

Für Mensch
und Umwelt



LOKAL

Dezember 2018

Nummer 121

St.Gallen–Appenzell



desbeschluss Velo: Einen Gang hochschalten!
9: Faceliftung vor dem Sprung in die Zukunft?



Dieser Kaffee schützt den Lebensraum des Urang Utan

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

claro
FAIR TRADE

ARCHITEKTUR

PLANUNG

BERATUNG

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

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

// st.gallen



Winter-Aktion:
**Schnell-
reinigung für
CHF 10.–**

Die Velostation St.Gallen befreit Ihr Fahrrad von Schnee und Strassenpfutsch.

Stadt St.Gallen Velostation Fachhochschule, Rosenbergstrasse 59, www.velostationsg.ch

Seit der vergangenen Ausgabe des «lokal» stand für den VCS ein Thema im Vordergrund: der Bundesbeschluss Velo. Die Abstimmung wurde souverän gewonnen, die Hoffnung auf ein quantitativ und qualitativ angemessenes Velowegnetz lebt. Wir schauen auf den Abstimmungskampf zurück und wagen einen Blick in die Zukunft. Wohin es gehen könnte, zeigt das Beispiel des geplanten Geh- und Veloweges zwischen Herisau und St.Gallen. Allerdings besteht noch an vielen Orten Nachholbedarf. Auf solche Rückstände im Velowegnetz sowie andere Anliegen kann neuerdings mittels Stadtmelder der Stadt St.Gallen aufmerksam gemacht werden. Eine weitere Option für das Anbringen von Lob und Kritik an der Veloinfrastruktur stellt die Seite bikeable.ch dar. Das Motto ist eindeutig: «Let's make our cities bikeable.»

Dass nicht nur dem Velo, sondern auch dem öV immer noch Steine in den Weg gelegt werden, wird unter anderem in Teufen deutlich. Die Neugestaltung des Bahnhofs zieht sich aufgrund unnötiger Komplikationen in die Länge. Auch die Beratung der Gesamtverkehrsstrategie im St.Galler Kantonsrat zeigt die Ignoranz gegenüber dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr. Stattdessen erhalten Strassenbauprojekte weiterhin zu viel Aufmerksamkeit und Kredite von der bürgerlichen Politik.

Deshalb freuen wir uns über jedes Mitglied, das für unsere gemeinsamen Forderungen eintritt: Sei es durch Petitionen, wie in St.Josefen und Lichtensteig, oder in der Politik, wie in Wil, wo das Problem der Elterntaxis dank einer Interpellation Marianne Mettlers angegangen wird. Im eidgenössischen Wahljahr 2019 wird diese Mitwirkung natürlich noch wichtiger, um die Anliegen des VCS in den öffentlichen Diskurs einzubringen.

Bis das Wahljahr ansteht, dauert es aber noch einen Moment. Ich wünsche Ihnen bis dahin eine besinnliche und erholsame Festzeit. Damit die Velofahrenden diese nicht im Spital verbringen müssen, haben wir den überaus gelungenen Flyer «Velofahren im Winter» mitgestaltet und beigelegt.

Ein klares Ja für das Velo!	4
Bundesbeschluss Velo: Einen Gang hochschalten!	6
Endlich: Geh- & Veloweg Herisau–St.Gallen	8
VBSG 2019: Facelifting vor dem Sprung in die Zukunft?	10
Gesamtverkehrsstrategie bleibt ein Papiertiger	12
Baubehördentagung Appenzell Ausserrhodon	16
Elterntaxis gefährden die Sicherheit der Kinder	18



**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 121, Auflage 4200 Exemplare, erscheint dreimal im Jahr

Redaktion: Benjamin Krähenmann

Layout: Ingrid Jacober

Korrektur: Cécile Federe

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

VCS-lokal ist eine Beilage der VCS-Sektion St.Gallen–Appenzell zum VCS-Magazin 5/2018, Impressum: VCS-Magazin, Mitgliederzeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Verlag und Redaktion: VCS, Postfach, 3001 Bern

Am 23. September 2018 wurde über den Bundesbeschluss Velo abgestimmt. Nach dem Engagement des VCS von der ersten Stunde an und einer intensiven Sattelschutzverteilkaktion im Endspurt ist die Freude nun gross: Das Resultat ist ein klares Ja von 73.6 Prozent.

Ein klares Ja für das Velo!



Text von Cristina Bitschnau-Kappeler, Fotos von Cristina Bitschnau-Kappeler und Jean-Pierre Barbey. 2015 wurde die Veloinitiative lanciert. Der VCS war von Anfang an aktiv dabei. In nur neun Monaten waren die benötigten 100 000 Unterschriften gesammelt. Zusammen mit Pro Velo wurde die Veloinitiative eingereicht. Daraufhin wurde 2016 vom Bundesrat ein Gegenentwurf mit den Kernanliegen der Initiative verfasst und vom Parlament weitgehend unterstützt. Die Initiative wurde zurückgezogen. In der Volksabstimmung glänzte der Bundesbeschluss Velo am 23. September 2018 mit einem hervorragenden Resultat von 73.6 Prozent Ja-Stimmen.

Das Engagement fürs Velo war bis zum Abstimmungssonntag gross. Um auf die Abstimmung aufmerksam zu machen, wurden in unserem Sektionsgebiet St.Gallen–Appenzell etwa 5 000 Sattelschütze verteilt; unterstützt von Mitgliedern, dem Vorstand, der Geschäftsstelle und gar der Zürcher Sektion. Mit Zug und Velo waren die Freiwilligen in Gossau, Herisau, St.Gallen, Flawil, Uzwil, Wil, Urnäsch, Appenzell, Gais, Bühler, Teufen, Goldach, Rorschach, Staad, Rheineck, St. Margrethen, Altstätten, Au, Buchs, Sargans, Rapperswil, Wattwil und Romanshorn unterwegs. Ein herzliches Dankeschön an alle.

