

Für Mensch
und Umwelt



LOKAL

März 2019

Nummer 122

St.Gallen–Appenzell

An aerial photograph showing a railway track that curves through a landscape. The track is surrounded by trees and a fence. In the bottom left corner, there is a multi-story building. The overall image is in grayscale.

keine
verkehrspolitik des letzten jahrhunderts!
wem gehört die stadt?



Dieser Kaffee schützt den Lebensraum des Orang Utan

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



ARCHITEKTUR | PLANUNG | BERATUNG

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

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

ökomarkt

Donnerstag, 16. Mai 2019
9 bis 20 Uhr beim Vadiandenkmal
in St.Gallen

Eine Initiative der IG Ökomarkt
und Umwelt und Energie
Stadt St.Gallen.
Tel. 071 224 56 76
oekomarkt@stadt.sg.ch
www.oekomarkt.ch



TAGBLATT

Die Entwicklung des Marktplatzes in St.Gallen wird vorangetrieben. Endlich, ist man geneigt zu sagen. Wir beleuchten die Vorzüge und Nachteile des Siegerprojektes «Vadian». Neben dem zentralen Platz der Stadt gibt es auch etwas ausserhalb spannende Stadtentwicklungsgebiete, etwa in der Ruckhalde. Wir freuen uns auf den dortigen Abendspaziergang mit zwei Referaten am 8. Mai 2019. Um die innerstädtische Entwicklung klimafreundlich und weiterhin gut vernetzt mitzuprägen, engagiert sich der VCS bei der Gründung der IGöV Stadt St.Gallen. Der Grundsatzfrage, wem die Stadt eigentlich gehört oder gehören soll, haben wir uns am Beispiel St.Gallens angenähert.

In den Gemeinden Rorschach, Goldach und Rorschacherberg steht Ende Jahr die Abstimmung über den dritten Autobahnanschluss an – ein teures Megaprojekt, von dem vor allem der motorisierte Individualverkehr profitieren würde. Es formiert sich Widerstand gegen diese Verkehrspolitik des letzten Jahrhunderts.

Einen nachhaltigeren Ansatz verfolgt das Stadtparlament Gossau. Dort werden Anstrengungen für ein attraktiveres Bus- und Bahnkonzept unternommen. Die öV-Infrastruktur ist auch Thema unseres Blicks über die Landesgrenzen. Der Verkehrs-Club Liechtenstein VCL engagiert sich für den Infrastrukturausbau zu einer grenzüberschreitenden S-Bahn FLA.CH im Dreiländereck.

Der Frühling lockt, die Tage werden länger und wärmer. Was läge da näher als ein Bikeausflug ins Appenzellerland? Wir berichten über die dortigen Bikerouten und die Herausforderungen bezüglich deren Entwicklung.

Denjenigen, die es etwas ruhiger mögen und die auch noch etwas über die hiesige Flora und Fauna lernen möchten, empfehlen wir einen Besuch des schweizweit einzigartigen Baumwipfelpfads in Mogelsberg.

Wem gehört die Stadt?	4
Gründung einer IGöV Stadt St.Gallen	6
Abendspaziergang Ruckhalde	6
Vorwärts mit «Vadian»	7
Nein zur Verkehrspolitik des letzten Jahrhunderts	10
Besseres Bahn- und Busangebot für Gossau–Arnegg–Andwil	12
Baumwipfelpfad: Projekt mit Potenzial	14
Liechtensteins öV-Rückgrat S-Bahn FLA.CH	16
Maturaarbeit übers Mountainbiken	18
Interview mit Daniel Stutz	20
Mobilitätskurse 2019	22
Agenda	24



Benjamin Krähenmann,
Stv. Geschäftsleiter 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 122, Auflage 4200 Exemplare, erscheint zwei- bis dreimal im Jahr

Redaktion: Benjamin Krähenmann

Layout: Ingrid Jacober

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 1/2019, Impressum: VCS-Magazin, Mitgliederzeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Verlag und Redaktion: VCS, Postfach, 3001 Bern



In den Augen des Bundesamtes für Statistik ist eine Stadt nicht einfach nur eine Gemeinde mit mehr als 10 000 Einwohnern. Um als Stadt zu gelten, müssen zusätzlich Dichte- und Grössenkriterien erfüllt werden. Eine schnelle Internetrecherche ergibt die historische Definition einer Stadt als «Wohnort vieler Menschen». Wie wird eine Stadt zu einem Ort, an dem viele Menschen gerne wohnen? Was macht die Lebensqualität einer Stadt aus?

Text und Fotos von Cristina Bitschnau-Kappeler. Der renommierte Architekt Jan Gehl hat seine Arbeit dem Bauen von guten Städten gewidmet. Er nennt sie «Städte für Menschen». Sein wichtigster Grundsatz bei der Planung ist «das menschliche Mass» – in der Planung wird der Stadtraum in der Geschwindigkeit einer Fussgängerin erlebt. Ziel dabei ist es, lebendige, sichere, nachhaltige und gesunde Städte entstehen zu lassen.

Die allgemeine Praxis und Gesetzgebung scheinen weit davon entfernt zu sein, Städte für Menschen zu bauen. Professor Dr. Hermann Knoflacher, der sich seit Jahrzehnten regelrecht über die Stellung des Autos in der Gesellschaft aufregt, hat ein Problem erkannt: Unser aller Gehirn wird vom Auto gesteuert. Folgt man seiner Argumentation, verliert man den Glauben daran, ein frei denkendes Wesen zu sein. Das Auto steht heute wie selbstverständlich im Zentrum, alles wird danach ausgerichtet. Das Auto muss aus den Köpfen an den Rand, die Innenstädte müssen von den Menschen zurückerobert werden.

Die Stadt St.Gallen hat hier dringenden Handlungsbedarf. Im schweizweiten Städtevergleich sind die St.Gallerinnen und St.Galler Spitzenreiter beim Anteil zurückgelegter Fahrten per motorisiertem Individualverkehr MIV mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet. Im Jahr 2015 waren es 47 Prozent. Als Vergleich dient die Stadt Zürich, die Stadt mit dem tiefsten MIV-Anteil von 25 Prozent im «Städtevergleich Mobilität».

Noch auffälliger ist der niedrige Anteil an Fahrten, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden: Im Jahr 2015 waren es gerade mal vier Prozent. Als Vergleich: Die Stadt Basel, die Stadt mit dem höchsten Fahrradanteil an den von der Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen, weist einen Fahrradanteil von 17 Prozent auf. Sind die Köpfe

von Herrn und Frau St.Galler noch stärker vom Virus Auto befallen als im Rest der Schweiz?

Der Hauseigentümerverband der Stadt St.Gallen scheint mit seiner Studie zum Wohnstandort St.Gallen zum Schluss zu kommen, dass die Stadt St.Gallen, als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Ostschweiz, als Wohnstandort unattraktiv ist. Dies belegen stagnierende Bevölkerungszahlen, Leerstände bei Mietwohnungen und Ladenflächen, ein hoher Steuerfuss und die Abwanderung finanzkräftiger Steuerzahler in umliegende Agglomerationsgemeinden. Zur Stärkung als Wohnstandort geht es in dieser Studie auch um Ansätze zum einfacheren Hinein- und Herauspendeln.

Ein Umdenken ist jedoch gefragt. Die Stadt ist der Wohnraum, der alles am gleichen Ort bieten kann und soll: attraktiven Wohnraum, interessante Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Kultur und Unterhaltung. Die Stadt ermöglicht Begegnungen und dadurch Aufenthaltsqualität. Ziel muss eine lebendige und anregende Stadt sein, die zum Bleiben und Besuchen einlädt. Die Menschen sparen keine Zeit durch die Nutzung von schnelleren Verkehrsmitteln, sie legen weitere Wege in der gleichen Zeit zurück. Das sogenannte Mobilitätszeitbudget ist konstant. Bleiben die Menschen in der Stadt und legen die kürzeren Wege zwischen zu Hause, Arbeit und Freizeit mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurück, wären viele Verkehrsprobleme gelöst. Eine Stadt für Menschen ist folglich für eine nachhaltige Verkehrspolitik äusserst erstrebenswert.

