

Für Mensch
und Umwelt



LOKAL

September 2019

Nummer 123

St.Gallen–Appenzell



Eschenbach: Deponie und Verkehr

Bregenz: Gelebte Veloförderung

Wasserauen: Mit dem Velo an die Klimademo

St. Georgen: Tempo 30

Inhalt

- 3 Editorial
- 4 Vorbild Vorarlberg
- 6 Velobörsen Frühling
- 7 Ruckhalde - Ein Hang mit vielen Möglichkeiten
- 10 Kurse mobil sein&bleiben
- 11 Tempo 30 auch auf Hauptachsen
- 13 Tempo 30-Zonen: Warum so kompliziert?
- 15 Veloförderung ist noch ein Fremdwort in St.Gallen
- 17 VCS kritisiert Deponie mit täglich 100 LKW durch die Dörfer
- 19 Anschluss Witen: Laut und zerstörerisch
- 20 VCS-Stimmen National- und Ständeratswahlen
- 22 Pedale Wil, Mobilitätsmarkt St.Gallen und E-Bike Tipps und Tricks
- 23 Netto Null? Handlungsbedarf in St.Gallen



Editorial

Seit der letzten Ausgabe des Lokal ist viel passiert. Der erste Teil dieses Hefts ist den vergangenen Veranstaltungen gewidmet. In Bregenz haben wir einen Einblick in engagierte Veloförderung erhalten, aus erster Hand konnten wir uns ein Bild machen, wie es aussieht und was es heisst, den Verkehr wirklich aufs Velo verlagern zu wollen. Die Velobörsen und Kurse mobil sein&bleiben sind fester Bestandteil der jährlichen VCS-Agenda. Ausserordentlich war der Abendspaziergang Ruckhalde: Eine Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Hindernissen von autoarmem Wohnen, in der praktischen Umsetzung.

In der Mitte des Hefts sind aktuelle Themen zu ökologischem und menschenfreundlichem Verkehr in unserer Region zu finden. In zwei Artikeln findet eine Auseinandersetzung mit Tempo 30, deren zahlreichen Vorteilen und Hindernissen statt. Die Veloförderung in der Stadt St.Gallen wird unter die Lupe genommen. Die Frage wird gestellt, ob Eschenbach der richtige Standort für eine Deponie ist. Zur Frage, ob es einen dritten Autobahnanschluss in Rorschach braucht, sagt der VCS klar: Nein.

Der letzte Teil des Hefts ist ein Ausblick und gleichzeitig ein Einblick. Wir blicken auf die kommenden Wahlen, Veranstaltungen und die grosse Velo-Sternfahrt an die nationale Klimademo vom 28. September. Kandidierende VCS-Mitglieder geben uns einen Einblick in ihr Engagement für eine klimafreundliche Mobilität und Vertreterinnen des Kollektiv Klimastreik Ostschweiz erklären, was es ihrer Meinung nach in St.Gallen braucht, um dem Ziel Netto Null näher zu kommen.

Ich wünsche eine interessante Lektüre.

PS: Der VCS St.Gallen/Appenzell nimmt die Forderung nach Netto Null ernst, die Dringlichkeit steht fest. Aktuell läuft das Projekt „VCS Sektion St.Gallen/Appenzell wird klimaneutral“. Ziel ist, das eigene CO₂-Budget ins Gleichgewicht zu bringen und die Treibhausgasemissionen für alle Aktivitäten der Sektion bis 2022 auf Netto Null zu senken. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe.



*Cristina Bitschnau-Kappeler
Geschäftsführerin VCS-
Sektion St.Gallen/Appenzell*

Impressum

VCS-lokal, Zeitschrift des VCS St.Gallen–Appenzell, Rorschacher Strasse 21, Postfach, 9004 St.Gallen, Telefon 071 222 26 32, info@vcs-sgap.ch, www.vcs-sgap.ch

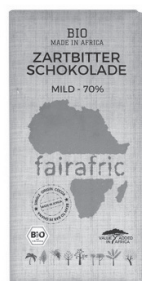
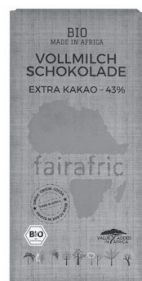
Nummer 123, Auflage 4 200 Exemplare, erscheint dreimal im Jahr

Redaktion: Cristina Bitschnau-Kappeler und Ruedi Blumer

Layout: Cristina Bitschnau-Kappeler
Korrektur: Cécile Federer

Druck: Niedermann Druck AG, Letzistrasse 37, 9015 St.Gallen

VCS-lokal ist eine Beilage der VCS-Sektion St.Gallen–Appenzell zum VCS-Magazin 4/2019, Impressum: VCS-Magazin, Mitgliederzeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Verlag und Redaktion: VCS, Postfach, 3001 Bern



fairafric
Bio und fair
hergestellt in Ghana

claro
FAIR TRADE

claro Weltladen
Engelgasse 5 9000 St. Gallen
www.clarosg.ch laden@clarosg.ch

Mit dem Titel „Ketten-Reaktion“ läuft in Vorarlberg ein vorbildlicher Ausbau der Fahrradrouten. Grund genug für die Sektion St.Gallen-Appenzell eine Exkursion zu organisieren.

Vorbild Vorarlberg

Text von Jean-Pierre Barbey, Fotos von Peter Moosburger, Ruedi Blumer, Marcus Bitschnau-Kappeler

Am 20. Mai 2019 begab sich eine Gruppe von etwa 20 VCS-Mitgliedern und Zuzügern nach Bregenz. Motto war „von Vorarlberg lernen“, denn wir hatten gehört, dass Vorarlberg ein grosszügiges Radwegenetz plant und ausbaut. Peter Moosbrugger und Anna Schwerzler, beide vom Strassenbauamt der Vorarlberger Landesregierung, empfingen uns – witterungsbedingt – im Landhaus, Sitz von Regierung und Verwaltung.

Wichtig zu wissen: Es schüttete wie aus Kübeln, für Bregenz war sogar eine Schlechtwetter- und Sturmwarnung herausgegeben worden. Aus dem ursprünglich geplanten Velo-Ausflug wurde nichts, sondern die Theorie wurde drinnen abgehalten, und der Rad wurde in einen Bus-Ausflug verwandelt.

