

Jahresbericht der VCS Sektion St. Gallen/Appenzell 2007/2008

Luftqualität und Lebensfreude

«Dörf's es bitzeli meh sii?». Am besten antwortet man darauf wohl mit der Gegenfrage «Wovon – und zu welchem Preis?» Mehr Konsumtempel, mehr Parkplätze und damit Mehrverkehr? Mehr Ferien an weiter entfernten Destinationen, also mehr Fluglärm und klimaschädliches CO₂? Im zurückliegenden Jahr hat sich der VCS für «Mehr» eingesetzt – für ein Mehr an Luftqualität und Lebensfreude.

Die nachhaltige Verkehrspolitik unterscheidet den VCS von anderen Verkehrsverbänden. Wir stehen ein für sparsamen Energieeinsatz, den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr, Verkehrssicherheit sowie saubere Luft durch Schadstoffreduktion.

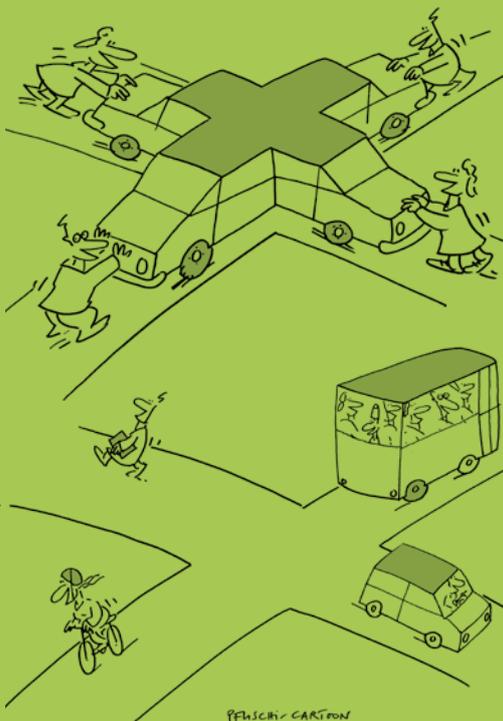
Verkehrspolitik

Dauerbrenner Klimapolitik

Die Schweiz war 2007 nicht auf Kurs bei der Klimapolitik. Der Treibstoffabsatz stieg um 2,8%. Der Verbrauch bei Neuwagen sollte laut Zielvereinbarung mit den Importeuren bis 2008 bei 6,4 Liter/100 km liegen. Heute sind es aber 7,7 Liter. Das ‚verdanken‘ wir nicht zuletzt den Off-Roadern. Verglichen mit 24 EU-Ländern fährt in der Schweiz damit die klimaschädlichste Neuwagenflotte Europas.



Technischer Fortschritt allein stoppt den Klimawandel nicht. Zur Nachhaltigkeit gehören Verhal-



PEUSCHER CARTOON

tenänderungen. Voraussetzung dafür sind die richtigen politischen Entscheide auch auf kommunaler und kantonaler Ebene – dem Tätigkeitsbereich unserer VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell.

VCS-News im Internet

Die Verkehrspolitik deblockieren war im zurückliegenden Vereinsjahr erneut eines unser Hauptziele. Im Jahresbericht können wir unsere Arbeit nur gekürzt präsentieren. Weitere Informationen finden sich

auf der Homepage, wo Sie auch den VCS-Newsletter abonnieren können: www.vcs-sgap.ch.

» März 2007: Kritik an Oldtimer-Rennen

2007 sah ein Revival verschiedener Motorsport-Veranstaltungen. Im Vorfeld kritisierte der VCS den nach elf Jahren neu aufgelegten Bergsprint Walzenhausen-Lachen. Der Verzicht auf solche Anlässe ist sicher kein grosser Klimaschutz-Beitrag. Aber ein wichtiges Zeichen dafür, dass in allen Bereichen Handeln notwendig ist. Als Alternative zu

Motorsportanlässen empfahl der VCS das jährliche «Heldenrennen» in St. Gallen: Gemäss Eigenwer-



bung das ‚steilste Seifenkistenrennen mit den schärfsten Kurven und den schrägsten Vehikeln‘. Die nächste Durchführung ist für den Samstag, 30. August vorgesehen (www.heldenrennen.ch).