Zum Nachlesen:
■ **Virus Auto; Die Geschichte einer Zerstörung, Prof. Hermann Knoflacher, 2009.**
■ **Städte für Menschen, Jan Gehl, 2015.**
■ **Städtevergleich Mobilität, Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015, Planungsbüro Jud, 2017.**
■ **Studie Wohnstandort St.Gallen, Büro Fahrländer Partner Raumentwicklung, 2018.**

gründung einer
interessengruppe öffentlicher verkehr
igöv stadt st.gallen

Text von Doris Königer. An einem Treffen im Dezember 2018 zeigte sich, dass ein grundsätzliches Interesse besteht, die Schaffung einer IGÖV Stadt St.Gallen zu prüfen. Aufgabe ist die Erarbeitung einer öV-Zielsetzung sowie darauf aufbauend die Bestimmung und konsequente Forderung oder Umsetzung der wichtigsten kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen. Entsprechende Vorstösse sollen fraktionsübergreifend erarbeitet werden.

Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme erfolgte im Austausch mit der parlamentarischen Arbeitsgruppe öV des Kantonsrats. Dies hat geholfen, die Interessen für die überregionale Erschliessung mit öffentlichem Verkehr frühzeitig abzustimmen. In den letzten Jahrzehnten ist beim öffentlichen Verkehr zwar viel erreicht worden, aber im Vergleich zu anderen Regionen ist die Ostschweiz und auch die Stadt St.Gallen im Hintertreffen. Ohne massive Interventionen der

Region wären auch bis 2035 keine Verbesserungen im Fernverkehr erreicht worden. St.Gallen ist jetzt ein echter Knotenbahnhof und verfügt über den Halbstundentakt von und nach Zürich. Die Fahrzeit bleibt jedoch über einer Stunde, trotz Nonstop zwischen St.Gallen und Winterthur. Erreichbarkeit wie Anbindung der Stadtbahnhöfe im Kern der Agglomeration bleiben ungenügend, auch mit dem Fahrplan 2019. Eine Studie des Amtes für öffentlichen Verkehr AöV liegt zwar vor. Deren Auswertung und Veröffentlichung lassen aber leider auf sich warten.

Es zeigt sich, dass es sich lohnt, gemeinsam an Verbesserungsvarianten zu feilen und so auch Druck auf die Entscheidungsträger auszuüben. Eine überparteiliche Interessengruppe, die sich für einen besseren öV in der Stadt St.Gallen einsetzt, betreibt auch Stadtentwicklung und Klimapolitik. Sie fördert damit Standortattraktivität wie Lebensqualität von Stadt und Agglomeration. Der VCS unterstützt die Bestrebung, eine parteiübergreifende IGöV-Stadt zu gründen.

8. Mai 2019, 18 bis 20 Uhr, Treffpunkt Bushaltestelle Hochwacht, Riethüsli, Referentinnen: Doris Königer, dipl. Architektin ETH/SIA, Co-Präsidentin VCS St.Gallen–Appenzell und Gisela Bertoldo, Präsidentin Familiengärten St.Gallen

Text von Susanne Schmid-Keller, Foto (c) Tagblatt, Urs Bucher.
Durch den Wegfall der Geleise der Appenzeller Bahnen ist in der Ruckhalde ein neues Stadtentwicklungsgebiet entstanden, das sich aus unserer Sicht gut für «autoarmes Wohnen» eignen könnte (VCS-lokal August 2018). Wir wollen das Gebiet besichtigen und die Anforderungen für «autoarmes Wohnen» vor Ort überprüfen. Dabei spielt auch eine mögliche Integration der heutigen Familiengärten eine Rolle. Im Anschluss an die Veranstaltung offeriert der VCS einen kleinen Apéro.



abendspaziergang
stadtentwicklungsgebiet ruckhalde

Der VCS ist grundsätzlich angetan vom «Befreiungsschlag» des Siegerprojektes «Vadian». Das Konzept ist vielversprechend, die Aufenthaltsqualität der verschiedenen Teilräume im Zentrum der Altstadt wird deutlich aufgewertet. In verkehrlicher Hinsicht muss allerdings noch gründlich optimiert werden!

marktplatz bohl vorwärts mit «vadian»

Text von Martin Boesch, Grafiken (c) Stadtplanungsamt St.Gallen. Wie bei den meisten Wettbewerbsprojekten wird auch mit «Vadian» der für Stadt und Agglomeration zentrale öV-Strang in West-Ost-Richtung weiter gestärkt; die neue Haltestellenanordnung soll dafür sorgen, dass der öV auch in Zukunft flüssig rollen kann. Die städtebaulich und für den Fuss- und Veloverkehr wichtige Süd-Nord-Achse wird indessen durch den öV nicht einfach quer zerschnitten wie bisher, sondern sie soll besonders prominent gestaltet und benutzbar gemacht werden. Es sei ein eigentlicher Befreiungsschlag, findet das Preisgericht, so dass die Achse Marktgasse–Metzgergasse beziehungsweise die Verbindung zur nördlichen Altstadt deutlich aufgewertet werde.

Soweit so überzeugend; das scheint wirklich die Vision zu sein, auf die alle gehofft haben. Das wird aber nur gelingen, wenn die sogenannte «Trompete» nicht durch rückstauende Busse und Züge der Appenzeller Bahnen verstopft wird. Dies ist eine der zentralen Forderungen des VCS an die Weiterbearbeitung und Umsetzung des Projektes «Vadian». Wie die Verkehrsfachleute dies fertigbringen, ist allerdings noch offen.

Der Preis dafür ist das Auseinanderziehen der beiden Haltestellen stadteinwärts und



Die «Trompete» in der Mitte als Kernstück des Siegerprojektes «Vadian»

stadtauswärts – aus Sicht des VCS nicht unbedeutend. Wie sich dieses Konzept dereinst auf den Tagesbetrieb auswirkt, muss sich freilich erst noch zeigen. Für einige Umsteigebeziehungen wird dies sicherlich als Nachteil wahrgenommen. Die Aufhebung der Haltestelle Schibenertor ist wohl auch absehbar. Die vertraute Calatravahalle bleibt bestehen – so eng, wie wir sie kennen.

Bei der neuen Haltestelle Marktplatz vor der historischen Häuserzeile beim «Schwarzen Adler» entstehen ebenfalls recht beengte Verhältnisse, einerseits in den schmalen Unterständen, andererseits aber auch zwischen der Häuserzeile und den Unterständen. Warum wurde hier das öV-Trasse nicht um zwei bis drei Meter weiter nach Süden verschoben, um mehr Platz zu schaffen? Wohl weil dafür auf der andern Seite die Taxistände angeordnet werden sollen. So entsteht hier eine massive Trennwirkung zwischen Nord und Süd, was ja gerade eher abgebaut werden sollte. Der VCS ist der Meinung, dass dieser Teil des Projektes noch optimiert werden muss. Für die Taxiwarteräume sind besser verträgliche, dezentrale Stellen zu definieren. Unser Vorschlag in der Forumsrunde, für die Taxis verstärkt auf «smarte» Lösungen zu setzen, ist bisher ungehört verschwunden – wir werden darauf zurückkommen.

Fragezeichen Veloinfrastruktur

Und schliesslich noch ein weiterer Aspekt, bei dem «Vadian» noch nicht voll überzeugt: Wie sehen die Veloinfrastruktur und Veloverkehrsführung aus? Wir erwarten attraktive, direkte und sichere Velorouten sowie genügend Veloabstellplätze.

