

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 19 (2012)
Heft: 211

Artikel: "Ich verteufle das Auto nicht"
Autor: Genova, Christina
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884772>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

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



«Ich verteufle das Auto nicht»

Daniel de Stefani hasst weder Autos noch missioniert er übereifrig für den Drahtesel. Im Gespräch mahnt der Präsident von Pro Velo St.Gallen jedoch mangelnde Visionen und die Langsamkeit der Behörden an – und er spricht über die Idee von E-Bike-Sharing.

von Christina Genova

Saiten: Gehören Sie zu den Hardcore-Velofahrern, die jahrein jahraus mit dem Velo unterwegs sind, selbst wenn es stürmt und schneit?

Daniel de Stefani: Nicht mehr. Früher, als ich noch in der Stadt wohnte, war das anders. Heute lebe ich mit meiner Familie in Häggenschwil und arbeite oben am Rosenberg. Zwar fahre ich, so oft es geht, mit dem Velo zur Arbeit, steige bei schlechtem Wetter aber auch gerne ins Postauto. Als Schaden-Inspektor bei einer Versicherung mit Kunden in der ganzen Deutschschweiz bin ich aber gezwungen, manchmal mit dem Auto unterwegs zu sein.

Sie besitzen ein Auto?

Ja. Es ginge auch ohne, aber es wäre schwierig: den Einkauf erledigen, mit den Buben zum Arzt und so weiter wäre ohne Auto mühselig. Ich verteufle das Auto nicht. Wenn man es sinnvoll einsetzt, hat es seine Vorteile. Das Auto ist für unsere Familie aber nur eine Ergänzung, denn wir nutzen primär die öffentlichen Verkehrsmittel und den Langsamverkehr.

Wie ist ein überzeugter Autofahrer dazu zu bringen, ab und zu auch das Velo zu benutzen?

Das ist sehr schwierig. Ich gehe mit meiner Einstellung nicht missionieren, aber da bestünde ein enormes Potential. Es gibt viele Leute, die wohnen und arbeiten in der Stadt oder der näheren Umgebung und fahren trotzdem mit dem Auto zur Arbeit. Darunter gäbe es einige, die gut aufs Auto verzichten oder zumindest ihre Mobilitätsform anpassen könnten. Aber das sitzt tief drin. Zweimal umsteigen ist einigen zu viel Aufwand.

Wenn sich jemand für das Auto als Hauptverkehrsmittel entschieden hat, ist es demnach sehr schwierig, ein Umdenken zu bewirken.

Die grösste Hemmschwelle zum Umsteigen aufs Velo ist die Zeit. Die Leute wissen, dass sie mit dem Auto für eine bestimmte Strecke fünf, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr aber zwanzig Minuten brauchen. Diese Diskrepanz ist nicht mehr tolerierbar. Das macht mich nachdenklich. Klar, man ist eine Viertelstunde früher zu Hause, hat Zeit für anderes. Aber wofür denn? Ich zum Beispiel brauche für meinen Arbeitsweg mit dem Auto zehn Minuten, mit dem Velo – inklusive anziehen, fahren, umziehen und duschen – fast eine Dreiviertelstunde. Doch für mich ist das Lebensqualität. Wenn ich am Morgen ins Büro komme, bin ich «durchgelüftet», habe bereits einen Sonnenaufgang und den Alpstein gesehen; ausserdem tut mir die Bewegung gut. Ich würde mir einen bewussteren Umgang mit dem eigenen Mobilitätsverhalten wünschen.

Die Stadt ist das Kerngebiet von Pro Velo Region St.Gallen. Wie velofreundlich sind die verantwortlichen Behörden?

Wir spüren bei den Behörden den Willen, die Infrastruktur für den Langsamverkehr mittelfristig zu verbessern. Den zuständigen Stellen fehlen dabei aber die Visionen – und das Tempo bei der Umsetzung konkreter Massnahmen könnte auch höher sein. Auch wird an die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Velofahrer oft spät oder gar nicht gedacht.