Nach dem starken Signal für das Velo in der Verfassung muss das Velo künftig konsequent in die Planung und Realisierung von Verkehrsnetzen einbezogen werden. Als ernstzunehmendes, umweltfreundliches, gesundheitsförderndes und preiswertes Transportmittel mit grossem Potenzial für die Zukunft.



Die Fahrten durch die drei Kantone zeigten erneut, dass Zustand wie Ausbau des Velowegnetzes Nachholbedarf haben.

kurzmeldung gratulation & willkomm

Von Ruedi Blumer, Co-Präsident. Unsere neue Geschäftsleiterin hat geheiratet und heisst nun Cristina Bitschnau-Kappeler. Ende Oktober ist sie Mutter geworden. Wir gratulieren herzlich. Für den Mutterschaftsurlaub konnten wir einen sehr geeigneten Stellvertreter finden.

Herr Benjamin Krähenmann leitet unsere Geschäftsstelle bis Ende Februar 2019. Er hat sich unter der Anleitung von Frau Bitschnau-Kappeler bereits gut eingearbeitet und ist verantwortlich für die Redaktion dieses «lokal». Herr Krähenmann war Velokurier in Zürich und schloss 2015 den Bachelor of Arts in Sozialwissenschaften erfolgreich ab. Wir heissen ihn herzlich willkommen und wünschen ihm viel Freude und Energie bei der neuen Aufgabe.

Nach dem deutlichen Ja an der Urne: Wie lässt sich die Zukunft des Velos gestalten?

Bundesbeschluss Velo: Einen Gang hochschalten!



Text von Benjamin Krähenmann und Ruedi Blumer, Darstellung (c) VCS Schweiz. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Der Bundesbeschluss Velo wurde mit einem Ja-Anteil von 73.6 Prozent in der Verfassung verankert. Auch die Kantone St.Gallen sowie Appenzell Ausser- und Innerrhoden sagten sehr klar Ja zum Velo. Was bedeutet dieses Resultat nun für die Zukunft des Velos?

Nicht allzu viel, sofern nicht gehandelt wird. Zwar sind Velowege gemäss Bundesverfassung nun endlich den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt. Allerdings muss der Bund lediglich unterstützende und koordinative Aufgaben übernehmen. Die Zuständigkeiten liegen bei den Kantonen, welche nun

gemeinsam mit den Gemeinden in der Pflicht stehen. Die Bundesgelder sind mit den Agglomerationsprogrammen gesprochen, die Umsetzung erfolgt auf der Kantons- beziehungsweise Gemeindeebene. Oder eben auch nicht, wie das Beispiel Ostschweiz zeigt. Zu viele Projekte kommen nur sehr schleppend voran oder verstauben gar in der Schublade. Statt eine grosszügige, nachhaltige Verkehrspolitik für Fuss- und Veloverkehr mit Nachdruck zu fördern und zu realisieren, werden neue Autobahnanschlüsse geplant.

Für eine nachhaltige, velofreundliche Verkehrspolitik braucht es ein lückenloses, sicheres Veloverkehrsnetz. Dazu gehören durchgängige Veloschnellrouten, gerade im urbanen Raum. Schliesslich werden die (elektrisch betriebenen) Zweiräder immer schneller und die Hügel in St.Gallen und Umgebung somit «flacher». Mithilfe einer funktionierenden Infrastruktur würde das Velo zu einer noch attraktiveren Alternative zum öffentlichen Verkehr und zum Privatauto. Veloschnellrouten auf den Achsen Rorschach–St.Gallen–Herisau, Gossau–Wil, im Rheintal und im Linthgebiet gilt es zu realisieren.

Unsere österreichischen Nachbarn in Vorarlberg machen es vor. In der Radverkehrsstrategie sind zweihundert Kilometer Velo-

schnellverbindungen im Raum Bregenz–Feldkirch–Bludenz festgelegt. Das Projekt «Ketten-Reaktion» enthält über hundert Massnahmen, die bis spätestens 2027 umgesetzt sein sollen: www.vorarlberg.at/fahrrad.

Die Entflechtung von Fuss- und Velowegen ist ebenfalls unabdingbar, um die Sicherheit für FussgängerInnen und VelofahrerInnen zu erhöhen. Das Trottoir ist oft zu schmal, um als sicherer Fuss- und Veloweg zu dienen. In Rapperswil beispielsweise existiert bereits ein abgetrenntes Velotrassee. Das Vorankommen wird erleichtert, man ist schneller unterwegs und fühlt sich zudem sicherer. Leider ist das Netz (noch) nicht durchgehend. Projekte wie die Veloverbindung zwischen Herisau und St.Gallen und dem damit zusammenhängenden Ausbau der SBB Sitterbrücke führen ebenfalls in die richtige Richtung. Die Brücke wird verbreitert, sodass sich Velo- und Fussverkehr nicht mehr in den Weg kommen.

Als negatives Beispiel lässt sich der Marktplatz in St.Gallen nennen: Stadtauswärts wird der Veloverkehr zwischen öV-Haltestelle und grossen Einkaufsläden durchgeführt. Konflikte und heikle Situationen sind vorprogrammiert, und das Velo wird einmal mehr ausgebremst.

Der überwältigende Erfolg des Bundesbeschlusses Velo an der Urne setzt ein wichtiges Zeichen.

Die positive Ausgangslage muss nun auf Bundesebene durch die Gesetzgebung konkretisiert werden. Auf kantonaler und kommunaler Ebene müssen die konkreten Velo-Projekte, die oft bereits in den Aggloprogrammen enthalten sind, nun rasch und konsequent realisiert werden: Für eine schweizweit funktionierende Veloinfrastruktur und eine nachhaltige, klimafreundliche Verkehrspolitik.

Der Kanton St.Gallen realisiert zusammen mit dem Tiefbauamt des Kantons Appenzell Auser rhoden einen neuen Geh- und Veloweg zwischen dem Kreisel Gübsenstrasse und der Schüt zenstrasse in Herisau.

