

# Das Zehn-Punkte-Programm zur Mobilität

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **24 (2017)**

Heft 270

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# 1. Eine S-Bahn mit Rückgrat für St.Gallen



Bus – und wer weiss, vielleicht sogar einmal ein Tram – in Ehren. Deutlich schneller aber ist eine beschleunigungsstarke S-Bahn. Was die U-Bahnen in den Grossstädten können, wollte Walter Dietz (er war von 1982 bis 1998 Direktor der damaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn, heute SOB) schon vor über 30 Jahren auch für St.Gallen. Eine S-Bahn im 15- bis 20-Minuten-Takt. Der Plan – so räumte Dietz ein – war nicht einmal neu: er gehe auf den Generalverkehrsplan von 1972 zurück.

Die Bandstadt St.Gallen hatte damals noch keine Autobahn, doch dem Bahndirektor war klar, was mit der Eröffnung der A1 passieren würde: dann werde noch mehr Individualverkehr die Stadt verstopfen. Die Aussenquartiere bräuchten deshalb eine S-Bahn, die ihre Passagiere schnell – und schneller als der Bus – ans Ziel bringt.

Zwei S-Bahn-Linien schlug er vor. Die Linie A, die Verbindung Gossau-St.Gallen-Rorschach hätte die folgenden zusätzlichen Haltestellen bekommen sollen: nach Gossau zuerst Gossau-Oberdorf, dann Chräzere, Ahorn, Vonwil, Rosenberg/Schützengarten und weiter weg dann Rorschach-Stadt. Nur der Bahnhof Rorschach-Stadt wurde nach langen Diskussionen und Planungen im Jahr 2000 in Betrieb genommen.

Die Linie B – Herisau via St.Gallen nach Wittenbach und Romanshorn – hätte von Herisau her die zusätzlichen Halte Hinterberg, Ahorn, Vonwil, Rosenberg, Guggeien und Kronbühl bekommen sollen. Für die Haltestelle Hinterberg, auf der Höhe der Familiengärten, gab es 1997 sogar eine Projektauflage. Gebaut wurde sie nie. Und schon damals war klar, dass es am Gübsensee aus Kapazitätsgründen ein zweites Gleis brauche. Dieses wurde – samt der zusätzlichen Haltestelle – 1989 realisiert.

Klar war auch schon damals, dass es für mehr Züge im Bahnhof St.Gallen einen zusätzlichen Perron brauche – auch er ist gebaut. Doch eine S-Bahn mit derart dicht aufeinander folgenden Haltestellen ist heute kaum mehr denkbar. Denn in der Zwischenzeit ist eine ganze Reihe neuer Buslinien eingeführt worden, die die «Feinverteilung» erledigen. Allerdings: Umsteigen vom Bus auf den Vorortsbahnhof ist nur in Winkeln und Haggen möglich. St.Fiden und der nur noch einmal stündlich (mit zwei unmittelbar hintereinander folgenden Zügen) bediente Bahnhof Bruggen haben bis heute keinen Bus-Anschluss. Die S-Bahn braucht mehr Rückgrat. (rh)

# 2. Kaufen, aber nicht heimtragen



Stellen wir uns vor, die St.Galler Innenstadt wäre endlich autofrei und die überschüssigen Parkplätze aufgehoben. Nach der Arbeit noch kurz in den Laden, Gemüse und Brot kaufen, etwas zu trinken, eine grosse Packung Waschmittel – zwei Säcke sind schnell gefüllt.

Und dann? Zu Fuss heimschleppen? Oder sich neben dem Kinderwagen in den Bus quetschen? Das muss nicht sein, denn im St.Gallen der Zukunft hat man noch eine bequemere Option: Die grossen und kleinen Geschäfte in der Innenstadt haben sich mit den Behörden, Taxi-Unternehmern und Velokurieren zusammengesetzt und betreiben eine gemeinsame Heimliefer-Plattform, die für alle in Menschen in St.Gallen und Umgebung bezahl- und nutzbar ist.

