

Für Mensch
und Umwelt



lokal

REGION ST. GALLEN

Dezember 2013

Nummer 104

***Weichenstellung am 9. Februar 2014:
FABI – Ein guter Zug der Schweiz***

***Stadtverkehr:
Millionen für die Zerstörung ?***



Editorial	→	3
Stabsübergabe im VCS Büro	→	4
FABI: Ein guter Zug der Schweiz	→	6
Millionen für die Zerstörung – Nein danke!	→	8
Dringend gesucht: Starkes Stadtplanungsamt	→	10
Zahlen und Fakten	→	12
Winterwanderung / Schneeschuh-Tour	→	15
Agenda	→	20

Editorial

Engagement unverändert nötig

Die Pionierzeit der Umweltverbände gehört definitiv der Vergangenheit an. Entsprechend sind Greenpeace, WWF, Pro Natura, Heimatschutz, VCS und wie sie alle heissen, längst aus ihren Kinderschuhen heraus und haben sich im politischen Alltag als wichtige Player in der lokalen und nationalen Politik etabliert. Das Wirken all dieser Verbände beeinflusst seit Jahrzehnten politische Entscheidungsprozesse in umweltrelevanten Fragen positiv. Im Kampf für ein nachhaltiges Nutzen der beschränkten Ressourcen unserer natürlichen Umwelt sind Stehvermögen, Durchhaltewillen und viel Geduld gefragt. Die Vorwärtsschritte sind oft nur klein. Und leider müssen wir gelegentlich auch Rückschläge verkraften.

In den vier Jahren meiner Tätigkeit als Geschäftsleiter der VCS-Sektion St.Gallen / Appenzell hatte ich die Gelegenheit, in zahlreichen Besprechungen mit Behörden und der Verwaltung, die Anliegen des öffentlichen Verkehrs, der VelofahrerInnen und der Fussgänger einbringen zu können. Nicht selten wurden diese wohlwollend entgegengenommen. Einige Massnahmen zugunsten dieser Verkehrsträger wurden dann auch umgehend umgesetzt, bei anderen mussten wir auf deren Umsetzung etwas länger warten. Manchmal war ein Nachstupfen nötig. Dennoch sind wir noch längst nicht am Ziel. Auch in der Stadt St.Gallen dominiert nach wie vor der Autoverkehr. Kein anderes Verkehrsmittel braucht pro Kopf so viel Energie, beansprucht so viel Raum, belastet Mensch und Umwelt mehr und stellt eine so grosse Gefährdung dar wie das Auto. Erfreulicherweise sind mittlerweile zumindest die Leistungen des öffentlichen Verkehrs breit anerkannt. Leider können wir dasselbe (noch) nicht vom Langsamverkehr behaupten.

Ich bin felsenfest davon überzeugt, dass wir ohne Verhaltensänderung das Verkehrsproblem nicht lösen, die Mobilitätswende nicht schaffen werden. Das Hinterfragen unseres Mobilitätsverhaltens darf nicht länger ein Tabu bleiben. Dazu braucht es aber nach wie vor das Engagement der Umweltverbände, namentlich auch des VCS. Die Arbeit des VCS ist aktueller und nötiger denn je. Kämpfen wir weiter!

Ein grosser Schritt nach vorn ist am 9. Februar 2014 mit der Abstimmung zur FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) möglich. Beim direkten Gegenvorschlag zur öV-Initiative des VCS und seiner Partnerorganisationen können wir mit einem Ja einen Meilenstein in der nationalen Verkehrspolitik setzen.

Ihr scheidender Geschäftsleiter
Robert Furrer

Impressum

Zeitschrift der Ortsgruppe St. Gallen des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS)
Rorschacher Strasse 21
Postfach
9004 St. Gallen
Telefon 071 222 26 32
Fax 071 222 26 62
info@vcs-sgap.ch
www.vcs-sgap.ch

Nummer 104
Auflage 2'400 Exemplare
erscheint 4 x im Jahr

Redaktion
Mathias Nosedá, Daniel Rüttimann, Susanne Schmid-Keller, Martin Boesch, Robert Furrer

Layout
Hugo Wehrli

Korrektur
Cécile Federer

Lektorat
Daniel Rüttimann, Robert Furrer

Druck
Niedermann Druck AG
Letzistrasse 37
9015 St. Gallen

Stabsübergabe im VCS Büro

Robert Furrer wird noch bis Ende Dezember für die VCS Sektion St.Gallen / Appenzell tätig sein. Als Nachfolger hat Daniel Rüttimann bereits Anfang Oktober mit der Arbeit auf der Geschäftsstelle begonnen. Mitte November war die offizielle Stabsübergabe der Geschäftsleitung.

