurvt um Autos und Fussgänger. Ein alter Mann flucht ihm hinterher. Das übliche samstägliche Chaos um Marktplatz und Bohl.

Der Eindruck täuscht. Derzeit ist die Verkehrssituation in der Stadt St.Gallen keineswegs so chaotisch. Viele Wohnquartiere sind bereits vom Durchgangsverkehr befreit. Die Einführung von Tempo-30-Zonen – zwar nach einem gemässigten Konzept und für die betroffenen Gebiete auf freiwilliger Basis – ist im Gang. In den letzten zehn Jahren wurde mit baulichen Massnahmen und neuen Signalsituationen auch die Situation für VelofahrerInnen stark verbessert. Die Angebote des öffentlichen Verkehrs wurden ausgebaut – wenn auch Sparmassnahmen dazu zwangen, einen kleinen Teil der zusätzlichen Leistungen rückgängig zu machen. Im Vergleich zu anderen Städten rollt auch der motorisierte Verkehr einigermaßen flüssig durch St.Gallen – trotz stetig steigenden Fahrzeugzahlen. Auch die Luftqualität hat sich verbessert – allerdings nicht aufgrund heftig umstrittener Verkehrsmassnahmen, sondern durch technische Verbesserungen.

## FAST IM PARADIES

Im Vergleich zu anderen Schweizer Zentren herrschen in der Gallusstadt heute fast «paradiesische Zustände». Diese Lagebeurteilung diktierte Stadtgenieur Claus Beiler Anfang 98 einem Lokaljournalisten in die Feder. Das Ereignis, das eine solche Analyse erlaubt, fand am 1. Juli 1987 statt: An diesem Tag wird die Stadtautobahn dem Verkehr übergeben. Eine Auswirkung des jahrzehntelang politisch heiss umkämpften Projekts wurde sofort sichtbar: die Entlastungswirkung auf das städtische Strassennetz. Zum einen rollte der Transitverkehr nicht mehr durch die Stadt, zum andern verlagerte sich ein Teil des innerstädtischen Verkehrs aufs Betonband. Zwar wurde ein Teil dieser Entlastung durch das ständige Wachstum der «Blechlawine» wieder aufgefressen – spürbar ist sie aber bis heute.

Rund um die Autobahneröffnung wurde in der zweiten Hälfte der 80er Jahre die heutige städtische Verkehrspolitik geformt. Der Streit entzündete sich an den flankierenden Massnahmen zur Autobahneröffnung. Sie sahen vor, den motorisierten Verkehr möglichst aus den Wohnquartieren herauszuhalten und auf die Hauptachsen zu kanalisieren. Diese verkehrspolitischen Grundsätze sind bis heute gültig – verschiedentlich mussten allerdings die Stimmberechtigten die Leitplanken bei ihrer Umsetzung festlegen. Einige Beispiele: 1988 werden bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Schwellen u.ä.) vom Volk verworfen. 1993 hatte die Initiative «Stadt ohne Auto» vor dem Volk keine Chancen. Andererseits verwarfen die Stimmberechtigten 1990 Referenden, die die Erweiterte Blaue Zone und ein neues, restriktives Parkplatztreglement zu Fall bringen wollten. 1993 beendigte das Stimmvolk das Projekt für einen Strassentunnel hinterm Klosterviertel (Südmuffung der Altstadt) wie auch das Vorhaben für eine Umfahrungsstrasse im Heiligkreuz.

In der Altstadt wurden seit 1974 mit der Schaffung einer der ersten Fussgängerzonen der Schweiz die oberirdischen Parkplätze systematisch an den Rand und unter den Boden verlagert. Abgenommen hat ihre Zahl dabei nicht: In und um die Altstadt wurden Ende 1998 2206 Parkplätze mehr gezählt als 1969. Möglichkeiten zum Gratsparkieren existieren in und um die Altstadt dafür heute fast nicht mehr.

In den letzten vier, fünf Jahren hat die Verkehrspolitik in der Gallusstadt für relativ wenig politische Wellen gesorgt. Die Parkplatzbewirtschaftung und die Bussenpraxis der Stadtpolizei sorgen zwar individuell immer wieder für rote Köpfe – in welcher Stadt tun sie das nicht? Der «Burgfriede» könnte allerdings sehr bald neuen Auseinandersetzungen Platz machen. Derzeit stehen zwei Themen im Vordergrund: die weitere Verkehrsberuhigung der Altstadt und die Entwicklung im Westen.