Wir sehen das auch bei der bewachten Velostation, die im Untergeschoss der Fachhochschule am Bahnhof geplant ist. Das ist an und für sich gutes Projekt, aber die Station befindet sich auf der Nordseite. Der grosse Anteil des Langsamverkehrs spielt sich jedoch im Süden auf der Bahnhofplatzseite ab. Von der Südseite her wird man die Velostation fahrend nicht erreichen können. Man wird gezwungen sein, das Velo über eine Rampe durch die Unterführung beim Gaiserbahnhof zu schieben. Die Stadt sagt, dass dies kein Nachteil sein müsse, ich bin aber der Meinung, dass die Velostation vergessen geht, wenn sie nicht direkt erreicht werden kann.

Wo steht St.Gallen bezüglich Velofreundlichkeit auf einer Skala von eins bis zehn (eins gleich Velohölle, zehn gleich Velohimmel)?

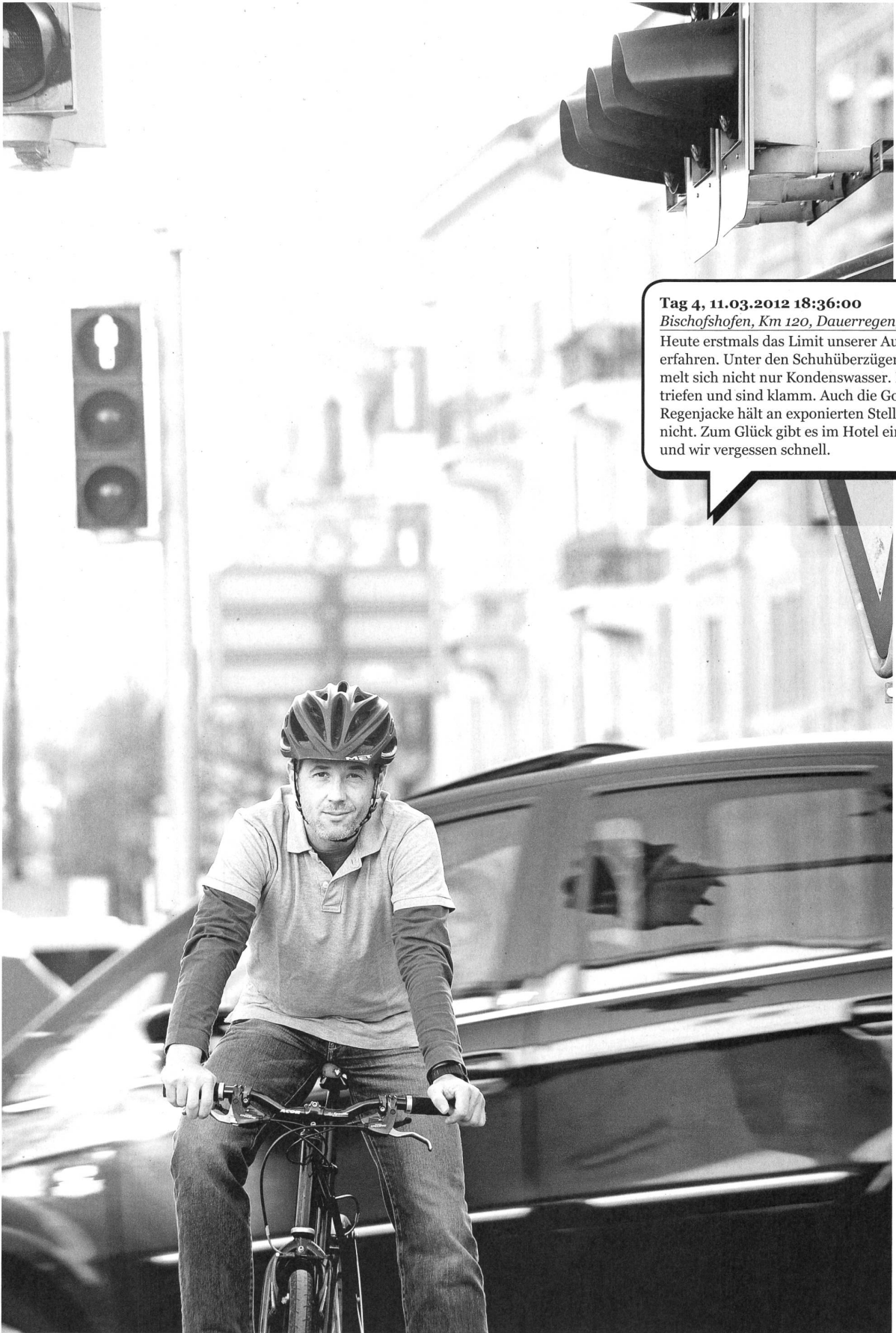
Zwischen vier und fünf, also mit einem grossen Potential gegen oben.