» März 2007: Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen auf Kurs

Der VCS begrüsst das Konzept einer Durchmesserlinie zwischen Appenzell und Trogen. Nicht nur das weiter wachsende Verkehrsaufkommen auf den Zubringerachsen Appenzellerland-St.Gallen ist auf die Schiene zu verlagern, sondern auch ein Teil des bisher strassenseitig abgewickelten Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Die dank Tunnelbau ermöglichte umsteigefreie Taktverdichtung ist dafür Grundvoraussetzung.



Ein Ausbauschritt zur «Südschaukel» zwischen Trogen und Appenzell wäre eine neue Ost-West-Verbindung in Form einer Strassenbahn im Grossraum Rorschach-Gossau. Der nächste Schritt dazu: Eine durchgehende, eigentrasseierte Trolleylinie zwischen St.Gallen und Gossau. Billiger und effizienter als jede Investition in den Strassenbau – und mit der Möglichkeit, die Trolleylinie dereinst zur Tramlinie auszubauen.

» April 2007: Richtplananpassung: lückenhaft, vage und unverbindlich

Der diesjährige Entwurf enthält die lange geforderte Ergänzungen zum öffentlichen Verkehr. Der VCS formuliert 13 Anträge mit Verbesserungsvorschlägen. So beantragt er für den öffentlichen Fernverkehr verbesserte Schienenverbindungen ins Appenzellerland. Der VCS fordert, dass der Anschluss des Appenzellerlandes an das Schweizer Schienennetz ebenso prioritär behandelt wird wie der An-

schluss an das Autobahnnetz. Dem VCS fehlen konkrete Aussagen zum Angebotsausbau zwischen Zürich, Sargans und Chur. Auch Verbesse-



rungen im Grenzverkehr nach Lindau und Bregenz fehlen. Zur Grundversorgung der Randregionen fehlt die Festlegung einer minimalen Erschliessungsqualität. Für die südliche Kantonshälfte sind die Angaben im Entwurf ebenfalls äusserst vage.

Der VCS fordert die Aufnahme eines Kapazitätsausbaus auf dem Schienennetz zwischen St.Gallen und Wil. Damit verbunden neue S-Bahnhaltestellen in der Agglomeration St.Gallen und deren Anbindung ans städtische Busnetz. Während eine Südumfahrung bereits konkret geplant wird, findet eine neue öV-Achse für die Stadt St.Gallen nur als diffuse Randbemerkung Eingang in den Richtplan. Auch diese Ausführungen sind zu lückenhaft, zu vage und zu unverbindlich.



» 12. Mai 2007: Hauptversammlung in Rapperswil-Jona

Die Hauptversammlung war zu Gast bei der VCS-Regionalgruppe See und Gaster. Diese zählt zusammen mit der Ortsgruppe St.Gallen zu den aktivsten und erfahrensten Gruppen im

Sektionsgebiet. Nicht von ungefähr, ist doch der Rapperswiler Seedamm ein verkehrspolitischer Brennpunkt.

Nach sieben Jahren im Amt trat Doris Königer als Präsidentin der VCS-Sektion zurück. Sie übergab ihre Aufgaben an ein Co-Präsidium gleich in vier Hände: In jene der bisherigen Vorstandsmitglieder Ruedi Blumer und Martin Stamm. Königer bleibt weiter im Vorstand aktiv.

Im Anschluss an die statuarischen Geschäften sprach der international tätige Verkehrsexperte Patrick Ruggli über die Gesamtverkehrsoptimierung der neu fusionierten Stadt. Ein Anliegen von kantonsübergreifender Bedeutung auch für die nähere und weitere Nachbarschaft der Rosenstadt. Ist es sinnvoll, die Verkehrskapazität des Seedamms in Form eines Tunnels weiter auszubauen oder aber besser und billiger, in den öffentlichen Verkehr und in Massnahmen zugunsten des Fuss- und Radverkehrs zu investieren?