Die konkrete Realisierung ausreichender, attraktiver Veloabstellplätze ist sicher ein Planungsdetail, welches in dieser Projektphase noch nicht vertieft werden muss; aber es darf nicht vergessen werden. Hingegen ist die Velo-

verkehrsführung ein konzeptioneller Bestandteil des ganzen Projektes – hier muss unverzüglich nachgebessert werden. Die Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten und -infrastrukturen wie Schienen der Appenzelner Bahn oder Busspuren ebenso wie die Belagsart und Bepflanzung sind hierbei wesentliche Parameter. So ist es schwer vorstellbar, dass zwischen Calatravahalle und südlicher Häuserfront eine Veloroute mitten durch den

ÖV / Velo / Verkehrsströme

Die Haltestellen werden gemäss Stadtvorschlag angeordnet. Zwei schlichte, identisch konstruierte Haltestellendächer bieten grosszügigen Raum fürs Kommen und Gehen. Die vorzusehende Not- oder Reservespur wird in die Mitte der Gleise gelegt, sodass für Velos eine gute West-Ost-Verbindung auf weitgehend glattem Belag (Asphalt oder Beton) angeboten wird.

Öffentlicher Verkehr ÖV	—
ÖV nur Bus	- - -
Haltestellen	■
Veloachsen	- - -
Geplante Veloabstellplätze ungedeckt	■
Geplante Veloabstellplätze gedeckt	■
Bestehende Veloabstellplätze ungedeckt	■
Bestehende Veloabstellplätze gedeckt	■

neuen Baumbestand führen soll. Und auch die Nord-Süd-Route durch die aufgewertete Metzgergasse muss weiterhin funktionieren.

Ganz zum Schluss unsere wiederholte Forderung: Mit Nachdruck fordern wir den autofreien Marktplatz, und zwar nicht erst zum Projektabschluss in ferner Zukunft, sondern noch in diesem Jahr 2019. Wir sind überzeugt, dass nach der Aufhebung der Park-

plätze sofort die nötigen Verkehrsanordnungen folgen müssen, nämlich der Erlass einer Begegnungszone und die Zufahrtsbeschränkungen, wie sie zum Beispiel für die Markt-gasse gelten. Kurzum, das Verkehrsregime im ganzen Projektperimeter sollte noch in diesem Jahr mit den angrenzenden nördlichen und südlichen Altstadtgebieten vereinheitlicht werden.

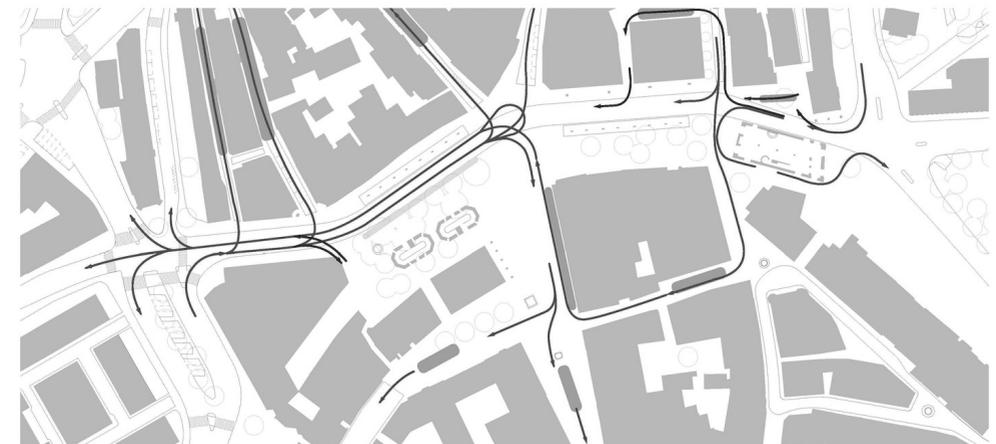


ÖV / Velo / Verkehrsströme, 1:1'500

Taxi / Anlieferung / MIV

Die bisherige Anordnung der Taxistellplätze mit zentralem Einsteigepunkt bleibt erhalten. Die Wegfahrt in alle Richtungen ist gewährleistet, ohne den Bohl zu queren. Alle Adressen im Umfeld können angefahren werden.

MIV/Taxi	—
Taxistandplätze	■
Anlieferung	—
Anlieferungsbereich	■



Taxi / Anlieferung / MIV, 1:1'500

Die Gemeinden der Region Rorschach fordern seit Jahren einen dritten Autobahnanschluss direkt ins Zentrum der Agglomeration. Über dieses unsinnige Projekt, mit welchem einer der letzten grünen Hänge mit einer Strasse verbaut würde, wird voraussichtlich im nächsten November abgestimmt. Für das Komitee gegen einen dritten Autobahnanschluss ist es somit höchste Zeit, die Bevölkerung umfassend über diesen Schildbürgerstreich zu informieren.

nein zur verkehrspolitik des letzten jahrhunderts

Text von Felix Gemperle, Vizepräsident Verein «kein3.autobahnanschluss.ch», Grafik (c) Büro B+S, Ingenieure und Planer, Stand 26. November 2018. Die drei Gemeinden Rorschach, Goldach und Rorschacherberg haben kürzlich in einer Medienmitteilung verkündet, dass mit dem Projekt «Autobahnanschluss-Plus» der motorisierte Individualverkehr an den Rand des Siedlungsraumes verlegt werden soll. Das Programm beinhaltet neben einem zusätzlichen Autobahnanschluss zwanzig Begleitmassnahmen. Die Wirkung wäre das Gegenteil, der Verkehr würde dann nämlich ungehindert ins Zentrum fließen und damit die Problematik verstärken. Zudem werden die anderen Achsen nicht so stark entlastet, dass ein zusätzlicher, attraktiver Siedlungsraum entsteht. Die Begleitmassnahmen führen überhaupt nicht dazu, dass der Verkehr an den Rand verlegt wird.

Die grösste Verkehrsstudie der Schweiz, der Mikrozensus, zeigt auf, dass der Verkehr nur noch im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum wächst. Somit sind die dem Projekt zugrunde liegenden Zahlen zu hoch gegriffen. Zudem wird das Potenzial der digitalen Technologie nicht berücksichtigt. Mit Mitfahr-Apps und weiteren zielführenden Methoden kann die durchschnittliche Fahrzeugbelegung

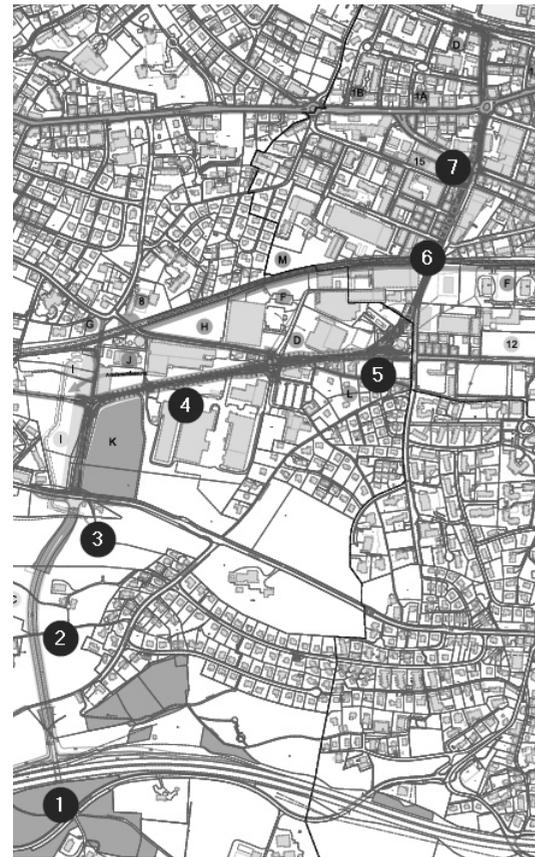
erhöht werden, was das Gesamtverkehrsaufkommen dann entsprechend reduziert.

Die Begleitmassnahmen sind sinnvoll

Ergänzend wird behauptet, dass die St.Gallerstrasse zu einem «Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität» werden sollte. Solche Aussagen für einen Strassenabschnitt zu machen, auf welchem auch in Zukunft gemäss Berechnungen der Behörden etwa 12 000 Autos täglich fahren, ist schlicht daneben. Sinnvoll ist hingegen die Umsetzung der vorgesehenen Begleitmassnahmen. Diese dienen dazu den Verkehr zu lenken, zu verflüssigen und damit auch erträglicher zu machen. Neben den Strassenraumgestaltungen an den Hauptachsen sind auch die angedachten baulichen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr zielführend.