Es ist wie bei einer neuen Kaffeemaschine: Spannend ist, was die neue alles kann und was in ihr steckt. Deshalb ist ein Vergleich mit der alten Maschine angebracht. Soviel vorweg, der neue Geschäftsleiter ist jünger, an ihm ist mehr dran und er lebt auf grösserem Fuss als der alte. Es gibt aber auch Gemeinsamkeiten: Beide sitzen gerne und häufig auf dem Velo und beide haben eine lange und intensive Pfadivergangenheit bzw. engagieren sich heute noch für diesen Jugendverband.

Der Vergleich:

Tätigkeit als Geschäftsleiter	von Jan. 10 bis Dez. 13	seit Okt. 13
Name / Pfadiname	Robert Furrer / Trick	Daniel Rüttimann / Tschiggo
Jahrgang / Sternzeichen	1965 / Jungfrau	1982 / Stier
Grösse / Gewicht / Schuhgrösse	1.79 m / 79 kg / 42.5	1.84 m / 84 kg / 45
Beziehung und Familie	verheiratet, drei Jungs	ledig, in festen Händen
Ausbildung	Kulturingenieur ETH Primarlehrer	Umweltingenieur FH Elektromonteur
Herkunftsgemeinde	Wittenbach	Speicher
Wohnort	St. Gallen Winkeln	St. Gallen Zentrum
Bevorzugtes Verkehrsmittel	passionierter Alltagsvelofahrer	

Portrait		
Hobbies	Orientierungslaufen, alles mit Ball, am liebsten Handball	Kanufahren, alles im Schnee, ausser Skifahren
Ehrenamt	lange und intensive Pfaditätigkeit	
	Pro Velo Kursleiter	Staff Openair
Politische Partei	Grüne	Grünliberale
Schönster Monat	September, weil das Wetter oft schön und die Temperaturen ideal für Velotouren und Orientierungsläufe sind	April, weil man dann noch auf eine Schneeschuh-Tour, aber auch bereits auf eine Kanutour gehen kann
Haustier	Leon	Monsterli
Präsenzzeit im VCS Büro	Montag, Dienstag und Donnerstag Vormittag	
	Freitag Vormittag	Mittwoch Vormittag
Telefon / Email	071 222 26 32 / info@vcs-sgap.ch	
Handy	079 262 78 41	076 339 48 86

Robert hat die Tätigkeit als VCS Geschäftsleiter während vier Jahren ausgeübt. Wie lange es Daniel machen wird, weiss wohl nicht einmal er selbst. Wir danken Robert für die geleistete Arbeit und wünschen Daniel Befriedigung in der neuen Aufgabe.

FABI: Ein guter Zug der Schweiz

Von Daniel Rüttimann

Ein guter Zug der Schweiz – Dieser Satz kann in doppeltem Sinne verstanden werden. Vielleicht verstehen Sie momentan auch erst Bahnhof, aber dieser Text soll daraus einen rollenden Zug machen. FABI heisst „Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur“ in der Schweiz und kommt am 9. Februar 2014 zur Abstimmung. FABI regelt die Finanzierung des Ausbaus und als Novum auch des Unterhalts der Schweizerischen Bahninfrastruktur über einen zeitlich unbegrenzten Fonds. Die Vorlage ist ein Meilenstein in der Verkehrspolitik und führte als Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative des VCS zu deren Rückzug.

Die Schweiz hat ein hervorragendes Angebot im Bahnverkehr. Damit dies auch bei steigender Mobilität so bleibt, muss in den nächsten Jahren weiter in die Schieneninfrastruktur investiert werden. Die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI ermöglicht einen Ausbau des Angebots. Betrieb und Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur werden auf eine solide finanzielle Basis

gestellt, und der Güterverkehr erhält bessere Verbindungen und mehr Qualität auf den Schienen. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist ein wichtiger Faktor im weltweiten Standortwettbewerb und ein Trumpf der Tourismusregionen. Davon profitieren alle. FABI bringt mehr Platz – mehr Züge – mehr Qualität.



Weichenstellung für den ÖV am 9. Februar 2014.