In der Altstadt will der Stadtrat die seit 1974 erreichte Verkehrsberuhigung mit weitergehenden Massnahmen konsolidieren. Seit konkrete Vorschläge dafür vorliegen, regt sich hier und dort Widerstand. Knackpunkt könnte die Frage werden, wieviele Parkplätze nun eigentlich die Altstadt braucht, um mit der Entwicklung am Stadtrand einigermaßen mitzuhalten. Rund um die Altstadt sind einige

Projekte für Parkhaus-Neubauten oder -Ausbauten im Gespräch. Der Stadtrat hat bereits signalisiert, dass er nichts gegen eine leichte Anhebung der Gesamtzahl von Parkplätzen hat. Damit, so liessen ExponentInnen des VCS durchblicken, könnten auch sie leben. Nur: Was ist eine «leichte» Erhöhung? Und wie geht man bei Ansiedlung von neuen Nutzungen etwa im Entwicklungsgebiet HB-Nordwest oder auf der Webersbleiche mit dieser Frage um? Die Vorstellungen darüber gehen auseinander: Gemässigte ExponentInnen des bürgerlichen Lagers sprechen von rund 10'000 neuen Parkplätzen, um nur schon die aus ihrer Sicht durch Mehrverkehr ausgelöste faktische Verknappung von Parkraum aufzufangen. Heftige politische Diskussionen scheinen programmiert.

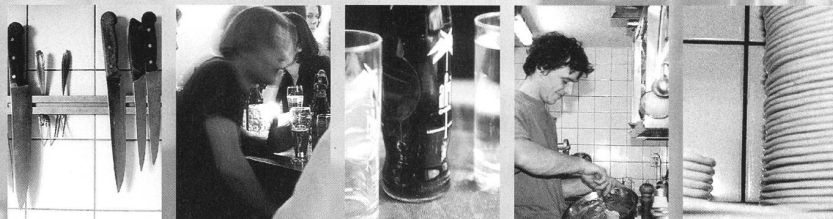
## «KRISENGEBIET» WEST

Zweites «Krisengebiet» der städtischen Verkehrspolitik ist der Westen der Stadt, genauer das Dreieck zwischen Winkeln, Abtwil und dem Industriegebiet Gossau. Aufgrund der günstigen Lage an der Autobahn ist es hier seit Mitte der 80er zu einer Konzentration von verkehrsintensiven Nutzungen (Einkaufszentren, Fachmärkte etc.) gekommen. Ebenfalls zu Problemen führt die steigende Zahl von BerufspendlerInnen. Umfassende Lösungsansätze in diesem Gebiet existieren derzeit nicht. Zwar liegen Einzelforderungen für den Individual- (Ausbau des Autobahnanschlusses Winkeln) wie den öffentlichen Verkehr (massiver Ausbau mit neuen Linien ab dem zu schaffenden Zentrum SBB-Bahnhof Winkeln) vor. Eine Umsetzung ist aber schwierig: Das Gebiet gehört zu drei St.Galler Gemeinden (Stadt, Gaiserwald, Gossau), zudem spielen die offenen Fragen auch noch ins Gebiet des Kantons Appenzell-Ausserrhodon.

Ein regional organisierter Verkehrsrat bemüht sich zwar um die Entwicklung von Lösungsansätzen. Viel Konkretes liegt allerdings noch nicht vor. Damit bleibt der städtischen Politik nichts anderes übrig, als um Einzelfragen zu streiten. Das erste Thema ist bereits andiskutiert: Ist ein Fussballstadion gekoppelt mit kommerziellen Nutzungen in diesem Gebiet angesichts der bestehenden Verkehrsprobleme überhaupt tragbar?