Unterführungen statt Anschluss

Der Verein «kein3.autobahnanschluss.ch» hat mit Unterstützung des VCS durch den namhaften Verkehrsexperten Klaus Zweibrücken eine Projektstudie ausarbeiten lassen. Dieses Papier kommt zum klaren Ergebnis, dass es bei den aktuellen und richtig prognostizierten Verkehrsmengen keine zusätzliche Einfahrtsachse braucht. Das Problem ist, dass sich der



- 1 Anschlusswerk im Withenwald
- 2 Hohraintunnel
- 3 Neue Kreuzung Sulzstrasse
- 4 Querung Industriegebiet
- 5 Querung Wohngebiet, Abbruch des vor kurzem erstellten Pflegeheims Helios
- 6 Unterführung Bahn
- 7 Abbruch Häuserzeile an der Industrie-strasse, Einführung in bestehendes Strassennetz

Verkehr vor den immer länger geschlossenen Barrieren staut. Mit dem Bau von Unterführungen – zwei sind in der Zwischenzeit beschlossen – kann der Verkehr verstetigt und die Verkehrsmenge ohne neue Strassen bewältigt werden.

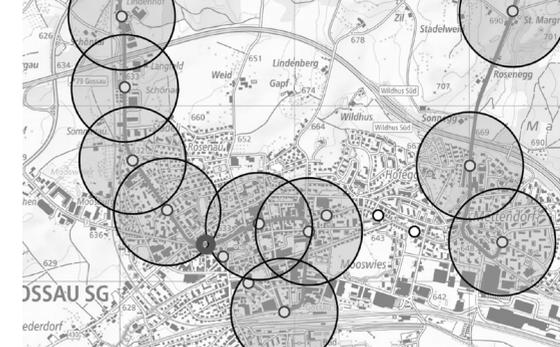
Die Behörden informierten von Anfang an sehr einseitig, eine kritische Auseinandersetzung zur Gesamtverkehrsproblematik sowie zu Alternativen fehlt. Im Weiteren werden wichtige Projektbestandteile bis heute der Öffentlichkeit vorenthalten, so das Anschlusswerk im Withenwald. Für einen konstruktiven Diskurs braucht es jetzt sofort detaillierte Informationen und nicht erst in der Hochglanz-Broschüre kurz vor der Volksabstimmung.

Für den Verein «kein3.autobahnanschluss.ch» ist klar, dass sich mit der Politik des letzten Jahrhunderts die Herausforderungen der Zukunft nicht lösen lassen. Wir sind gut beraten, den letzten grünen Hang grün zu belassen und den drohenden Zerschnitt des Siedlungsgebietes zwischen der Sulzstrasse und dem zentrumsnahen Landhauskreisel zu verhindern.



Künftig könnte der RegioBus auf der St. Gallerstrasse vor dem Hotel Sonne Halt machen.

Haltestellen der Linie 159, kleiner Kreis: Haltestelle Sonne



besseres bahn- und busangebot für gossau-arnegg-andwil

«Ein attraktives innerstädtisches Busangebot ist eine Massnahme zur Verminderung des Verkehrs und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum.»

Neue Haltestelle Sonne

Der VCS geht mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und der Stadt einig, dass beim Hotel Sonne für die Linie 159 auf beiden Strassen-seiten eine Fahrbahnhaltestelle eingerichtet werden muss. Die Distanz zwischen den bestehenden Haltestellen Gerbhof und Bischofszellerstrasse ist definitiv zu gross. Die neue Haltestelle ist darum sinnvoll und nötig. Wir gehen davon aus, dass die nötigen Abklärungen betreffend Verkehrssicherheit des kantonalen Tiefbauamtes noch in diesem Frühling abgeschlossen werden können. Eine provisorische Inbetriebnahme der Haltestelle müsste spätestens auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 erfolgen. In der Folge ist mit baulichem Eingriff eine Haltekannte zu bauen, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen wird.

Der VCS begrüsst, dass im Parlament partiübergreifende Anstrengungen unternommen werden, um das öV-Angebot in Gossau und Umgebung umfassender, attraktiver, sicherer und zuverlässiger zu gestalten. Wir hoffen, dass der Stadtrat bald entsprechende Konzepte und Massnahmen vorschlägt. Dabei können wir uns auch ein etappenweises Vorgehen mit Versuchsbetrieben vorstellen.

Text von Ruedi Blumer, Foto von Urs Bucher, Grafik (c) Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St. Gallen. Das hervorgehobene Zitat stammt aus einer Einschätzung von Stadtrat und Parlament vor zwölf Jahren. Der Kredit für einen dreijährigen Versuchsbetrieb für eine neue Buslinie wurde 2007 in einer Referendumsabstimmung leider abgelehnt. Heute, in Zeiten bedrohlicher Klimaerwärmung wegen massiver CO₂-Belastung, zu einem wesentlichen Teil durch Verbrennungsmotoren verursacht, würde die Bevölkerung wohl anders entscheiden.

Jahrzehntelang wollte Gossau das Verkehrsproblem mit allerlei teuren Umfahrungsfantasien lösen. Im Frühling 2018 erklärten die Vertreter des Kantons dann im Fürstentlandsaal endlich klipp und klar, dass keiner der 16 Lösungsansätze tatsächlich eine nennenswerte Verbesserung bringen würde. Umfahrungen sind also kein Thema mehr. Endlich hielten die Experten und der Stadtpräsident deutlich fest, dass die Gossauer*innen zur Problemlösung ihr Verhalten ändern und immer öfter auf die Nutzung von Fuss, Velo oder öffentlichen Verkehrsmittel setzen müssen.

Bereits Erreichtes

Mit dem Fahrplanwechsel vom letzten Dezember wurden nun erfreulicherweise einige Verbesserungen erreicht. Die neue Buslinie 159 mit zusätzlichen Haltestellen, der dichtere Fahrplan zum Walterzoo wie auch der neu fast durchgehende Halbstundentakt der S-Bahn 5 verbessern das öV-Angebot im Raum Gossau-Arnegg-Andwil. Weiterhin geschätzt wird der Zehn-Minuten-Takt der Linie 151 vom Bahnhof Gossau via Stadion zum Hauptbahnhof St. Gallen und darüber hinaus bis zum Spiserort. In der S-Bahn zwischen St. Gallen und Gossau findet man zu den Stosszeiten jedoch oft kaum einen Sitzplatz. Da müssten die Zugkompositionen verlängert oder der Fahrplan verdichtet werden.

Weitere Verbesserungen sind auch beim Busangebot angezeigt. Diese können den MIV verringern und die Lebensqualität für Nichtautofahrer*innen und andere erhöhen. Wenn das gelingt, führt das auch zu besserer Luftqualität, weniger Stau, weniger Lärm und damit besserer Volksgesundheit und Standortattraktivität.

Noch nicht realisiert

Bisher mit dem öV nicht erschlossen sind beispielsweise die Rosenau (Oberstufe und Hallenbad) mit dem «Blumenquartier» bis hinunter zur Bischofszellerstrasse, die ganze Flawilerstrasse und das Niederdorf sowie das Gebiet Geissberg.

Wichtig ist zudem, dass der Bus nicht im Stau stecken bleibt. Das kann erreicht werden mit der Verlängerung von Busspuren, Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten und /oder der Einrichtung einer Pfortneranlage bei der Ampelanlage im Mettendorf. Zudem stellt sich die Frage, ob die RegioBus AG zukünftig auch kleinere Fahrzeuge kaufen und betreiben soll. Damit könnten vom Bahnhof aus sternförmig mehrere Quartierlinien betrieben werden. Neue Fahrzeuge müssten wie in St. Gallen CO₂-sparender beziehungsweise elektrisch angetrieben werden.

baumwipfelpfad projekt mit potenzial...