Für den Rosenberg war vor zwei Jahren ein Velolift im Gespräch, den Sie befürwortet haben.

Im norwegischen Trondheim gibt es einen solchen Lift seit 1993. Er besteht aus einem ins Trottoir eingelassenen Kabelzug, der von einem Elektromotor angetrieben wird. Um mit dem Velo den Hügel hinaufgezogen zu werden, genügt es, einen Fuss auf den in einer Metallschiene versenkten Transporthaken zu stellen. Pro Velo hat angeregt, diese Idee auch für St.Gallen zu prüfen, doch bei der Stadt hatte man Bedenken bezüglich der Wartungsintensität und der Akzeptanz. Ausserdem spreche auch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes dagegen. Ich kann diese Argumente verstehen, würde mir aber wünschen, dass vermehrt solche Visionen aufgenommen und weiterverfolgt würden.

Was halten denn Sie von E-Bikes?

Grundsätzlich finde ich E-Bikes gut, weil sie die Leute aufs Velo bringen. E-Bikes sind aber nichts für ungeübte Velofahrer, weil man damit viel schneller unterwegs ist. Für die Energiestadt St.Gallen wären sie eine gute Sache. Aber auch diesbezüglich fehlt der Stadt eine Vision: Ich denke da zum Beispiel an E-Bike-Sharing.



Tag 4, 11.03.2012 18:36:00

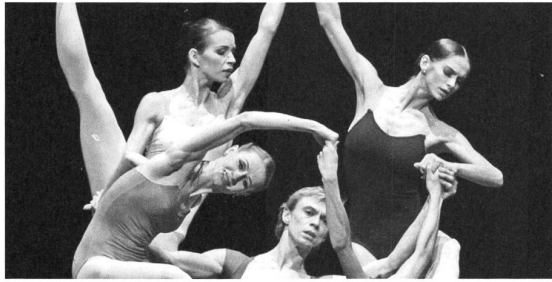
Bischofshofen, Km 120, Dauerregen, 3,5 Grad.

Heute erstmals das Limit unserer Ausrüstung erfahren. Unter den Schuhüberzügen sammelt sich nicht nur Kondenswasser. Die Füße triefen und sind klamm. Auch die Goretex-Regenjacke hält an exponierten Stellen (Arme) nicht. Zum Glück gibt es im Hotel eine Sauna und wir vergessen schnell.

zhaw

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften

**School of
Management and Law**



Info-Veranstaltung
MAS Arts Management
DAS Fundraising Management

.....
Dienstag, 24. April 2012

Restaurant Au Premier im Hauptbahnhof Zürich
.....

ZHAW School of Management and Law – 8400 Winterthur
Zentrum für Kulturmanagement – Telefon +41 58 934 78 54
www.zkm.zhaw.ch

Building Competence. Crossing Borders.

Zürcher Fachhochschule

COMEDIA



Katharinengasse 20, CH-9004 St.Gallen,
Tel./Fax 071 245 80 08, medien@comedia-sg.ch

**VOM BESTSELLER ÜBER DAS
TOLLE KINDERBUCH BIS
ZUR WISSENSCHAFTLICHEN
LITERATUR. GUTER SERVICE.
FAIRE PREISE.**

www.comedia-sg.ch mit unseren Buch-, Comic/Manga- und
WorldMusic-Tipps und dem grossen Medienkatalog mit E-Shop!