Das Prinzip ist simpel: Beim Bezahlen an der Kasse kann man sich melden und die Einkäufe für einen kleinen Aufpreis direkt nach Hause oder wohin auch immer liefern lassen. Eine Lagerung im Geschäft ist möglich, also kann man den Zeitpunkt flexibel bestimmen. Wer zum Beispiel über Mittag rasch postet, kann sich die Einkäufe auch erst am Abend an die Haustür bringen lassen. Die Art und Weise der Lieferung – zur Auswahl stehen neben Cargo-E-Bikes und gewöhnlichen Velos auch E-Töffs und umweltfreundliche Autos – wird von einem Algorithmus errechnet, der anhand von Menge, Gewicht, Distanz und Gefälle der Strecke das passendste Gefährt wählt.

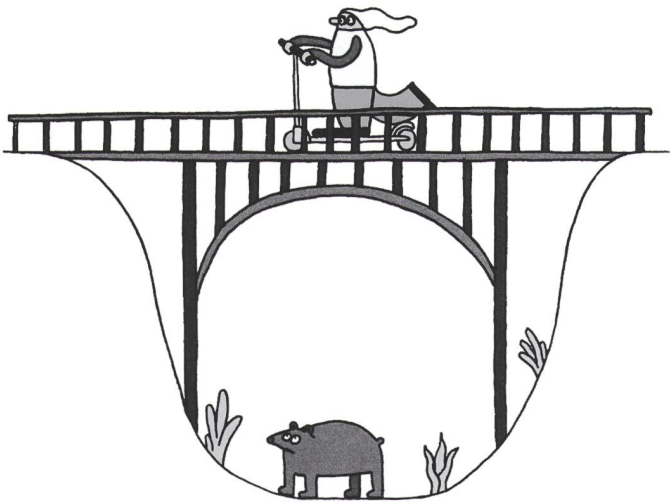
Die Idee zu dieser Heimliefer-Allianz geht zurück auf ein Projekt, das einst vom örtlichen Velokurier erdacht wurde. Er wollte den Lieferdienst als Sozialfirma aufziehen und von Geflüchteten betreiben lassen. Als die Idee wegen föderalistischen Klippen beerdigt werden musste, hat sich die St.Galler Standortförderung eingeschaltet – und heute, 2022, floriert der gemeinsame Heimlieferdienst.

Finanziert wird das Ganze – nebst dem Aufpreis an der Kasse – einerseits durch das 2020 eingeführte Road-Pricing an den St.Galler Stadtgrenzen und andererseits durch Beiträge von Pro City, dem Gewerbeverband, umliegenden Gemeinden und den städtischen Behörden.

Bei der Einführung des Heimlieferdienstes waren sich nämlich alle Beteiligten einig: Der Rückgang der Kundschaft in den St.Galler Geschäften hat weniger mit mangelnden Parkplätzen oder florierenden Online-Boutiquen zu tun, sondern vor allem mit Bequemlichkeit und teils eingeschränkter Mobilität. Und weil die Immobilienpreise bzw. Ladenmieten immer noch so hoch sind wie damals, anno 2017, setzen sie primär auf eines: mehr Umsatz. (co)



### 3. Glücklich überbrückt



Die Ostschweiz ist, wenn man vom Thurgau und vom Rheintal einmal absieht, das Land der Höger und Tobel. Landschaftlich ein Glück, verkehrstechnisch ein Ärgernis – vor allem wenn man zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist. Dass es auch anders ginge, beweist die Brücke über das Sittertobel nach Stein AR. Schon 1936/37 gebaut, hat sie es sogar zu literarischen Ehren gebracht – Peter Liechti kommt in seinem Marschtagebuch *Lauftext* von einer seiner Alpsteintouren am Ende «zur sogenannten Ganggeli-Brücke, die das Land direkt mit der Stadt verbindet: eine äusserst filigrane Brücke, unheimlich hoch und unheimlich lang. Überall am Geländer sind Schilder angebracht; die Lebensmüden werden aufgerufen, doch unbedingt die rote Telefon-Nummer zu wählen, bevor sie springen. Tatsächlich liegt eine schwer zu fassende Schwermut über dieser Schlucht...».