Text von Benjamin Krähenmann und Ruedi Blumer, Fotos (c) Baumwipfelpfad Neckertal. Der Baumwipfelpfad in Mogelsberg, Gemeinde Neckertal, wurde im Frühjahr 2018 als erster seiner Art in der Schweiz eröffnet. Auf dem barrierefreien Pfad kann man die Bäume aus einer anderen, verblüffenden Perspektive bestaunen. Auf dem sehr gelungenen, 500 Meter langen filigranen Holzsteg werden an den Umwelt- und Erlebnisstationen interessante Informationen zu Flora, Fauna und vielem mehr angeboten. Die Gemeindepräsidentin Neckertals, Vreni Wild, ist zu Recht stolz auf dieses Pionierprojekt. Bezüglich Verkehrsanbindung gibt es allerdings noch Verbesserungspotenzial.

Die Genossenschaft Baumwipfelpfad Neckertal, Betreiberin des Pfads, landete mit ihrem durch die St.Galler Kantonalbank grosszügig unterstützten Angebot zweifellos einen überwältigenden Erfolg. Statt der jährlich geplanten 30 000 Besucher*innen kamen bis Ende 2018 schon gut 100 000 Menschen nach Mogelsberg. Das einheimische Gewerbe und insbesondere die Gastronomie konnte von dieser Entwicklung stark profitieren. Vreni Wild erklärt sich den grossen Zustrom «...einerseits ganz klar mit dem schönen Wetter. Andererseits war die Werbung praktisch ein

Selbstläufer. Die Entwicklung lief von allein, es gab immer wieder Beiträge in Zeitschriften wie der Schweizer Illustrierten oder der Schweizer Familie.»

...und Herausforderungen

Der überraschend grosse Andrang stellte die Genossenschaft als Betreiberin vor einige Herausforderungen. Diese Anliegen werden gemäss Werner Ackermann, Verwaltungsratspräsident der Genossenschaft Baumwipfelpfad, «ernst genommen und entsprechende Anpassungen gemacht. Dazu haben wir einen speziellen Verwaltungsratsausschuss gebildet.»

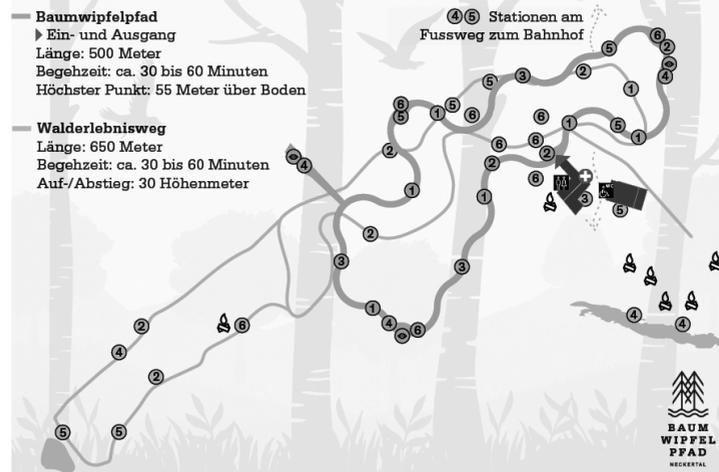
Auf das vermehrte Verkehrsaufkommen inklusive Fussgängerströme in und um das Dorf gab es wiederholt kritische Reaktionen. Wild meint dazu, dass das Verkehrskonzept auf eine Besucherzahl von 30 000 Personen jährlich ausgelegt sei. Zudem habe die Kantonspolizei dieses Konzept abgesegnet.

Die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht ganz ohne: die Fusswege bis zum Pfad sind relativ steil und stellen für weniger fitte Leute eine gewisse Herausforderung dar. Für die Strecke vom Bahnhof bis zum Pfad stellt das Neckertaler Taxi auf Anfrage einen Shuttlebus: 071 374 26 26. Das Angebot

- ☺ **Aussichtspunkte**
Ausblicke in den Schwarzwald, zur Neutoggenburg sowie zu den Streusiedlungen
- 🔥 **Grillstellen**
- **Wipfelhaus**
mit Kasse, Shop & Bistro
- **Blockhaus** für Gruppen
Platz für max. 60 Personen
- ♿ **WC**
Rollstuhlgängiges WC beim Blockhaus
- ➕ **Erste Hilfe, Defibrillator**

- ① **Unsere Baumarten**
▶ Weisstanne, Esche, Bergahorn, Fichte, Waldföhre, Douglasie
▶ Eibe
- ② **Heimische Waldtiere**
▶ Specht, Eichhörnchen, Steinadler
▶ Reh, Wildbienen, Ameisen, Luchs, Waldinsekten
- ③ **Stockwerke des Waldes**
▶ Strauchschicht, Wurzelschicht, Staubfilter Baumkronen
▶ Übersicht aller Stockwerke

- **Baumwipfelpfad**
▶ Ein- und Ausgang
Länge: 500 Meter
Begehzeit: ca. 30 bis 60 Minuten
Höchster Punkt: 55 Meter über Boden
- **Walderlebnisweg**
Länge: 650 Meter
Begehzeit: ca. 30 bis 60 Minuten
Auf-/Abstieg: 30 Höhenmeter



- ④ **Geologie und Landschaft**
▶ Voralpenlandschaft, Streusiedlung, Gesteinsschichten
▶ Vom Gestein zum Boden, Voralpenlandschaft, Naschhecke, Streuobstwiese, Weidewirtschaft, Verbindung von Land- und Forstwirtschaft
- ⑤ **Allerlei Wissenswertes zum Wald**
▶ Baumalter, Sauerstoff-Fabrik, Lebensraum Baum
▶ stehendes Totholz, Lebensraum Totholz, Sprache der Pflanzen, Pilze, Waldfunktionen, Holzverwendung
- ⑥ **Spiel & Spass**
▶ Balancier-Elemente
▶ Dendrophon (Waldxylophon), Riesenkugelbahn, Seilbahnli, Balancierweg, Mikado-Kletterstämmle, Rabeibalken, Waldkindergarten



kostet sechs Franken pro Person, mehr als ein Drittel des Eintrittspreises von 15 Franken.

Frau Wild meint: «Für die Gemeinde wäre es interessant, wenn mehr Leute mit dem Zug anreisen würden.»

Ausblick

Aus Sicht des VCS St.Gallen–Appenzell ist eine vermehrte Anreise per Bahn dringend angezeigt. In den Wintermonaten, November bis März, erhält man gemäss den SBB jeweils zwanzig Prozent Ermässigung auf die Fahrt nach Mogelsberg und zurück sowie auf den Eintritt. Diese Vergünstigungen gilt es auch für die Sommermonate anzubieten. Eine Kopplung des Shuttleservices mit den Bahnverbindungen oder ein E-Bike-Verleih am Bahnhof sind ebenfalls prüfenswerte Optionen, damit die Anreise zunehmend klimafreundlich gestaltet werden kann. Dadurch liesse sich auch der Wunsch des Verwaltungsratspräsidenten erfüllen: «Der Besuch in unseren Baumwipfeln soll auch künftig positive, nachhaltige Spuren hinterlassen.»

Die ÖBB-Bahnlinie Feldkirch–Buchs durch Liechtenstein ist eine internationale, aber leider eingleisige, Bahnverbindung zwischen Österreich und der Schweiz. Die Züge können nur beim Bahnhof Nendeln kreuzen. Da die Strecke viele Jahre lang nur noch dem Personen- und Güterfernverkehr diente, wurde sie von vielen Menschen in Liechtenstein wegen Lärm und Bahnschranken als unnützer Störfaktor wahrgenommen. Gewisse Politiker sprachen gar vom Aufrollen der Schienen und dem Bau einer Strasse auf dem Trasse.

liechtensteins öv-rückgrat

s-bahn fl.a.ch

Text von Georg Sele, Präsident VCL, Grafik (c) Regierung FL. Über die Finanzierung des Ausbaus der Bahnlinie von Feldkirch A via Liechtenstein FL nach Buchs CH zur S-Bahn FL.A.CH im Halbstundentakt für die regionalen Pendlerströme wird das Volk eines Tages abstimmen. Nur wenn es den Befürwortenden gelingt, die Vorteile glaubhaft darzustellen und die negative Grundstimmung zu überwinden, kann die Abstimmung gewonnen werden.