» Juni 2006: Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach

Der VCS ist enttäuscht über das Agglomerationsprogramm. Nachvollziehbare, quantifizierbare Ziele sowohl zum Gesamtverkehrsaufkommen als auch zum angestrebten Verhältnis zwischen dem motorisierten Privatverkehr und dem öffentlichen Verkehr (Modalsplit) fehlen.

Der VCS lehnt Investitionen in den Strassenbau ab, der parallel zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen soll. Doppelinvestitionen sind volkswirtschaftlich unsinnig und zeugen nicht vom notwendigen Mut für eine wirksame Verlagerungspolitik.



» 5. Juli 2006: Exkursion «Urbane Räume» nach Winterthur

Die beiden Organisationen «Fussverkehr Schweiz» und die VCS Sektion St.Gallen/Appenzell luden am 5. Juli zur Exkursion nach Winterthur. Einige beispielhafte Planungen zeigen einen möglichen Umgang mit der Mobilität in städtischen Räumen. Den Teilnehmenden wurde das «Massnahmenpaket Innenstadt St.Gallen» vorgestellt. Das Paket enthält einen bunten Strauss an Vorschlägen und Hinweisen, wie sich am Beispiel St.Gallens Innenstädte aufwerten lassen, damit sie nicht zu Hinterhöfen der Einkaufszentren werden. Die Broschüre kann auf der Geschäftsstelle bezogen werden (Fr. 30.00; Fr. 20.00 für Mitglieder von VCS und Fussverkehr Schweiz).



» September 2007: IKEA – auf ins Ökozentrum?

Das schwedische Möbelhaus IKEA eröffnet den ersten Teil des neuen Einkaufszentrums beim Stadion im Westen der Stadt. Will man den Veröffentlichungen glauben, bricht damit das Zeitalter ökologisch korrekter Einkaufszentren an. Der VCS

freut sich über die dank intensiven Verhandlungen erzielten Verbesserungen (insbesondere die gute Buserschliessung) zugunsten der Umwelt. Der VCS gratuliert IKEA zu Eröffnung und mahnt gleichzeitig die Realisierung ausstehender Verhandlungsergebnisse an.

» Oktober 2007: St.Gallen – alte Idee der Südspange vor Neuauflage?

Vor etwas mehr als 20 Jahren wurde die Stadtautobahn eröffnet. Bereits wenige Jahre später kam es immer häufiger zu Stausituationen bei den Zu- und Wegfahrtsachsen. Eine milliardenteure «Südspange» wäre die teuerste Variante, das Verkehrsproblem nicht zu lösen.

Strassenbau bringt mehr Lärm, Energieverschwendung, Luftverschmutzung und Klimawandel. Diese Erfahrung belegt besonders deutlich die St.Galler Stadtautobahn. Die Strassenröhre brachte mehr als doppelt so viel Verkehr auf der West-Ost-Achse.

Der VCS hat sich nicht gegen den Ausbau der Stadtautobahn auf je drei Spuren zwischen dem Rosenbergtunnel und Winkeln gestellt. Eine zusätzliche weitere Erhöhung der Strassenkapazität in Form eines «Bypass» lehnt er aber ab als unbezahlbar (über eine Milliarde Franken), wirkungslos (verlagert das Verkehrsproblem), kontraproduktiv

(blockiert finanzielle Mittel für billigere, effektivere Projekte) und umweltschädlich (Mehrverkehr).



www.crazyguyonabike.com

» November 2007: Verbände wollen mehr Tempo beim Langsamverkehr

Die Verkehrsverbände IGÖV, PRO VELO, TCS und VCS haben auf Initiative von PRO VELO beim kantonalen Amt für Raumplanung einen Massnahmenkatalog zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Langsamverkehr) eingereicht. Die Verbände bestätigen damit die vom Bundesamt für Raumentwicklung festgestellten gravierenden Mängel des St.Galler Programms. Nur nach deren Behebung bestehen Aussichten auf Bundesgelder – und damit auf mehr Tempo beim Fuss- und Veloverkehr!