Ausbau

FABI ist ein Gesamtpaket. Im Ausbauteil werden die Leitplanken für das künftige Angebot festgelegt. Mit den beiden Ausbausritten STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm, bis 2050) und ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur, bis 2025) ist bereits festgelegt, welche Strecken in den kommenden Jahren aus-



Ein guter Zug der Schweiz

gebaut werden. Die Liste der Ausbauten ist umfangreich und als gut-schweizerischer Kompromiss auf die Regionen verteilt. Für die Ostschweiz sind in STEP₁ (bis 2025) sowie ZEB folgende Projekte vorgesehen:

- Halbstundentakt IC Zürich – Chur
- St. Gallen – Rapperswil: Höhere Sitzplatzkapazität
- Taktverdichtungen Chur – St. Gallen

Diese konkreten, beschlossenen Massnahmen bieten den ÖV-Kunden bessere Verbindungen und beseitigen Engpässe.

Finanzierung

Im Finanzierungsteil wird mit einem Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) die Finanzierung auf eine solide, zukunftssträchtige Basis gestellt. Die bisherigen Mittel werden gebündelt, und dank zusätzlichen Mitteln von allen Beteiligten (Bund, Kantonen, Bahnunternehmen, Pendlern und ÖV-Kunden) wird sichergestellt, dass die Ausgaben finanziert sind. Die Schweiz schafft damit die fortschrittlichste Infrastrukturfinanzierung europaweit.

Die Finanzierung dieses Fonds steht wie beschrieben auf mehreren Beinen und ist ausgewogen. Im Abstimmungskampf wird die Begrenzung des Fahrkosten-/Pendlerabzuges auf den Preis eines 2. Klasse-Generalabonnementes sicherlich als Argument geführt werden. Dem kann entgegnet werden, dass auch die Bahnbenutzer an den Kosten beteiligt werden. Über höhere Trassenpreise zahlen somit auch ÖV-Benutzer einen Beitrag an diesen zukunftssträchtigen Fonds.

Der Bundesrat hat als Abstimmungstermin den 9. Februar 2014 festgelegt. Obwohl fast alle Parteien in den eidgenössischen Räten zustimmten, ist die Vorlage noch nicht angenommen. Der VCS engagiert sich im Rahmen der breit abgestützten „Allianz für den öffentlichen Verkehr“ für die Abstimmungsvorlage. Bringen Sie den Zug zum Rollen und legen am 9. Februar ein Ja zu FABI in die Urne – Ein guter Zug der Schweiz!

Millionen für die Zerstörung – Nein danke!

Von Susanne Schmid-Keller

Zusätzlich rund 100 Millionen sollen für den Individualverkehr verbaut werden, ohne dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr profitieren. Und dabei wird erst noch ein hervorragendes Stadtentwicklungsgebiet zerstört. Einem solchen Schwachsinn sagen wir den Kampf an.

Da es auf der Stadtautobahn hin und wieder zu Staus kommt und die Ausfahrt Kreuzbleiche in Spitzenzeiten manchmal einen Rückstau auf die Autobahn verursacht, sind sich Bund, Kanton und Stadtrat einig, dass es eine 3. Röhre mit Teilsperre Güterbahnhof braucht – koste es, was es wolle.

Verkehrswachstum ist kein Naturgesetz, dem man einfach nichts entgegen halten kann, sondern die logische Folge des Strassenausbaus. Die Stadtautobahn ist das beste Beispiel dafür: Mit der Eröffnung der Autobahn 1987 konnte der Verkehr auf der Zürcher Strasse beinahe halbiert werden von 24'000 auf 13'000 Fahrzeuge pro Tag. Seither nehmen die Verkehrszahlen unvermindert wieder zu, und die Stadtautobahn droht mit täglich mehr als 70'000 Fahrzeugen die Kapazitätsgrenze zu erreichen, und auf der Zürcher Strasse sind auch schon wieder 22'000 Fahrzeuge unterwegs. In den letzten 25 Jahren hat die Verkehrsmenge auf dem Sittergraben um täglich 70'000 Fahrzeuge zugenommen.

Sollen wir diese Verkehrslawine einfach über uns ergehen lassen? Wir sagen Nein! Und die Stimmbewölkerung von St. Gallen hat dies mit der Annahme des „Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ auch bestätigt. Der Individualverkehr soll nicht mehr ungebremst wachsen können, immer mehr Strassen verstopfen und die Lebens- und Luftqualität der Stadtbewohner ständig verschlechtern. Die Behörden müssen umdenken und sich überlegen, wie die Zunahme der Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr aufgefangen werden kann. Dazu braucht es Investitionen in diese Verkehrsträger und nicht mehr in den Individualverkehr.