Die Brücke selber aber ist das Gegenteil von Schwermut: Geradezu übermütig schwingt sie sich über die Schlucht und macht vor, was auch anderswo sinnvoll wäre. Zum Beispiel von St.Gallen nach Untereggen: Der Plan ist nicht neu, im Agglomerationsprogramm 3 der Regio wird er aber neu lanciert. Bloss 3,5 Millionen für 170 Meter Brücke, zwei Pylonen, seilverspannte Konstruktion vom Falkensteig hinüber zur Kantonsstrasse: das wäre, haben die Ingenieure ausgerechnet, um ein Vielfaches billiger als teure Rad- und Gehweg-Erweiterungen im rutschigen Goldachtobel. Für Arbeitspendlerinnen wie für Sonntagsausflügler wärs ein Traum. Und wenn erst einmal das Brückenfieber ausgebrochen ist, findet man noch Dutzende weiterer Stellen, über die Urnäsch, im stotzigen Appenzeller Vorderland, über die Thur oder, mein persönlicher Hoffnungsbrückenträger, über den Bruderbach in Trogen.

Übrigens: Die Ganggeli-Brugg wurde ursprünglich für Autos konzipiert. Wegen ihrer starken Schwingungen blieb sie schliesslich – in weiser Voraussicht – den Fussgängern vorbehalten. (Su.)

### 4. Für alle oder für niemand



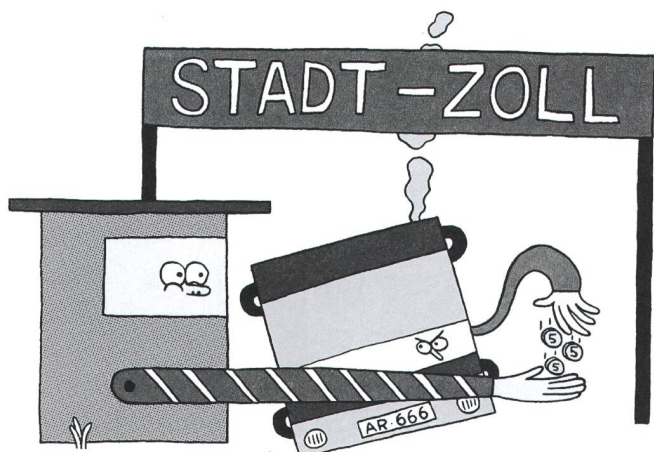
Grad kürzlich wieder erlebt: Man will nach zwei Tagen Openair einigermaßen lädiert und vollbepackt in den Direktzug via Zürich nach St.Gallen steigen – wie viele andere auch – und die SBB kommt mit einem Intercity Neigezug daher. Fixkomposition. Dreimal zweite Klasse, dreimal erste Klasse, ein Restaurant. Der Unmut war gross, auch bei den anderen Fahrgästen und selbst beim Kondukteur, waren doch sämtliche Abteile der ersten Klasse wie ausgestorben, ganz im Gegensatz zu jenen in der zweiten, wo sich Otto-Normalmensch mit Sack, Pack und Konterbier reinwürgen musste.

Selbstverständlich ist das Missverhältnis nicht immer so gross, aber zu Stosszeiten doch oft genug. Wochentags um halb sechs Uhr abends von Winti nach St.Gallen zum Beispiel. Oder zur gleichen Zeit auf der Strecke von Rorschach nach St.Gallen, wo die Turbo-Züge mit ihren verglasten Erste-Klasse-Abteilen samt Ledersitzen kursieren. Voll sind diese selten, gestanden wird dort erst recht nicht. Das ist den Leuten in der Zweiten Klasse vorbehalten, den Büzern, Schülerinnen und babysittenden Grosis.