Endlich: Geh- & Veloweg Herisau–St.Gallen

Text und Fotos von Jean-Pierre Barbey. Am 1. Oktober 2018 sind die Arbeiten an der Appenzeller- und Heinrichsbadstrasse in St.Gallen und der St.Gallerstrasse in Herisau gestartet. Sie werden bis Sommer 2020 dauern. Entscheidend sind dabei folgende Punkte:

Der Einlenker Heinrichsbadstrasse verschiebt sich laut Aussagen des St.Galler Tiefbauamtes Richtung Herisau, wodurch das Längsgefälle im Bereich Appenzeller- und Heinrichsbadstrasse erheblich reduziert wird, was das Anfahren im Winter erleichtert. (Das wird auch der Hauptgrund sein für die Verbesserung des Ganzen...)

Auf der Höhe des Alten Zolls entsteht eine Querungsstelle für den Fuss- und Veloverkehr.

Entscheidend für diese, ist doch die St.Gallerstrasse in diesem Bereich sehr heikel, denn motorisierter Individualverkehr MIV, Fuss- und Veloverkehr kommen sich hier sehr nahe! Interessant auch, was mit dem Einlenker auf die alte Trasse der Appenzelnerbahn in diesem Abschnitt passieren wird.

Vor allem auf der Heinrichsbadstrasse werden die Bauarbeiten zeitweise zu recht erheblichen Einschränkungen führen.

- » **Abzweiger Gübsenseeweg beim Alten Zoll**
- ≈ **Einlenkung zur alten Trasse der Appenzelnerbahn, Baustelle am Einlenker Heinrichsbadstrasse am 8. Oktober**





Auf den Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 verpassten sich die VBSG ein Facelifting und stellten auch die Weichen für eine Erweiterung der elektrifizierten Linien von Wittenbach nach Abtwil-St. Josefen und nach St. Georgen. Genügt das? Ist es nicht höchste Zeit für einen strategischen Sprung zur nachhaltigen Mobilitätszukunft?

VBSG 2019: Facelifting vor dem Sprung in die Zukunft?

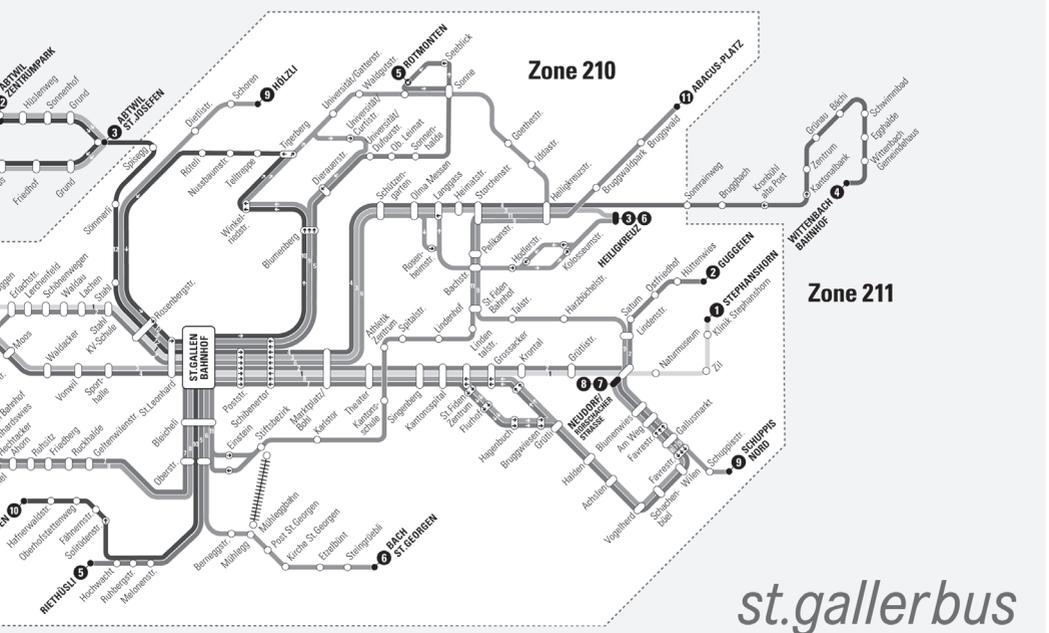
Text von Martin Boesch, *Linienplan (c) VBSG*. Das Facelifting besteht darin, dass das über die Jahre gewachsene Gewirr von Buslinien gestrafft und neu geordnet wird. Mehr als die Hälfte aller Linien erhalten neue Nummern, werden anders geführt als bisher und /oder werden zum Teil zu Durchmesserlinien neu verknüpft. Die Übersicht dazu ist auf dem Linienplan 2019 zu finden.

Für die meisten BusbenutzerInnen wird sich dennoch nicht allzu viel verändern, auch wenn es neue Verbindungsmöglichkeiten gibt und einige bisherige wegfallen, denn St. Gallen beziehungsweise die St. GallerInnen sind trotz einigen verschlungenen Streckenführungen in die Aussenquartiere immer noch dominant auf den Hauptbahnhof ausgerichtet. Es gibt keine einzige Linie, die nicht zum Hauptbahnhof fährt, auch wenn dieser wichtigste Verkehrsknoten des ÖV immer noch nicht so heisst – eine verpasste Chance! Und die meisten Linien bedienen alle Haltestellen. Mit Ausnahme der Linie 10 gibt es keine Schnellbusse zum Zentrum. Die S-Bahn spielt im Stadtge-

biet praktisch keine Rolle, ja, durch die aktuellen Verschlechterungen nimmt sie sich gleichsam selbst aus dem System heraus.