» November 2007: Internationale Airshow IBAS 08 in Altenrhein?

Der VCS stellt sich hinter den Widerstand der Bevölkerung auf beiden Seiten der Grenze gegen die geplante Airshow 2008 in Altenrhein. Der VCS bedauert die Haltung des Thaler Gemeinderats, der sich offenbar ohne Absprache mit der benachbarten Vorarlberger Gemeinde Gaissau für die Durchführung des Grossanlasses ausgesprochen hat.

Velobörsen-Kalender 2008

ths. Hunderte von Velos warten auf neue FahrerInnen: In Sargans schon am 29. März in der Markthalle. Der grösste Veloflohmarkt findet am 12. April zum 26. Mal unter dem Waaghaus in St.Gallen statt, zeitgleich mit dem ebenfalls vom VCS organisierten Anlass in der Bildau in Rapperswil. Am 26. April stehen in der Wiler Altstadt die Räder nicht still, ebenso unter der Markthalle Gossau. Velobörsen-Kalender Ostschweiz: www.vcs-sgap.ch



Dabei könnten die beiden Gemeinden in nachbarschaftlicher Zusammenarbeit zukunftsweisende und umweltverträgliche Zeichen setzen. Eine Alternative zur Airshow: Die internationalen Zugvogeltage am 4./5. Oktober (www.birdlife.ch).



Mehr zum Widerstand gegen einen Ausbau des Flugfelds Altenrhein unter www.agf-altenrhein.ch.

Einsprachen

» April 2007: Positiver Rekurs zum Rheinpark St.Margrethen

Das kantonale Baudepartement hat am 18. April den VCS-Rekurs gegen die Baubewilligung zur Sanierung des Rheinparks vollumfänglich gutgeheissen. Einzig in der Ausgestaltung der Parkplatzgebühren ist es vom Rekursantrag abgewichen. Die Gebühren variieren künftig nach dem Verkehrsaufkommen und können etwas tiefer, aber auch viel höher ausfallen als vom VCS gefordert. In erster Instanz hat die Gemeinde St.Margrethen den Rekurs abgewiesen. Und dies, ohne die Entscheidungsgrundlagen der kantonalen Amtsstellen abzuwarten, und ohne den Auftrag der Umweltschutzgesetzgebung zu berücksichtigen. Das wurde nun korrigiert.

Im Entscheid nimmt der Kanton zudem detailliert Stellung zur oft vorgebrachten Behauptung, die Parkgebühren seien wirtschaftlich nicht tragbar und würden zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber den österreichischen Konkurrenten führen.

KURZMELDUNGEN

» Velofahrkurse «Sicher im Sattel»

Die Fahrkurse von Pro Velo und VCS in der Region St.Gallen waren mit über 1100 Kindern und Erwachsenen erneut ein grosser Erfolg. Das Angebot wird vom Fonds für Verkehrssicherheit und dem TCS unterstützt. VCS- und Pro Velo-Mitglieder sind kostenlos dabei. Mehr Infos unter www.vcs-sgap.ch.



» 15. Mai: Ökomarkt St.Gallen

Bereits zum 14. Mal bietet der ökomarkt eine Plattform für nachhaltige Produkte und Dienstleistungen.



» 16./17. Mai: SUFO St.Gallen

Eine andere Welt ist möglich! Dies zeigt das vom VCS mitunterstützte Sozial- und Umweltforum mit Workshops, einem Podium und Strassenfest bereits zum 4. Mal. Anmeldung und Infos: www.sufo.ch.

clevermobil in St. Gallen

» 13. September: Mobilitätsmarkt

Clever mobil sein. Der Mobilitätsmarkt zeigt, wie man clever die Umwelt schont, Spass hat und dabei erst noch Geld spart. Mehr unter www.clevermobil.stadt.sg.ch.