Bis 15. April 2012
H. R. Fricker
Erobert die Wohnzimmer dieser Welt!

Bis 22. April 2012
Konstellation 4
Vom Können in der Kunst

1. April bis 1. Juli 2012
Elmar Trenkwaller
Skulpturen

Kunstmuseum Thurgau
Kartause Ittingen
Kartause Ittingen
CH 8532 Warth
Telefon 058 345 10 60
kunstmuseum@tg.ch
www.kunstmuseum.ch

1. Mai bis 30. September
täglich 11 – 18 Uhr
1. Oktober bis 30. April
Montag bis Freitag 14 – 17 Uhr
Samstag, Sonntag und
allgemeine Feiertage 11 – 17 Uhr

Thurgau

Elmar Trenkwaller, WWZ 183 S, 2006, Ton glasiert, 290x500x500cm.
© Aurélien Mole - Galerie Bernard Jordan Paris Zürich, production Le creux de l'enfer, Thiers



In der Innenstadt, bei der Uni, den Bahnhöfen und den Quartierzentren könnten den St.Gallerinnen und St.Gallern E-Bikes zur Verfügung stehen. Entsprechende Projektideen existieren.

Das Volk hat mit dem Ja zum Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung vor zwei Jahren ein klares Signal gegeben.

Genau. Dabei geht es darum, den künftigen Mehrverkehr mit ÖV und Langsamverkehr aufzufangen. Anstatt utopische Projekte wie die Südspange, also eine Südfahrt der Stadt St.Gallen, voranzutreiben, sollen Ideen erarbeitet werden, den Langsamverkehr und ÖV in unserer Agglomeration attraktiver zu machen.

Woran denken Sie dabei?

Wichtig wäre es, die Ost-West-Traversal, die von der Klinik Stephanshorn bis zur AFG-Arena reicht, als eigentliche Veloroute auszubauen. Diesen Abschnitt endlich durchgehend zu signalisieren, sicher auszubauen und das Velo an neuralgischen Punkten zu priorisieren, ist längst überfällig. Weiter wäre eine Mitbenützung der Busspuren wünschenswert. In St.Gallen ist dies nicht gestattet, in Städten wie Schaffhausen, Winterthur oder Bern jedoch eine Selbstverständlichkeit. Ich sehe ein, dass es nicht überall möglich ist, zum Beispiel dort, wo die Steigung wie bei der Teufenerstrasse Richtung Riethüsli zu gross ist, und die Velofahrer für den Bus ein Hindernis darstellen würden. Im Moment gibt es da aber nichts zu diskutieren. Manchmal können wir über die strikte Ablehnungshaltung nur staunen.

Seit etwa einem Jahr gibt es in der Stadt ein Projektteam Langsamverkehr.

Das Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach war dafür ausschlaggebend. Dabei geht es um Bundesgelder für die Entwicklung der Agglomerationen. Vor etwa vier Jahren hat der Kanton beim Bund eine erste Fassung eingereicht. Weil dabei der Langsamverkehr mehr oder weniger vergessen ging, wurde sie als knapp genügend beurteilt. Man hat daraufhin nachgebessert und es wurde eine Schwachstellen-Analyse für die ganze Region durchgeführt. Für die Stadt wurden 150 fürs Velo heikle Stellen aufgelistet sowie diverse Lücken im Netz festgestellt. Im Projektteam Langsamverkehr, das auf drei Jahre befristet ist, überprüfen wir nun diese Liste unter Federführung des städtischen Tiefbauamtes zusammen mit einem Ingenieurbüro, der Stadtpolizei und dem VCS. An gemeinsamen Sitzungen gehen wir die Stadt Quartier für Quartier von Osten nach Westen durch und suchen nach Lösungen. Bereits besprochen wurden die Quartiere Achseln, Neudorf und Heiligkreuz. Der Austausch funktioniert sehr gut, aber bei der Umsetzung passiert leider noch zu wenig. In den zehn

Jahren, in denen ich mich für den Langsamverkehr engagiere, hat sich unsere Position jedoch stark verbessert. Heute werden wir angehört, zu Sitzungen eingeladen und unsere Ideen werden aufgenommen.