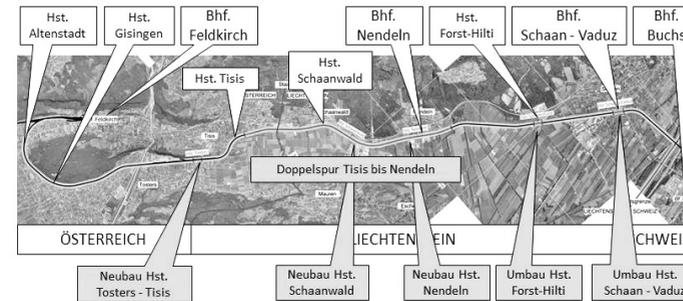
Der VCL startete in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre die Analyse eines spurgeführten öffentlichen Verkehrsmittels. Technologisch war die bedarfsgesteuerte Hochbahn mit kleinen Beförderungseinheiten reizend. In einer Systembetrachtung wurde sie verworfen. Der Ausbau der bestehenden Bahninfrastruktur der ÖBB wurde als bessere Variante erkannt. Deshalb initiierte der VCL im Jahr 1998 die Aufwertung der Bahnstrecke Feldkirch–Buchs für den regionalen Personenverkehr und arbeitete in der Arbeitsgruppe der Regierung aktiv mit. Dies führte zur Einführung des «Liechtenstein-Takt» im Jahr 2000 mit einer neuen Haltestelle Forst–Hilti in Schaan.

Heutiges Mobilitätsaufkommen

Heute bedient der «Liechtenstein-Takt» an Werktagen zu den relevanten Pendlerzeiten

die Bahnlinie Feldkirch–Buchs mit neun ÖBB-Regionalzügen in beide Richtungen. Das Land bezahlt jährlich etwa 250000 Franken an diese Bahnverbindungen. Etwa 600 Fahrgäste mit Quelle oder Ziel in Liechtenstein verwenden die Züge. Total mit Transit sind es etwa 850. Im Vergleich zum Linienbus steht die Bahn bezüglich der Grenze Vorarlberg–Liechtenstein recht gut da. Denn per Regionalbahn werden heute mit fünf Morgenkursen an Werktagen etwa 300 Personen von Vorarlberg nach Liechtenstein befördert. LEMobil (Linien 11, 13, 14, 36E, 70) transportiert heute mit einem sehr gut ausgebauten Angebot an Werktagen etwa 750 Fahrgäste.

Für das Potenzial einer S-Bahn FL.A.CH im 30-Minuten-Takt müssen folgende ungefähre Zahlen in Betracht gezogen werden: EinwohnerInnen 38100, Beschäftigte 38700, Einpendler aus der Schweiz 11800, Einpendler aus Österreich 8700, Auspendler in die Schweiz 2000. Im Bericht und Antrag 101-2011 der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend Information über das Projekt «S-Bahn FL.A.CH» werden auch Fahrgastprognosen erläutert. Die Zahl von etwa 3000 Personen pro Bahn pro Werktag für die Grenze bei Schaanwald und etwa 1700 Personen für die Grenze Liechten-



stein–Schweiz sind nach Analyse des VCL realistisch.

Die vielen Arbeitswege in und nach Liechtenstein werden heute zu etwa zehn Prozent per Aktivverkehr zurückgelegt, also zu Fuss und per Velo, zu zwanzig Prozent per kollektivem Verkehr, also öV, Fahrgemeinschaft, Betriebsbus, und siebzig Prozent allein per Auto. Deshalb sind Autostaus zu den Hauptverkehrszeiten eine werktägliche Erscheinung. Doch es gibt im Land auch innovative Arbeitgeber mit konsequentem betrieblichem Mobilitätsmanagement, bei denen der Anteil der Wege «allein per Auto» im Bereich von fünfzig Prozent liegt.

Infrastrukturausbaupläne S-Bahn FL.A.CH

Der VCL setzt sich deshalb seit vielen Jahren für den Ausbau der Infrastrukturen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr sowie für verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement ein – und gegen Kapazitätserhöhungen für den Autoverkehr durch Umfahungsstrassen. Der Ausbau der ÖBB-Bahnlinie Feldkirch–Buchs zur S-Bahn FL.A.CH im Halbstundentakt ist als öV-Rückgrat auch im Agglomerationsprogramm Werdenberg–Liechtenstein ein wesentliches Element.

Die Regierung verabschiedete sich im Jahr 2005 von den Hochbahnplänen der Vorgängerregierung und leitete den Ausbau der be-

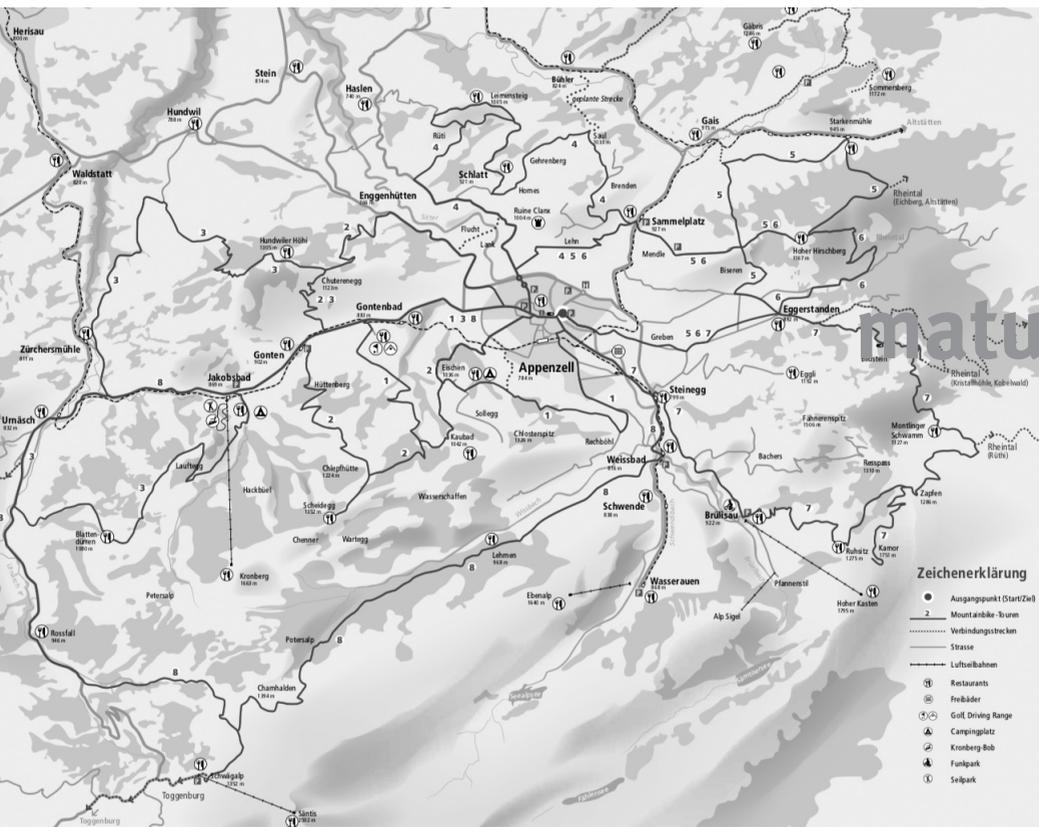
stehenden ÖBB-Bahninfrastruktur als Projekt in die Wege. Das Projekt wurde in allen Einzelheiten von den ÖBB ausgearbeitet und die Umweltverträglichkeitsprüfung liegt vor. Doch die vereinbarte Finanzierung wurde nach einem Ministerwechsel in Wien in Frage gestellt und ist immer noch ein Verhandlungsgegenstand, so wie die Verlängerung der ÖBB-Konzession für die Bahn durch Liechtenstein.