Der öV ist nicht überlastet, nur falsch verteilt, ähnlich wie die Rohstoffe dieser Welt. Das Postauto ist für alle da, der Bus und das Trogenerbähnli ebenfalls und auch sonst macht niemand mehr einen Unterschied beim Transport von Menschen. Nur die Bahnunternehmen profitieren noch von der ersten Klasse bzw. von deren Preisen. Diese Zweiklassengesellschaft im öV gehört endlich abgeschafft. Nicht zuletzt, weil es sich für eine moderne Gesellschaft nicht geziemt, Menschen ungleich zu behandeln. Auf zum Klassenkampf! (co)



## 5. Wegzoll: Fr. 1.–



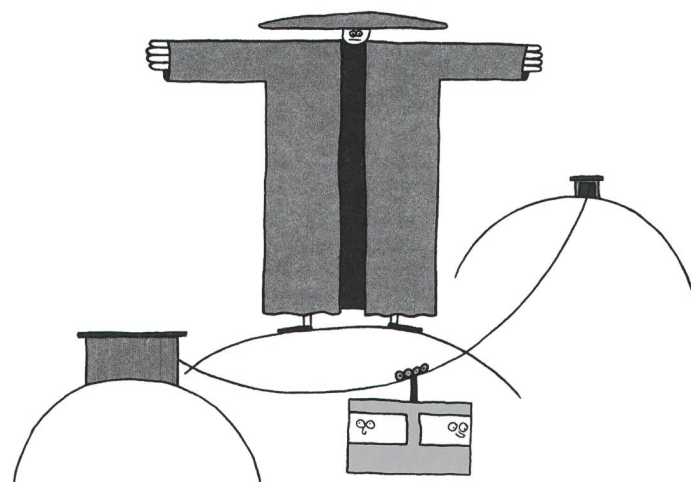
Heute zahlt, wer mit dem öV unterwegs ist, knapp die Hälfte der gesamten Kosten. Wer Auto fährt, zahlt zwar die Strassen, nicht aber die externen Kosten von acht bis zehn Milliarden Franken pro Jahr. «Die Fremdbewegten werden massiv subventioniert. Ist das ihr Menschenrecht? Warum müssen sie nicht die ganze Rechnung zahlen? Weil sie in der Mehrheit sind.» So wettet Benedikt Loderer in seinem Buch *Die Landesverteidigung* über die mobile Schweiz und deren Folgen: Landverschleiss, Umweltverschmutzung, Milliardenkosten usw.

Drum: Mobility Pricing. Studien gibt es diverse, auch Sympathien im Volk, wie eine Umfrage (des Verbands der Autoimporteure) 2015 ergab: 57 Prozent der Befragten stimmten einem Road-Pricing prinzipiell zu. Die Diskussion ist hierzulande bisher aber nicht über die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe hinausgekommen. Verständlich, denn die Sache ist komplex: Soll nur der landfressende und stadterstopfende Individualverkehr oder auch der geldverschlingende öV teurer werden? Wie könnte ein verursachergerechtes Modell aussehen? Und lohnt sich der je nach System gewaltige Kassier-Aufwand überhaupt?

Ganz simpel also: Wer am Rotlicht der Pförtneranlage auf der Einfallsstrasse ins Stadtzentrum stoppt, wirft einen Franken ein und erhält freie Fahrt. Das Geld – im Jahr viele Millionen – wird zur Finanzierung von Gratis-Tickets für den öV für Kinder und Jugendliche, Flüchtlinge und Erwerbslose verwendet, in St.Gallen, in Amriswil, in Rorschach, in Herisau ... Mehr dazu in Punkt 7 «Mobilität für alle».

Zugegeben: Das Modell erinnert unsympathisch an mittelalterliche Wegzölle. Und es hat Haken, zuvorderst den, dass es jene stärker trifft, die eh schon knapp bei Kasse sind. Eine gerechte Welt ist schwierig – zumal in Sachen Mobilität. (Su.)

## 6. Eine U-Bahn für die Uni



Seilbahnen gelten nicht nur für die Erschliessung dicht bebauter Hügel, sondern auch in der Fläche als Transportmittel der Zukunft. Vor allem in Lateinamerika – zum Beispiel in Medellín, in Caracas, in Rio de Janeiro und in Panama City – wurden solche neuen Verkehrsverbindungen gebaut. In St.Gallen gab es in den 1950er-Jahren den Vorschlag von Ingenieur Theodor Seeger, vom Stadtpark hinauf auf den Freudenberg eine Luftseilbahn zu bauen. Allerdings nicht als Quartierverbindung, sondern als Ausflugsbahn.