VCS-HV '08 am 19. April im Schloss Sargans

Die diesjährige Hauptversammlung findet auf Einladung der Sarganser VCS-Regionalgruppe in «ihrem» Schloss Sargans statt.

Programmablauf

- » Eintreffen im Schloss 11.30 Uhr
- » Statuarischer Teil ab 11.45 Uhr

» Mittagessen 13.00 Uhr

Anmeldung bitte bis 17. April unter Tel. 071 222 26 32, info@vcs-sgap.ch

Traktanden

- 1) Begrüssung
- 2) Wahl der SimmenzählerInnen
- 3) Protokoll HV 2007
- 4) Jahresbericht
- 5) Jahresrechnung und Revisorenbericht 2007, Budget 2008
- 6) Wahlen
- 7) Varia

» Referat 14.00 Uhr: Mobilität aus der Sonne

Beat von Scarpatetti ist Autor und Historiker an der Uni Basel. Er berichtet über sein Abenteuer auf dem Katamaran «Sun21», der als erstes rein solarbetriebenes Wasserfahrzeug in 21 Tagen den Atlantik überquert hat. Mehr unter www.transatlantik21.ch.

Allfällige Anträge bitte bis spätestens zwei Wochen (5. April) vor der HV schriftlich einreichen. Die Jahresrechnung ist ab Ende März zusammen mit weiteren Unterlagen auf unserer Homepage einsehbar.



Der Katamaran «Sun21» läuft nach seiner Atlantiküberquerung in New York ein.

Einfluss des Autos auf die Stadt

Jahrzehntelang folgte die Verkehrsplanung in Österreich dem internationalen Megatrend ihrer Zunft. Zunft deshalb, weil das Verkehrswesen keine wissenschaftlichen Grundlagen hatte. Verkehrsunfälle, Lärm, und Abgase wurden als Probleme erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts schrittweise bewusst. Weiter reichende Wirkungen auf Siedlungsstruktur, Wirtschaft und Sozialsystem liegen bis heute für die meisten im Dunkeln solider Unkenntnis.

Von Professor Hermann Knoflacher *

Die Folgen sind verheerend. In keiner Periode der Menschheit wurde so viel zerstört wie in den letzten 100 Jahren. Billige fossile Energie und technische Mobilität deckten fundamentale Planungsfehler zu. Kernhypothesen waren Mobilitätswachstum, Zeiteinsparung durch höhere Geschwindigkeit und der Glaube an die Freiheit der Verkehrsmittelwahl.

Ausgehend von der Überprüfung einfachster Trassierungselemente wie der Fahrbahnbreite wurde in Österreich festgestellt, dass die Abmessungen in den Richtlinien keine wissenschaftliche Fundierung haben. Der Mechanismus, der den Zusammenhang zwischen Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit erklärt, erfordert die Kenntnis der Evolutionstheorie, der Physiologie des Verkehrswesens, der Psychophysiologie, Ergonomie, Geometrie, Physik und Mathematik. Ein Teil davon liegt ausserhalb des Ingenieurwesens.

Verkehrsberuhigung – ein Pfusch?

Breite Fahrbahnen induzieren hohe Geschwindigkeiten. Das Unfallrisiko versucht man dann durch Tempolimits, Überwachung oder Umbauten wieder zu reduzieren. Ein Pfusch, der Verkehrsberuhigung genannt wird.