Weiterentwicklung des öV

Aus Sicht des VCL ist der Ausbau der ÖBB-Strecke Feldkirch–Buchs zur S-Bahn FL.A.CH im 30-Minuten-Takt zentral für eine zukunftsfähige Verkehrsabwicklung. Dazu braucht es einen Doppelspurausbau zwischen Tisis und Nendeln, damit die Züge während der Fahrt kreuzen können. Zudem braucht es neue Haltestellen in Tosters–Tisis, Schaanwald und Nendeln sowie eine Aufwertung der Haltestellen Forst–Hilti und Schaan.

Für die Weiterentwicklung des öV nach der Realisierung von FL.A.CH erstellte der VCL die Vorstudie für eine Regionalbahn Oberland: Eine Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt zwischen Schaan und Sargans mit Haltestellen in Vaduz, Triesen, Balzers sowie Trübbach.

S-Bahn FL.A.CH www.vcl.li/?page=18&id=416
 Regionalbahn Oberland www.vcl.li/?page=18&id=424



«Die Konflikte zwischen Wanderern und Bikern sind präsent», sagt Renato Rodighiero, der am Gymnasium Appenzel kürzlich mit einer Maturaarbeit über das Mountainbiken aufgefallen ist. Darüber sind zwei Artikel in der «Appenzeller Zeitung» erschienen. Der eine am 10. Dezember 2018 über die Maturaarbeit selbst, der andere am 15. Dezember 2018 über die Reaktionen darauf, vom Regierungsrat als Bauherrn, Appenzellerland Tourismus, der Mountainbike-organisation und dem Innerrhoder Bauernverband.

maturaarbeit übers mountainbiken anregung & provokation

Seit 14 Jahren ist keine Bikeroute mehr ins Netz aufgenommen worden. Rodighiero findet das «bedenklich». Hingegen ist ihm während des Verfassens der Arbeit bewusst geworden, wie schwierig es ist, eine solche Kanalisierung durchzusetzen: «Einerseits kostet ein neuer Biketrail viel Geld. Andererseits stehen sich verschiedene Parteien gegenüber, die ihre Interessen durchsetzen wollen: Naturschützer, Jäger, Bodenbesitzer und Gemeinden.»

Wanderwege auch für Mountainbiker?

Im Gegensatz zu anderen Kantonen wie Graubünden, das aber um vieles grösser ist, sind in Innerrhoden Wanderweg- und Mountainbikernetz getrennt, was angesichts der vielen schmalen Pfade für Wanderer auch richtig ist. Zudem sind gemäss der Gratiszeitung «20 Minuten» fast drei Viertel der Befragten einer Online-Umfrage bei 2848 Teilnehmenden der Ansicht, dass man auf Wanderwegen nicht biken sollte. 62 Prozent finden, Wanderwege seien nur für Wanderer, elf Prozent finden, Mountainbiken sei schlecht für die Natur.

Der VCS vernetzt sich mit Pro Natura und bleibt offen für Veränderungen. Er ist interessiert an der weiteren Entwicklung, denn eines ist klar: Der Fuss des Alpsteins ist ein Magnet für viele Sportarten und Bedürfnisse...

Text von Jean-Pierre Barbey, Grafik (c) Appenzellerland Tourismus. Der Regionalvorstand des VCS stellt sich auf den Standpunkt, dass die acht Bikerouten eigentlich genügen, vor allem, weil sie zum Teil recht lang sind. Insgesamt betragen sie 120 Kilometer im (Halb-)Kanton, wovon aber 90 Kilometer asphaltiert sind. Gerade ein Paradies für Mountainbiker ist der kleine Kanton also nicht, was aber auch für Tourenfahrer gilt: Manchmal sind die offiziellen Velorouten von SchweizMobil sogar ohne Velostreifen!

Querbeet durchs Grüne fahren

Besonders dürfen nicht mehr Wanderrouuten den Bikern geopfert werden, weil ja Innerrhoden «eine Wanderregion bleiben muss», wie sich Sepp Koch, der Präsident des Bauernverbandes in der Appenzeller Zeitung äussert. Ein anderes Problem sei, «dass sich viele Biker, darunter gerade die einheimischen, nicht an die offiziellen Routen halten und querbeet durchs Grüne fahren würden».

Daniel Stutz ist seit Anfang 2017 für die GRÜNEN prowil im Wiler Stadtrat. Er leitet das Departement Bau, Umwelt und Verkehr BUV. Wir konnten ihm nun einige Fragen zu Mobilitätsthemen stellen.

interview mit daniel stutz stadtrat wil, vorsteher buv

Interview geführt von Cristina Bitschnau-Kappeler, Foto von Gaby Brändle.

Wie gestalten Sie Ihre eigene Mobilität?

Mit der Frage der eigenen Mobilität muss sich heute jede und jeder auseinandersetzen. Ich hatte in meinem bisherigen Berufsleben das Glück, dass ich meinen täglichen Arbeitsweg immer mit dem öV zurücklegen konnte. Dass ich in den letzten Jahren täglich mit mehr als dreissig Minuten Umsteigezeit am Bahnhof Wil konfrontiert war, hat möglicherweise auch dazu beigetragen, dass ich mich wieder vermehrt mit politischen Fragen auseinandergesetzt habe. Seit zwei Jahren liegt mein Arbeitsort in Velodistanz, sodass ich den öV seltener benutze.

Auf Ihrer Webseite danielstutz.ch schreiben Sie: «Mobilität gehört zum Leben, intelligent gestaltet, steigert sie die Lebensqualität und schont die Umwelt». Was konkret ist für Sie intelligent gestaltete Mobilität?

Möglicherweise hilft uns die Technik, unseren offenbar nicht zu bremsenden Drang nach Mobilität klimagerecht zu gestalten. Zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten können die digitale Technologie und Sharing-Angebote einen Beitrag leisten. Natürlich müssen wir

alle Effizienzmöglichkeiten nutzen und baldmöglichst von den fossilen Treibstoffen wegkommen. Aber letztlich liegt doch der Schlüssel zur nachhaltigen Reduktion der Mobilität in der Gestaltung einer qualitativ zufriedenstellenden Wohn- und Arbeitssituation in den Quartieren und Städten. Dazu kann jede und jeder beitragen. Mit «intelligent» meine ich, dass man Mobilität nicht einfach konsumiert, sondern sich regelmässig mit ihr auseinandersetzen sollte – lange bevor man sich eine Feriendestination aussucht oder einen neuen Arbeitsplatz- oder Wohnort wählt.

Seit 2017 sind Sie im Amt. Konnten Sie schon erste Erfolge feiern?

Als Exekutivmitglied ist man vor allem auf strategischer Ebene tätig. Was heute initialisiert wird, wird hoffentlich mittelfristig zu den gewünschten Ergebnissen führen. Mit Blick auf die grossen Investitionen in der Stadt Wil wie Hochwasserschutz, Schulgebäude, Bahnhofplatz und alle Verkehrsinfrastrukturmassnahmen zum Agglomerationsprogramm ist es wichtig, dass die Verwaltung auf allen Ebenen die zu lösenden Probleme sachorientiert und mit der nötigen Voraussicht angeht. Diesbezüglich sind wir in der Stadt Wil sicherlich einen grossen Schritt weitergekommen.



Wil. Können Sie dazu Genaueres sagen?

Seit 1887 ist der Bahnhof Wil Ausgangspunkt einer Meterspurbahn nach Frauenfeld. Heute werden auf dieser Strecke Niederflur-Gelenktriebzüge eingesetzt. Was läge näher, als diese Bahn als innerstädtisches Tram in die Quartiere weiterzuführen? Das innerstädtische

Nachfragepotenzial ist aber für einen wirtschaftlichen Betrieb einer Tramlinie heute und in den nächsten Jahren noch nicht gegeben. Wenn wir den Kulturlandschutz ernstnehmen und unsere Städte primär nach innen weiterentwickeln, wird das Thema Tram in der weiteren Zukunft hoffentlich wieder aktuell werden.

Wie ist Ihre Haltung zum Entwicklungsschwerpunkt Wil-West?