Für eine Mittelstadt der Grösse und Struktur St. Gallens ist dieses monozentrale aber dennoch feingliedrige Verkehrssystem naheliegend, weil historisch gewachsen und entsprechend der Wahrnehmung der Bevölkerung. Es ist aber wenig zukunftstauglich, denn der ÖV erstickt auf diese Weise allmählich am zunehmenden Angebot und den notwendigen Fahrplanverdichtungen, vor allem in der Innenstadt. Die Kontroversen um die Gestaltung des Marktplatzes in St. Gallen zeigen dies auf drastische Weise. Dieses Problem wird nochmals verschärft durch den Anspruch der Agglomerationsgemeinden, auf die gleiche Art wie die Aussenquartiere mit dem Stadtzentrum verbunden zu sein. Für Abtwil und Wittenbach wird dieses Konzept jetzt von den VBSG umgesetzt, die andern Agglomerationsgemeinden werden durch Regional- und Postautobusse in analoger Weise mit der Stadt beziehungsweise dem Hauptbahnhof verknüpft. So kann man zum





Beispiel von Hundwil via Stein und Teufen in die Stadt fahren, und das Postauto, das meist halbleer daherkommt, steckt dann hinter dem 5er-Bus auf der Teufenerstrasse im Stau der AR-Pendler. Warum geht die Erschliessung dieser Dörfer nicht Richtung Herisau und dort auf die S-Bahn?

Was fehlt, ist eine auf den Agglomerationsverkehr ausgerichtete hierarchische Struktur des Verkehrssystems. So ähnlich wie es bei den Bahnen Fernverkehrslinien und Regionalzüge gibt, die entweder nur die Hauptknoten oder aber für die Feinverteilung alle kleinen Stationen bedienen. Historisch interessant ist der Blick auf den Strassenverkehr: Als die alt-hergebrachten Landstrassen mit der Zufahrtsmöglichkeit auf jede einzelne Parzelle nicht mehr genügten, wurden die Autobahnen geschaffen, mit den Autobahnanschlüssen als Zugangsknoten für die Feinverteilung. Im Unterschied zum Auto funktioniert der öv aber nicht nur bezüglich Trasse, sondern auch bezüglich der Verkehrsmittel hierarchisch strukturiert – oder sollte es zumindest sein, um

leistungsfähig und bedarfsgerecht zu sein. Wenn St.Gallen also wirklich eine Metropole und die ganze Region ein Metropolitanraum werden wollen, dann sollten die Weichen möglichst rasch in dieser Richtung gestellt werden.

Das vieldiskutierte St.Galler Tram könnte dazu einen wichtigen Beitrag leisten; jedoch geht es vor allem um einen konzeptionellen Paradigmenwechsel. Denn trotz der populären Bratwurstform braucht St.Gallen nicht nur eine Verkehrsachse, sondern ein öv-Netz mit Knoten in den wichtigsten grösseren Siedlungen – zwischen Bodensee und Wil, zwischen Thurtal und Alpstein. Erst dann kann auch die bauliche Siedlungsentwicklung auf das Prinzip der inneren Verdichtung mit hoher Mobilitätsleistung ausgerichtet werden, und die Agglomerationsdörfer werden zu richtigen urbanen Zentren. Da die Mobilitätskonzepte vom Kanton als Besteller der öv-Leistungen entworfen und mitfinanziert werden, sind also insbesondere diese Stellen gefordert, endlich zum Sprung in die Zukunft anzusetzen.



Gesamtverkehrsstrategie bleibt ein Papiertiger

Text von Ruedi Blumer, Darstellung von Max Spring. Mit der Gesamtverkehrsstrategie GVS hat der Kanton unter Federführung von Bau- und Volkswirtschaftsdepartement eine Gesamtsicht erstellt, die für das Strassenbau- sowie das öV-Programm als Grundlage und Leitlinie dienen soll. Als wichtiger Grundsatz zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird in dieser Strategie festgehalten: «Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr FVV aufzufangen.» Es ist sinnvoll und erfreulich – und angesichts der Klimaerhitzung absolut nötig –, dass der Kanton die Anliegen der Städteinitiative für den ganzen Kanton zur Leitlinie erklärt.

Nur ist die Realität leider eine ganz andere. Weder die Regierung noch das Parlament nehmen in ihrer Mehrheit die Ziele der GVS ernst – im Gegenteil, sie treten diese mit Füßen.

Am 18. September 2018, dem Tag, an dem die GVS zusammen mit dem sechsten öV-Programm und dem 17. Strassenbauprogramm im St.Galler Kantonsrat beraten wird, meldet das Tagblatt, dass unter anderen der Pizolgletscher wegen der Klimaerhitzung zerfällt. Der Permafrost taut auf, Steinschlag und Felsabbrüche bis hin zu Katastrophen – wie vor Jahresfrist in Gondo – werden in den Alpen immer häufiger. Auf die Frage eines Journalisten, ob der Kanton St.Gallen Schutzmassnahmen ergreife, antwortet ein Mitarbeiter des Amtes für Umwelt: «Der Massnahmenplan Luftreinhaltung und das kantonale Energiekonzept sollen den Ausstoss von CO₂ verringern. Pro Kilometer Fahrt mit einem Verbrennungsmotor gehen nämlich zwei Kilogramm Gletschereis verloren.»

Weitere Autobahnanschlüsse statt besserer Fahrpläne für S-Bahnen

Im Rat beeindruckt all das auf bürgerlicher Seite kaum jemanden. Gefragt sind da wie seit Jahrzehnten noch mehr Strassen und Autobahnanschlüsse. Die Ratsmehrheit unterstützt den dritten Autobahnanschluss für Rorschach und fördert damit eine weitere Zunahme des klimaschädigenden, motorisierten Individualverkehrs MIV. Die Mehrheit wünscht sich einen Anschluss Güterbahnhof in St.Gallen plus Strassentunnel in die Liebegg und torpediert damit den Anreiz zum Umsteigen auf die neue Durchmesserlinie mit Ruckhaldentunnel der Appenzellerbahnen. Das leistungsfähigste Verkehrsmittel in den Städten ist das Tram. Die Stadt St.Gallen muss die Planungen fürs Tram auf der West-Ost-Achse vorantreiben, um die Verkehrsentwicklung langfristig klima- und raumgerecht steuern zu können.