Immense Kosten

Schätzungen zufolge wird die Teilsperre ca. 360 Mio Franken kosten, die vor allem Stadt und Kanton tragen müssten. Sollte die Stadt einen Drittel übernehmen, kämen 120 Mio Franken auf sie zu. Woher sollen wir dieses viele Geld nehmen? Anfangs November hat der Stadtrat sein Sparprogramm veröffentlicht: Unter anderem dringenden Projekten soll auch der Neubau des Schulhauses Riethüsli für

mehr als fünf Jahre zurückgestellt werden, dabei regnet es dort in die Schulzimmer. Für Schulen haben wir nicht mehr genügend Geld, und gleichzeitig sollen wir mehr als 100 Millionen für einen neuen Autobahnanschluss ausgeben – Nein danke.

Entwicklungsgebiet Güterbahnhof

Das Güterbahnhofsareal ist eine der letzten grösseren Baulandreserven an zentraler Lage und damit eine wichtige Entwicklungsreserve. Ausgerechnet in dieses Areal soll die Ausfahrt der neuen Teilsperre kommen. Damit wird die Stadt einer wichtigen Chance zur Stadtentwicklung beraubt. Bauland an bester Lage würde für Strassenraum geopfert, statt dort ein lebendiges urbanes Quartier mit einem vielfältigen Nutzungsmix entstehen zu lassen. Damit muss die Stadt auf wichtige zusätzliche SteuerzahlerInnen verzichten.



So könnte es in Zukunft auf dem Güterbahnhofsareal ohne Autobahnausfahrt aussehen.

Das Strassennetz um den Knoten Geltenwilenstrasse/Davidstrasse ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze und kann keine zusätzliche Autobahnausfahrt aufnehmen. Der heutige Stau würde nicht abnehmen, sondern sich nur etwas weiter in die Stadt hinein verschieben und dort noch grösser werden. Für mehr als 100 Millionen Franken zerstören wir ein hervorragendes Stadtentwicklungsgebiet. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr erfahren durch diese Investition kaum Verbesserungen. Wieder wird wie in der Vergangenheit einseitig der Individualverkehr gefördert. Dies widerspricht klar dem „Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“.

Volk soll entscheiden

Wir fordern vom Stadtrat, auf diese unsinnige und unbezahlbare Scheinlösung zu verzichten und das Geld besser in Schulhäuser oder in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu stecken. Damit nicht noch mehr teure Planungsstunden vergeudet werden, erwarten wir vom Stadtrat, dass er so schnell wie möglich das Volk (mittels einer Grundsatzabstimmung oder Vernehmlassung mit fakultativem Referendum) über dieses Projekt entscheiden lässt. Wir sind überzeugt, dass auch dieses Projekt, wie die ehemalige Südspange, von den StimmbürgerInnen abgelehnt wird und damit endlich eine neue nachhaltige Verkehrspolitik eingeläutet wird.

Dringend gesucht: Starkes Stadtplanungsamt

Von Martin Boesch

St. Gallen braucht dringend eine Verstärkung der Koordination und Nachhaltigkeit im Bereich der Stadtplanung. Die Vakanz in der Amtsleitung muss zum Anstoss für eine strukturelle und personelle Verbesserung in der Direktion Bau & Planung genutzt werden.

Das mühsame Ringen um eine einigermaßen akzeptable Lösung für die Spiserkennung hat wieder einmal deutlich gezeigt, dass sich St.Gallen dringend verbessern muss im Bereich der Stadtplanung. Insbesondere der öffentliche Raum, Strassen und Plätze, aber auch die Siedlungsgebiete und grünen Freiräume, werden immer noch zu stark durch die technische Verkehrsplanung für den Motorisierten Individualverkehr MIV und die Interessen von Grossinvestoren dominiert. Zum Beispiel für den Autobahnausbau oder die geplanten Eigentrassierungen für den ÖV ist ein städtebaulicher Kahlschlag zu befürchten, wenn hier nicht endlich Gegensteuer gegeben wird. Unser Lebensraum darf nicht einfach als Restfläche der Strassebauer verstanden werden.