Drei Kategorien von Velowegen

So erklärten uns Peter Moosbrugger und Anna Schwerzler im Landhaus motiviert und kompetent die Fakten und wie es dazu gekommen war. Es gibt in Vorarlberg drei Ka-

tegorien von Velowegen: Die Radschnellverbindungen (Durchleitungsfunktion), das Grundnetz der Landesradrouten (Verbindungsfunktion) und die kommunalen Strassen- und Wegenetze (Feinverteilung und Nahversorgung). Dabei herrschen zwei Axiome: Jede Gemeindestrasse sollte radfreundlich sein, und der Aufbau findet von unten nach oben statt, d. h. zuerst kommt die Basis. So ist der Ausbau des Velonetzes schon weit fortgeschritten; die von uns besuchten Gemeinden, Hard und Wolfurt, verfügen zum Teil schon über Radschnellverbindungen, und deren kommunales Wegenetz ist vorbildlich ausgebaut. Darüber konnten wir uns an Ort und Stelle informieren.

Velos haben fast überall Vortritt

Vorarlberg verfügt über gleich viele Landesradrouten wie Landesstrassen, nämlich rund 800 km. Allein die Veloschnellverbindungen, die sich insbesondere für den täglichen Arbeitsweg eignen, umfassen nach Fertigstellung 200 km. Der Veloverkehr soll auch vermehrt ans Netz der öffentlichen Verkehrsmittel angebunden werden, und die Autos dürfen, mindestens auf den Gemeindestrassen, nur 30km/h fahren. Velofahrende haben nicht nur auf Veloschnellverbindungen Vortritt. Dies lässt sich auch an kleinen Details belegen: So hat zum Beispiel der Velofahrende freie Durchfahrt im Entsorgungshof Wolfurt, während der Autofahrende zuerst vor einer Schranke stoppen muss. Aber auch Behinderte und Mütter oder Väter mit Kinderwagen haben auf den Gemeindestrassen Wolfurts nichts zu befürchten. Es existiert sogar ein Pilotprojekt „Begegnungszone auf Landesstrasse“, was unseren Behörden, von welchen einige behaupten, Tempo 30 auf Durchgangsstrassen bringe gar nichts, zu denken geben sollte!

Kettenreaktion – Radverkehrsstrategie Vorarlberg:

„Mehr Radverkehr = Mehr Lebensqualität“. Mit der „Kettenreaktion“ setzt sich Vorarlberg das primäre Ziel, den Anteil des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Gemeinsam mit dem Öffentlichen Verkehr sollen Autofahrten auf den Umweltverbund verlagert werden. Damit wird ein Beitrag zur Lebensqualität und zum Klimaschutz sowie zur Reduktion von Verkehrsbelastungen – in Form von Lärm, Abgasen und Stau – geleistet. Darüber hinaus wird mit der Förderung des Radverkehrs auch ein Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung erbracht und ein attraktives Freizeitangebot für Einheimische und Urlaubsgäste geschaffen. Mit der „Energieautonomie Vorarlberg“ wurde das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil an den täglich zurückgelegten Wegen bis 2020 auf 20 Prozent zu steigern, Dieser Anteil soll auch in der Folge weiter erhöht werden.“ Auszug aus der Radverkehrsstrategie Vorarlberg



„Wahlmöglichkeit unseres kleinen Radfahrers:
Passiv auf dem Autorücksitz, angegurtert, sozusagen festgezurt und langweilig;
oder
aktiv auf dem Fahrrad; selber lenken, selber Gas geben, Selbstbewusstsein stärkend, lernend, soziale Bande vertiefend.“
aus der Präsentation von Peter Moosburger und Anna Schwerzler



Engagierte Helferinnen und Helfer, hilfsbereite Velomechaniker und prüfende ältere Besucherinnen und junge Besucher.

Velobörsen Frühling

Text von Cristina Bitschnau-Kappeler, Fotos von Marcus Bitschnau-Kappeler

Im Frühling haben in Rapperswil, Wil, Gossau, Sargans, St.Gallen und weiteren Orten Velobörsen stattgefunden. Auch dieses Jahr haben viele Velos neue Besitzerinnen und Besitzer gefunden. Einen herzlichen Dank an alle Helferinnen und Helfer des Veloflohmarkts der Ortsgruppe St.Gallen im Waaghaus.



Es braucht vermehrt Diskussionen über klimafreundliche Mobilität. Die VCS-Ortsgruppe St. Gallen lud am 8. Mai zu einem Abendspaziergang «Ruckhalde» ein.

Ruckhalde – Ein Hang mit vielen Möglichkeiten

Text von Doris Königer, Bilder von Hermann Schmid

An diesem Abend wurden autoarmes Wohnen und Arbeiten und der Erhalt der Familiengärten thematisiert. Durch den Wegfall der Geleise der Appenzeller Bahnen ist an der Ruckhalde ein neues Stadtentwicklungsgebiet entstanden, das sich aus Sicht des VCS gut für „autoarmes Wohnen“ eignen könnte. Wegen der schlechten Witterung nahmen weniger Interessierte als erhofft am Anlass teil.

Im Stadtparlament St.Gallen wurden zur Ruckhalde bereits zwei Vorstösse von VCS-VertreterInnen eingereicht. In diesem Jahr wurde ausserdem das Gebiet Ruckhalde im Parlament zur Umzonung freigegeben. Offen ist gegenwärtig, ob das kantonale Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) als Genehmigungsbehörde der Einzonung der beiden Grundstücke Nrn. W0394 und W1036 zustimmen wird, so dass über das ganze Gebiet geplant werden kann. Dies würde die Klärung der Zufahrt und der Ausgestaltung vereinfachen und wohl auch die Teilintegration von Familiengärten ermöglichen.

Noch ist die Stadtplanung an den Vorbereitungen für ein „qualitätssicherndes Verfahren“. Die Ruckhalde ist eine der weni-



Susanne Schmid-Keller und Doris Königer

gen grösseren Baulandreserven an zentraler Lage. Die Politische Gemeinde St.Gallen hat hier die Möglichkeit, an dieser Hanglage eine zukunftsgerichtete, nachhaltige Vorzeigesiedlung zu realisieren und das Vorgehen und die Ergebnisse entsprechend zu steuern.