Bürgerliche Mehrheit foutiert sich um Klimaerhitzung

Massnahmen gegen die Bedrohung unserer Lebensgrundlagen durch CO₂ Ausstoss interessieren derweil im Ratssaal in den bürgerlichen Fraktionen kaum jemanden. Dass die GVS gemäss Verfassung die Ökologie berücksichtigen muss, ist da schnell vergessen. Es ist nur Makulatur, wenn in der GVS steht: «Die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.»

Bei der Beratung des 17. Strassenbauprogramms werden alle neuen Strassen und Autobahnanschlüsse gutgeheissen und noch ein paar zusätzliche Begehren für einige Millionen ins Programm aufgenommen. Die blinde Strassenbaueuphorie des letzten Jahrhunderts wird in St.Gallen immer noch fortgeschrieben. Ganz anders beim öV-Programm. Hier spart schon die Regierung gegenüber dem letzten Programm zehn Millionen Franken ein. Und das nachdem bereits im fünften Programm vierzig Millionen weniger investiert wurden als geplant. Ein Antrag der Regio Appenzell–St.Gallen–Bodensee fordert den Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe, um die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene angebotsorientiert zu fördern. Dieses Anliegen wird von Vertretern aller Parteien und von der Exekutive (Einfache Anfrage Scheitlin/Lüthi) in der Stadt St.Gallen unterstützt und auch in einem öffentlichen Brief des städtischen Hauseigentümergeverbandes gefordert. Im Kantonsrat hingegen ist diese Forderung bei der Regierung und den bürgerlichen Fraktionen absolut chancenlos und wird als ideologisch und nicht finanzierbar in den Wind geschlagen. St.Gallen will weiterhin Strassen bauen, zusätzlichen Verkehr generieren und den CO₂-Ausstoss erhöhen! Die Zurückhaltung und Geringschätzung gegenüber Fuss-, Velo-

und öffentlichem Verkehr bleibt leider mehrheitsfähig. Nach dem überwältigenden Ja des Stimmvolkes zum Bundesbeschluss Velo ist es mehr als offensichtlich, dass der Kantonsrat am Volk vorbei politisiert und die zunehmenden Gefahren der Klimaerhitzung ausblendet!

Verbot von koexistenzfördernden Strassenraumgestaltungen

Zur Perfektionierung der klima- und umweltfeindlichen Politik beschliesst der Rat folgende zwei Ungeheuerlichkeiten:

1. Strassenraumgestaltungen an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr MIV keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit zur Fol-

ge haben. Das kommt einem faktischen Verbot von Strassenraumgestaltungen im Sinne der Koexistenz gleich. Fahrbahnhaltestellen für den Bus oder die Umnutzung von MIV-Fahrs Spuren zu kombinierten Bus-/Velo Spuren sind im Grundsatz nicht mehr zulässig.

2. Bei Lärmsanierungen an Kantonsstrassen ist auf Tempo 30 zu verzichten. Das faktische Verbot der wirkungsvollsten Massnahme an der Quelle ist eine dogmatische Entgleisung. Damit wird die günstigste, naheliegendste, umweltschonendste, sicherste und somit auch gesundheitspolitisch sinnvollste Massnahme zur Lärmsanierung und Einhaltung der eidgenössischen Lärmschutzverordnung verhindert.

Fazit: St.Gallen huldigt auch in den kommenden fünf Jahren dem Statussymbol Privatauto. Es lässt die klima- und raumfreundlichen Verkehrsträger Fuss, Velo und öV finanziell wie emotional hintenanstehen.

In den letzten Monaten wurden im Kanton St.Gallen zwei Petitionen eingereicht, über die an dieser Stelle kurz berichtet wird.

petition bushaltestelle in st.josefen

Text von Niklaus Fürer. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird eine neue direkte Buslinie von Abtwil über St.Josefen nach Hauptbahnhof St.Gallen eingeführt. Im Dorf St.Josefen ist keine Bushaltestelle vorgesehen. Der Bus hält weit abseits des Dorfes beim Buswendeplatz. Um eine Verbesserung zu erreichen, hat der VCS eine Petition für eine Bushaltestelle im Dorf St.Josefen lanciert (25 Unterschriften). Diese wurde am 21. September 2018 zusammen mit Einwohnenden an Gemeindepräsident Boris Tschirky übergeben.

Bis Redaktionsschluss ist von Seiten der Gemeinde noch keine Rückmeldung eingegangen.

petition tempo 30 in lichtensteig

Text von Benjamin Krähenmann. Anfang September wurde auf der Gemeinde Lichtensteig eine Petition mit 418 Unterschriften eingereicht. Die Unterzeichnenden fordern innerhalb des Stadtkerns eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h. Mit Tempo 30 soll der Strassenlärm verringert und die Sicherheit erhöht werden. Bei Redaktionsschluss erklärte sich der Kanton St.Gallen dazu bereit, die Situation vor Ort zu begutachten. Der VCS beobachtet die Entwicklung und fordert die Umsetzung der Tempo-30-Zone innerhalb des Stadtkerns Lichtensteig.

Regierungsratswahl 2019
Appenzell Ausserrhodens:

wir empfehlen zur wahl: yves noël balmer, sp



Text von Jean-Pierre Barbey, Foto von Bodo Rüedi. Er ist Mitglied des VCS und wird unsere Position im Regierungsrat vertreten.

Auf der Vernehmlassung zum ausserrhodischen Strassenbauprogramm 2019–2022 war er ebenfalls beteiligt und konnte dabei grosse Teile prägend mitgestalten.