**Reto Voneschen**, Jahrgang 1957, seit 1977 in St.Gallen wohnhaft. «Stadt»-Redaktor beim «St.Galler Tagblatt»





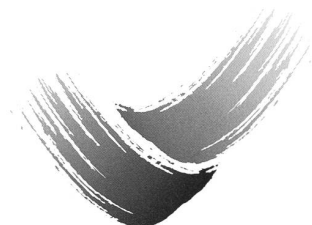
**engeldasein...**

RESTAURANT SCHWARZER ENGEL  
ENGELGASSE 22, 9000 ST.GALLEN

Stadt St. Gallen



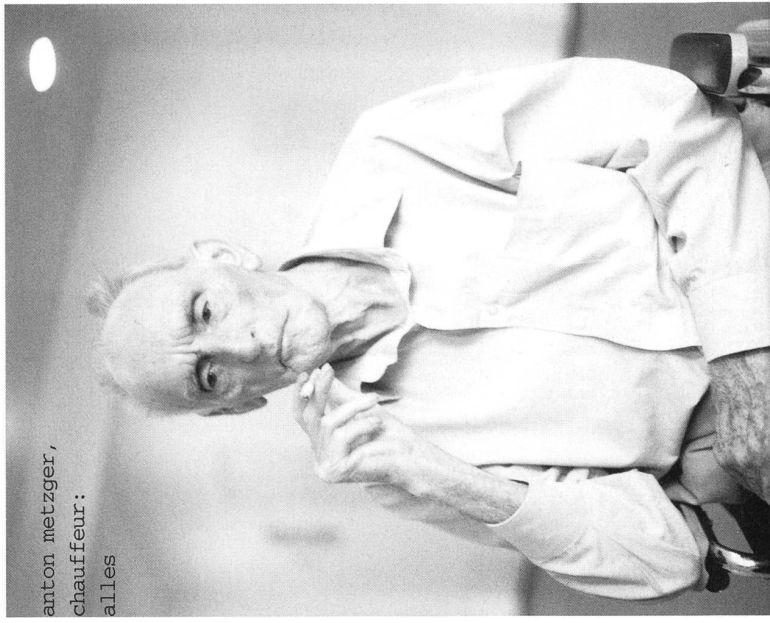
# WasserFest



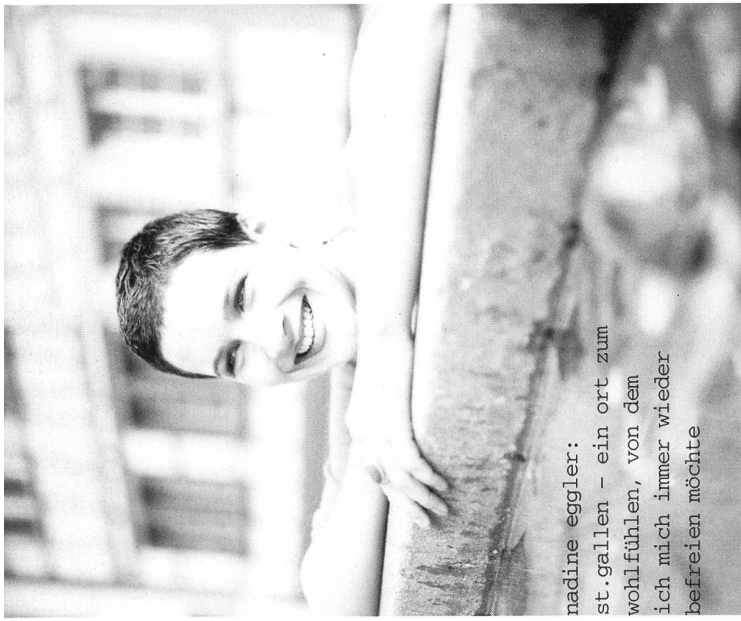
HALLENBAD UND SAUNA  
**BLUMENWIES**  
ST. GALLEN



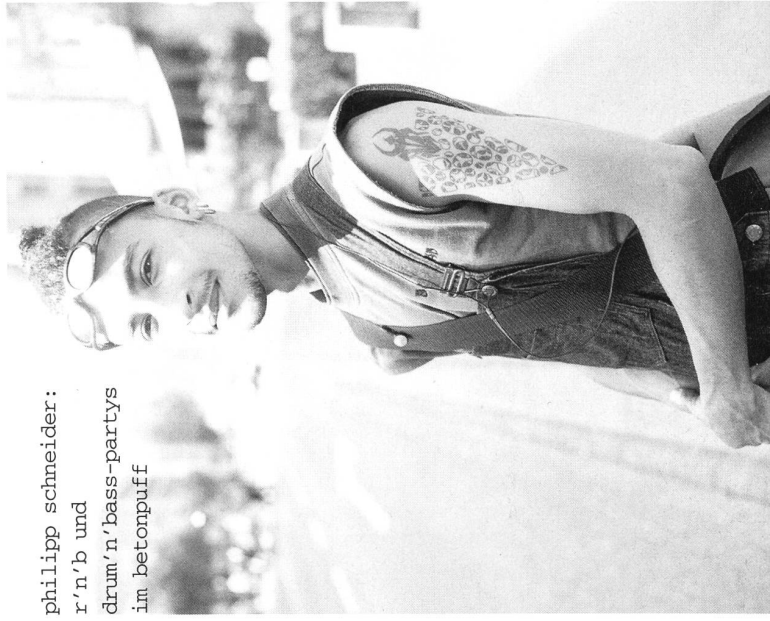
philipp schwäger,  
sicherheitsbeamter,  
mystischer  
klosterbezirk