Während es in Bern und Zürich bereits einige gute Beispiele für autoarmes Wohnen und Arbeiten gibt, hinkt die Ostschweiz hinterher. Bei uns gibt es kein einziges Vorzeigeprojekt. Die Stadtplanung und das Amt für Baubewilligungen sind bereits stolz, wenn

wie am Girtannersberg – (Helvetiawiese) -, nur 0.75 Parkplätze pro Wohnung/Arbeitsplatz (PP pro Einheit) verlangt werden. Im Gebiet der Stadtsäge sind die Ansätze zurzeit noch ähnlich hoch. Auch hier erwarten wir, dass bei der Überarbeitung die Anzahl PP pro Einheit noch sinken wird. Bei bereits gebauten autoarmen Siedlungen wurden in anderen Städten zwischen 0 bis 0.30 PP pro Einheit erstellt. Und der Trend bei Jungen, dass auf ein eigenes Auto verzichtet wird, hält an.

Der VCS ist überzeugt, dass sich hier an der Ruckhalde eine autoarme Siedlung für Wohnen und Arbeiten anbietet, da das Gebiet durch seine Grösse und Hanglage sowie eine spezielle Erschliessung benötigt. Ein Ansatz wäre z.B. ein interner Schräglift oder eine innovative Busanbindung durch die VBSG. Auch sollte es möglich sein, durch geschickte Anordnung der Gebäude, Grünräume für Familiengärten freizuhalten.



es eine sehr gute öV-Anbindung, hindernisfreie Zugänge und Erschliessungen. Der Einkauf für den täglichen Gebrauch sollte in Gehdistanz möglich sein, Kindergärten und Schulen sollten zu Fuss gut und sicher erreichbar sein. Man erwartet, dass die Velo- und Fusswege qualitativ hochstehend sind.

Wer wohnt autofrei – wer steht hinter diesem Lebensstil

Urbane Eliten	27%
Unterprivilegierte Urbane	35%
Einkommensschwache RentnerInnen	23%
Mittelständische Alte	15%

Die autoarme Lebensform ist vor allem bei jungen Familien mit Kindern sehr beliebt. In den bereits bestehenden autoarmen Siedlungen sind dies bis zu 40% der BewohnerInnen.

Was braucht es für eine autoarme Siedlung?

In erster Linie ein Mobilitätskonzept, welches als Grundlage für die NutzerInnen dient und ihr Verhalten regelt, sowie die nötigen Mobilitätsangebote festhält. Weiter braucht

Wenn man von der Ruckhalde als mögliche autoarme Siedlung spricht, kommt jeweils das Argument der Topografie. Das Beispiel Tigerberg am unterer Rosenberg in St.Gallen zeigt, dass dies nicht wirklich ein Problem ist. Durch die Nähe der Stadt, drei Buslinien und einem bestehenden eher kleinen Parkplatzangebot sind viele der Haushalte autofrei. Mit einem besseren Angebot an Carsharing würde sich diese Zahl noch weiter vergrössern lassen. Das Gebiet ist ähnlich gross wie der Ruckhaldehang. Das Dohlengässlein ist die Hauptverbindungstreppe, die es in ähnlicher Form sicher auch an der Ruckhalde brauchen wird. Die serpentinhafte Tigerbergstrasse entspricht dem ehemaligen Trasse der Appenzeller Bahn und die Strassen sind verkehrsberuhigt. Der Tigerberg zeichnet sich aus durch viele Gärten, grosse Bäume und qualifiziertes hoch-

stehendes Grün. Dies erwarten wir auch am Ruckhaldehang. So wie in anderen Quartieren könnte man ein SmartCity-Angebot aufbauen mit Hilfeleistungen und Sharingangeboten von Velos, E-Bikes und Anderem.

Der VCS wünscht sich an der Ruckhalde eine autoarme Siedlung und sieht es als Chance für die Stadt. Auch sollte das ehemalige Trasse der Appenzellerbahn integriert werden – dies als serpentinhafte Erschliessung des Hanges. Bis der Hang überbaut wird, werden vorerst die Velos hier hinauf und hinunter fahren können. Die Baupläne sind wohl schon in der städtischen Pipeline.



// st.gallen

Mobilitätsmarkt

Umweltfreundlich, clever kombiniert und bequem ans Ziel

Samstag, 21. September
10 bis 17 Uhr

Marktgasse und Vadian Denkmal

umwelt.stadt.sg.ch

clever
mobil
in St.Gallen

Reisen mit Bahn und Bus hat für ungeübte Reisende durchaus seine Tücken. Schuld sind die uneinheitlichen Tarifstrukturen und die unterschiedlichen Billettautomaten.

Kurse Mobil sein

Text und Foto von Niklaus Fürer, Foto von Cristina Bitschnau-Kappeler

Der VCS St.Gallen-Appenzell organisierte in Zusammenarbeit mit Experten des Öffentlichen Verkehrs und der Polizei die beliebten Kurse *mobil sein und bleiben*. Es wurden Fragen zum nationalen Ticketangebot, dem Ostwind- und ZVV-Tarifverbund oder auch zur SBB-App beantwortet. Die Kursteilnehmer schätzten die stressfreie Übungsmöglichkeit an den Billettautomaten. Im extra bereitgestellten Bus konnten die Zugangsrampen



und speziellen Druckknöpfe für die weniger mobilen Busreisenden getestet werden. Die Polizei informierte über das sichere Verhalten im Strassenverkehr. Die Kurse fanden im Rheintal, Wil, St.Gallen und Rapperswil reges Interesse und werden auch 2020 angeboten. Auskunft über die Kursdaten bei der VCS-Geschäftsstelle oder unter: www.verkehrsclub.ch/themen/senioren/kurse/



Tempo 30 ist innerorts die wirkungsvollste, preiswerteste und sicherste Lärmschutzmassnahme. Sie fördert auch das Umsteigen vom Auto aufs Velo und ist damit ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsachsen

Text und Fotos von Ruedi Blumer, Foto Martin Bösch

Mit Freude und Genugtuung haben wir zur Kenntnis genommen, dass die unsägliche parlamentarische Initiative von Gregor Rutz (SVP ZH) vom Ständerat am 18. Juni definitiv versenkt wurde. Unvernünftigerweise wollte Rutz verhindern, dass auf Hauptverkehrsachsen aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet werden kann. Nun drängt der VCS darauf, dass es beim Lärmschutz endlich vorwärts geht. Der Kanton ist bei der Umsetzung der Lärmschutzverordnung fürchterlich und um Jahre im Rückstand. Zu realisieren sind bekanntlich Massnahmen an der Quelle (Temporeduktion oder Flüsterbeläge). Schallschutzfenster dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen als vorübergehende Ersatzmassnahme eingesetzt werden. Mit Schallschutzfenstern gelten die Anforderungen der Lärmschutzverordnung noch nicht als erfüllt. Die Pflicht zur Reduktion des Lärms an der Quelle unter den Grenzwert bleibt bestehen.