Dies muss die Aufgabe für das Stadtplanungsamt sein, beziehungsweise werden, durch eine strukturelle und personelle Verstärkung seiner Position gegenüber den übrigen Dienststellen in der Stadtverwaltung. Unser Lebensraum in der Stadt wird immer knapper und deshalb auch kostbarer, die Ansprüche steigen weiter an – nur eine starke Koordinationsstelle mit planerischem Weitblick kann in dieser Situation eine nachhaltige Entwicklung gewährleisten, bei der vor allem auch die schwächeren Nutzungsaspekte wie Wohnqualität in den Quartieren, städtebauliche Qualitäten, Langsamverkehr und grüne Freiräume nicht unter die Räder des immer weiter wachsenden MIV geraten. Aber es ist nicht nur der Autoverkehr, sondern auch die Begehrlichkeiten von Standortmarketing und Grossinvestoren, welche die Stadtentwicklung in eine fatal falsche Richtung drängen. Die Auseinandersetzungen um die Villa Wiesenthal haben dies wieder mit aller Deutlichkeit exemplarisch aufgezeigt.

Es ist eine der zentralsten Aufgaben der Direktion Bau & Planung, bei all diesen Prozessen die richtigen Akzente zu setzen. Es geht einerseits um die stadteigenen Projekte im Hoch- und Tiefbau, vor allem im Verkehrsbereich, aber auch um die Einbindung der privaten Projekte in einen nachhaltig gestalteten Gesamtrahmen. Der Richtplan gibt dazu eine generelle, langfristige Richtung vor. Diese Leitlinie muss indessen Tag für Tag in schwierigen Prozessen in die Realität umgesetzt werden.

Ein starkes Stadtplanungsamt in engem Kontakt zur Direktionsleitung als politische Führung ist dazu dringend von Nöten. Nicht zuoberst/zuhinterst im 4. Stock unter dem Dachgiebel des Amtshauses muss es angesiedelt sein, sondern direkt neben dem Direktionsbüro. Und gegenüber heute verstärkt um alle Abteilungen und Bereiche in andern Dienststellen der Stadtverwaltung (zum Beispiel auch in der Direktion Technische Betriebe), die sich mit konzeptionellen Entwürfen und Planungen befassen. Und es braucht eine Leitung dieses Amtes, die sich gegenüber den verschiedenen Anspruchsgruppen entschieden durchzusetzen vermag. Die aktuelle Vakanz im Stadtplanungsamt ist eine grosse Chance für St.Gallen, die es zu nutzen gilt!



Mit uns machen Sie EinDruck
Ihr persönlicher Druckpartner in der Ostschweiz

Für Sie produzieren wir sämtliche Drucksachen: flexibel · effizient · umweltfreundlich

 printed in switzerland
VOC arm nach Amt für Umweltschutz

 Fragen Sie uns, wir beraten Sie gerne!

Alder Print und Media AG – mit uns beeindrucken Sie
9125 Brunnadern · Bitzistrasse 19 · Tel. 071 375 66 20 · info@alderag.ch · www.alderag.ch



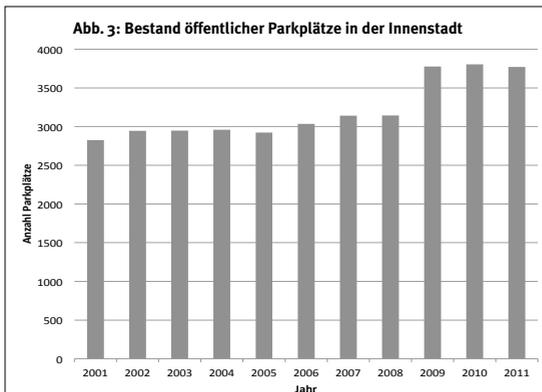
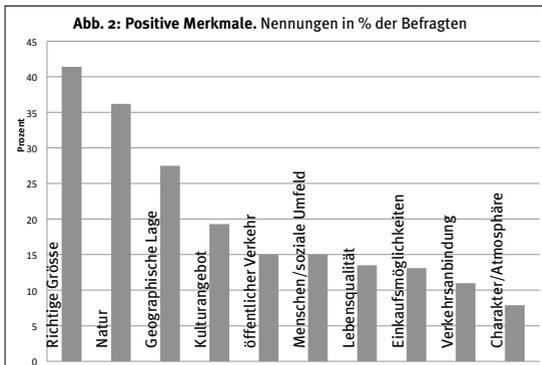
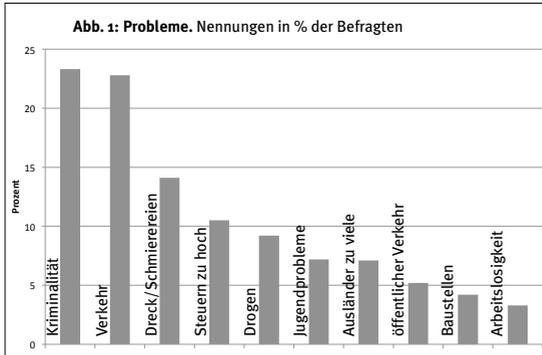
COMEDIA