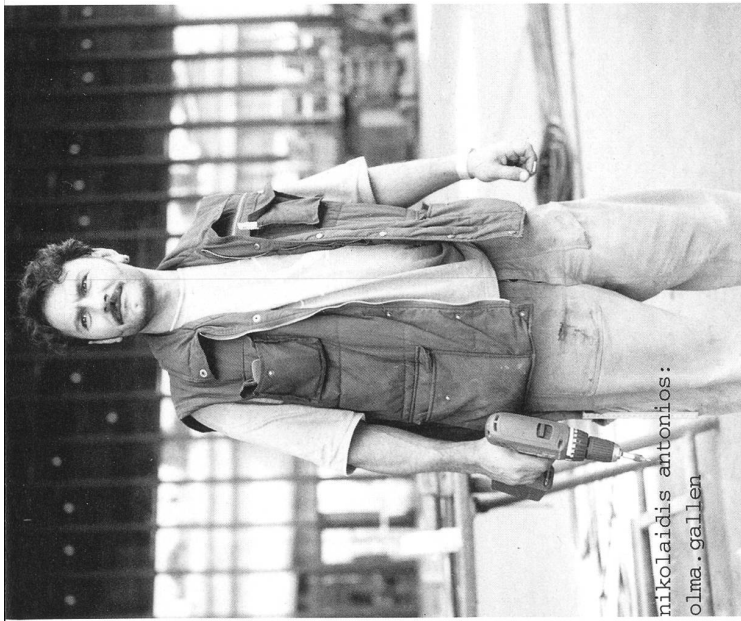
anton metzger,  
chauffeur:  
alles



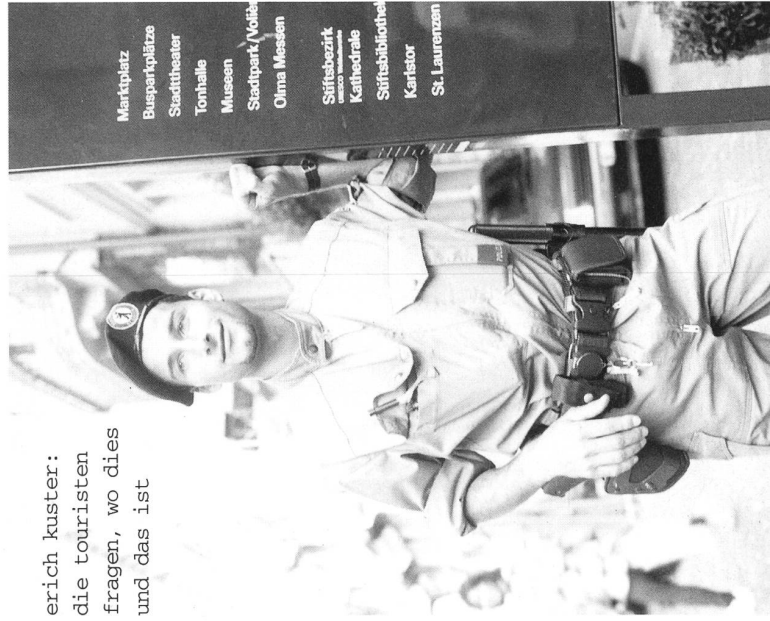
nadine eggler:  
st.gallen - ein ort zum  
wohl fühlen, von dem  
ich mich immer wieder  
befreien möchte



philipp schneider:  
r'n'b und  
drum'n'bass-partys  
im betonpuff



nikolaidis antonios:  
olma.gallen



erich kuster:  
die touristen  
fragen, wo dies  
und das ist

- Marktplatz
- Busparkplätze
- Stadttheater
- Tonhalle
- Museen
- Stadtpark/Volley
- Olma Messen
- Stiftsbezirk
- Kathedrale
- Stiftsbibliothek
- Karlstor
- St. Laurenzen