Es liegt darum auf der Hand, die Reduktion auf Tempo 30 innerorts auch auf Hauptverkehrsachsen zu forcieren. Einige Kantone und Gemeinden haben das nunmehr erkannt und handeln entsprechend. Es ist an der Zeit,



Fehlende Velospur auf der Oberstrasse

dass auch in den Kantonen St.Gallen und Appenzell dem gesundheitsschädigenden Lärm des Strassenverkehrs endlich ein Riegel geschoben wird.

Tempo 30 ist die mit Abstand sinnvollste Massnahme gegen Lärm. Sie kann schnell realisiert werden, kostet nur einen kleinen Bruchteil eines Flüsterbelages beim Bau wie beim Unterhalt. Tempo 30 ist die wirkungsvollste Massnahme gegen Strassenlärm und erhöht erst noch die Verkehrssicherheit. Die Kapazität einer Strasse ist bei konstant Tempo 30 sogar besser als bei Tempo 50 und

häufigen Stops and Goes. Der Treibstoffverbrauch und somit die Schadstoffbelastung ist bei konstantem Niedrigtempo geringer als bei Stop and Go.

Tempo 30 ist die Massnahme an der Quelle des Lärms mit dem besten Preis/Wirkungsverhältnis und darum viel sinnvoller als Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster.

Tempo 30 fördert den Veloverkehr

Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme hat auch einen positiven Effekt auf die Wahl des Verkehrsmittels. Bei Tieftempo wird besser auf Velofahrende Rücksicht genommen. Es kann mehr Strassenfläche fürs Velo reserviert werden (Beispiel Oberstrasse in St.Gallen: Besser wäre eine Kernfahrbahn mit gelbem Velostreifen links und rechts an Stelle der weissen Leitlinie in der Strassenmitte). Das Velowegnetz wird mit Tempo 30 sicherer, was den Anreiz zum Umsteigen aufs Velo für Arbeits- und Freizeitwege klar erhöht. Tempo 30 schützt vor Lärm und hilft mit, das riesige Potenzial des Velos innerorts schneller und besser zu nutzen. Die Klimaerhitzung und deren Folgen für Menschen, Tiere und Pflanzen verlangen von uns gerade auch im Verkehr schnelles und konsequentes Handeln um die Erwärmung bei 1.5 Grad zu stoppen!



Ein Anfang: neue Tempo-30 Zone St.Georgen



Stadtauswärts muss das Velo auf dem Trottoir fahren, Fussgänger haben Trottoirverbot



Vier Velorouten führen über die Oberstrasse, für die Velofahrenden ist jedoch keine Spur eingezeichnet. Und das trotz hunderter neuer Wohnungen im Haggen.

Pünktlich zum Schulbeginn nach den Sommerferien konnten im St.Galler Quartier St.Georgen zwei neue T30-Zonen eingeweiht werden – ein grosser Erfolg für die AnwohnerInnen nach jahrelangen Verfahren. Es ist unbestritten, dass T30-Zonen sowohl aus Lärmschutzgründen wie auch für die Sicherheit (v.a. für Jung & Alt) sehr sinnvolle Massnahmen sind. Warum dauert es dann so lange, bis sie endlich in Kraft treten? Das muss sich rasch ändern! Wir fordern flächendeckende T30-Zonen in allen Wohngebieten, in allen Siedlungen, und zwar gerade auch auf den stark befahrenen grösseren Strassen!

Tempo 30-Zonen: Warum so kompliziert?

Text und Fotos von Martin Bösch

Unserer Forderung nach flächendeckenden T30-Zonen stehen drei gewichtige Hindernisse entgegen – technische, rechtliche und politische. Diese müssen überwunden werden, damit es rascher und unkomplizierter vorwärts geht.

Technische Hindernisse

Unter den technischen Hindernissen verstehen wir die unnötig komplizierten Regeln und Verfahren im Strassenverkehrsrecht zum Tempo 30, verschärft durch die zum Teil sehr restriktive Anwendung dieser Vorschriften durch die zuständigen Behörden – selbst dann, wenn Ermessensspielräume vorhanden wären, und die Praxis in andern Kantonen viel T30-freundlicher ist. Beispiele dazu sind die aufwendigen Gutachten und Nachkontrollen, die für T30-Zonen scheinbar nötig sind. Man staunt: Für T30-Strecken wie auch



Übersicht neue Tempo 30-Zone St.Georgen
Quelle: Stepmap/Karte: jbr, SG-Tagblatt

für alle andern Geschwindigkeitsbeschränkungen (T50 / T80 / T120) sind die Verfahren bedeutend schlanker – eine unnötige Schikane zu Lasten der Anwohner.

Störend und viel zu starr sind auch die Regeln bezüglich Fussgängerstreifen und Vortrittsrecht. Es ist nicht sinnvoll, dass hier die lokalen Behörden (zum Beispiel die Stadtpolizei der Stadt St.Gallen) mit ihrer detaillierten Ortskenntnis nicht situativ frei entscheiden können, sondern extra ein besonders gefährdeter Schulweg oder eine andere heikle Situation als Argument ausführlich dokumentiert werden muss, damit ein Fuss-

gängerstreifen in einer T30-Zone bestehen kann. Viele besorgte AnwohnerInnen, vor allem solche mit kleinen Kindern, sind aus dieser Befürchtung gegen Tempo-30-Zonen. Ähnlich beim Vortrittsrecht für eine Buslinie, die durch eine T30-Zone führt: Obschon dies sehr sinnvoll ist, damit die Busse ruhig und



Signalisation Tempo-30 Zone St.Georgen

stressfrei durchfahren können, braucht es dazu bei jeder Einmündung eine extra dokumentierte Sonderbewilligung des Kantons.