Dem Mobilitätswachstum liegt ein irreführender Begriff zugrunde, der durch die Einschränkung auf Autofahrten entstanden ist und nicht die

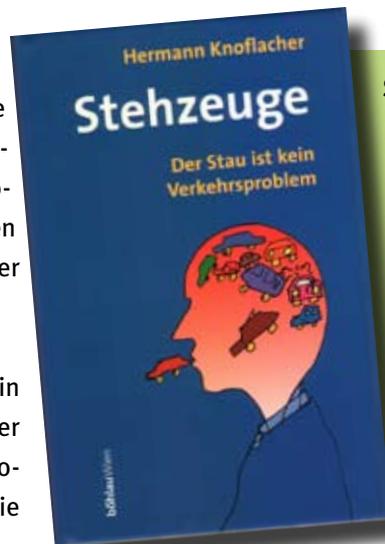
Ursache der Mobilität hinterfragt. Jeder Weg ist mit einem Zweck verbunden. Die Zwecke haben sich in der Menschheitsgeschichte nicht verändert, die Wegezahl bleibt weitgehend konstant. Verändert hat sich die Art der Mobilität zugunsten des Autoverkehrs. Dafür hat man Strukturen gebaut und so Autofahrten erzeugt. Gleichzeitig wurden Fusswege, Radfahrten und die Wege mit dem öffentlichen Verkehr unattraktiv gemacht, behindert, verschlechtert, verhässlicht.

Freiheit der Verkehrsmittelwahl

Siedlungs- und Verkehrsplanung arbeiteten damit Hand in Hand gegen den Menschen als Fussgeher. Zeiteinsparung im Verkehrssystem durch Geschwindigkeiten gibt es nicht. Steigen die Systemgeschwindigkeiten, verändern sich alle menschengemachten Strukturen. Einerseits durch Zersiedlung (Wohnen), andererseits durch Konzentration

(Wirtschaft). Die Mobilitätszeit ist weltweit die gleiche – unabhängig davon, ob eine Gesellschaft motorisiert ist oder nicht. Damit sind alle Berechnungen mit denen schnelle Verkehrssysteme, gleichgültig welcher Art, über den Nutzen von «Zeiteinsparungen» berechnet werden, falsch. Dies weist übrigens auf die Ziellosigkeit der Verkehrsplanung hin, ebenso auch der Siedlungsplanung. Man muss zuerst die Stadt definieren, in der man leben will, wie die beschaffen sein soll, für Menschen oder Maschinen – und dazu das passende Verkehrssystem entwickeln und nicht umgekehrt, wie dies bisher der Fall war.

Die Freiheit der Verkehrsmittelwahl gibt es nicht. Sie wird determiniert durch die physiologische und energetische Ausstattung der Menschen und die äusseren Strukturen. Die vom Verfasser vor über drei Jahrzehnten entdeckten tief liegenden



Stehzeuge – Der Stau ist kein Verkehrsproblem

ths. «Wir haben die Wahl: Entweder einige hundert Meter zum Parkplatz oder mindestens acht Millionen Jahre zurück in der Evolution.» So fasst Prof. Knoflacher auf dem Rückendeckel des 2001 im Böhlau Verlag Wien erschienenen Buchs seine provokativen Thesen zusammen. Ist das Auto tatsächlich kein Fahr-, sondern ein Stehzeug? Die ungekürzte Version dieses Artikels inklusive Literaturverzeichnis finden Sie auf www.vcs-sgap.ch/hvo8.

Mechanismen der Energieverrechnung im menschlichen Körper und der Einfluss des Autos auf diese zeigt die Mächtigkeit der Wirkungen technischer Verkehrssysteme auf das Verhalten der Menschen. Es ist die Körperenergie, die ihr Verhalten steuert. Pro Zeiteinheit braucht der Autofahrer die Hälfte, ein Viertel oder nur ein Sechstel der Körperenergie eines langsam, mittel oder schnell gehenden Fussgeher, kommt aber in der gleichen Zeit 10, 20 oder 30 Mal so weit. Dieser Prozess ist jene Macht, die die Menschen und die Gesellschaft autosüchtig werden liess.

Für Schönheit und Hoffnung

Die Falle war die Reichsgaragenordnung 1939, die bis heute als Gesetz des Dritten Reiches exekutiert wird: Parkplätze sind an den Ziel- und Quellpunkten zu errichten. Damit zerstört man nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern alle Siedlungsräume.