Ich erlebe Sie als sehr konsensorientiert.

Wir müssen immer Lösungen parat haben. Die Velobby ist relativ klein, wir haben zwischen zwei- und dreihundert Mitglieder. Wenn wir in der Velopolitik bei jedem unserer Anliegen auf die Barrikaden gingen, setzten wir dadurch nur unsere wertvollen Kontakte zu den Gremien bei Stadt und Kanton aufs Spiel. Wir haben aber auch schon ausgerufen. Zum Beispiel, als man beim «Leopard» an der St.Leonhardstrasse den Radweg auf dem Trottoir viel zu schmal gebaut hat. Die Blumenrabatten und die Bäume vor dem Gebäude waren wichtiger als ein sicherer Veloweg. In einer Nacht- und Nebelaktion musste man den Veloweg entsprechend korrigieren. Wenn wir, wie in besagter Situation, auf taube Ohren stossen und der Dialog keine Früchte trägt, scheuen wir den Gang an die Öffentlichkeit nicht. Primär streben wir aber gute Lösungen im Dialog mit den verantwortlichen Behörden an.

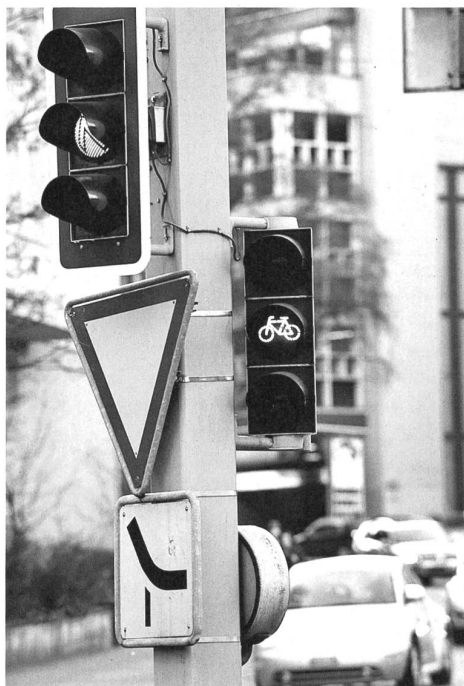
Was könnten wir von anderen Städten bezüglich der Velo-Infrastruktur lernen?

Zürich, Bern oder Basel haben eine sehr gute Infrastruktur für Velofahrer. Die sind viel weiter als St.Gallen. Winterthur, Burgdorf und Bern sind gar eigentliche Velostädte, wo die Velokultur gepflegt wird und die Velofahrer eine starke Lobby haben. Von den kreativen und konsequenten Konzepten dieser Städte könnte sich St.Gallen eine Scheibe abschneiden.

Was wünschen Sie sich sonst für die Zukunft der Velofahrer?

Eine Sache liegt mir noch am Herzen: Velofahrer im Stadtverkehr haben nicht den besten Ruf. Zwar verhalten sich die meisten korrekt, aber es gibt schwarze Schafe, die weder ein Rotlicht, eine Sicherheitslinie, noch andere Verkehrsregeln beachten. Damit wir Velofahrer kein «Imageproblem» bekommen, wünsche ich mir, dass diesbezüglich ein Umdenken stattfindet – nicht zuletzt, weil wir auch Vorbilder für unsere Kinder sind.

Christina Genova, 1976, ist Journalistin und Historikerin.



Tag 5, 12.03.2012 19:46:24

Bad Gastein, Km 170, leichter Regen, mehrheitlich trocken, 9 Grad.

Wir zu früh oder die Langlaufenden zu spät? Ein irritierendes Nebeneinander. Unsere Spur ist sumpfig, wenn überhaupt schneefrei. Je näher wir den Winterkurgästen kommen, desto absurder erscheint uns unsere Etappe.