Der VCS fordert hier endlich schlankere, bewohnerfreundliche und speditive Verfahren. Wenn nötig ist dies durch die Revision der anwendbaren Vorschriften, Richtlinien und Weisungen im Strassenverkehrsrecht anzugehen. Oder einfach und rasch durch eine längst überfällige Praxisänderung der (Aufsichts-)Behörden.

Rechtliche Hindernisse

Mit den rechtlichen Hindernissen meinen wir die ausufernden Einsprachen und Rechtsmittel gegen T30-Anordnungen, die manchmal geradezu rechtsmissbräuchlich zur Verzögerung von Projekten genutzt werden. Dies selbst dann, wenn die Vorinstanzen völlig klar und unmissverständlich entschieden

haben. Hierzu schlagen wir vor, dass rein querulatorischen Rekursen die aufschiebende Wirkung entzogen wird, wenn immer wieder die gleichen untauglichen und längst widerlegten Argumente vorgebracht werden. Es ist übrigens nur ein scheinbarer Widerspruch, wenn wir als VCS die Rechtsmittelpraxis kritisieren: Die Erfolgsquoten von Rekursen im Verbandsbeschwerderecht sind um ein Mehrfaches höher als bei den Rekursen privater Einsprecher. NGOs wie der VCS nutzen die Rechtsmittel sehr zurückhaltend, selektiv und sind daher sehr erfolgreich.

Politische Hindernisse

Unter die politischen Hindernisse fallen die Versuche von Parlamentariern und andern Influencern der Autolobby (zum Beispiel durch politische Vorstösse, in Medienkommentaren, etc.), den Anwendungsbereich von Temporeduktionen einzuschränken. So wurden in den eidgenössischen Räten wiederholt Vorstösse behandelt, die bezweckten, den Lärmschutz und die Bestimmungen betreffend Luftqualität nicht mehr als Grund für Temporeduktionen zuzulassen – die Auto-Lobbyisten nennen dies "Vorwände". Dies wider besseres Wissen, denn die Zusammenhänge zwischen Tempo-Regime und Umweltbelastungen sind fachlich unbestritten. Die erwähnten Vorstösse wurden denn auch abgewiesen - das soll weiterhin so bleiben. Auch in verschiedenen kantonalen Parlamenten gab und gibt es solche Auseinandersetzungen, die nicht immer zu Gunsten einer nachhaltigen Verkehrspolitik verlaufen. Deshalb gilt es, den Gegenkräften zur VCS-Vision auf politischer Ebene zu begegnen. Der kommende Wahlherbst beziehungsweise der Sanktgaller "Wahlmarathon" gibt uns mehrere Chancen, Leute zu wählen, die die Haltung des VCS teilen.

Beim Güterbahnhof Areal soll wegen einer Gleisverlegung der Appenzeller Bahnen ein Bahnübergang mit Schranken für Velofahrende entstehen. Eine Einsprache Privater, unterstützt durch den VCS St.Gallen/Appenzell läuft.

Veloförderung ist noch ein Fremdwort in St.Gallen

Text und Foto von Cristina Bitschnau-Kappler

Für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur in St.Gallen und eine Erhöhung des Anteils des Velos am Modal Split, braucht es dringend eine Politik der Veloförderung und deren konsequente Umsetzung. Das Velo hat in St.Gallen bis heute schlicht einen zu tiefen Stellenwert, St.Gallen liegt weit hinter den anderen grösseren Städten in der Schweiz. Der VCS St.Gallen/Appenzell ist der Meinung, das grosse Potenzial des Velos als Verkehrsmittel muss auch in St.Gallen ernst genommen und genutzt werden. Aus diesem Grund hat sich der Vorstand für die Unterstützung der Einsprache zum Projekt der Appenzellerbahnen entschieden. Keineswegs um dem ÖV im Weg zu stehen, sondern um ein Zeichen zu setzen, dass das Velo in der Planung gleichwertig berücksichtigt werden muss.

Zur Veranschaulichung ein Gedankenpiel: Die Geleise der Appenzellerbahnen müssen zur Stabilisierung des Fahrplans verlegt werden. Eine Überquerungsstelle



*An der Presseinformation vor Ort mit Vertreter*innen der Einsprechenden, VCS SG/AP und ProVelo SG/AP*

Strasse/Schiene an einer Hauptroute in die Stadt ist unumgänglich. Stadt und Kanton sind einverstanden mit dem Bahnübergang mit Schranken und lassen Appenzellerbahnen und SBB gewähren. Die Autofahrenden müssten künftig auf dem Weg zur Arbeit jeden Tag an der Schranke warten. Dieses Szenario ist undenkbar, St.Gallen duldet doch

keine Rorschacher Verhältnisse. Geschieht nun aber das gleiche, also ein Unterbruch einer Hauptverbindung in die Stadt, für Velos, scheint das plausibel. Ebendies soll mit der geplanten Gleisverlegung der Appenzel-erbahnen beim Güterbahnhof geschehen. Das Teilprojekt 3.3 der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen beim Güterbahnhof Nord sieht eine mit Schranken gesicherte Kreuzung des Bahngleises und der Güterbahnhofstrasse vor. Dies führt zu einer massiven Verschlechterung der Veloroute.

Mit dieser Fehlplanung kann das Mobilitätskonzept 2040 nicht umgesetzt. Mit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und

«attraktiven, direkten, sicheren und steigungsarmen Routen», wie im Mobilitätskonzept beschrieben, hat dieser Unterbruch der zweitmeist benützten Veloroute der Stadt St.Gallen wenig zu tun. Eine Verkehrspolitik, mit der die Folgen der Klimakrise eingedämmt werden, sieht anders aus. St.Gallen braucht schnell ein durchgehendes sicheres Velowegnetz, das diesen Namen verdient. Der VCS St. Gallen/Appenzell und Pro Velo St. Gallen Appenzell wehren sich zusammen mit vielen Nutzer*innen gegen die Verschlechterungen beim Güterbahnhof und sehen Stadt und Kanton in der Pflicht, Fuss- und Veloverkehr konsequent und rasch zu fördern.