Professor Knoflacher unterwegs mit seiner Erfindung, dem «Gehzeug».

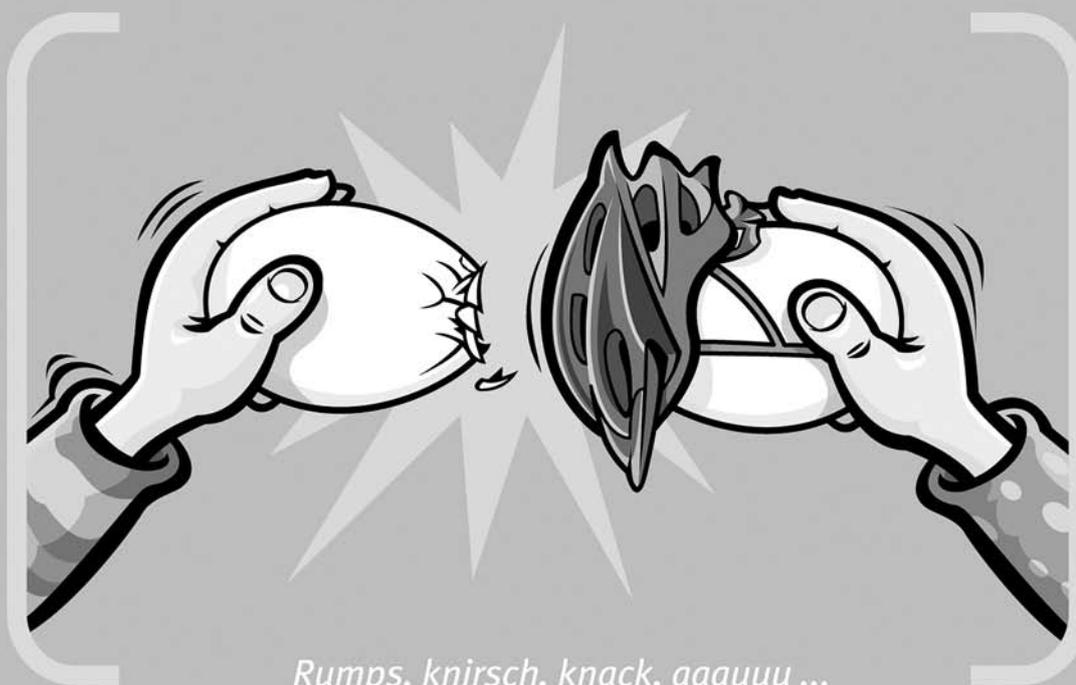
Die Lösung liegt in einer Parkraumorganisation, die sicherstellt, dass wieder der Mensch zum Massstab der Siedlungsplanung wird. Dies setzt voraus, dass die Parkplätze ebenso weit entfernt von Siedlungen liegen wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Wissenschaftlich fundierte und qualifizierte Verkehrsplanung, die diese Erkenntnisse berücksichtigt, wird an der TU Wien seit über zwei Jahrzehnten gelehrt und hinterlässt zunehmend Spuren in schöneren Siedlungen,

einem Verkehrssystem für Fussgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr, einer gesünderen Umwelt und stärkeren lokalen Wirtschaftsstruktur. Sie hinterlässt Schönheit und Hoffnung für die Menschen statt Lärm, Angst und Giftgase.

* Hermann Knoflacher ist Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien.

I M P R E S S U M

Redaktion, Gestaltung: Thomas Schwager
 Druck: A. Walpen AG, Gossau
 Auflage: 4500 Exemplare



Der Velohelm schützt Gross und Klein. Jedes zweite Kind und jeder dritte Erwachsene setzen ihn schon regelmässig auf. Und Sie? Mehr Infos rund um den Helm und zur laufenden Verkehrssicherheitsaktion des VCS finden Sie unter www.klugerkopf.ch

Verkehrs-Club
der Schweiz