Die neue Webseite der VCS Sektion St.Gallen-Appenzell ist online.

vcs-webseite schafft sprung ins neue jahrzehnt

Text von Cristina Bitschnau-Kappeler. Wer selber einen Blick wagen will, tippt ganz einfach vcs-sgap.ch in den Webbrowser. Die Internetadresse ist gleichgeblieben, der Inhalt erstrahlt in neuem Glanz. Neben dem Neuesten aus dem Sektionsgebiet findet sich auf der ersten Seite auch eine Agenda mit den wichtigen Terminen. Auf den zweiten Klick werden weiterhin Informationen zu den Angeboten, Regionalgruppen, Veröffentlichungen und zum Verein zugänglich.

kurzmeldung kurzmeldung kurzmeldung

Am 7. September trafen sich Baubehörden der Gemeinden und des Kantons Appenzell Ausserrhoden zur traditionellen Tagung, diesmal im Pfarreizentrum Stofel in Teufen. Schwerpunkt bildete dabei die Ortsdurchfahrt und Dorfgestaltung in Teufen, welche momentan im Gange ist. Mit dabei waren «zugewandte Orte» wie der VCS St.Gallen–Appenzell mit einer Dreierdelegation.

Ortsdurchfahrt Teufen auf gutem Weg, aber noch mit Hindernissen.

Text und Fotos von Jean-Pierre Barbey. Nach einer Begrüssung durch Gallus Hess, Kantonsplaner im Departement Bau und Volkswirtschaft des Kantons, sprach Michael Bur vom Büro für Mobilität in Bern über «Mobilität im Umbruch – Trends und mögliche Handlungsfelder für die Ausserrhoden Gemeinden». Er wies vor allem auf regiomove.ch hin, welches Gemeinden in der Verkehrsentwicklung unterstützt.

Danach war Rolf Geiger, Geschäftsführer der Regio Appenzell AR–St.Gallen–Bodensee, an der Reihe. Er sprach über den «Verkehr im Agglomerationsprogramm und Auswirkungen auf die Ausserrhoden Gemeinden». Er betonte, dass die Region Appenzell AR–St.Gallen–Bodensee von allen Agglomerationsprogrammen in der Schweiz vom Bund die beste Note erhalten hat, und dies in Hinsicht auf die mögliche Wirkung der Aggloprogramme.

Komplikationen in Teufen

Über Mittag, vor und nach dem Mittagessen, welches im (ehemaligen) Zeughaus Teufen stattfand und wo wir Gast an der Gewerbeausstellung Teufen waren, fand der eigentliche Schwerpunkt der Veranstaltung statt: Zuerst führte Pascale Sigg, Gemeinderätin von Teufen, theoretisch in Ortsdurch-

fahrt und Dorfgestaltung ein. Dann konnten wir drei Orte besichtigen: Einerseits war dies die Dorfgestaltung, welche im Rahmen der erneuerten Ortsdurchfahrt vor allem um die Kirche herum realisiert werden soll, zweitens Schwierigkeiten bei der Realisierung des erneuerten Bahnhofs und drittens die Spurführung der Appenzeller Bahnen auf diesen Bahnhof hin. Obwohl sich die Teufner Bevölkerung mehrmals gegen einen Tunnel und für die Doppelspur auf der Strasse aussprach, sind noch Einsprachen hängig, welche eine Doppelspur auf den Bahnhof hin verunmöglichen. So wird jetzt die Doppelspur kurz vor dem Bahnhof in eine einzige Spur vereint, was in einigen Jahren nochmals zu Baulärm auf dem betreffenden Abschnitt führen wird, da dann die Doppelspur durchgängig gemacht wird.

Zudem hat das Bundesamt für Verkehr auf dem dritten Geleise die Realisierung, die durch die Appenzeller Bahnen vorgeschlagen wurde, vorläufig abgelehnt, was eine nochmalige Neuplanung in diesem Bereich erfordert. Das dritte Geleise im Bahnhof Teufen ist notwendig, damit Züge, die zu den Stosszeiten im Viertelstundentakt ab Teufen fahren werden, abgestellt werden können. Jetzt müssen die Züge, die nur zur Stosszeit gebraucht werden, in den Steigbach fahren (zur nächsten

tem Weg,



Haltestelle), damit sie nicht dem Kreuzungsverkehr am Bahnhof Teufen im Wege stehen.

Fortschritte für den Fuss- und Veloverkehr

Nachher äusserte sich Kantonsingenieur Urban Keller, zur «Langsamverkehrsplanung in den Ausserrhoden Gemeinden», das heisst zum Fuss- und Veloverkehr. Hier nahm er in erster Linie Stellung zum Richtplan Radwegnetz. Das Netz soll an vielen Stellen im Kanton, vor allem im Hinter- und Mittelland, noch ausgebaut werden.

Zuletzt sprach noch Sascha Bundi, Leiter Mobilität und Planung des Kantons St.Gallen, zu «Verkehrsmanagement der Stadt St.Gallen und Auswirkungen auf Appenzell Ausserrhoden». Hier bildete die geplante Pfortneranlage in der Liebegg, welche auf Appenzeller Boden zu stehen käme, den Schwerpunkt. Bundi begründete die Pfortneranlage vor allem damit, dass so der Verkehr innerhalb der Stadt flüssiger würde, ja dass letztendlich alle Verkehrsteilnehmenden schneller durch die Stadt und ans Ziel kämen, was grundsätzlich begrüßenswert ist!



Hier, am Bahnhof Teufen, soll ein Kreisell und ein drittes Geleise entstehen.

...Ergebnisse der Teufner Baubehördentagung im September



ELTERN-TAXI

UNERWÜNSCHT

Die Vermeidung von Elterntaxis bleibt eine Daueraufgabe, die man durchaus auch mit Humor angehen kann, wie die Plakatkampagne der Stadt Bischofszell zeigte.

Elterntaxis gefährden die Sicherheit der Kinder

Text von Marianne Mettler, Foto von Thomas Weingart. An einem Nachmittag im Frühsommer 2017 bin ich mit dem Fahrrad unterwegs in die Wiler Altstadt. Die Schule ist aus und die Schulkinder auf dem Nachhauseweg. Beim Stadttor kommt mir ein Auto entgegen. Zwei Kinder sitzen nicht angegurtet auf dem Beifahrersitz, ebenso vier auf der Rückbank des fünfplätzigigen Autos. Schulkinder rennen herum, eine Baustelle verengt die schon schmale Strasse zusätzlich, das Auto zwingt sich durch, die Lenkerin hupt entnervt. Ich schaue entsetzt und hoffe einzig, dass kein Kind angefahren wird. Zuhause denke ich, jetzt ist Schluss. Es muss etwas dagegen unternommen werden. Ich erkundige mich bei den anderen Schulhäusern. Die Situation ist ähnlich schwierig.