Im Sonnenfeld am Rande des Dorfes Ermenswil zwischen den grossen Ortschaften Rüti ZH und Eschenbach SG besteht heute eine Kiesgrube, in der Kies abgebaut wird. Nun ist hier im neuen Richtplan eine Deponie für Inertstoffe (Aushub und leicht belastete Bauabfälle) vorgesehen. Eine Deponie, die mindestens fünfmal grösser werden soll als die bestehende Kiesgrube. Es ist vorgesehen 3 ha bzw. 30'000 m2 Wald zu roden und es ist zu befürchten, dass die Deponie täglich 100 Lastwagenfahrten verursachen wird. Gemäss Richtplanentwurf möchte die Betreiberfirma gar eine noch viel grössere Deponie!

VCS kritisiert Deponie mit täglich 100 LKW durch die Dörfer

Text von Ruedi Blumer, Bild „depo-nie.ch“

Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren

Die Gemeinde Eschenbach hat vom 7. Juni bis 5. Juli ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Darauf sind Dutzende von kritischen Rückmeldungen bei der Gemeinde eingegangen. So auch vom VCS und von der Nachbargemeinde Rüti.

Aus Sicht des VCS muss von Anfang an bewusst darauf geachtet werden, dass in Ermenswil nicht das grosse und schnelle Geschäft mit Kiesabbau und -verkauf und anschliessend möglichst grosszügiger und lukrativer Einlagerung von Aushub- und Baustellenmaterial aus mehreren Kantonen der Deutschschweiz abgewickelt wird. Die Information der Schmerkner Baufirma JMS AG (sie ist die Besitzerin der Schmucki Kies + Tiefbau AG, die die Kiesgrube betreibt) am Tag der offenen Kiesgrube vom 22. Juni lässt be-

sorgt aufhorchen. 24200 LKW pro Jahr bzw. etwa 101 LKW-Fahrten pro Arbeitstag, sollen zur Deponie Sonnenfeld oder von dort wieder wegfahren. Das wären mehr als doppelt so viele wie heute. Je die Hälfte, also gut 12000 Fahrten sollen dabei durch die Dörfer Ermenswil und Eschenbach oder Rüti führen. Diese enorme Belastung der Ortschaften mit Lärm, Russ, Treibhausgasen, Erschütterungen und Sicherheitsrisiken für Schulkinder und EinwohnerInnen kann und darf nicht hingenommen werden. Die Lebensqualität und der Wert der Liegenschaften in den betroffenen Orten würden durch den zusätzlichen Schwerverkehr deutlich verschlechtert.

Alternative Standorte suchen und abklären

Unseres Erachtens ist es nötig, Deponiestandorte zu wählen, die nahe an der Autobahn liegen, womit Ortsdurchfahrten vermieden werden können. Bei St. Dionys, wenige Meter neben der Ausfahrt Jona der A53 ist

COMEDIA



Die Genossenschaftsbuchhandlung mit dem feinen Angebot.
Beste Auswahl. Guter Service. Faire Preise.

www.comedia-sg.ch mit unseren Buch-, Comic/Manga- und WorldMusic-Tipps und dem grossen Medienkatalog mit E-Shop.
Katharinengasse 20, 9004 St. Gallen. Telefon 071 245 80 08. medien@comedia-sg.ch.

ARCHITEKTUR PLANUNG BERATUNG

doris.koeniger@bluwin.ch
Dierauerstrasse | 9000 St. Gallen

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten



Die JMS AG aus Schmerikon plant, im Sonnenfeld bei Ermenswil eine bestehende Kiesgrube massiv auszuweiten (weisse Linie, schraffierte Fläche bestehende Deponie) und als Deponie für Inertstoffe zu nutzen. Dagegen regt sich Widerstand: Siehe www.depo-nie.ch

bekanntlich eine Inertstoffdeponie in Planung. Dieser Standort wäre aus Sicht der Bevölkerung wesentlich sinnvoller und müsste darum genauer abgeklärt werden. Diese Deponie würde ausreichen, obwohl sie nur knapp halb so gross ist wie diejenige im Sonnenfeld. Denn deponiert werden sollen nur Inertstoffe aus der Region und nicht aus der halben Deutschschweiz. Durch dieses Masshalten und Konzentrieren auf, das wirklich nötige könnte auch auf die immensen Waldrodungen in Ermenswil verzichtet werden. Sollten sich bei St. Dionys bodenbedingte oder andere grosse Schwierigkeiten zeigen, müsste nach einem neuen Standort gesucht werden. Die Region braucht eine Deponie für Aushub und leicht belastete Bauabfälle

(Inertstoffe). Diese soll aber nur Material aus der Region aufnehmen und soweit möglich nicht zu zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung, der Natur und des Klimas führen. Also so wenige und so kurze LKW-Fahrten wie möglich. Ausufernder «Inertstoff-Tourismus», um der einheimischen, einflussreichen Baufirma JMS AG ein möglichst lukratives Geschäft zu beschern, kann und darf nicht im Interesse eines verantwortungsvollen führenden und handelnden Gemeinderates sein. Der VCS bleibt dran und erwartet eine anwohner- und klimagerechte Lösung.

Anschluss Witen: Laut und zerstörerisch

Text von Richard Faust, Verein „Kein 3. Autobahnanschluss“

Am 24. November 2019 kann voraussichtlich in den Gemeinden Rorschach und Goldach über den geplanten zusätzlichen Autobahnanschluss Witen abgestimmt werden. Bisher haben die Gemeindebehörden und der bauführende Kanton St. Gallen nur sehr oberflächlich und einseitig über das Grossprojekt informiert. Weitere Informationen sind erst für den Herbst angekündigt worden. Wie soll sich der Stimmbürger sachgerecht über die Konsequenzen seines Entscheids informieren können?

Der Verein «Kein 3. Autobahnanschluss» hat daher für eine erste Informationswelle Visualisierung von drei neuralgischen Punkten erstellen lassen. Diese zeigen sehr plastisch, wie sich die neue Anschlussstrasse in die Landschaft und durch die Stadt frisst. Zum einen wird das Naherholungsgebiet Hohrain unwiederbringlich zerstört und der Lärm und die Abgase werden auf die Tierwelt im Waldgebiet südlich der Chellen ihre Auswirkungen haben. Zum andern wird eine Strassenschneise in die Stadt am See gerissen und ein neuer Verkehrsstrom in Nord-Süd-Rich-

tung etabliert. Der Fussgänger und Velofahrer muss Umwege in Kauf nehmen und darf auch noch an neuen Ampelsystemen mit längeren Wartezeiten rechnen.