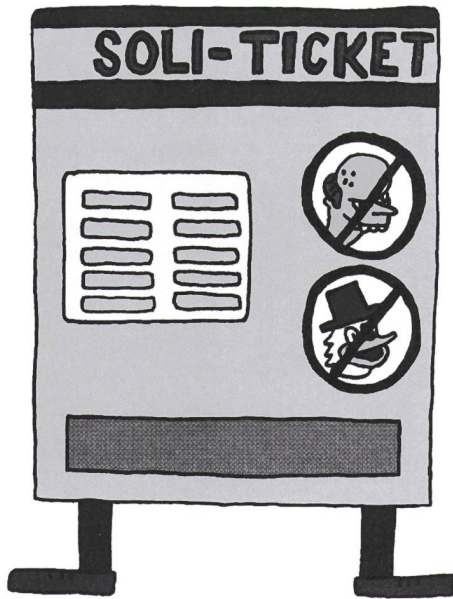
Die Frage, wie man die Hügel erschliesst, stellt sich jetzt wieder neu: Wie schafft man es vom künftigen Universitätscampus am Platztor auf den Rosenberg, in den 15 Minuten zwischen zwei Vorlesungen? «Zu Fuss, treppauf, treppab», sagt Kantonsbaumeister Werner Binotto. Allerdings: Die beiden Campus-Standorte sind zwar nur rund 400 Meter Luftlinie und knapp 80 Höhenmeter voneinander entfernt, doch die bestehenden Strassen, Wege und Treppen verlangen einige Umwege. Um später einmal eine «Direttissima»-Treppe bauen zu können, rede man mit privaten Grundeigentümern.

Und für Menschen mit einem Handicap? Für sie könnte ein Shuttlebus bereitstehen. In der Stadt träumen aber viele von einer – unterirdischen – Uni-Bahn. Vor mehr als zwei Jahren erkundigten sich zwei grünliberale Stadtparlamentarier, Thomas Brunner und Sonja Lüthi, danach – ohne eine konkrete Antwort zu bekommen. Immerhin: Es existieren Vorstudien. Ein unterirdischer Schräglift wäre technisch möglich, aber zig Millionen teuer. Es bräuhete einen grossen Verkehrsträger, der ihn baut und subventioniert. Denn – grob gerechnet – würde eine Fahrt pro Passagier fünf Franken kosten. «Wir verfolgen das Projekt vorerst nicht weiter – aus Kostengründen und weil der Ergänzungsbau für die Universität am Platztor daran nicht scheitern darf», sagt der Kantonsbaumeister.

Unter den vielen Ideen, wie die Hügel der Stadt leichter erklommen werden könnten, wurde im Laufe der Geschichte nur die Mühleggbahn gebaut und 1893 in Betrieb genommen. Théo Buff zeigt in seinem Buch *St.Gallen – eine Stadt, wie sie nie gebaut wurde* neben der Luftseilbahn auf den Freudenberg eine Reihe weiterer Ideen. So liess die Stadt 1989 gleich drei Studien erstellen: für eine Standseilbahn Bahnhof-Hochschule-Sonne-Rotmonten und für Schräglifte in die Quartiere Watt und Oberhofstetten. Alle Projekte blieben Papier. Höchste Zeit, das zu ändern. (rh)