Das Gesamtkonzept des ESP Wil-West ist bestechend und zukunftsorientiert. Mit der Ansiedlung von Betrieben und der Schaffung von 2000 bis 3000 Arbeitsplätzen wird gleichzeitig auch der Standort Wil zu einem attraktiven Wohn- und Lebensraum entwickelt und verkehrlich optimiert. Die neuen Arbeitsplätze werden von den umliegenden Gemeinden Münchwilen, Sirmach, Rickenbach, Wilen und Wil in Velodistanz gut erreichbar und mit öffentlichen Verkehrsmitteln optimal erschlossen sein. Wenn die in Wil geplanten Massnahmen bei der Verkehrsinfrastruktur gleichzeitig mit dem Baubeginn im ESP Wil-West umgesetzt werden können, dann wird sich der gewünschte Mehrwert aus einer für die Schweiz einzigartigen nachhaltigen Standortentwicklung auch einstellen.

Was sind Ihre Eindrücke zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Wil?

In Stadt und Region Wil dominiert nach wie vor der motorisierte Individualverkehr, insbesondere beim Freizeit- und Einkaufsverkehr. Der öV hat, auch in Kombination mit dem Fuss- und Veloverkehr, für die Pendler eine grosse Bedeutung. Auf Grund der engen Platzverhältnisse und auch zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt muss es gelingen, den prognostizierten Verkehrszuwachs primär über den Fuss- und Veloverkehr in Kombination mit dem öV aufzufangen.

Was müsste sich ändern, damit Wil betreffend Umweltbelastung, Lärm und Stau attraktiver würde?

In den Siedlungsgebieten liessen sich die Lärmemissionen und weitere Umweltbelastungen relativ einfach durch reduzierte Geschwindigkeiten und leichtere Fahrzeuge verhindern. Dass diese Massnahme auch zu einer Verflüssigung des Verkehrs und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würde, ist bei vielen Entscheidungsträgern leider noch nicht angekommen.

Ihre Vision zur Mobilität in Wil, auf danielstutz.ch zu lesen, ist ein Tram für die Region

Mit dem Kurs «mobil sein & bleiben» sind Sie sicher und gut informiert zu Fuss und mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. In einem halben Tag erhalten Sie praktische Tipps von Experten des öffentlichen Verkehrs über die Tarifsysteme und das Bedienen der Billettautomaten. Die Verkehrsinstruktoren der Polizei informieren über das richtige Verhalten im Strassenverkehr.



**mobilitätskurse
2019**

Text von Niklaus Fürer. Die kostenlosen Kurse werden vom VCS, mit Unterstützung der SBB und lokalen öV-Partnern, an folgenden Daten angeboten:

- 12. März Nachmittag in St.Gallen
- 19. März Vormittag in Heerbrugg
- 2. April Vormittag in Wil
- 4. April Nachmittag in Buchs SG
- 21. Mai Vormittag in Sargans
- 23. Mai Nachmittag in Rapperswil
- 10. September Nachmittag in Jona

Anmeldungen über die örtlichen Organisationen der Pro Senectute oder die Geschäftsstelle des VCS, Telefon 071 222 26 32.

Der Bahnhofplatz Wil soll umgestaltet werden. Was ist Ihre Meinung zu dem Projekt?

Der Bahnhofplatz Wil ist die zentrale Drehscheibe für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr von Stadt und Region Wil. Als Eingangstor für die Stadt und Umsteigeort in die Region Wil hat der Bahnhofplatz nicht nur funktional den heutigen Anforderungen zu genügen, er muss auch städtebaulich und gestalterisch überzeugen. Das Projekt «Amici», das aus dem im Frühling 2018 abgeschlossenen Wettbewerb zur «Gestaltung des Stadtraums Bahnhofplatz/Allee» als Sieger hervorgegangen ist, hat die Qualität, um dem Bahnhofplatz Wil nach dem Umbau die Bedeutung zu geben, die ihm zusteht.

Die Änderungen des Fahrplans haben auch negative Auswirkungen auf die Stadt Wil. Wie gehen Sie mit diesem Problem um?

Kurzfristige Verbesserungen des lokalen öV-Angebots sind zwar möglich, diese müssen jedoch heute von der Standortgemeinde teuer bezahlt werden. Langfristig sind Optimierungen, ja Verbesserungen, sicherlich möglich, sie hängen aber von Grossinvestitionen im übergeordneten Netz wie dem Brütener Tunnel ab. Trotz permanentem Einsatz aller Interessierten und Betroffenen für die Verbesserung des öV auf allen Ebenen und mit unterschiedlichen Zeithorizonten ist es fraglich, ob wir die angestrebte Wende zu einer umweltfreundlichen und klimaverträglichen Mobilität in den nächsten Jahren schaffen werden. Es würde mich freuen, wenn sich mehr Menschen aktiv für die Anliegen der Umwelt und des Klimas engagieren würden. Gemeinsam können wir die Wende schaffen.

Daniel Stutz, vielen Dank für die Beantwortung der Fragen und weiterhin viel Erfolg bei Ihrer Arbeit!



Veloflohmarkt Early-Bike

Samstag, 27. April 2019, ab 8.45 Uhr

Gutschein nur für VCS-Mitglieder

VCS-Mitglieder sind schneller beim Velo!
Türöffnung zum Veloflohmarkt 15 Minuten früher
beim Eingang Brühlort-Unterführung.

Ausschliesslich mit diesem Originalgutschein.

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität.

www.vcs-sgap.ch

Ortsgruppe St.Gallen
Rorschacherstrasse 21 · 9004 St.Gallen

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität
www.vcs-sgap.ch

Veloflohmarkt 2019

Samstag, 27. April
Waaghaus St. Gallen

Annahme
Freitag 16.00 bis 18.00 Uhr
Samstag ab 8.00 Uhr

Verkauf
Samstag 9.00 bis 12.30 Uhr

Erlös oder Velo abholen
Samstag 11.30 bis spätestens 12.30 Uhr

mehr Infos unter www.vcs-sgap.ch



Für Mensch und Umwelt **VCS**

KINDERVELO - DAMEN - HERRENVELO - SPORTVELO - TANDEM - MOUNTAINBIKES - VEHICULI

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.

agenda

- 12. März Kurs «mobil sein und bleiben», St.Gallen
- 17. März Kommunale Gesamterneuerungswahlen Appenzell Ausserrhoden
- 19. März Kurs «mobil sein und bleiben», Heerbrugg
- 28. März Vorstand Sektion
- 30. März Velobörse, Schläpfer Altmetall AG, St.Gallen
- 30. März Velobörse, Werkhof Bildau, Rapperswil
- 30. März Velobörse, Markthalle Schohl, Sargans
- 1. April Kantonsratssitzung Appenzell Ausserrhoden
- 1. April Sitzung Grosser Rat Appenzell Innerrhoden
- 1. April–30. Juni Velokurse: Kinder lernen Velofahren im Verkehr
- 2. April Kurs «mobil sein und bleiben», Wil
- 4. April Kurs «mobil sein und bleiben», Buchs
- 6. April Velobörse, Schulhaus Wier, Ebnet-Kappel
- 23. April Vorstand Sektion
- 23./24. April Session Kantonsrat St.Gallen
- 27. April Veloflohmarkt, Waaghaus, St.Gallen
- 27. April Veloflohmarkt, beim Rathaus, Wil
- 27. April Velomarkt, Schulhaus Grund, Flawil
- 13./14. Mai Kantonsratssitzung Appenzell Ausserrhoden
- 14. Mai Forum Zukunft St.Galler Innenstadt
- 21. Mai Kurs «mobil sein und bleiben», Sargans
- 23. Mai Kurs «mobil sein und bleiben», Rapperswil
- 28. Mai Vorstand Sektion
- 11.–13. Juni Session Kantonsrat St.Gallen
- 18. Juni Vorstand Sektion
- 21./22. Juni Planungskonferenz und Delegiertenversammlung VCS Schweiz
- 24. Juni Sitzung Grosser Rat Appenzell Innerrhoden
- 29. August Vorstand Sektion
- 10. September Kurs «mobil sein und bleiben», Jona
- 16.–18. September Session Kantonsrat St.Gallen
- 16.–20. September Schweizer Mobilitätsarena
- 21. September Mobilitätsmarkt
- 26. September Vorstand Sektion