Bisher haben die befürwortenden Gemeindevertreter noch nicht glaubhaft darlegen können, was denn die Vorteile des neuen Anschlusses sein sollen. Der Rückstau an den Barrieren wird in nächster Zeit Geschichte sein, denn die geplanten Bahnunterführungen in Goldach und Rorschach stehen kurz vor Baubeginn. Der VCS fordert Zusammen mit den Verein «Kein 3. Autobahnanschluss» die StimmbürgerInnen auf, dem Anschluss Witen eine klare Absage zu erteilen und erst die Inbetriebnahme der Bahnunterführungen abzuwarten.

Weitere Infos: kein3.autobahnanschluss.ch



Visualisierung: Anschlussstunnel Hohrain

Am 20. Oktober wird gewählt. Im Kanton St. Gallen stellen sich für den Nationalrat 255 Kandidierende auf 25 Listen zur Wahl für die 12 Sitze auf die der Kanton St. Gallen Anspruch hat, beim Ständerat sind es sieben Kandidierende für zwei Sitze. Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden haben Anspruch auf jeweils einen Sitz im Nationalrat und einen im Ständerat. Der Innerrhoder Ständerat wurde bereits an der Landsgemeinde im April gewählt.

VCS-Stimmen National- und Ständerats- wahlen

Text von Cristina Bitschnau-Kappeler, Fotos von den Kandidierenden

Vom Sektionsvorstand stellen sich Co-Präsident Ruedi Blumer (SP), Richard Faust (Grüne), Thomas Brunner (GLP) und die Lokal-Korrektorin Cécile Federer (Grüne) zur Wahl. Zudem unterstützt der VCS Ständerat Paul Rechsteiner, der sich intensiv und erfolgreich für eine bessere öV-Anbindung der Ostschweiz einsetzt. Auf den Listen sind viele VCS Mitglieder zu finden. Wir haben die Kandidatinnen und Kandidaten gefragt, wie sie sich für eine nachhaltige Mobilität einsetzen. Hier die Antworten, die wir erhalten haben, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, alphabetisch sortiert nach Vorname.

Andrea Scheck (JUSO)

„Junge Menschen sollen gar nicht erst zu Autofahrer*innen werden müssen. Dazu fordere ich einen kostenlosen und flächendeckenden öV in der ganzen Schweiz, sichere und ausgebaute Velowege sowie komplett autofreie Städte.“

Anna Viola Bleichenbacher (SP)

„Mit dem Klimawandel ist es unerlässlich, nicht mehr das Auto ins Zentrum der Verkehrsplanung zu stellen, sondern vom Fussgänger*innen-, Velo- und öffentlichen Verkehr aus zu planen. In den Städten braucht es sicherere Langsamverkehrsrouten und auf dem Land innovative Kombinationslösungen.“

Arber Bullakaj (SP)

„Damit die Menschen ihr Auto zu Hause lassen, müssen wir umweltfreundliche und technisch zeitgemässe Mobilitätsformen fördern. Einen grossen Schritt in diese Richtung können wir mit einem raschen Ausbau von sicheren und schnellen Velowegen sowie mit mehr Bahn-, Tram- und Elektrobussenverbindungen machen. Wichtig ist dabei, dass diese Angebote ineinandergreifen und ein Umsteigen möglichst einfach erfolgen kann.“

Barbara Gysi (SP)

„Ich unterstütze eine bessere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und Lenkungsabgaben/CO₂-Abgaben auf Benzin und Kerosen. Ich nutze konsequent den öV und fahre Velo.“

Claudia Friedl (SP)

„Mit öV, Velo und Mobility kann ich meine privaten und beruflichen Mobilitätsbedürfnisse bestens abdecken. Und du?“



Ruedi Blumer



Cécile Federer



Richard Faust



Paul Rechsteiner



Thomas Brunner

Gallus Hufenus (SP)

„ÖV und Langsamverkehr müssen attraktiv bleiben. Trotzdem erachte ich einen Ausbau der Kapazitäten – besonders des Strassennetzes – nur als kurzfristige Symptombekämpfung. Ich wünsche mir neue, innovative Möglichkeiten für flexiblere Lebensmodelle sowie Home-Office oder Co-Working-Spaces, etc., um die Pendlerströme besser zu verteilen und Stress abzubauen.“

Karin Blöchlinger (SP)

„Als passionierte Zugfahrerin schaue ich nebst dem Traverso höchstens noch dem Tesla hinterher.“

Meinrad Gschwend (Grüne)

„Zu Fuss unterwegs: das klimafreundlichste und kostengünstigste Fortbewegungsmittel.“

Noah Gisler (JUSO)

„Ich fahre mit dem Fahrrad zur Arbeit. In meiner Freizeit benutze ich für kurze wie auch lange Strecken die öffentlichen Verkehrsmittel“

Pietro Vernazza (GLP)

„Ich bin als starker Befürworter des öffentlichen Verkehrs und begeisterter Velofahrer Vereinsmitglied seit der Gründung des VCS. Im Falle einer Wahl in den Nationalrat möchte ich mich einsetzen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dabei soll die Einführung von Lenkungsabgaben auf fossilen Brennstoffen zugunsten dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs kein Tabu sein. Optimierungen von Velowegen und -vorschriften (z.B. Rechtsabbiegen am Rotlicht) sollen helfen, Pendler zum Umsteigen auf umweltfreundliche Fahrräder zu motivieren.“

Rahel Würmli (Grüne)

„Nachhaltige Mobilität bedeutet für mich das intelligente Nebeneinander aller Verkehrsträger mit dem Ziel eines möglichst tiefen CO₂-Ausstosses. Weiters beinhaltet es auch die Entwicklung eines Mobilitätsbewusstseins.“

Richi Faust (Grüne)