**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. Tel./Fax 071 245 80 08. medien@comedia-sg.ch



Aus dem Statistischen Jahrbuch



Der neue Umweltbericht 2012 der Stadt St. Gallen und das Statistische Jahrbuch der Stadt St. Gallen 2012 liegen seit einiger Zeit vor. Aus Sicht des VCS interessiert vor allem der Bereich Verkehr, und dazu gibt es ein paar interessante Fakten.

Zuerst geht es um das Problembewusstsein der St. Galler Bevölkerung: Für die St. Gallerinnen und St. Galler ist die Kriminalität das grösste Problem, dicht gefolgt vom Verkehr. Dreck, Steuern und Drogen werden als viel harmlosere Probleme wahrgenommen. (Abb.1)

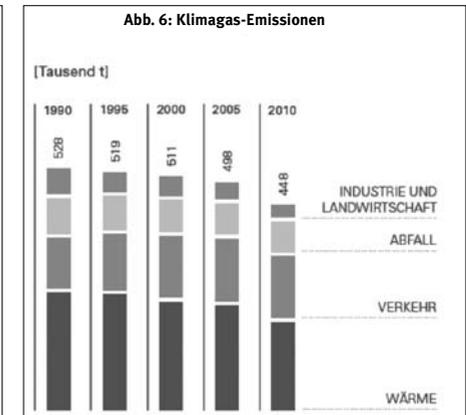
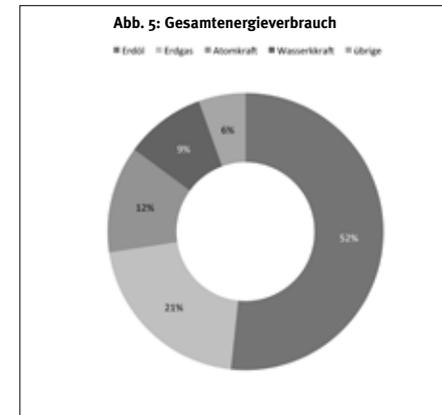
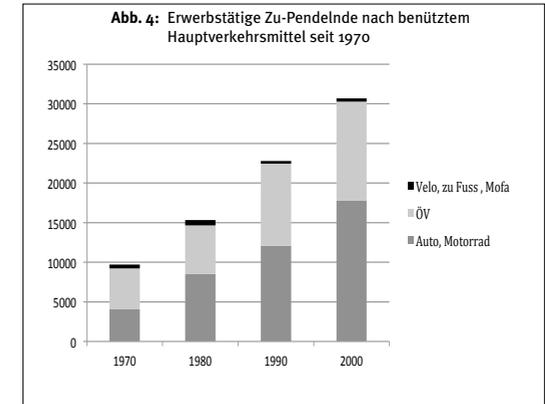
Die St. GallerInnen lieben ihre Stadt wegen ihrer Natur und Grünflächen und der überschaubaren Grösse. Auch das vielseitige Kulturangebot wird geschätzt. Das heisst, dass der Grüne Ring um die Stadt erhalten werden muss. Die Lebensqualität wird als relativ schlecht eingeschätzt. Hier gibt es offensichtlich noch Verbesserungspotenzial. Gleichzeitig wurde der Verkehr als zweithäufigstes Problem genannt. (Abb.2)

Der Bestand der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt ist

seit 2009 drastisch gestiegen (Abb. 3). Nichtsdestotrotz soll auch noch ein neues Parkhaus Union+ gebaut und das UG 24 ausgebaut werden. Dabei ist der Verkehr das zweithäufigste Problem der St.GallerInnen. Über die Zunahme an privaten Parkplätzen sagt das neueste statistische Jahrbuch der Stadt St. Gallen nichts aus, obwohl auch diese massiv zugenommen haben könnten. Jeder Parkplatz in der Innenstadt schafft zusätzlichen Verkehr; wie intensiv dieser ist, hängt von der Nutzung ab. So hat der Verkehr auf dem Unteren Graben in den letzten 20 Jahren trotz massiver Zunahme auf der Autobahn nochmals um fast 20% zugenommen. 2011 fuhren täglich 26'000 Fahrzeuge über den Unteren Graben.