Ich reiche im Namen der SP-Fraktion bei der nächsten Parlamentssitzung am 1. Juni 2017 eine Interpellation ein und fordere den Stadtrat auf, etwas gegen die Elterntaxis zu unternehmen. Ich empfehle die Zusammenarbeit mit der Polizei, schlage eine eindringliche Plakatkampagne vor, ein Fahrverbot vor Schulen und Kindergärten sowie die Organisation eines Pedibusses «Schulbus auf Füssen». Praktisch alle anwesenden Parlamentsmitglieder von links bis rechts unterzeichnen

den Vorstoss und unterstützen ihn damit. Es ist ein Anliegen und eine Sorge, die parteiungebunden ist und auch in der Bevölkerung viel Resonanz findet.

Was ist seither geschehen?

Die Polizei machte Stichproben vor einem Schulhaus und fand heraus, dass Elterntaxis kein grosses Problem darstellen. Nur, wenn bei schönem und sonnigem Wetter uniformierte Polizisten vor einem Schulhaus stehen, fahren die Eltern wohlweislich nicht mit ihrem Auto vor. Die Polizei will auch kein generelles Halteverbot vor den Schulhäusern aussprechen, da dies in ihren Augen nur eine Verlagerung des Problems an andere Orte mit sich bringen würde. Also doch ein Problem? Da von dieser Seite die Unterstützung nicht gross vorhanden ist, macht der Stadtrat aktuell eine Kampagne, die sich an die Freiwilligkeit richtet. Mit einem Zeichnungswettbewerb «Der Schulweg – meine Entdeckungsreise» sollen Kinder und Eltern sensibilisiert werden, welche Chancen das Zurücklegen des Schulweges zu Fuss beinhaltet. Es gab rege Beteiligung. Mit den prämierten Bildern soll nun eine gesamtstädtische Kampagne starten.

Um Elterntaxis zu verhindern, braucht es Massnahmen auf allen Ebenen. Es muss klar

sein, was man den Kindern wegnimmt, wenn man sie chauffiert und sie hindert, den Schulweg selbständig mit den Gspänli zu Fuss zurückzulegen. Die Schulen sollen auch konsequent handeln und bei Schulreisen und Ausflügen auf die Taxidienste der Eltern verzichten und diese stattdessen mit dem öV koordinieren. Oder auch mal persönlich nachfragen bei Eltern, die ihre Kinder regelmässig fahren. Der Verdacht liegt nahe, dass diese ihre Kinder auch in anderen Belangen nicht loslassen können und es verpassen, ihre Entwicklung zur Eigenständigkeit zu fördern.

Die Lehrerinnen und Lehrer müssen das Thema diskutieren, besonders am ersten Elternabend vor Kindergarteneintritt oder dann wieder beim Übertritt in die Primarschule. Es gäbe sicher in jeder Klasse Väter und Mütter, die mithelfen, einen Pedibus zu organisieren. Der Anstoss dazu muss aber von der Lehrperson kommen, da sich die Eltern – gerade im städtischen Umfeld – nicht kennen und von der Schule vernetzt werden müssen.

Die Polizei soll sich durchaus ebenfalls in dieser Sache engagieren. Entgegen ihrer Ansicht machen Halteverbote vor Schulhäusern absolut Sinn. Selbstverständlich braucht es hingegen einen Behindertenparkplatz für Kinder oder auch Lehrpersonen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind.

Ärgernisse mit der Infrastruktur in St.Gallen? Der Stadtmelder ist eine einfache Möglichkeit, diese der Stadt direkt mitzuteilen.

stadtmelder
st.gallen

Text von Cristina Bitschnau-Kappeler, Bild (c) Stadt St.Gallen. Plötzlich gibt es wegen einer Baustelle kein Durchkommen mehr für Fussgängerinnen und Fussgänger, oder die Scherben vom Wochenende liegen für Veloneus bedrohlich verstreut auf dem Boden. Für solche Fälle gibt es den «Stadtmelder». Ein digitaler Sorgenbriefkasten für das Melden von Mängeln an der städtischen Infrastruktur. Wie die Stadt schreibt: «einfach und bequem» und natürlich nicht nur für Kritik, sondern auch für Lob.

Eine Meldung aufzugeben ist relativ einfach. Das System leitet durch die einzelnen Schritte. Zuerst muss eine Rubrik gewählt werden. Zur Verfügung stehen: Abfall, Diverses, Grünflächen, Lichtsignalanlage, Schmierereien, Signalisation, Strassenbeleuchtung und Strassenschäden. Anschliessend wird auf einer Karte mit Angabe der Strasse und Nummer der Standort gewählt. Zur Situation kann noch ein Bild hochgeladen werden und zum Abschluss wird das Problem beschrieben. Fertig ist die Meldung. Auf der Übersichtskarte kann sie mit Status und Antwort angeschaut werden.

Zugang zum Stadtmelder: m.stadt.sg.ch oder über die App MobileSG.



kurzmeldung kurzmeldung kurzm

Einige Schwachstellen, auf die der VCS und andere Umweltverbände aufmerksam machten, werden von der Stadt bearbeitet.

kurzinformationen zum fuss- und veloverkehr aus der stadt st.gallen

Text von Benjamin Krähenmann.