## 7. Mobilität für alle



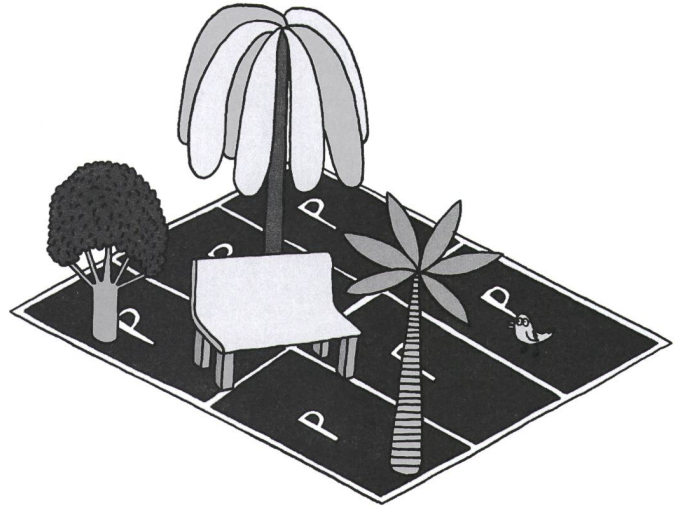
In der belgischen Stadt Hasselt, mit 70'000 Einwohnern fast gleich gross wie St.Gallen, war der öV von 1997 bis 2013 kostenlos. Der Verkehr in der Innenstadt hat im Lauf dieser 16 Jahre beachtlich abgenommen und sich auf die Buslinien verlagert. Mit dem zunehmenden Ausbau der Infrastruktur stiegen allerdings auch die Betriebskosten im öV – und waren zuletzt nicht mehr tragbar. Mittlerweile zahlen die Leute in Hasselt wieder für den Bus.

In Estland läuft seit vier Jahren ein ähnliches Experiment. Bus, Tram und Zug in der Hauptstadt Tallinn sind kostenlos, sofern man dort angemeldet ist. Die Regierung ist stolz auf ihre «Hauptstadt des kostenlosen öffentlichen Verkehrs», auch wenn der angestrebte Verlagerungseffekt noch eher gering zu sein scheint. Dafür läuft es in Tallinn besser mit der Finanzierung, auch weil der öV dort schon immer zünftig subventioniert war. Laut «citiscopes», einer US-amerikanischen Plattform für urbane Innovation, haben sich 2013 rund 10'000 Menschen neu in Tallinn angemeldet. Leute, die schon länger dort wohnen, aber die Steuern noch am alten Wohnort bezahlt haben. Sie haben der Stadt angeblich fast 10 Millionen Euro an zusätzlichen Steuern eingebracht – der Gratis-öV diene als Anreiz.

In St.Gallen wäre die Finanzierung eines kostenlosen öV-Netztes im Stil Tallinns kaum realisierbar, dafür sind die Billetteinnahmen zu wichtig. Man müsste sich ernsthaft Gedanken über einige Umwälzungen im städtischen Haushalt machen – oder ein Road-Pricing einführen, siehe Punkt 5 «Wegzoll: Fr. 1.–», denn erstrebenswert wäre ein kostenloses öV-Netz definitiv. Nicht unbedingt für die Gutverdienenden, aber für den ganzen Rest: Auszubildende, Geringverdienende, Arbeitslose, Asylsuchende und Personen ganz ohne Status, Pensionierte, Alleinerziehende und so weiter. Weil Mobilität immer auch mit sozialer Teilhabe und Barrierefreiheit für alle zu tun hat.

Und wenn das zu viel verlangt ist: Zumindest eine Art Soli-Ticket für obengenannte Gruppen sollte sich unsere Stadt irgendwie leisten können. Man muss nur wollen. Beispielsweise könnte man einmal ausrechnen, wie viel man sparen könnte, wenn die ganze Buss- und Kontrollmaschinerie wegfallen würde oder die Sozialämter nicht mehr dafür aufkommen müssten, wenn jemand schwarzfährt, um in den Deutschunterricht zu kommen. (co)