Eindrücklich ist auch die Zunahme der AutofahrerInnen bei den Zu-Pendelnden. Im Jahr 2000 kamen täglich rund 18'000 Personen mit dem Auto nach St. Gallen zur Arbeit.

Der Anteil am öffentlichen Verkehr hingegen ist gegenüber 1990 von 45% auf 41% gesunken. (Abb. 4)



Betrachtet man den Gesamtenergieverbrauch in der Stadt, so fällt auf, dass gut die Hälfte davon auf Erdöl entfällt, wobei da vor allem der Verkehr und das Heizen die grössten Verbraucher sind. (Abb. 5 und 6)

Dies spiegelt sich auch bei der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid, das vorwiegend aus dem Autoverkehr stammt, und beim Strassenlärm. Immerhin müssen rund ein Viertel aller St.GallerInnen an Orten wohnen, wo der Grenzwert für Lärm überschritten ist. (Abb. 7 und 8)



Die Aussage, dass für St. GallerInnen der Verkehr eines der Hauptprobleme ist, lässt sich mit den Werten über Luftbelastung, Lärm, Zunahme der Parkplätze und Zu-PenderInnen auch statistisch belegen. Wollen wir auch in Zukunft in einer lebenswerten Stadt zuhause sein, braucht es vor allem Anstrengungen in diesem Bereich. Leider zielt die aktuelle Politik mit zusätzlichen Parkhäusern und Autobahnausfahrten in die entgegengesetzte Richtung. Es braucht unseren Widerstand also nötiger denn je.

Suruggen – Sommersberg – Gais

Winterwanderung / Schneeschuh-Tour

Von Mathias Nosedá

Diese Schneeschuh-Tour kann auch auf Wanderwegen begangen werden, die meist in der Nähe verlaufen, nur ist das nicht dasselbe Feeling wie auf Schneeschuhen!

Alle zwei Stunden entlässt das Postauto von Trogen nach dem St. Anton die Wanderer bei der Landmark. Die Rheintaler kennen den Ort besser!

In einem Bogen nach Norden steige ich – der Skiroute aus den fünfziger Jahren folgend – Richtung Suruggen. Das ganze Rheintal liegt mir zu Füßen!



Vor dem Abmarsch kann man in der Landmark eine Stärkung zu sich nehmen. ↑
Kaum gestartet, eröffnet sich ein fantastischer Blick ins Rheintal ↓



Stadt St.Gallen Sportamt

Badespass + Eiszeit

HALLENBAD UND SAUNA
BLUMENWIES
ST.GALLEN

Eishalle St.Gallen
Lerchenfeld



Warmes aus Alpacawolle
fein und fair

claro Weltladen
Engelgasse 5 9000 St. Gallen
Telefon 071 222 43 73



ARCHITEKTUR PLANUNG BERATUNG

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

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

Beratung
Steuern
Buchhaltung
Revisionen

büro ö ag
Haus zur Quelle
Burggraben 27
9000 St. Gallen
071 222 58 15
www.b-oe.ch

büro ö

dienstleistungen in ökonomie und ökologie

Auch dort kann man dem Wanderweg ausweichen: Dem Weg im Norden folgend erreiche ich die Chellersegg. Neben dem Wanderweg und 500m nach dem Schwäbrig nach Westen ausholend strebe ich dem Sommersberg zu. Hier kann ich mich in der gemütlichen Beiz bei einer Suppe aufwärmen oder mit einem sauren Most abkühlen. Die Aussicht gibt hier viel her. Der Alpstein breitet sich vor mir aus. ↓

Eilige steigen hier direkt zur Station Rietli der Appenzellerbahn ab.

Ich nehme es gemütlich und folge dem Wanderweg Richtung Hebrig. Hier überquere ich die Stossstrasse und folge dem Hügelzug nach Hohegg/ Zwislen. Hier bin ich sehr nah der Station der Appenzellerbahn, die jede halbe Stunde nach St. Gallen fährt. Ich könnte aber auch die Wanderung bei einem kleinen Umtrunk am schönen Hauptplatz ausklingen lassen...