„Bei meiner Geburt war das CO₂ und die Klimaerhitzung noch kein Thema. Seit über 40 Jahren setze ich mich trotzdem für einen verantwortungsvollen Umgang mit der Natur ein. Leider hat es bisher fast nichts genutzt. Jeder kann heute die zerstörerischen Auswirkungen unserer hochindustrialisierten Lebensweise erkennen. Nun müssen wir alles tun, um den CO₂-Ausstoss in kurzer Zeit auf Netto Null zu bringen. Ich möchte meinen (bisher zwei) Enkeln einmal sagen können, dass wir alles versucht haben, um das Klima zu retten.“

Tanja Zschokke (Grüne)

„Verkehrswege prägen weitgehend den öffentlichen Raum im Siedlungsgefüge. Diesen Freiraum müssen wir sorgfältig gestalten und entwickeln.“

Thomas Schwager (Grüne)

„Ich stehe ein für die kombinierte Mobilität: Zu Fuss, auf dem Velo, im öV und gelegentlich Mobility Carsharing.“

Yvonne Gilli (Grüne)

„Die Zukunft der Mobilität in der Schweiz ist klimafreundlich, weil die bestehenden Möglichkeiten sinnvoll kombiniert und genutzt werden, vom Langsamverkehr über das Car-Sharing bis zum Öffentlichen Verkehr.“

VCS vor Ort

Pedale und Mobilitätsmarkt mit E-Bike Kurs

Text Cristina Bitschnau-Kappeler

Der VCS St.Gallen/Appenzell war am brandneuen Pedale Wil (14. September) mit einem Stand vertreten und wird am bewährten Mobilitätsmarkt St.Gallen (21. September) mit einem Stand vor Ort sein. Wir freuen uns über spannende Begegnungen mit den Besucher*innen.

Am Mobilitätsmarkt findet in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei St.Gallen und ProVelo St.Gallen/Appenzell ein E-Bike Kurs statt. Es werden Verkehrsregeln und das Verhalten im Kreislauf aufgefrischt. Es wird vermittelt, was es heisst, mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs zu sein. Ob neu auf das E-Bike umgestiegen oder schon erfahrener, der Kurs richtet sich an alle, die interessiert sind und bereits Velofahren können. 21.9., 9-12 Uhr oder 14-17 Uhr, Kosten: 20 Fr., Mitbringen: Elektrowelo/Helm, Auskunft/Anmeldung: info@vcs-sgap.ch (Plätze beschränkt).

Eine ökologische Zukunft für St.Gallen

Netto Null? Handlungsbedarf in St.Gallen

Text von Cristina Bitschnau-Kappeler

Die Klimastreikenden fordern Netto Null. Was genau heisst das für St.Gallen? Vier junge Klimastreikende vom Kollektiv Klimastreik Ostschweiz erklären, was St.Gallen braucht, um diesem Ziel näher zu kommen.

Kaija Eigenmann

„Der ÖV muss attraktiver werden. Durch eine Vergünstigung würden mehr Menschen unsere öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Der ÖV ist viel umweltschonender als private Fahrzeuge.“

Lena Bösch

„Es braucht unbedingt mehr Biodiversität, denn je höher die ökologische Vielfalt, desto besser können sich die Organismen an äussere Bedrohungen, wie zB die Klimakrise, anpassen. Würden also in Städten mehr Pflanzen angepflanzt, hätte man eigene Lebensmittel, gute Grundlagen für eine medizinische Versorgung und weniger CO₂. Zusätzlich könnte man auch viele Menschen

von der Schönheit der Natur überzeugen und sie für den Kampf gegen ihr Aussterben begeistern.“

Miriam Rizvi

„Der Autoverkehr verschlechtert nicht nur den Zustand unseres Klimas, sondern trägt auch zur sozialen Ungerechtigkeit bei. Die Emissionen des Autos, die lange nach dem Wegfahren in der Luft verbleiben, sind schädlich für die menschliche Gesundheit. Nicht zuletzt deshalb liegen Wohnräume mit tiefen Mieten vielfach an stark befahrenen Straßen. Die Gasdämpfe gelangen in die Lungen der Bewohner*innen dieser Straßen und können daher zu langfristigen gesundheitlichen Problemen führen. Zur Äquivalenz des Rauchen von Zigaretten. Wenn die Klimakrise nicht ein Grund für die Stadt ist, den öffentlichen Verkehr zu fördern und damit den Autoverkehr zu reduzieren, dann sollte diese soziale und gesundheitliche Ungerechtigkeit es sein.“

Santa Adriana Jermolajeva

„Urbangardening ist etwas, das wir mehr und mehr einführen sollten. Man sieht den Anfang schon am St.Galler Bahnhof oder bei der Kantonsschule am Bruggraben, wo schon eins bis zwei Beete aufgestellt sind. Jedes Beet ist ein Beginn von etwas Neuem, das bei der heutigen Modernisierung unbedingt gefördert werden muss.“

Mehr vom Kollektiv Klimastreik Ostschweiz: Den Bericht zum Interview mit Miriam Rizvi vom Frühling finden Sie auf der Webseite zum Nachlesen: vcs-sgap.ch/medien/news : „St. Gallen, Klimastreik und der Verkehr“.

Agenda

21. September	Mobilitätsmarkt, St.Gallen
22. September	SlowUp Zürichsee
24-28. September	„I bike to move it“ Route Wasserauen-St.Gallen-Bern
28. September	Nationale Klimademo des Wandels
27. September	Vorstand Sektion
16. Oktober	Vorstand Sektion
20. Oktober	Planungskonferenz VCS Schweiz, Bern
24. Oktober	Fachtagung fossilfreie Mobilität, Bern
26. Oktober	3. Planungskonferenz
28. Oktober	Sitzung Kantonsrat AR und Grosser Rat AI
30. Oktober	Ortsgruppe St.Gallen
15. November	Vorstand Sektion
26. November	Beginn Session Kantonsrat St.Gallen
2. Dezember	Sitzung Kantonsrat AR und Grosser Rat AI
13. Dezember	Vorstand Sektion

Der VCS St.Gallen/Appenzell organisiert die Route Wasserauen-St.Gallen-Winterthur-Aarau-Solothurn-Biel-Bern. Der Start ist am 24. September 2019 in Wasserauen. Es sind alle eingeladen, die ganze Route oder einzelne Etappen mitzufahren. Anmeldung und weitere Informationen unter: ibiketomoveit.ch

I BIKE to move it

mit dem Velo zur nationalen Klimademo

Von St. Gallen nach Bern