- 1 Die Stadtpolizei versucht in Zukunft, das Thema Fuss- und Veloverkehr bei der Baustellensignalisation stärker zu gewichten.
- 2 Das Projekt «feste Veloabstellplätze» an der Talstation Mühlegg wurde sistiert. Die Denkmalpflege sprach sich dagegen aus. Die Situation wird aber im Auge behalten.
- 3 Die Markierungspläne für Rechtsvortritte (unter anderem Blumenaustrasse, Molke-/Steingrueblistrasse) werden umgesetzt.
- 4 Trottoir Speicherstrasse, Absenkungen bei Hueb- und Kurzeckstrasse: Der Randstein wird gemäss Projektleitung abgeschrägt.



Let's make our cities bikeable!

bikeable.ch für sicheres und attraktives velofahren

Text von Benjamin Krähenmann, Foto (c) bikeable.ch. Die Idee hinter bikeable.ch ist einfach: Die Veloinfrastruktur soll verbessert werden. Um eine solche Verbesserung zu erreichen, müssen zuerst die Schwachstellen im täglichen Veloverkehr aufgedeckt werden. Bikeable.ch macht dies möglich. Die Handhabung ist relativ simpel. Man registriert sich kostenlos, wählt auf der Karte einen Ort aus und lädt ein Foto inklusive Kommentar hoch. Andere Nutzer können diesen Beitrag kommentieren und mitdiskutieren.

Neben der Identifizierung von Schwachstellen lassen sich auch positive Beispiele hochladen. Das Vorgehen ist genau das gleiche. Spot markieren, Foto hochladen, Kommentar schreiben, fertig.

Die Initiierenden erhoffen sich durch ihre Plattform eine erhöhte Aufmerksamkeit für das Thema Veloinfrastruktur. Alle Beteiligten wie Städte, Gemeinden, Ingenieurbüros und InteressenvertreterInnen sollen angesprochen werden, damit bereits begangene Fehler ausgemerzt und die Velowege in Zukunft besser geplant werden können: www.bikeable.ch.

eldung kurzmeldung kurzmeldung
kurzmeldung

Mitdenkende im ganzen
Sektionsgebiet gesucht!

auf
wir interessieren
uns auch für schön-
engrund, schlatt-
haslen und berg

Text von Cristina Bitschnau-Kappeler. Es ist naheliegend, dass es von dort, wo mehr Menschen wohnen, mehr zu berichten gibt. Trotzdem sind wir nicht der VCS St.Gallen Innenstadt – wir sind die VCS Sektion St.Gallen und Appenzell. Uns sind die Anliegen im ganzen Sektionsgebiet wichtig, auch die in den kleinsten Gemeinden der drei Kantone. Damit der Vorstand darüber informiert ist, was abseits der grossen Metropolen St.Gallens und Appenzells passiert, braucht es Mitdenkerinnen und Mitdenker. Die Möglichkeiten für ein Engagement sind vielfältig: von kurzen Hinweisen zu Aktualitäten, über das Schreiben eines Gastbeitrages im «lokal», bis zur Mitarbeit im Vorstand. Ideen und Engagement begrüssen wir sehr – selbstverständlich auch von Städterinnen und Städtern. Wir freuen uns über Rückmeldungen: info@vcs-sgap.ch, 071 222 26 32, Montag und Donnerstag 9–17 Uhr.

Reisen mit Bahn und Bus hat für ungeübte Reisende durchaus seine Tücken. Schuld sind uneinheitliche Tarifstrukturen und unterschiedliche Billettautomaten.



kurzmeldung
mobil & sicher:
kostenloser
kurs für ältere
menschen

Text und Foto von Niklaus Fürer. Auch im Jahr 2019 werden die beliebten Kurse «mobil sein & bleiben» vom VCS zusammen mit Experten des öffentlichen Verkehrs und der Polizei angeboten. Bisher bekannte Kursdaten:

Heerbrugg	19. März 2019
Buchs SG	4. April 2019
Sargans	21. Mai 2019
Rapperswil	23. Mai 2019
Jona	10. September 2019

Die Kurse werden im Programm der örtlichen Pro-Senectute-Stellen ausgeschrieben, welche auch Anmeldungen entgegennehmen.

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.



SHIMANO

„Die Alternative
ist immer ein
Kompromiss.“

ULI GERBER – MECHANIKER

KÜMMERN SIE SICH
UM IHR FAHRRAD,
UND MACHEN SIE DEN

BIKECHECK

[velolegi.ch/werkstatt/
bikecheck](http://velolegi.ch/werkstatt/bikecheck)



GRATIS
ABHOL-
UND LIEFER-
SERVICE

VELO LEGI.CH

Ihr Velofachgeschäft in St. Gallen
an der Rorschacherstrasse 221, Tel 071 244 20 90

Agenda

- 24. Januar Vorstand Sektion
- 4. Februar Sitzung Grosser Rat Appenzell Innerrhoden
- 10. Februar Kantonale Gesamterneuerungswahlen Appenzell Ausserrhoden
- 18./19. Februar Session Kantonsrat St.Gallen
- 25. Februar Kantonsratssitzung Appenzell Ausserrhoden
- 28. Februar Vorstand Sektion
- 17. März Kommunale Gesamterneuerungswahlen Appenzell Ausserrhoden
- 19. März Kurs «mobil sein und bleiben», Heerbrugg
- 28. März Vorstand Sektion
- 1. April Kantonsratssitzung Appenzell Ausserrhoden
- 1. April Sitzung Grosser Rat Appenzell Innerrhoden
- 1. April–30. Juni Velokurse: Kinder lernen Velofahren im Verkehr
- 4. April Kurs «mobil sein und bleiben», Buchs
- 23. April Vorstand Sektion
- 23./24. April Session Kantonsrat St.Gallen
- 26./27. April Veloflohmarkt
- 13./14. Mai Kantonsratssitzung Appenzell Ausserrhoden
- 14. Mai Forum Zukunft St.Gallen 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
- 21. September Mobilitätsmarkt
- 26. September Vorstand Sektion
- 20. Oktober National- und Ständeratswahlen
- 21. Oktober Sitzung Grosser Rat Appenzell Innerrhoden
- 31. Oktober Vorstand Sektion