## 8. P wie Park



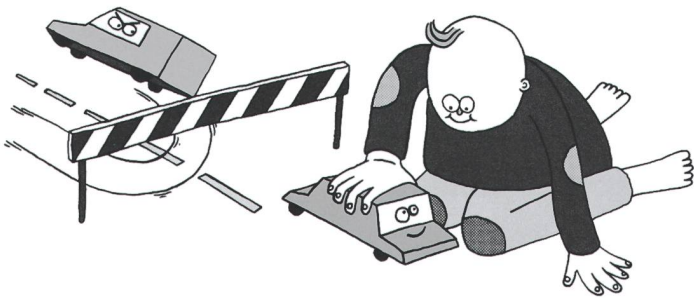
Genug von den Parkplatz-Diskussionen? Das haben viele, nicht nur die glücklosen Planer des Parkhauses Union plus in St.Gallen. Einen Schritt hinter das tagespolitische Gerangel macht der österreichische Verkehrsplaner und Autor Hermann Knoflacher im Buch Zurück zur Mobilität. «Der Parkplatz ist ein eklatanter Verstoss gegen die Gleichheit der Menschen: eine Rückkehr zum Faustrecht», schreibt er in seinem Buch, das anstelle der automobilen die geistige Bewegungsfreiheit propagiert. «Zurück zur Mobilität kommt man durch autofreie Siedlungen, Dörfer und Städte», heisst es dort radikal. «Das Auto bekommt seinen Platz ausserhalb der menschlichen Lebensräume am Rand der Städte und Dörfer. Nur als Bewegungsprothese, das es ja ist, hat ein Auto Zufahrt für jene, die es wirklich brauchen.»

Jedes Auto beansprucht fahrend oder stehend (und natürlich auch, wenn es elektrisch oder von selber fährt) in der Schweiz 115 Quadratmeter Platz, eine öV-Benutzerin nur sieben Quadratmeter. Und was das Platz-Problem verschärft: Die Fahrzeuge sind im wesentlichen Stehzeuge. «Das Auto ist in seinem Parkbedürfnis einzigartig», schreiben die schwedischen Autoren des Buchs Verkehrsmachtordnung. Denn auch wenn es stehe, und das tue es meistens, im Schnitt 20 Stunden am Tag, richte es Schaden an: «Ein abgestelltes Auto bedroht die Stadt und ihre sozialen Beziehungen.» Parkplätze könnten, auch wenn sie frei seien, für nichts anderes gebraucht werden. Sie seien deshalb urbane Leer Räume oder «Anti-Gebäude» – und also eine Pervertierung des öffentlichen Raums.

Multi- statt monofunktionale Flächen, Parks statt Parkplätze: Für dieses Anliegen gibt es in vielen Metropolen den «Park(ing)-Day», einen Tag der temporären Parkplatz-Beschlagung. In der Stadt St.Gallen gibt es zumindest das Parkplatzfest. (Su)



## 9. Zürcherstrasse – Velostrasse!



«St.Gallen, die Arschfalte», so das Bonmot. Weil die Gallusstadt ein langer Schlauch «im Hochtal der Steinach» ist, gesäumt von Kreten rechts und links, also Rosen-, Freuden- und noch einigen anderen «Bergen».

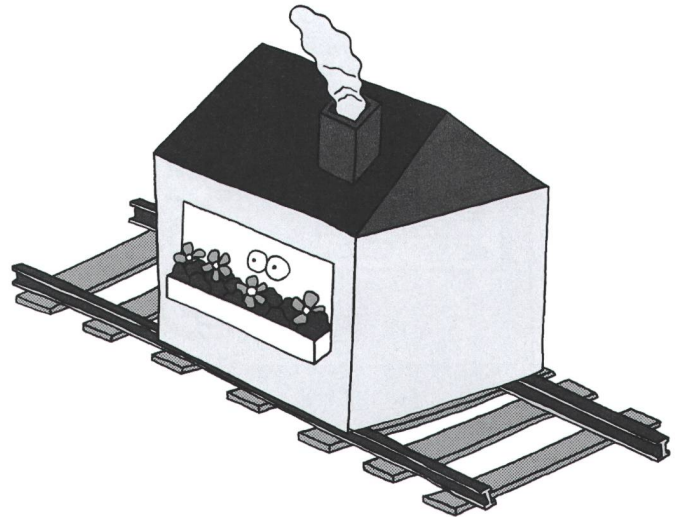
Richtung Bodensee führen zwei grosse Strassen aus der Stadt hinaus, die Rorschacherstrasse und die Langgasse Richtung Heiligkreuz und Wittenbach. Auf der Rorschacherstrasse fahren laut der städtischen Verkehrsstatistik von 2015 rund 13'200 Fahrzeuge pro Tag, auf der Langgasse sind es 16'300. Verkehrstechnisch ist in dieser Richtung kaum Visionäres zu holen, abgesehen vom brachliegenden Potenzial beim Bahnhof St.Fiden und dem bisher verschlafenen Traum einer Bahnlinie nach Arbon, aber damit beschäftigen wir uns ein andermal wieder.