Eckdaten:

Start:	Landmark an der Ruppenstrasse (Postauto ab Trogen Nr. 80.229)
Ende:	Gais (AB)
Route:	Landmark – Suruggen – Schwäbrig – Sommersberg – Hebrig – Hohegg – Gais
Karte:	Gais (1 : 25'000)
Teilnehmer:	Alle, die Schneeschuhe einmal ausprobieren wollen (Miete im Sportgeschäft) oder Winterwanderer
Schwierigkeit:	leicht
Zeit:	2 1/2 h (ohne Rast)
Jahreszeit:	Weihnachten bis Februar, idealerweise wenn es frisch geschneit hat (> 30cm)
Ausrüstung:	Schneeschuhe mit Skistöcken, Wanderschuhe



www.steinfein.ch

steinfein



Schmuck nach Mass

Besuchen sie uns am Christchindlimarkt
Webergasse vis à vis Hotel Dom
Samstag, 30. November und 7. Dezember
von 9.00 bis 17.00 Uhr

Unbehagen, Unlust, Unmut

Sind das die Gefühle, die Sie beim Anblick einer Steuererklärung ergreifen?
Das Büro von Moos kann nicht heilen. Es übernimmt jedoch
Jahresabschluss, Steuererklärung und Buchhaltung
bzw. zeigt Ihnen, wie Sie auch Teilbereiche selbst erledigen können.

Büro von Moos Tel: 071 364 27 30

Egal, wo und wie hoch Sie in der Schweiz wohnen, das (Reise-)Büro von Moos
kommt mit **Bahn/Bus/Schiff/Seilbahn** zu Ihnen.
Die Reisezeit ist Hobby und damit privates Vergnügen.



Wer umweltbewusst fährt, dem dankt die Natur.

Sankt Galler Stadtwerke, St. Leonhard-Strasse 15, 9001 St. Gallen,
Telefon 0848 747 900, verkauf.gw@sgsw.ch, www.sgsw.ch

erdgas 
Die freundliche Energie.
www.erdgas.ch

WANTED 1

Vorstandsmitglieder

Zur Verstärkung unseres Vorstandes suchen wir engagierte Personen mit Interesse an Verkehrsfragen. Dazu musst du weder Verkehrsexperte noch PolitikerIn sein, dein Interesse genügt. Der Vorstand trifft sich rund zehn Mal im Jahr in St. Gallen. Gerne begrüssen wir Interessierte an einer unserer Sitzungen. Unser Geschäftsleiter, Daniel Rüttimann, gibt gerne weitere Auskünfte unter Tel. 071 222 26 32, Email: info@vcs-sgap.ch

WANTED 2

Layouter/-in

Für die Gestaltung unseres Magazins „lokal“ suchen wir eine Person mit grafischem Talent und Kenntnissen in InDesign. Das lokal erscheint 4-mal jährlich. Es ist mit einem Aufwand von rund 8 Stunden pro Ausgabe zu rechnen. Die Texte werden von Mitgliedern der Ortsgruppe St. Gallen geschrieben, ebenso steht dir eine erfahrene Person für die Korrektur zur Verfügung. Für detailliertere Angaben steht Daniel Rüttimann gerne zur Verfügung unter Tel. 071 222 26 32, Email info@vcs-sgap.ch

1

2

Agenda 2013/14

Dienstag, 10. Dezember	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Freitag, 13. Dezember	19.00	Jahresessen Vorstand	Zum Bospurus, St. Gallen
Dienstag, 14. Januar	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Mittwoch, 15. Januar	18.30	Ortsgruppensitzung	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Donnerstag, 16. Januar	16.00	Jahreskonferenz Direktion Bau & Planung – VCS	Amtshaus, St. Gallen
Dienstag, 28. Januar	18.30	Vorstandssitzung Sektion	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Samstag, 1. Februar	9.45	Planungskonferenz VCS Schweiz	Missione Cattolica Bern
Dienstag, 11. Februar	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Freitag, 14. Februar	17.00	Redaktionsschluss lokal 105	
Mittwoch, 19. Februar	18.30	Ortsgruppensitzung	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Dienstag, 4. März	18.30	Vorstandssitzung Sektion und Ortsgruppe	VCS-Büro, Rorschacher Strasse 21, St. Gallen
Donnerstag, 6. März	08.30	Zwicky-Tagung Baudepartement	Baudepartement, St. Gallen
Dienstag, 11. März	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Dienstag, 18. März	11.00	Treffen Stadtrat mit Verbänden	Rathaus, St. Gallen
Dienstag, 18. März	16.00	Stadtparlament	Parlamentssaal, Waaghaus, St. Gallen
Freitag, 28. März	16.00	Abschlussveranstaltung GEMEINDE BEWEGT	Pfalzkeller, St. Gallen