An dieser Stelle geht es um den Langsamverkehr, genauer gesagt um dessen Anbindung an den Westen der Stadt. In diese Richtung führen ab der Kreuzbleiche zwei ebenfalls sehr gut befahrene Strassen, die in Bruggen zusammengeführt werden, kurz vor der Fürstenlandbrücke: die Zürcherstrasse (21'700 Fahrzeuge pro Tag) und die Fürstenlandstrasse (9400 Fahrzeuge pro Tag).

Zwei, das ist eine zu viel, drum erinnern wir uns an die (vom Volk allerdings abgelehnten) Pläne zur Verkehrsberuhigung im Lachenquartier und schlagen vor: Die Zürcherstrasse wird in eine reine Velostrasse umgewandelt, ähnlich wie östlich vom Kantonsspital die Lindenstrasse, die 2016 im Rahmen eines Pilotprojekts vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Velostrasse umsignalisiert wurde. Basel, Bern, La Chaux-de-Fonds, Luzern und Zürich sind ebenfalls mit Pilotstrassen am Projekt beteiligt.

In Skandinavien gibt es die Fahrradstrassen schon seit den 80er-Jahren, mittlerweile haben auch Österreich, Deutschland und Belgien nachgezogen. Und wenn St.Gallen einmal vorangegangen ist, dann ziehen die anderen sechs Städte der Regio Ostschweiz freudig nach. (co)

## 10. Lattich oder Das Paradigma der Nähe



Zwei Tische, ein paar Stühle, eine Beizentafel draussen, drinnen ein kleiner einladender Raum. Seit rund drei Monaten gibt es sie, und man wünscht ihr ein langes Leben: Die kleine Pizzeria beim Bahnhof St.Gallen-Haggen steht, so unscheinbar sie ist, sinnbildlich für das neue Leben an den öd gewordenen Vorortsbahnhöfen. Die Hoffnung der Stadt- und Verkehrsplaner sind genau diese Areale: gut erschlossen durch den öV, attraktiv zum Wohnen und für die sonstigen Alltagsaktivitäten.

Die Devise heisst, um die mobilitätskritische Stockholmer Aktion [planka.nu](http://planka.nu) zu zitieren: Weg vom Mobilitätsparadigma – hin zum Paradigma der Nähe. Damit dies gelingt, spielt die «lokale Organisation» eine entscheidende Rolle. Lebendige Quartiere, in denen gewohnt, gearbeitet, gegessen und gefeiert wird, sind das Gegenprojekt zu transportintensiver Zentralisierung. Das weiss man nicht nur in Stockholm, sondern auch in der Ostschweiz: Die Aufwertung der bahnhofnahen Areale zu Wohn- und Lebensräumen ist richtigerweise eine der Kernforderungen des dritten Agglomerationsprogramms der Regio-Organisation.

Zum Symbolort – wie in Stockholm vor einigen Jahren der Kampf um Rädä Aspuddsbadet, eine von der Schliessung bedrohte Badeanstalt in einem Vorort – kann in St.Gallen der Güterbahnhof werden. Hier spriesst seit letztem Jahr «Lattich» als soziale und kulturelle Zwischennutzung. Ab 2018 soll sie sich zum Containerdorf auswachsen. Die Zeichen stehen auf Grün – offiziell allerdings nur, bis in etwa 15 Jahren hier der neue Autobahnanschluss gebaut würde.

Daran allerdings glauben nur noch die glühendsten Verfechter des Automobilitätsparadigmas (und der sogenannten Mobilitätsinitiative). Für alle anderen ist klar: An dieser Traumlage, bahnhofnah und voll urbaner Aufbruchstimmung, muss gewohnt und gelebt und darf nicht gekarrt und gerast werden. (Su.)